

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1863.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 19. Marzo 1864
dal Ministro dei Lavori Pubbli*

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore

Castagnola

Adottata nella tornata del 12. Luglio 1864.

N 786 A

1
218

Nelapire

Antonmedino Berardi Castagnola

Monyani Gioni Morelli Bonati

Platano Antonio, Cavalletto, Bolchini

Tratta del 25. Giugno 1864.

1 degli anni

Gay

Signori!

Lo schema di legge, il di cui esame
ci venne commesso dagli uffizi, ha
per scopo lo stanziamento di alcune
spese straordinarie sui bilanci 1864-
65 ed anni seguenti, per alcuni lavori
straordinari marittimi.

Questi lavori sarebbero quelli da esse-
rarsi nei porti di Ortona, Manfredonia
e Girgenti, nonché nell'erezione di
alcuni fari nell'arcipelago Eosiano
e sulle coste delle Province napoletane.

L'importanza dei porti di
Manfredonia, Ortona e Girgenti
viene addimostrata dallo specchio
annesso alla presente relazione, nel
quale viene notato il movimento
dei bastimenti tanto per la navigazione
internazionale, quanto per quella di
cabotaggio, precisando tanto il numero
delle navi, quanto il montare delle
tonnellate, e vengono pur anche indicati
gl'intrositi marittimi, tanto per ciò che
riguarda i redditi Doganali, quanto
per ciò che concerne le tasse di ancoraggio.

Questi lavori sono altresì consigliati
da altre gravissime considerazioni.

Giosa sinvero riflettere che nell'adriatico
fra Ortona e Brindisi ha un lungissimo

12 è rispunto

tratto di costa di oltre 500 ~~stadi~~ ^{stadi} nel quale non si presenta verun porto o luogo di refugio se non quelli di Ortona e di Manfredonia, l'uno a settentrione, l'altro a mezzogiorno del promontorio del Gargano.

Eppure questo lunghissimo corso di spiaggia è maggiore di quello che intercede fra Genova e Livornocchia, talchè ben può dirsi che in tutta Italia non si ha alcun altro tratto così lungo di coste, che sia sprovvisto di luoghi di ricovero, persegua che gli altri piccolissimi porti che si contano lungo lo stesso, dipendano ne meritino il nome.

Quali danni quindi ne derivino alla nostra navigazione generale, e se non si apprestino a sicura stanza i porti di Ortona e Manfredonia, non si ha chi nol regga.

Riflettete inoltre, o signori, che sorge in fondo del golfo Adriatico Venezia che di già un giorno ne sarà signora, e che in quelle acque dovrà la flotta Italiana fare le sue prove per compiere l'indipendenza della Nazione.

Allorchè le Provincie Marchigiane si riunirono al regno d'Italia, noi rivolgemmo le nostre cure al porto di Ancona, e nel passato anno ratammo

una legge per il porto di Brindisi.
 Anche Bari ha un porto che può
 dirsi se non compiuto, diggià molto
 bene avviato. Col notare la restaura-
 zione dell'antico porto di Ortona,
 col rendere più sicuro l'importante
 scalo di Manfredonia, noi completa-
 remo la sistemazione generale dei
 principali porti dell'Adriatico. Ancona,
 Ortona, Manfredonia, Bari e
 Brindisi che ripartiscono quasi in
 eguale distanza le lunghe coste dell'Adria-
 tico sono intesi a provvedere ai bisogni
 della nostra navigazione in quel mare.
 Deesi inoltre daranno vita a tutte le
 provincie italiane situate sul versante
 orientale degli Appennini.

E per venire al porto di Ortona
 in particolare è facile comprendere come
 le tre provincie degli Abruzzi e quella
 del Molise traveranno nel medesimo il
 loro sbocco naturale, e forse la non
 effettuata restaurazione di quel porto
 è quella che più contribuisce a tenere
 in più basso stato le condizioni economiche
 di quelle feracissime provincie. Comprendo
 hanno quelle quattro provincie una superficie
 di oltre 17000 chilometri quadrati ed è
 una popolazione che sorpassa il
 1,200,000 abitanti; ~~è~~ una regione

4.

se per popolazione
 viene alla Cosana
 la prosperità della
 sul porto di Livorno?

Il costituirlo dunque

4
 si trova altro porto che quello di Girgenti, il quale si sta presso che al centro.

Carlo III ne decretava la costruzione li 14 Febre 1768; cominciato nel 1769

Amante
 E infine a considerare come tutti i paesi di quella regione per mezzo della ferrovia adriatica siano stati recentemente uniti ad Ortona. E subito che sarà aperta l'altra ferrovia che già abbiamo decretata per la valle della Pescara e per L'Aquila, e qualsiasi altra che possa farsi per Rieti, Ortona addiverrà lo scalo grandioso di gran parte dell'Umbria ed è il porto dell'adriatico il più vicino a Roma.

Non possiamo quindi che consigliare l'approvazione della proposta del ministero il quale a nostro giudizio bene avvisava, proponendo di adottare tale progetto, che per ora migliorando il male andato porto attuale, lascia libero il campo ad altri miglioramenti successivi.

ed anzi
 ne minore per fermo, se non forse maggiore deve darsi l'importanza per il porto di Girgenti.

Sulla lunghezza di circa 230 miglia da Erapani a Siracusa, nella costa meridionale dell'isola di Sicilia, non

si trova altro porto che quello di Sirgenti, il quale si sta presso che al centro.

Carlo III ne decretava la costruzione li 14 Febre 1763; cominciato nel 1769 venne terminato nel 1763.

È fu sotto lo sbocco delle fertili provincie di Caltanissetta e di Sirgenti; e non solo divenne un emporio del commercio dei grani, ma specialmente di quello dello zolfo, il quale andò di mano in mano crescendo, questo prezioso minerale estratto dalle miniere di cui sono ricche quelle provincie, si versa per la massima nei grandiosi stabilimenti e depositi che sono formati nel porto di Sirgenti d'onde viene caricata su navi di tutte le bandiere.

Non è a dirsi qual sorgente di ricchezza sia la produzione dello zolfattare in Sicilia; quante classi di persone vi trovino lavoro e lucro, a cominciare dal proprietario, ascendendo al picconiere, all'architetto, al ragioniere, al netturale, al magazziniere, al braviato, al batteliere, e terminando al profittante, al sensale, al negoziante.

Le condizioni attuali però di quel porto sono di grande scoraggiamento ai produttori dello zolfo, poiché spendosi il bacino colmato di ghiaia e di fango

(parte

non permette più l'entrata dei legni
che vengono a caricare il minerale,
e questi sono costretti a restare ~~all'ancora~~
ancora in rada. Difficili sono altresì
i mezzi di caricare per la mancanza
di apposite banchine. Questi consistono
nel trasporto del minerale a schiena
d'uomini che ^{corsi del peso} ~~si trasportano~~ nel mare fino
all'altezza in cui si trova la barca che
ne fa il trasporto ai legni maggiori, in
quali stanno ancorati alla distanza
di circa un miglio dal porto. Facile è
quindi lo scorgere come allora quando
il mare s'ingrossa le barche non appioggiano
ed il lavoro rimane sospeso.

