

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1863.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 22 Giugno 1862.
dal Ministro Della Marina

OGGETTO

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Ritirato il 13. Febbrajo 1863.

Relatore

avvanzano in alcun modo,
porta con se altri inconvenienti
gravissimi e potrebbe in caso di
guerra contrari a Firastese
partito. La consegna dei
bastimenti, macchine e di
ogni altro materiale che fosse
in corso di costruzione per la
nostra marina militare in paesi
neutri sarebbe proibita, e così
oltre alla perdita delle somme
che si fossero già spese ~~avrebbe~~
~~potrebbe~~ a mancare quelli neces-
sari strumenti di difesa
nelle congiunture appunto in
cui maggiormente si metterebbe
necessari. Se poi avessimo a
sostenere una guerra senza opere
alleati d'una delle potenze alle
quali ora siamo obbligati ad
avere ricorso per le nostre
costruzioni navali sarebbe a
mancare a politicamente ogni
mezzo di ~~mantenere~~ e rinno-
vare il nostro naviglio.

Un simile stato di cose rende
con precaria la condizione della
nostra potenza marittima che
ci incombe l'obbligo assoluto di
ripararci con tutta sollecitudine.
Le altre nazioni marittime

fecero in tempo grandi sforzi e sacrifici per rendersi indipendenti ed ora quasi tutte possiedono nei loro stabilimenti e nell'industria nazionale mezzi bastanti da provvedere alle loro occorrenze.

Egli è un'ingenuità supina che nel più breve termine possiamo noi pure provvedere in paese il materiale della nostra Armata da guerra.

A raggiungere in parte lo scopo, tende la costruzione dell'arsenale della Spezia, ma per la fabbricazione delle macchine, degli assi di ferro, delle piastre di computura sarebbe per il ~~governo~~ cattivo consiglio per il governo il provvedere ogni stepo all'impiegato nei suoi arsenali dei dotti e costosi stabilimenti e svariate officine occorrenti a simili industrie.

Se in un'altra il governo in forza del suo stepo organizzativo è il più lento e costoso fabbricatore, ciò tanto più deve dirsi per un tale genere di industrie dove tipi sistemi e natura dei materiali si uniscono rapidissimamente, si uniscono oltre ai capitali tutta l'attività e le

risorse del genio industriale mo-
derno per arrivare ad una produ-
zione rapida ed economica.

L'esperienza delle altre nazioni
a questo riguardo è così decisa
che vediamo governi, li quali
pure possiedono vastissimi
materiali, affidare all'opera di
privati stabilimenti la massima
parte delle navi di ferro, costru-
te in mare e fatte di carapenti
nelle condizioni del nostro paese
l'opera della privata industria
sarebbe tanto più opportuna che
la medesima quando fosse
impiantata su larga scala,
sarebbe in grado di provvedere
esattamente alle occorrenze della
nostra marina mercantile a
vapore. Le nostre compagnie
di navigazione ed i nostri armatori
non trovano ora nel paese alcun
mezzo di costruire e di riparare
le navi di ferro e per ogni
occorrenza devono con sacrificio
continuo di tempo e di denaro
ricorrere all'estero.

Non dubbio pertanto mi
rimaneva che a conseguire il precipuo
intento nel modo più rapido
economico ed opportuno, il

migliore partito fosse anche per
noi il ~~provvedere~~ promuovere
l'industria nazionale prin-
cipalmente ^{in vista della} degli stabilimenti
che sono necessari per la
fabbricazione delle navi in ferro
macchine, del materiale in ferro
d'ogni genere occorrente per
la Marina.

Tale è lo scopo della
convenzione che in oggi si
presenta. Essa venne stipulata
con una società nazionale
di costruzioni navali la quale
fondandosi raccogliendo e prepa-
rando e preparando gli elementi
ed i mezzi più idonei all'
immediato sviluppo delle me-
tallurgie come le circostanze
appuntate vedremo. Questa
società costituita col capitale
di 12 milioni con facoltà di
raddoppiarlo, si obbliga all'impiego
in limiti determinati di tempo
degli stabilimenti che occorrono
facendo per cantieri navali che per
le officine meccaniche e metallurgiche
di prima da pienamente soddisfar
alle esigenze della marina mili-
tare e mercantile. La costruzione
delle navi di ferro, delle macchine

modelli della più grande potenza
delle piante di costruzione. ~~facen-~~
~~do~~ ~~per~~ ~~per~~ ~~quanto~~ ~~è~~ ~~possibile~~
Di fonderie nazionali sarà con-
seguita sotto l'immediata nostra
sorveglianza e fuori del nostro
ogni eventualità.