Nè infrequenti sono i naufragi, e tra
questi fu terribile quello della notte del
20 febbrajo 1860.

Il ministero riconobbe la necessità
di procedere prontamente ad una
completa sistemazione o meglio ad una
radicale riforma del porto di Girgenti
anche nell'interesse stesso della marina
militare, ~~che~~ quale nei tempi fortunosi
non potrebbe trovare un luogo di sosta
in quei paraggi. Egli crede dopo maturi
studi che meglio del tentativo di riattare
l'antico porto valga lo stabilirne un nuovo,
cercando di utilizzare nel miglior modo
possibile le opere esistenti. Si si propone

X per ristudiar da una Deputazione persistere nelle proposte della prima commissione allargando per alquanto, aggiungendoci tre fari ai 64. proposti dalla primitiva commissione. Questo piano veniva approvato col Decreto del Principe il 28 febbrajo 1861. del Princi.

8
Dott.

Quel progetto però venne seconciato da Re Ferdinando II col suo Decreto 26 marzo 1859. Quindi è che altra commissione venne creata dal Ministero dei Lavori Pubblici, la quale riferiva al medesimo proponendo un generale e completo sistema di fari su quelle coste, egli è a seguito dei lavori della medesima che ora si propone la costruzione dei cinque fari per quattorsi ricorrebbe esistere la massima urgenza, quelli cioè di Mitrano e di P. L. Questo bisogno per le Province napoletane venne riconosciuto dal represso Garosio, il quale fino dal 3 febbrajo 1857. creava presso il Ministero dei Lavori Pubblici

7.

quindi la costruzione di un nuovo molo onde rivolgere il nuovo porto a ponente, mentre l'attuale sarebbe aperto verso il levante, dalla quale postura ne derivò principalmente il suo intorciamento. Quanto ai fari sarebbe opera perduta lo spendere parole per dimostrare l'utilità e l'importanza; ripeteremo solo col Ministero che ormai col presidio della bufera e dei fari il pilota non corre quasi altro pericolo ~~farsi~~ dalla sua ignoranza e imprudenza in fuori.

X per ristabilir la sua. Dopo
 persistere nelle proposte della
 prima commissione allargan-
 dole per alquanto, aggiungend.
 cioè tre fari ai 67. propost
 dalla primitiva commissione.
 Questo piano veniva approvato
 col Decreto ~~del Principe~~
 28 febbrajo 1861. del Princ.

8
 D. M.

1) I uffiziali di marina.

Quel progetto però venne scacciato da
 Re Ferdinando II col suo Decreto 26
 Marzo 1859. Quindi è che altra commissione
 venne creata dal Ministero dei Lavori
 Pubblici, la quale riferiva al medesimo
 proponendo un generale e completo
 sistema di fari su quelle coste, e gli
 è a seguito dei lavori della medesima
 che ora si propone la costruzione dei
 cinque fari per qualsiasi ragione
 esistere la massima urgenza, quelle
 cioè di ~~Milano~~ e di ~~D. L.~~
 Questo bisogno per le Province Napoletane
 venne riconosciuto dal capitano Pavano, il
 quale fino dal 3 ~~giugno~~ 1857. creava presso
 il Consiglio di Ammiragliato, una com-
 missione di ingegneri di ponti e strade
 e di scienziati. La medesima in sullo
 scorso dell'anno seguente presentava un
 piano generale per la compiuta illumina-
 zione delle coste delle provincie continentali
 (dell'Italia meridionale). Reputava ~~che~~
~~come~~ facefsero mestieri non meno
 di 67 fari di diverso ordine e di apparenza,
 18 dei quali già eretti e 59 da costruirsi;
 Dividendo i nuovi fari in tre classi secondo
 il grado maggiore o minore d'importanza,
 onde si cominciava per prima dai più utili
 e più reclamati.

X per ristudiar da una Depa
 peristata nelle proposte della
 prima commissione allargan-
 dole per alquanto, aggiungend.
 cioè tre fari ai 64. propost
 dalla primitiva commissione.
 Questo piano veniva approvato
 col Decreto del Principe
 28 febbrajo 1861. del Princi-
 pe Eugenio Luogotenente ge-
 nerale del Re in quella
 Provincia. Egli è in conformi-
 tà di questo piano.

Quel progetto però venne sconsigliato da
 Re Ferdinando II col suo Decreto 26
 Marzo 1859. Quindi è che altra commissione
 venne creata dal Ministero dei Lavori
 Pubblici, la quale riferì al medesimo
 proponendo un generale e completo
 sistema di fari su quelle coste, e gli
 è a seguito dei lavori della medesima
 che ora si propone la costruzione dei
 cinque fari per i quali si riteneva
 esistere la massima urgenza, quelli
 cioè di Mignano e di Polignano nel
 mare Tirreno, quello di Capo Colonna e
 di Torre Sanvito nell' Ionio e
 quello di S. Cataldo presso Bari
 nell' Adriatico.

Altri fari sono anche proposti nell' arcipelago
 Cosentino a segnalamento dei bassi
 fondi. L'esistenza di secche in quel arcipelago,
 non che di frequenti isolotte,
 promontoria ed insenamenti rendono
 urgente la costruzione dei medesimi.

Questi fari verranno costrutti in ferro
 di ferro non essendo in quei luoghi gesso
 e in economia l'opera di muratura.

D'altronde il sistema di queste torri
 in ferro diede ottimi risultati nell' America
 negli Stati Uniti d' America a Cuba,
 nelle Indie e nella Corsica.

La nostra commissione non può

Inglese

quindi che proponi l'approvazione
del relativo schema (di legge), trattandosi
di lavori urgenti, anzi necessari per la
navigazione generale.

Essa ha pure approvato il principio
lo stabilimento (del consorzio tra lo Stato e le provincie
e i comuni interessati) applicandosi
così in principio sanzionato dalla legge 20
gennaio 1859 ^{nelle} opere pubbliche.
Non essendo essa estesa a tutte le ^{nuove}
provincie del regno, vide la stessa
commissione di non ~~adottare~~ ^{sanctionare} una
diversità di trattamento tra le
provincie settentrionali e ^{le} meridionali.
A' talia, principio che era già stato
particolarmente ottenuto per i porti
di Bari, di Misidac ~~ed~~ ^{di} Senese.

Solo ha creduto di dover riformare
l'art. 5° in modo da dovere dare chiara-
mente facoltà al ministro di determinare
esso le quote di consorzio tra i diversi
comuni, nel caso in cui non riescano
di porsi fra loro d'accordo.

Questa disposizione è richiesta dalla
necessità di porre prontamente mano
ai lavori per quali l'urgenza è stata
riconosciuta e di essa è conforme al prin-
cipio annesso negli art. 34, 35, 36 e 37
della suddetta legge per i consorzi stradali,
rispetto ai quali la quota di contributo

può far fronte alle
opere dei porti
& al caso concreto

la necessità

riservate ed

(da i quali ^{secondo la} ~~certa~~ ~~adottate~~ ~~estorzi~~ ~~in~~
proposta dal Ministero
potrebbe esser paralizzata
dal mal volere di talun comune.

/ in proposito / Signor.

è Determinata Dal potere esecutivo,
Questa facoltà però è avvolta in
tutte le necessarie, e garantigie, e
già sperare che illuminato sarà
per essere il giudizio Del ministro.

Castagnola, Redattore

Art. 1° Identico.

" 2° id.

Art. 3° Le quote a carico dei
Comuni indicate nell'art. precedente
verranno determinate dai Consigli
stessi Comunali e nel caso in cui
in cui non riescano a porsi d'accordo
Dal ministro Dei Lavori Pubblici,
sentito prima l'arviso dei rispettivi
consigli provinciali, Del Consiglio di
Stato e di quello dei Lavori Pubblici
si procederà nello stesso modo per
assicurare il versamento totale ed
il rimanente come nello stesso articolo.

Art. 3. Dove i comuni indicati nell'
articolo precedente non riescano a
porsi d'accordo sulle rispettive quote
di contributo, verranno dopo determi-
nata con Decreto Reale che emanare
sulla proposta del Ministro
per lavori pubblici, sentito pri-
ma i rispettivi consigli provinciali,
il Consiglio di Stato e quello per
lavori pubblici. Si procederà nello

steppe modo per assicurare il
versamento rateale, il rimanente con
nel di conto aplice
Art. 6. Dentia.

de pure et de l'histoire
Jully

Prospetto
della Navigazione internazionale e di Cabotaggio dei porti di Manfredonia, Ortona, Fregene e delle navi in rilievo negli anni 1861, 1862, 1863, non che degli introiti marittimi per il biennio 1861-1862, 1863.

Indicazione Porto?	Navigazione Internazionale						Cabotaggio						Navi in rilievo		Introiti marittimi											
	Navi entrate, ed uscite			Passeggeri			Navi entrate, ed uscite			Passeggeri			Navi in rilievo		Perditi segnalati					Cap. di ancoraggio					Introiti marittimi	
	1861	1862	Media	1861	1862	Media	1861	1862	Media	1861	1862	Media	1861	1862	1861	1862	1863	1861	1862	1863	1861	1862	1863	1861	1862	1863
Manfredonia (Capitanata)	78	196	136	6,528	33,618	19,117	1,507	3,984	1,781	3,888	15,336	5,612	2,017	3,520	83	1106	32,662	32,355	11,901	22,653	3,239	3,538	5,187	2,008	28,693	
Ortona (Abruzzo Ulteriore)	249	505	379	9,225	30,388	14,300	2,622	7,771	5,197	9,225	30,388	14,300	1,088	3,534	0	0	65,050	39,366	35,665	3,006	1,715	1,979	2,291	1,975	67,066	
Fregene (Fregene)	1,628	747	698	31,111	161,596	100,000	1,315	1,933	1,624	10,573	11,661	11,117	3,565	2,147	0	0	10,573	10,529	10,529	10,529	3,000	35,958	35,958	33,369	100,280	

(1) Mancano i dati per 1863, non essendo ancora compilata la relazione statistica.
(2) Compresi la tassa d'isportazione sugli ulivi.

P. N. Ministro
[Signature]

Palletti

SESSIONE 1863

N° 186-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**CASTROMEDIANO, BERARDI, CASTAGNOLA, MONZANI, GROSSI,
MORELLI D., PLUTINO ANTONINO, CAVALLETTO, BELLINI G.**

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 19 marzo 1864.

**Lavori straordinari marittimi — Spese sui bilanci 1864
1865 e seguenti del Ministero dei lavori pubblici.**

Tornata del 25 giugno 1864.

SIGNORI! — Lo schema di legge, il di cui esame ci venne commesso dagli uffizi, ha per iscopo lo stanziamento di alcune spese straordinarie sui bilanci degli anni 1864-65 e seguenti, per alcuni lavori straordinari marittimi.

Questi lavori sarebbero quelli da operarsi nei porti di Ortona, Manfredonia e Girgenti, non che nell'erezione di alcuni fari nell'arcipelago toscano e sulle coste delle provincie napoletane.

L'importanza dei porti di Manfredonia, Ortona e Girgenti viene addimostrata dallo specchio annesso alla presente relazione, nel quale viene notato il movimento dei bastimenti tanto per la navigazione internazionale, quanto per quella di cabotaggio, e riassunto tanto il numero delle navi, quanto il montare delle tonnellate, e vengono pur anco indicati gl'introiti marittimi, tanto per ciò che riguarda i redditi doganali, quanto per ciò che concerne le tasse di ancoraggio.

(186-A)

Questi lavori sono altresì consigliati da altre gravissime considerazioni.

Giova invero riflettere che nell'Adriatico fra Ancona e Bari vi ha un lunghissimo tratto di costa di oltre 500 chilometri, nel quale non si presenta verun porto o luogo di rifugio se non quelli di Ortona e di Manfredonia, l'uno a settentrione, l'altro a mezzogiorno del promontorio del Gargano.

Eppure questo lunghissimo corso di spiaggia è maggiore di quello che intercede fra Genova e Civitavecchia; talchè ben può dirsi che in tutta Italia non vi ha alcun altro tratto così lungo di coste, che sia sprovvisto di luoghi di ricovero, avvegnachè gli altri piccolissimi porti che si contano lungo lo stesso, appena ne meritino il nome.

Quali danni quindi ne derivino alla nostra navigazione generale ove non si apprestino a sicura stanza i porti di Ortona e Manfredonia non vi ha chi nol vegga.

Riflettete inoltre, o signori, che sorge in fondo del golfo adriatico Venezia, che di già un giorno ne era signora, e che in quelle acque dovrà la flotta italiana fare le sue prove per compiere l'indipendenza della nazione.

Allorchè le provincie Marchigiane si riunirono al Regno d'Italia, noi rivolgemmo le nostre cure al porto di Ancona, e nel passato anno votammo la legge per il porto di Brindisi. Anche Bari ha un porto che può dirsi se non compiuto, di già molto bene avviato. Col votare la ristaurazione dell'antico porto di Ortona, col rendere più sicuro l'importante scalo di Manfredonia, noi completeremo la sistemazione generale dei principali porti dell'Adriatico. Ancona, Ortona, Manfredonia, Bari e Brindisi, che ripartiscono quasi in eguale distanza le lunghe coste dell'Adriatico sono intesi a provvedere ai bisogni della nostra navigazione in quel mare. Dessi inoltre daranno vita a tutte le provincie italiane situate sul versante orientale degli Apennini.

E per venire al porto di Ortona in particolare è facile comprendere come le tre provincie degli Abruzzi e quella del Molise troveranno nel medesimo il loro sbocco naturale; e forse la non effettuata ristaurazione di quel porto è quella che più contribuisce a tenere in più basso stato le condizioni economiche di quelle feracissime provincie.

Hanno quelle quattro provincie una superficie di oltre 17000 chilometri quadrati, ed una popolazione

che sorpassa 1,200,000 abitanti; costituiscono adunque una regione che per superficie e per popolazione non è molto inferiore alla Toscana. Che sarebbe della prosperità della Toscana senza il porto di Livorno?

È infine a considerare come tutti i paesi di quella regione per mezzo della ferrovia adriatica siano stati recentemente uniti ad Ortona. È subito che sarà aperta l'altra ferrovia che già abbiamo decretata per la valle del Pescara e per Celano, o qualsiasi altra che possa farsi per Rieti, Ortona addiverrà lo scalo eziandio di gran parte dell'Umbria ed il porto dell'Adriatico il più vicino a Roma.