Ad accelerare la sistemazione
delle officine meccaniche, la società
^{siensi ad'}
~~incominciata~~ per appoggiarsi al
Stabilimento Ansaldo & C. in
Sanpietersburga, rifornendolo degli
attrezzi necessari per subapprendere
la costruzione economica delle grandi
macchine navali. Questo stabilimento
che era in altri tempi
fondato con sussidi pecuniosi del
governo sardo ~~prevedeva per~~
~~metti anni~~ ~~attraverso~~ ~~non~~ ~~potrebbe~~
~~per~~ ~~proprie~~ ~~rotte~~. e' ~~oggi~~ ~~già~~
substante debitore al governo di
circa lire 480.000, quel debito
andrebbe a carico della nuova
società.

I cantieri per la costruzione
delle navi e le occorrenti officine
di vario genere verrebbero stabiliti
sul lato orientale del golfo della
Spezia e precisamente nella località
di S. Bartolomeo distante alcuni
chilometri dal grande arsenale in

Il sito
costruzione. La località si
presenta indubbiamente oppor-
tuna per l'impiego di un
simile stabilimento. Collocato
al sicuro dalle agitazioni del
mare, lo mette ancora degli
attachi nemici, venendo dopo
a godere implicitamente di
quelle potenti difese che il Governo
deve compiere onde manire
il suo grande arsenale.

Nel cantiere e nei adiacenze
cui la Società potrebbe occupare
per l'istituzione dei suoi stabili-
menti, troverebbero pure sede
opportuna le officine per la
fabbricazione delle piastre di
corazzatura dei grossi pezzi di
fucina ed altre di vario genere
che formano necessario corredo
di grandi cantieri navali, poiché
il Golfo della Spezia ha in
posizione per ricevere economicamente
i prodotti delle fonderie
Lombardie e Venete, le ligniti
delle prossime regioni ed il
carbone portato estero.

In detta località il Governo
acquista negli anni
venti circa ettari di terreno
e si eseguirà l'istituzione ed esecuzione

Diversi lavori di quinquennio
negliere, tali dilagii per
proprio d'una cantiere. La
spesa prevista per il mio
compiimento sarebbe a circa
3.000.000 di lire di cui si
erano già spese al principio del
corrente anno quasi 2.000.000
ed al giorno d'oggi la spesa
totale si avvicina ad un
milione e mezzo.

Quando fu deciso l'acquisto
di tale cantiere era stato
destinato specialmente alla
costruzione di vascelli in legno
i quali nell'idea di quell'epoca
dovevano entrare nella composizione
del nostro naviglio militare.

I progressi dell'arte navale
avendo in ora fatto abbandonare
completamente l'idea della
costruzione di questi vascelli
l'opportunità e necessità di
quello stabilimento sarebbe in
gran parte cessata e cedendo
alla nuova società per l'acquisto
dei miei cantieri il governo
potrebbe ottenendo lo scopo di
avere vicino al suo arsenale
un potente ricovero per le
sue costruzioni verrebbe a risparmiare

1
A sensibile dispendio che
ancora occorrerebbe per tammarlo.
Siccome però i due scali
di S. Lazzaro la cui costruzione
già a par' avanzata e per i quali
furono già commesse le relativi
meccaniche possono nella defi-
cienza in cui ora ci troviamo di
batteri essere ~~utilizzati~~ utili
per i bisogni della Marina militare
il Governo se ne è riservato
l'uso finché non vi si sia
supplito altrimenti colla costru-
zione dell'arsenale della Spezia,
La località di S. Bartolomeo
essendo ~~test~~ ora affatto inabitata
e deserta, una numerosa
popolazione operaja non potrebbe
trovarvi sussidio se non dopo
un tempo assai lungo e d'una
parte di essa dovrebbe per ora
necessariamente abitare alla Spezia.
È indispensabile inoltre, anche per
gli usi del Governo che una comoda
comunicazione venga aperta
fra il grande arsenale ed i
cantieri di S. Bartolomeo, tanto
per il trasporto del personale che
di macchine e trappi e materiali
di ogni genere. Serbis il Genio
militare aveva già progettato

un tronco di ferro a d'imbocco
di circa $3\frac{1}{2}$ chilometri ridotto
a collegare quel sito con la linea
Spezia - Sarzana. Questo tronco di
S. Bartolomeo sarebbe il capo della
tramazione Spezia - Lerici importantissima
te per ragioni strategiche e
commerciali e che invece far
parte delle linee da costruire alla
nuova compagnia generale del
Mediterraneo. Si attesa di altri
ricchi concerti, il Governo potrebbe
relle pretando a che nel primo
indispensabile tronco, il quale
percorrendo la spiaggia di Spezia
facile ed economica costruzione,
venza aperto la via a come
futura le spese di esercizio
come della sua costruzione a carico
della Società sino a che il
prolungamento a Lerici venza
eseguito.