Non possiamo quindi che consigliarvi l'approvazione della proposta del Ministero, il quale a nostro giudizio bene avvisava, proponendo di adottare tale progetto, che per ora migliorando il mal andato porto attuale, lasciasse libero il campo ad altri miglioramenti successivi.

Nè minore per fermo, ed anzi maggiore deve dirsi l'importanza del porto di Girgenti.

Sulla lunghezza di circa 230 miglia da Trapani a Siracusa, nella costa meridionale dell'isola di Sicilia, non si trova altro porto che quello di Girgenti, il quale vi sta pressochè al centro.

Carlo III ne decretava la costruzione il 14 dicembre 1748; cominciata nel 1749 venne terminata nel 1763.

Ei fu tosto lo sbocco delle fertili provincie di Caltanissetta e di Girgenti, e non solo divenne un emporio del commercio dei grani, ma specialmente di quello dello zolfo, il quale andò di mano in mano crescendo. Questo prezioso minerale estratto dalle miniere di cui sono ricche quelle provincie, si versa per la massima parte nei grandiosi stabilimenti o depositi che si sono formati nel porto di Girgenti d'onde viene caricato da navi di tutte le bandiere.

Non è a dirsi qual sorgente di ricchezza sia la produzione delle zolfatere in Sicilia; quante classi di persone vi trovino lavoro e lucro, a cominciare dal proprietario, ascendendo al picconiere, all'architetto, al ragioniere, al vetturale, al magazziniere, al bracciale, al battelliere, e terminando al trafficante, al sensale, al negoziante.

Le condizioni attuali però di quel porto sono di grande scoraggiamento ai produttori dello zolfo, poichè essendosi il bacino colmato di ghiaia e di fango non permette più l'entrata dei legni che vengono a ca-

(186-A)

4

ricare il minerale, e questi sono costretti a restare all'ancora in rada. Difficili sono altresì i mezzi di caricare per la mancanza di apposite banchine. Questi consistono nel trasporto del minerale a schiena d'uomini che curvi dal peso si avanzano nel mare fino all'altezza in cui si trova la barca che ne fa il trasporto ai legni maggiori, i quali stanno ancorati alla distanza di circa un miglio dal porto. Facile è quindi lo scorgere come allorquando il mare s'ingrossa le barche non approdano ed il lavoro rimane sospeso.

Nè infrequenti sono i naufragi, e tra questi fu terribile quello della notte del 20 febbraio 1860.

Il Ministero riconobbe la necessità di provvedere prontamente ad una completa sistemazione o meglio ad una radicale riforma del porto di Girgenti, anche nell'interesse stesso della marina militare, la quale nei tempi fortunosi non potrebbe trovare un luogo di sosta in quei paraggi. Egli crede dopo maturi studi, che meglio del tentativo di riattare l'antico porto valga lo stabilirne uno nuovo, cercando di utilizzare nel miglior modo possibile le opere esistenti. Vi si propone quindi la costruzione di un nuovo molo onde rivolgere il nuovo porto a ponente, mentre l'attuale sarebbe aperto verso il levante, dalla quale postura ne derivò principalmente il suo interrimento.

Quanto ai fari sarebbe opera perduta lo spendere parole per dimostrarvene l'utilità e l'importanza; ripeteremo solo col Babinet « che ormai col presidio della bussola e dei fari il pilota non corre quasi altro pericolo dalla sua ignoranza ed imprudenza all'infuori. »

Questo bisogno per le provincie napoletane venne riconosciuto dal cessato Governo, il quale fino dal 3 novembre 1857 creava presso il Consiglio d'ammiraglio una Commissione d'ufficiali di marina, d'ingegneri di ponti e strade e di scienziati. La medesima in sullo scorcio dell'anno seguente presentava un piano generale per la compiuta illuminazione delle coste delle provincie continentali dell'Italia meridionale. Reputava che facessero mestieri non meno di 67 fari di diverso ordine e di apparenza, 15 dei quali già eretti e 52 da costruirsi; divideva i nuovi fari in tre classi scondo il grado maggiore o minore d'importanza, onde si cominciasse prima dai più utili e più reclamati.

Quel progetto però venne sconciato da re Ferdinando II col suo decreto 24 marzo 1859. Quindi è che altra Commissione venne creta per ristudiar la cosa.

Dessa persisteva nelle proposte della prima Commissione allargandole però alquanto, aggiungendo, cioè, tre fari ai 67 proposti dalla primitiva Commissione. Questo piano veniva approvato col decreto 28 febbraio 1861 del principe Eugenio luogotenente generale del Re in quelle provincie. Egli è in conformità di questo piano che ora si propone la costruzione dei cinque fari pei quali si riconobbe esistere la massima urgenza, quelli, cioè, di Miseno e di Palinuro nel mare Tirreno, quello di Capo Colonna e di Torre Sanvito nel Ionio e quello di San Cataldo presso Bari nell'Adriatico.

Altri fari sono anche proposti nell'arcipelago toscano a segnalamento dei bassi fondi. L'esistenza di secche in quell'arcipelago, non che di frequenti isolotti, promontorii ed insenamenti rendono urgente la costruzione dei medesimi.

Questi fari verranno costrutti su torri di ferro non essendo in quei luoghi agevole nè economica l'opera di muratura. D'altronde il sistema di queste torri in ferro diede ottimi risultati negli Stati Uniti d'America a Cuba, nelle Indie inglesi e nella Turchia.

La vostra Commissione non può quindi che proporvi l'approvazione del relativo schema di legge, trattandosi di lavori urgenti anzi necessari per la navigazione generale.

Dessa ha pure approvato lo stabilimento del consorzio tra lo Stato, le provincie ed i comuni interessati onde far fronte alle spese dei porti applicando così al caso concreto un principio sancito dalla legge 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche.

Non essendo dessa estesa a tutte le nuove provincie del regno, vide la vostra Commissione la necessità di non sancire una diversità di trattamento tra le provincie settentrionali e le meridionali d'Italia; tal principio era già stato ricevuto ed attuato per i porti di Bari, di Nisida e di Santa Venere.

Solo ha creduto di dover riformare l'articolo 3 in modo da dover dare chiaramente facoltà al ministro di determinare esso le quote di consorzio fra i diversi comuni, nel caso in cui non riescano a porsi fra loro d'accordo.

Questa disposizione è richiesta dalla necessità di porre prontamente mano ai lavori pei quali l'urgenza è stata riconosciuta, i quali secondo la redazione proposta dal Ministero potrebbber esser paralizzati dal mal volere di talun comune. Ed essa è conforme al principio am-

6
(186-A) messo negli articoli 34, 35, 36 e 37 della suddetta legge per i consorzi stradali rispetto ai quali la quota di contributo è determinata dal potere esecutivo. Questa facoltà però è accompagnata da tutte le necessarie guarentigie, talchè giova sperare che illuminato in proposito sarà per essere il giudizio del signor ministro.

CASTAGNOLA, relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Sono autorizzate nella complessiva somma di lire due milioni settecento settantaquattro mila (2,774,000) le straordinarie spese, da stanziarsi ripartitamente colla corrispondente designazione dei capitoli nei bilanci 1864, 1865 e successivi dei lavori pubblici, per le opere attorno ai fari e porti descritte nel seguente quadro :

Art. 1.

Identico al qui contro.

Numero dei capitoli sotto cui verrà stanziata la spesa	DESIGNAZIONE DELL'OPERA	TOTALE AMMONTARE DELLA SPESA	ESERCIZI		
			1864	1865	1866 E SEGUENTI
Nell' esercizio 1864					
192 bis	Fari a segnalamento di bassi fondi nell'Arcipelago toscano — alla Meloria, alla Pianosa, alle Secche di Vada ed alle Formiche di Montecristo	220,000	100,000	70,000	50,000
Nell' esercizio 1865					
»	Fari nuovi nelle provincie napoletane — a Capo Palinuro, Capo Colonna, a Bari San Cataldo, a Torre San Vito e Capo Miseno	580,000	»	80,000	500,000
»	Porto di Manfredonia — Opere di ristaurazione al molo ed alle banchine	74,000	»	74,000	»
»	Porto di Ortona — Prolungamento del molo attuale	400,000	»	100,000	300,000
»	Porto di Girgenti — Costruzione di un nuovo molo	1,500,000	»	200,000	1,300,000
	TOTALE . . . L.	2,774,000	100,000	524,000	2,150,000

Art. 2.

La metà della spesa occorrente per ciascuna delle opere per i porti descritte nel precedente quadro andrà a carico delle provincie e comuni secondo la distribuzione seguente:

a) Pel porto di Manfredonia la quota a carico esclusivo del comune di Manfredonia sarà di . L. 37,000

b) Pel porto di Ortona il contributo sarà ripartito:

A carico del comune di Ortona e degli altri comuni del circondario di Lanciano in ragione di beneficio L. 150,000

A carico della provincia di Abruzzo Citeriore » 50,000

200,000

c) Pel porto di Girgenti le quote di riparto saranno come segue:

A carico della città di Girgenti e del comune di Porto Empedocle e degli altri comuni del circondario in ragione di beneficio L. 500,000

750,000

A carico della provincia di Girgenti » 200,000

A carico della provincia di Caltanissetta » 50,000

Totale L. 987,000

Art. 3.

Prima di provvedere all'esecuzione dei lavori per detti porti dovrà essere stabilito definitivamente il concorso tra i corpi morali chiamati a concorso, per determinare le rispettive quote nei limiti del riparto suddetto, e per assicurarne il versamento rateale nelle casse dello Stato in proporzione degli annuali stanziamenti che nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici avranno luogo.

Art. 4.

Le spese per studi, direzione e sorveglianza dei lavori saranno rispettivamente prelevate sui fondi assegnati per le opere.

Art. 2.

~~Identico al qui contro.~~

Art. 3.

Ove i comuni indicati nell'articolo precedente non riescano a porsi d'accordo nelle rispettive quote di contributo, verranno dette determinate con decreto reale da emanare sulla proposta del ministro per i lavori pubblici, sentiti prima i rispettivi Consigli provinciali, il Consiglio di Stato e quello per i lavori pubblici. Si procederà nello stesso modo per assicurare il versamento rateale, ~~il rimanente come nel di contro articolo.~~

Art. 4.

~~Identico al qui contro.~~

*Approvato nella seduta
del 12 luglio 1884.*

Galati

PROSPETTO

Indicazione	NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE						CABOTAGGIO						TOTALE delle MEDIE		NAVI IN RILASCIO		INTROITI MARITTIMI									
	Navi entrate ed uscite			Tonnellate			Navi entrate ed uscite			Tonnellate			Navigazione internazionale e cabotaggio		Media 1862-63		Redditi doganali				Tasse di ancoraggio				Totale delle due medie	
	1861	1862	Media	1861	1862	Media	1861	1862	Media	1861	1862	Media	Navi	Tonnellate	Navi	Tonnellate	1861	1862	1863	Media	1861	1862	1863	Media		
Manfredonia (Capitanata)	78	194	136	4,556	33,678	19,117	1,508	2,254	1,881	58,806	53,996	56,426	2,017	75,548	23	1,706	25,600	23,553	18,901	22,685	3,259	3,578	5,188	4,008	26,693	
Ortona (Abruzzo Citeriore)	249	508	379	9,225	20,381	14,803	462	977	719	9,325	22,257	15,791	1,098	30,594	»	»	66,050	58,844	82,625	67,006	1,715	1,989	2,291	1,998	69,004	
Girgenti (Girgenti)	628	767	698	97,117	104,594	100,856	1,785	1,955	1,870	121,629	115,763	118,641	2,568	219,497	»	»	1,025,674	1,060,457	1,148,231	1,078,121 (2)	5,850	28,988	35,290	23,269	1,101,490	

(1) Mancano i dati pel 1863, non essendosi ancora compilata la relativa statistica.

(2) Compresa la tassa d'esportazione degli zolfi.

Per il ministro
BELLA.

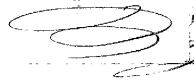
Signori!

Amici

La meravigliosa estensione delle coste marittime del Regno se da un lato promette il più prospero avvenire commerciale a tutta quanta la penisola, dall'altro esige sforzi e sacrifici adeguati, onde fornire alla navigazione nazionale ed estera tutta la sicurezza e tutte le comodità desiderabili, giacché non quei sacrifici e quelli sforzi rimarranno in gran parte improduttive le sorgenti di ricchezza di cui le provincie italiane sono dotate.

E quanto ancora abbisognino le nostre marine di sicurezza e di comodità per navigare, voi non lo ignorate, Signori, ed è perciò che colla miglior fiducia di buon esito, non temi somme da impiegarsi nella sistemazione di alcuni porti e nella creazione di altri, quanti forni di largo.

Quanto ai porti la mia



attenzione si è ora fermata
 di preferenza sulle provin-
 cie meridionali: sapendosi
 spendosi esse dotate d'una
 rete di ferrovie che per la
 massima parte corrono
 lungo il mare, o vi proten-
 dono le ramificazioni; loro
 torna di necessità sempre mag-
 giore la sistemazione ed il
 miglioramento dei porti
 destinati ad alimentarle e che
 debbono concorrere colle me-
 desime alla floridezza del
 Commercio.

Con leggi anteriori ef-
 fendosi già bastantemente
 provveduto ai porti di Brindisi,
 di Taranto ed di Messina, mi par-
 ve ora opportuno di proporvi
 il soddisfacimento di altri non
 men notabili bisogni nella estre-
 ma Calabria, alla Stazione di
 Reggio sulla Costa Meridionale
 di Sicilia, a Gergenti (a Trapani)
 lungo il litorale adriatico
 a Manfredonia ed Ostia.

Per le stazioni di Reggio
 e di Trapani mandandomi alcuni
 elementi di calcolo della spesa,
 mi si faccia prender riserva per
 la presentazione d'una proposta

I^o

a parte, e vi intratterete quin
di soltanto dei porti di Girgenti,
Mazzerone ed Ortona.