Coll' art. 2 della legge che
per la concessione della navigazione
stipulata colla nuova Società
di costruirsi canali di navigazione
una somma di lire
durante cinque anni per
ammortare medio di 4 milioni
all'anno. Un simile affida-
mento era il punto necessario

Di potenza senza il quale
sarebbe stato irragionevole lo
sperare che una società si
accingesse ad impiantare nello
Stato di soli stabilimenti.
Quando si rifletta però quanto
l'attuale effettivo del nostro naviglio
militare sia lungi ancora tanto
per specie quanto per numero di
navi da quello normale, per
quantunque ristretto si voglia
stabilire, e si applicano i
lavori in macchine, caldaie
e usi occorrenti per la sola
conservazione del naviglio
esistente, sarà facile conoscere
come la stessa militare per
durante parecchi anni dovrà
ricorrere all'industria privata
per l'esecuzione di lavori in
usci, macchine, caldaie,
fucile di artiglieria etc per
una somma molto maggiore
di quella garantita alla nostra
società per 5 anni di 4 milioni
la quale non rappresenta
neppure il valore di una singola
artiglieria di 20 canne.
Si preferisce nulladimeno il ricorrere
ad un ristretto numero d'anni ed
a ristretta cifra l'effettivo dato

Ma perché restasse largo margine
per commettere lavori agli altri
stabilimenti, necessari del paese
sia anche perché il governo avesse
in mano un mezzo indiretto ma
efficacissimo per esigere dalla
società il perfetto adempimento
dei suoi impegni e le migliori
condizioni possibili nelle future
successive ordinazioni di lavori.

Con l'art. 20 della convenzione
viene accordato alla società il
diritto di fabbricare scafi di ferro
e macchine navali in franchigia
di dazio doganale sui metalli
che si dovessero importare
 dall'estero e coll'art. 3 della
legge tale diritto viene esteso
agli altri stabilimenti nazionali
adetti a simile ramo di fabbricazione.

Si è colta ^{così} l'opportunità
di rimediare ad una grave e
guarona anomalia esistente nelle
nostre tariffe doganali. Oggi
infatti è franca da ogni dazio
l'introduzione delle navi estere
e delle macchine navali costrutte
all'estero, mentre le ferri e
lamiere che costituiscono la maggior
parte dei materiali impiegati
nella loro costruzione, e che vanno

obbligati a stare dall'estero, e
pagano uno di L. 5,75' anno
e L. 11.50 e gli acciai uno
e L. 23 al quintale. In tale
condizione di cose, egli è evidente
che riesce impossibile all'industria
nazionale ogni concorrenza all'estero.
Quando però, il governo venisse
a regolare in altro modo le sue
tasse in relazione all'industria
nazionale, in modo che cessasse
tale motivo per l'esenzione
di dazio, il governo potrebbe
verrebbe a cessare a tenersi
nell'art. 4 della legge.

onde non collocare la nuova
società in una posizione più le-
gitima rispetto agli altri stabili-
menti meccanici del paese,
coll'art. 5 della legge viene
accordata al Ministero di Marina
la facoltà di affidare ad altri
dei lavori a prezzi che fossero
in grado di fedelmente eseguirli
alle medesime condizioni stipu-
late con la ~~vecchia~~ società medesima.

Ed infine si sarà forse più
a proposito il ricordare il terreno
che potrebbe essere come per
l'affidamento dato alla nuova
società per la suddetta quantità

Dei medesimi a seconda delle
occorrenze.

I prezzi pagati per le macchine
navali sono pari alla media di
quelli ottenuti dal governo in
Inghilterra dai fabbricanti di primo
ordine nelle varie commesse fatte
per la Marina tenute a calcolo le
spese di trasporto a sicurezza
e montatura in Stabia. Sarebbero
con quelli che si potrebbero ottenere
in Francia ed aggiungendovi
le spese anzidette si avrebbe
un vantaggio.