Quanto ai fatti reputati
meritevoli di soddisfacimento
e i lunghi reclami della nave
gazione circa i rischi e le
dubbie, cui va di continuo
esposta, nelle acque della Tara
ora per angustia di passo,
ora per insidiosi scogli che a
mala pena danno segni di loro
esistenza in tempi di calma
e tornano di estremo pericolo
netto inferiori delle burrasche.

Nelle provincie Napo
letane poi ho scelto di preferen
za fra i molti che deggiono
futura illuminarsi, i ~~piu~~ mon
tori e i capi piu bisognevoli
di segnalamento e per quali
si trovano preparati i progetti

Porto di Manfredonia.

21

Mentre nell'importantissima
scala di Manfredonia si spinge
l'attuazione del lavoro, previsto
dalla legge 24 maggio 1865 N. 1500
e mentre si dispone per una con-
veniente escavazione del fondo, è
necessario di dare ai lavori di miglio-
ramento quella estensione che è
richiesta dall'ognor crescente svilup-
po del commercio preso dalle Puglie.
Dopo tutti gli impedimenti che ne
inceppavano la libertà. Diventa
quindi della massima urgenza
di provvedere maggiori agevolazioni
alle operazioni di sbarco ed imbarco,
ristaurando le parti più degradate
del molo e delle banchine attuali,
lavori questi che, uniti a quelli
della escavazione suddetta, rendere-
no soddisfacente uno dei più sentiti
bisogni di quei luoghi. Infatti
i legni che colà si ricavano pel
carico delle granaglie di cui ab-
bonda il circostante paese, devono
ora ancorarsi al largo di seguire
il proprio caricamento per
mezzo di piccole barche e così con
grave costo e con estrema lentezza
con riserva quindi di avvisare ad
altri più radicali provvedimenti.
Si propone intanto lo spogliamento
dei lavori che mirano all'acces-

5^o

3

12

... nake scope e che richiedono una
... spesa di \$ 74,000 mediante la
... quale sarà posto mano agli abli-
... simi ristoranti menzionati, i quali
... faranno altresì che non peggiori e
... non sia più tardi causa di mag-
... giori sacrifici la parte degradata
... delle macchine e del motore.

Porto d'Ortona.

Le provincie abruzzesi costeggiate per estesissima tratta del mare Adriatico, non possono dare conveniente sviluppo al loro commercio marittimo per mancanza di porti, costituiti in condizioni soddisfacenti; per altra parte tra la punta del Gargano ed il porto d'Ancona non si trova un luogo di sicuro ancoraggio.

I porti attuali di Pescara e d'Ortona non servono che imperfettamente ai bisogni della piccola navigazione e sono ^{affatto} totalmente insufficienti a fronte del territorio a cui debbono provvedere.

Il primo, come è noto, si è costituito da un canale in cui scorrono le acque del Pescara, e quindi, per la sua natura di porto canale, qualunque spesa pur rilevante volesse farsi, non sarebbe mai praticabile da legni di immersione anche mediocre; epperò basterà conservarlo all'attuale sua destinazione di approdo del piccolo cabotaggio, migliorandolo ^{ov'è possibile}.

Il porto d'Ortona è ^{ristretto} protetto ed in gran parte interrto, ma riparato dai venti di tre quadranti, segnatamente dai più infesti per quella costa, ~~ed anche in una buona larghezza~~, si presta

ad opere di ampliazione non eccessivamente costose, dopo le quali sarà agevole il praticarvi e mantenervi un sufficiente tirante di acqua sia per i bisogni commerciali, sia anche per ricovero in tempi fortunosi dei bastimenti che fanno il commercio a quelle coste.

Da taluno erasi proposta come suscettibile di crearvi un buon porto, una insenatura che si presenta al sud del promontorio denominato punta di Piana, ma uno studio, per quanto preliminarissimo, fatto da uno degli stepi proponenti, farebbe prevedere una spesa da 75 a 90 milioni, spesa che è fuori di ogni proporzione collo sviluppo commerciale che si crede ottenibile in quelle località.

Per altra parte si ^{avvisa} crede che il porto d'Ortona più centrale alle spiagge abbruzzesi, contiguo ad una città che conta un discreto numero di abitanti, già dedicati in parte ai commerci ed alle arti marittime, posto a poca distanza da Pescara, ove sbocca la grande valle che raccoglie le acque dell'Aterno e del Pescara e ove sta lo scalo stepo

della Stazione della ferrovia
littoranea meglio possa prestar
si agli interessi di tutto il cir
costante paese, senza dire che esso
si troverebbe a molto minore

Distanza da non Punta di Penna
dal capoluogo della Provincia
nel cui territorio è compresa.

Oltre tutto ciò vuolsi ritene
re che con spesa assai modica
potrà in breve tempo provve
dersi agli attuali più stringenti
bisogni, e mediante dispendi non
rilevantissimi potrà ridursi
a tutta la desiderabile perfezione.

Rapportandosi ad uno studio
di sistemazione presentato per conto
della città di Ortona, e secondo il
parere dell' autorevole commissione
dal ministero consultata, gio
verebbe limitare i lavori ad una
parziale prolungamento del molo
attuale ed alla escavazione del
fondo, lasciando poi all' esperienza
di indicare gli ulteriori provvedi
menti che fossero per risultare
più soddisfacenti in ragione del
crescente sviluppo del commercio
locale.

Tutte cose segnate dalla
della Commissione si ordinò intanto la
compilazione del regolare progetto

[Handwritten signature]

9

per molo a prolungarsi per una
spesa di lire quattrocento mila.

Porto di Gergenti
di Licata

Porto

La ¹⁰ ~~11~~ [#] intera costa meridionale della Sicilia si può dire affatto priva di stazioni navali; mal potendosi ritenere come tale il porto di Gergenti di limitatissima capacità, non ben difeso dai venti di largo e soggetto a continue interimenti, prodotti sia dalle correnti litoranee sia dalle mareggiate del sud-est.

Eppure la costa meridionale della Sicilia per la linea della grande navigazione col Levante è una delle più frequentate e delle più importanti ^{come anche} per riguardo ~~speciamente~~ alle rilevanti operazioni che nei porti di Gergenti e di Licata si fanno pel caricamento dell'i solfi che si estraggono dall'interno dell'Isola e che fanno uno dei più ricchi prodotti di quel suolo. Di questo solo metallo si esportano infatti in media ogni anno quintali 300 fm da Gergenti, e 400 fm. circa da Licata.

È non a dire quanti naufragi e pericoli corrono i legni per quelle spiagge, dove manca ogni sicuro rifugio e dove i naufragi non sono infrequenti, e non ha infatti molti anni che nello stesso porto di Gergenti un bastimento ~~si è~~ miseramente affondato.

Le operazioni commerciali per l'esportazione degli abbonati prodotti che la fertile Sicilia somministra sono lunghe e dispendiose oltre ogni credere per mancanza di approdo, per insufficienza di quei pochi scali che attualmente esistono, ove i legni di portata appena mediocre non si possono accostare.

In tale miserabile condizione il caricamento e scaricamento delle merci obbliga ad un doppio trasbordo ~~in~~ ⁱⁿ piccoli barchetti che con moltiplicati viaggi compiono l'operazione con grande perdita di tempo con grande spesa senza sicurezza d'esito, perchè se insipendenzia delle operazioni sopradette avviene una forte agitazione di mare tutto rimane interrotto e bene spesso i bastimenti trovansi costretti a far vela ed allontanarsi pel pericolo da cui sono minacciati.