Adattati poco diversi almeno
per gli usi di ferro, e considerato
poi complessivamente il costo totale
delle navi con loro macchine e
~~considerati~~ paragonati ~~da~~ li
prezzi convenuti con la nuova
società e quelli ottenuti dall'
estero nelle varie costruzioni fatte
eseguire dalla Marina in questi
ultimi anni, troviamo in qualche
caso quasi parità in altri un
aumento del 3 al 4%,
aumento che resta compensato
dalle maggiori spese che si verrebbero
a risparmiare eseguendo le costruzioni
delle navi in paese, per recepimento, costo
di commissioni per l'acquisto e

7
specialmente per l'uso degli
equipaggi che devono armarsi.
I prezzi pattuiti per le nostre navi
corazzate sarebbero poi all'incirca pari
a quelli pagati dall'ammiraglio
Inghilterra per quelle che ha comprate
in gran numero all'industria
privata. Se si volesse poi
paragonare a quelli delle
nostre due fregate corazzate costruite
a New-York, navi di
eguale grandezza e costruite
in ferro (ciò che costituisce un
grande vantaggio per un tal genere
di navi) otterremmo un risparmio
di meno, senza contare le
spese accese e le spese inesperte,
che in tale caso, stante la
lunghezza del sito di costruzione
salgono ad una cifra importante.
Oltre adunque all'inevitabile
vantaggio di avere le nostre navi
costrutte in paese, il loro costo
sarebbe eguale a quello delle
costruzioni che facciamo eseguire
all'estero.

Di fronte alla difficoltà di im-
piantare nel paese industrie così
grandiose e così nuove, al
meggiore costo dei ferri nazionali
d'esteri e della mancanza del

carbone fossile, simile risultata
fare essere riguardato come
soddisfacentissimo e tale da
compensare largamente le
spese ed i vantaggi che
il Governo vorrebbe accordare
alla nuova società.

I vantaggi si risolvono in due,
all' affidamento dato di 20
milioni di lire per inguaglieria
ed alla capione del cantiere
di S. Bartolomeo mediante
il corrispettivo stabilito all'
atto della convenzione.

Il primo non importa alcun
onere per il Governo i bisogni della
nostra marina militare special-
mente nell' attuale momento
d'incremento e trasformazione
superando d'ogni la cifra
assegnata.

Quanto alla capione del cantiere
di S. Bartolomeo, il modo
la somma messa a carico della
società, il modo di pagamento stabilito
in annuità di 25 anni senza interessi
per questa somma e per debiti di
lire 480000 che lo stabilimento
Anselmo e C. di S. Ferdinando
ha verso il Governo, e che andrebbe
ora a carico della nuova società, rimangono

molto vantaggiosa per questa
si patti di tale natura.

Sarà ora si rifletta che il
Governo viene coll'uso che si è
riservato dei due scali di alaggio
finché lo possono servire, e col
fare eseguire dalla Società stessa
le costruzioni che le potessero
occorrere a ricadere in quel
cantiere tutto inutile che
se ne potesse ripromettere,
risparmiando dall'altra parte la
somma ragguardevole che occorrerebbe
per terminarlo, che il progetto
che si andava eseguendo era inteso
in vista delle costruzioni in legno
e quindi di un tipo alquanto
diverso da quello al quale dovrà
ridarlo ed intitolarlo la nuova
Società, il vantaggio accennato
non parrà doppio a fronte dell'
importante risultato che si
voleva ottenere, e qualunque
altra combinazione che si fosse
adottata di accordare sovvenzioni
o privilegi avrebbe ^{condotta} ~~impedita~~
per lo stesso sacrificio maggiore.
Le considerazioni ripudamente
esposte chiariscono lo scopo e le
basi essenziali della convenzione,
cui lo Stato della nostra marina

industriale e mercantile mi
 impongono di vivamente racco-
 mandare alla sollecitudine del
 Parlamento. Essere quanto prima
 da una posizione ambivalente e
 pericolosa, fondare la nostra potenza
 marittima sulla base dell'industria
 che è la vera forza della nazione
 utilizzando perciò nel miglior
 modo le risorse di materiali e
 di località di cui la natura ci
 ha favoriti, ed infine arrivare
 ad ottenere il materiale
 occorrente alla marina a prezzi
 non superiori a quelli che ora
 paghiamo all'estero ne saranno
 le vantaggiose conseguenze.

Jany

Tenuto conto delle più difficili
 condizioni industriali del nostro paese
 avrei persino inclinato (ove ne fosse
 stato il caso) a maggiore larghezza.
 È indispensabile che una industria
 così essenziale e nuova in gran
 parte non falli e perciò venga
 convenientemente rettificata. Sappiamo
 per esperienza ove conducano proposi-
 zionalmente più vantaggiose
 ma avventate e ribattute di troppo
 che una non finita concorrenza
 presente davanti alle istituzioni
 del Governo, onde io, dopo di

Atti fatti eseguire, sto nella
persuasione di essere arrivato
al limite oltre a cui l'impaccio
d'una indagine seria e duratura
più non mette parentato.

Nel presentare perciò con tutta
fiducia un progetto che mi lusingo
papa ripondere ed intendere ~~il~~
ed il voto più volte espresso
in questo parlamento, debbo
pregarvi perché vogliate prendere
al medesimo quanto prima in
considerazione. Ogni giorno che
papa aggrava la nostra situazione
ed il pericolo di trovarci ~~giornata~~
nelle ^{populati} critiche contingenze si
non lontano avvenire.

L'attuale stagione mentre
sarebbe proibita di ricominciare
l'impaccio dei nuovi stabilimenti
permetterebbe ancora di per subito
intraprendere nello ~~stato~~ ^{tutte} le
nuove costruzioni che ~~si ha~~
^{eseguirsi negli}
~~proposti~~ negli anni 1854 e 1855
una parte delle quali
delle quali una parte dovetti
non malgrado proporsi in

affidate eventualmente all'estero.
Signori — Coll'approvazione
della legge che vi presento vi
avrete soddisfatto ad una delle
prime ed urgenti necessità

11
Della nostra Marina militare
e mercantile, vi sarete
spiccurato ^{le basi della} nostra potenza
marittima la quale consiste
non solo nel possedere numerose
navi da guerra ma nella
flotta ancora di rapidamente
costruite e riparate.

C. Curioni

N° 242.

Progetto di legge presentato
dal Ministro della Marina
(Cugia)

Cedere ad una compagnia Italiana del
Canale di San Bartolomeo nel Golfo
della Spezia

Leggita nel 22. giugno 1866.

Progetto di Legge

art. 1

È approvata la convenzione 20. Maggio 1864. stipulata fra li Ministri di Marina e di Finanze e li Signori Felice Nigro, Carlo Bombolini, Domenico Buldrino, Francesco Oneto, e Antonio Rossi, agenti tanto in nome proprio che della Società di Costruzioni Navali costituita con atto stipulato in Torino li 24. Maggio 1864, Notajo Curranò.

art. 2

All'anzidetta Società viene garantita una commissione di lavoro dal Ministero di Marina durante il periodo di cinque anni dal giorno dell'approvazione della convenzione succitata; per l'ammontare annuo medio di quattro milioni di Lire, e così nel quinquennio di venti milioni.

art. 3

I vantaggi accordati alla Società di Costruzioni Navali per introduzione in franchigia con l'art. 20. della suddetta convenzione vengono estesi a tutti gli Stabilimenti Metallurgici Nazionali con le stesse condizioni e riserve e cantate fissate per la detta Società.

— art. 4 —

Qualora una nuova tariffa ad oggetto tasse a Dazio d'introduzione le Navi e Macchine Navali, in armonia ai Diritti che venissero fissati per le materie prime e li pezzi metallici destinati alle costruzioni Navali di bandiera Nazionale, la Società sarà soggetta al pagamento dei relativi Diritti; si terrà però conto in tal caso delle commesse di lavoro che fossero in corso d'esecuzione.

— art. 5 —

Durante il quinquennio contemplato nell'art. 2. della presente Legge il Ministro di Marina è autorizzato a commettere lavori dello stesso genere di quelli previsti nella convenzione stipulata colla Società di Costruzioni Navali, agli altri Stabilimenti Nazionali che si trovassero in grado di eseguirli alle condizioni medesime convenute colla detta Società.