Riesce quindi opera sommanente utile il preparare ~~tant~~ ^{tanto} a Girgenti quanto a Licata uno scalo sufficiente in vista soprattutto dell'incremento che il Commercio deve in quei luoghi ricevere ~~dalla~~ ^{per} apertura delle strade ferrate, per l'agricoltura e l'industria che esse saranno ai rapporti dell'interior dell'isola, per l'economia dei quali il Governo ha imposte alla Società ^{concessionaria} la costruzione delle

19 7

... sistemazione di Gergenti e di
... scali

... al solo miglioramento degli
... scali principali di quel littorale
... debbono rivolgersi le cure del Governo
... perche' indipendentemente dall'interesse
... della navigazione generale, la marina
... militare dello Stato reclama un sito
... di ricovero in quei paraggi dove
... in tempi fortunosi non hanno i suoi
... legni sito di sorta, e devono talora ab-
... bandonare differire missioni di gran
... rilievo.

A provvedere pertanto ai bisogni
... piu' manifesti della navigazione
... e del commercio, il Ministero reputa
... necessario di provvedere prontamente
... ad una completa sistemazione o meglio
... ad una radicale riforma del porto
... di Gergenti, ed alla formazione
... intanto di comodi scali a Licata.

Con progetto di legge a parte,
... come fu detto a principio, si trattera'
... di quest'ultima stazione commerciale,
... in quanto a Gergenti basti per
... ora il notare come la lunga esperienza
... e gli studi antichi e recenti pra-
... ticabili all'uso abbiano dimostrato
... la inutilita' di qualsiasi spesa e
... di qualsiasi spesa che volgesse tentarsi
... per renderlo e mantenerlo praticabile
... quale attualmente ^{o collocato} trovasi ^{col}

[Signature]

13

sua mole aperta verso Levante ed abbas-
sando nel tempo stesso fatta sentire l'occeffità
di stabilirvi un nuovo porto rivolto a Pon-
tente, cercando di utilizzare nel miglior
modo possibile le opere esistenti.

In questo senso dopo ripetute esami-
nazioni e molteplici idee messe innanzi, fu in ult-
timo studiato dall'ingegnere Cav. Matti-
ed adottato in massima un progetto che
è riveduto da speciale commissione appost-
tamente istituita, fu giudicato come
devoe, fatte alcune modificazioni
e riduzioni, in base alle quali si
stanno staccamente elaborando
i progetti esecutivi.

Per detto porto si presume
la spesa di 3 milioni di lire da
potersi erogare in due riprese in
ragione della maggiore e minore
urgenza delle opere e quindi
nel primo stadio l'opera può
essere ristretta all'ammontare
di L. 1.500.000.

8

14

Fari dell' Arcipelago Toscano.

Ma voi sentite, Signori, che non
basterebbe apprestare alle navi ancorag-
gi tranquilli, ed agevolezza di imbar-
ce e di sbarco, se non fosse altresì
provveduto alla sicurezza del loro cam-
mino in tempo di notte, sicurezza di cui è
tanto più sentito il bisogno lungo le
coste italiane frastagliate da tanti
promontori ed inscramenti e sparse qua
e là di isolotti, di secche le quali ricorrono
non raramente pericolose.

Le secche di Vada della Meloria
nelle vicinanze del frequentatissimo
porto di Livorno debbono al più
presto venir segnalate e si sarebbe anche
prima d'ora provveduto a gravi
difficoltà e di spesa e di lavoro non
si fossero frapposte alla erezione di
torri in fabbrica sopra superficie
inferiori al livello del mare per metri
3 alla Meloria e metri 1,30 a
Vada.

Erasi pensato a sostituire
come presso altri porti si pratica,
galleggianti fortemente ancorati
alla cui alberatura fosse sospeso
l'apparecchio illuminatore ma
stucchi la spesa sarebbe pur ri-
uscita assai rilevante, e pratica riten-
nero d'aver difficil riuscita il ripiego

S

atessa la giacitura Troppa
foranea delle secche, abbisogna-
do per barche-fanali una posi-
zione abbastanza coperta.

Fu allora che si fermò l'at-
tenzione per fari sostenuti
da pali in ferro (sistema Mitchell)
il cui impiego diede buoni risultati
in Inghilterra, come sarebbe facile
di constatare per mezzo della lega-
zione nostra in Londra, e venne
pure utilmente adottato in Fran-
cia ed in America.

Oltre alle secche di cui sopra
si procedeva al segnalamento
dell'isola Pianosa e delle formiche
di Montecristo, onde rafforzare i na-
viganti nel canale che sta tra la
Toscana e l'arcipelago toscano. Sulla
Pianosa non si avevano difficoltà
alla erezione d'una torre in mura-
tura, conforme al modello generalmente
da noi adottato, che e che con giusta
economia nella spesa, provvede
sufficientemente a tutte le esigenze
del servizio.

Quanto alle Formiche di
Montecristo il faro sovra forse erge-
si sulla roggia denominata Affrica
il quale essendo di ristrettissima
superficie, caricando un metro ap-
pena dall'acqua, e trovandosi in

posizione ove le onde sono frequen-
tamente agitate esigera forse
l'applicazione del ferro a pala
di ferro, quando la difficoltà per una
costruzione in muratura fosse
insuperabile.

Per quattro fari anidetti di
1.^o ordine si calcola una complessiva
spesa di $\text{L. } 260/\text{m}$, colla quale
si ha fiducia di poter soddisfare
ad ogni provvista, costruzioni e col-
locamento ogni eventualità compresa
e siccome fu dall'anno in corso
prende di dare mano ai lavori così
per 1866 si chieggono $\text{L. } 100/\text{m}$
e le $\text{L. } 160/\text{m}$ di saldo si inseri-
rebbero nel Bilancio 1865.

Fari delle Provincie napolitane.

Quanto ai fari delle pro-
vincie napoletane io abbi di scorta
il decreto che emanava nel feb-
braio 1861 S. M. il Principe
Eugenio, Luogotenente Generale
del Re e col quale si ordinava
l'eseguimento di piano generale
di illuminazione apparente
da tabella al decreto stesso
inserita, e nella quale i singoli

fari sono designati per ordine d'urgenza e di importanza.

I cinque fabbricati che si contemplano in questo progetto di legge figurano tutti fra quelli di primo grado di urgenza, e sono quelli di Miseno e di Palinuro nel mar Tirreno, quello di Capo Colonna e Torre S. Vito nel Ionio e quello di S. Cataldo proprio fuori nell'Adriatico. Fra di essi deggiono portare fuochi di prim'ordine il secondo, il terzo ed il quinto, e saranno fuochi di 3° ordine il primo ed il quarto.

I progetti relativi occorrono una spesa complessiva di Lire 554000 per la quale un primo acconto si farebbe per l'anno 1865 in L. 250000 ed il restante si inscriverebbe a misura del bisogno e in una sola volta per bilancio 1866 ovvero diviso fra il 1866 ed il 1867.

Concorso delle Provincie e dei Comuni alle spese che si propongono

Le spese dipendenti da fari nuovi da eseguirsi tanto nelle acque di Pescara, quanto nelle provincie napoletane, riguardate

I

fuochi di largo e che perciò toccano all'interesse generale della navigazione nostrale e straniera, debbono cadere a spese dello Stato.

Quanto alle spese sindacate per i porti di Manfredonia, Ortona e Girgenti, tenuto conto che essi porti non potrebbero classificarli fra quelli di generale interesse della nazione, e sui quali lo Stato debbe sopportare o in totalità o in massima parte il dispendio, pare conveniente proporre che lo Stato assuma in proprio una metà, e l'altra metà resti a carico di quei Municipi ed di quelle provincie a più immediato beneficio dei quali sono per ritornare i lavori.

Il sistema di far concorrere le provincie ed i comuni nelle opere marittime non è nuovo per la parte meridionale del Regno, dove il Governad stabiliva ad ogni caso la misura e le condizioni del suo contributo ed i territori che doveano con lui sostenere la spesa.

I porti di Brindisi, di Bari, di Maida, di Porto S. Chiriacche attualmente si compiono con questo sistema, che ~~è~~ ^è ~~per~~ ^è ~~consueto~~ ^è di sopportare a norme egue costano li uniformi in tutto il Regno, dividendo sulle ~~varie~~ ^{varie} della legge 24 giugno 1858 e 20 dicembre 1859 e 1858 gli scali marittimi tutti in diverse classi e stabilendo



19

per assicurare gli obblighi rispettivi
dello Stato dei Comuni e delle provincie
interessate. Atto

il ~~Re~~ presentarsi quanto prima il
progetto di riforma della legge sulle
opere pubbliche, però il riferente si
soddisfare anche a questo sentito bisogno
dell'Amministrazione ed di rendersi
più volte nel suo stesso Parlamento
manifestati a questo proposito.

11
Progetto di legge

Vittorio Emanuele II ecc
ecc ecc

Art. 1°

Sono autorizzate nella complessiva
somma di L. 1,974,000, da
stanziarsi ripartitamente nei bilanci
dei lavori pubblici, le straordinarie
spese per lavori attorno ai porti di
Manfredonia, di Ortona e di Gergenti
descritte nel seguente quadro

Capitolo del bilancio 1865	Designazione dell'Opera	Costo totale dei lavori	1868	1866
	<u>Porto di Manfredonia</u> Opere di restaurazione al molo ed alle banchine	74,000	74,000	"
	<u>Porto di Ortona</u> Prolungamento del molo attuale	400,000	100,000	300,000
	<u>Porto di Gergenti</u> Nuovo molo	1,500,000	200,000	1,300,000
	Totale	L. 1,974,000	374,000	1,600,000

Art. 2.

È parimente autorizzata per la erezione di quattro nuovi fari nelle acque della Costanza, alla Meloria alla Passosa, alle Ische di Vado alle Formiche di Montecristi, e di altri cinque fari nelle provincie napoletane ai capi Miseno Palombara Colonna S. Vito e S. Cataldo presso Bari la complessiva straordinaria spesa di

\$ 799,000 ripartita nel seguente modo.

1. ^o Per i fari dell' Arcipelago Eoliano	
Sull' esercizio 1864	100,000
" " 1865	170,000
Esercizi successivi	50,000
Totale	320,000

} 229,000

2.^o Per i fari nelle provincie napoletane

Per l' esercizio 1864	240,000
Esercizi successivi	59,000
Totale	299,000

Totale \$ 799,000

Art. 3.

La metà della spesa per ciascuna delle opere descritte nel quadro precedente in ordine 1.^o andrà a carico delle provincie secondo la distribuzione seguente:

(a) Per il porto di Misfredonia la metà della somma di settantaquattro mila andrà a carico esclusivo del comune di

Manfredonia
 (b) Per il porto di Ostia la
 metà della somma di L. 400,000
 sarà distribuita a carico
 del Comune di Ostia per L. 150,000
 Comune del Circondario di
 Lanciano in ragione dei
 rispettivi vantaggi „ 25,000
 Provincia d'Abruzzo Ulteriore „ 25,000
 Totale Lire 200,000

(c) Per il porto di Gergenti la metà
 della somma di L. 1,500,000
 sarà ripartita a carico
 della città di Gergenti
 Comune di Porto Empedocle L. 500,000
 in ragione di beneficio L. 500,000
 Comuni del Circondario
 di Gergenti „ 50,000
 Provincia di Gergenti „ 150,000
 Provincia di Caltanissetta „ 50,000
 Totale L. 750,000

Art. 4.

Prima di provvedere all'esecuzione
 dei lavori dovrà essere tra i corpi
 morali chiamati a concorso stabilito
 definitivamente il consorzio e deter-
 minate le rispettive quote di contributo
 nel riparto suddetto per assicurare

[Signature]

il versamento rateale nelle casse
dello Stato delle somme sindacate
in proporzione degli stanziamenti
approvati nel Bilancio del Ministero
dei lavori pubblici.

Art. 3^o

Le spese per studi, direzione e sor-
veglianza dei lavori saranno prele-
vate sui fondi delle opere, quali sono
designate ai precedenti articoli
1 e 2.

Progetto di legge

di Vittorio Emanuele II^o
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

sono autorizzate nella complessiva somma di Lire diecimilioni settecentotrentaquattro mila (L. 2,774,000) le provvidenze
spese per ~~la costruzione di opere di irrigazione e di bonifica~~ ^{di opere di irrigazione e di bonifica} da stanziarsi separatamente colla corrispondente
designazione dei capitoli nei bilanci 1864, 1865 e ^{successivi} ~~seguenti~~ ^{per lavori pubblici}, per le opere
attuali sui fari e porti riportate nel seguente quadro.

Numero dei capitoli sotto cui venne stanziata la spesa	Designazione dell'opera	Totale ammontare della spesa	Spese		
			1864	1865	1866 e seguenti
^{nelle spese} 1864 192.67	Fari di segnalamento di bari fondi nell'Arcipelago Egeano - alla Meloria, alla Dinagfa, alle scogliere di Vada ed alle formiche di Montecampio	L. 220,000	100,000	70,000	50,000
^{nelle spese} 1865	Fari nuovi nelle provincie Napolitane - a Lago di Pulignano, Lago Colonna, e Bari e labello a Torre S. Vito e Lago Melfo di	580,000	..	80,000	500,000
	Porto di Manfredonia - Opere di riparazione al molo ed alle banchine	74,000	..	74,000	..
	Porto di Ortona - Prolungamento del molo attuale	400,000	..	100,000	300,000
	Porto di Gergenti - Costruzione di un nuovo molo	1,500,000	..	200,000	1,300,000
	Totale L.	2,774,000	100,000	524,000	2,150,000
					Segna

Nº 188.
Progetto di legge presentato al Ministero
dei Lavori pubblici (Menschikov)

Lavori straordinari mantenuti a spese mi-
litarie 1866-1867. del Ministero
dei Lavori pubblici

Trattata del 29. Maggio 1866.



Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici è incaricato
di presentare al Parlamento il progetto di legge per stanziamento di fondi
nei Bilanci 1864, 1865 e seguenti per lavori straordinari marittimi,
e di sottoporre la discussione.
Fatto a Torino il 17 Marzo 1864