A. H. I. Document was reported upon the 14th day

Argento a l'opp 10 2/2

Si sente subito a congegno
alla Manasteco della Manina
invitando a congegno tutto vede
domani infallantemente in sopra
stampare d'ordine del Ministro

Gallati



CONVENZIONE

Fra li Ministri di Marina e di Finanze, stipulanti a nome del Governo, e la Società Anonima Nazionale di Costruzioni Navali, la cui sede è stabilita nella Capitale del Regno, la detta Società rappresentata dai soci Amministratori

e li Signori: **Nigra Felice**
Bombrini Carlo
Balduino Domenico
Oneto Francesco
Rossi Antonio XX

Si premette che intendendo il Ministro di Marina promuovere in paese la grande industria navale, meccanica e metallurgica, tanto per gli usi della Regia Marina da guerra che del Commercio, segnatamente per le costruzioni di ferro, aprì trattative con la suindicata Società Nazionale, appositamente costituitasi, ond'essa, raccolti tutti li mezzi idonei, fondasse il suo principale stabilimento sul lato orientale del golfo della Spezia, non lungi dall'Arsenale marittimo che sul lido opposto fu incominciato dal Governo: e per fornirle sul principio un elemento indispensabile di vita, le affidò una commessa in navi a vapore da guerra ed in macchine navali pel valore di circa venti milioni di lire, distribuita nei primi cinque anni, restando libera tuttavia al Ministero la scelta dei tipi:

Che per parte sua la Società, in conseguenza di tale commessa ed affidata alle ulteriori su di cui fa conto quando adempia gli obblighi suoi in modo da soddisfare pienamente alle esigenze dell'Amministrazione, assume gli impegni nella presente Convenzione specificati.

XX i quali con atto di costituzione della Società di Costruzioni Navali stipulato in Torino li 27 Maggio 1864. Notaro Turvano, furono designati Amministratori della Società stessa e per la quale si rendono personalmente garanti.

ART. 1.

La Società di Costruzioni Navali s'impegna, alle sotto espresse condizioni, a creare, acquistare ed attivare nel Regno dei cantieri per la costruzione e riparazione di navi di qualsiasi genere, di ferro o di legno, per la Regia Marina e per il Commercio; officine per la costruzione e riparazione di macchine; infine a creare, acquistare ed attivare, a seconda delle occorrenze, officine metallurgiche, fucine per la fabbricazione delle corazze, opere grosse ed ogni altro accessorio, tanto per uso della Regia Marina che del Commercio.

ART. 2.

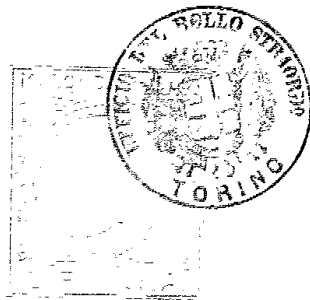
I cantieri e le officine della Società dovranno essere attrezzati e condotti secondo li migliori sistemi e le norme delle maggiori intraprese consimili in altri paesi, ed essere in grado di costruire navi di qualunque genere e dimensione, corazzate o non, come eziandio di dare allestite macchine navali della potenza di mille e più cavalli-nominali.

In ogni caso, essi Stabilimenti dovranno essere attrezzati in modo da potere utilmente occupare non meno di due mila operai dei vari mestieri. La Società si obbliga ad impiegare il maggior numero possibile di operai nazionali.

ART. 3.

Nel termine di quattro mesi dalla presente convenzione, li cantieri navali dovranno già essere in grado d'intraprendere la costruzione di navi a scafo di ferro dello displacemento di due mila tonellate, e dopo sei mesi di quelle delle maggiori dimensioni.

Nel termine di due anni, le officine meccaniche dovranno essere in grado di soddisfare a tutte le condizioni dell'articolo precedente.

**ART. 4.**

Dovrà la Società, nel termine d'un anno, essere in grado d'incominciare la fabbricazione delle piastre di corazzatura per massima parte con ferri nazionali ed in officine stabilite nello Stato; dopo diciotto mesi, di poter fabbricare tutte le piastre che le saranno richieste dal Governo, tanto per le navi costrutte dalla Società medesima, quanto per altre navi della Regia Marina.

Nel termine di tre anni, la Società dovrà eziandio essere in grado di fabbricare nel paese qualunque pezzo, anche eccezionale, di getto o di fucina, e passato il quarto anno, tutti li pezzi impiegati nella costruzione di scafi o macchine per la Regia Marina dovranno esclusivamente fabbricarsi nelle officine nazionali.

Qualora prima dei termini sopraindicati, per casi di guerra o di forza maggiore, il Governo fosse nella necessità di esigere che questi pezzi eccezionali fossero fabbricati in paese, la Società assume l'obbligo di fabbricarli, con che le vengano bonificate le spese straordinarie di tale provvista stimate contraddittoriamente.

ART. 5.

La Società, allo scopo di abbreviare il tempo occorrente all'impianto delle sue officine meccaniche, assume lo stabilimento Ansaldo e Compagnia in Sampierdarena insieme al debito di 480,000 lire, di cui detto stabilimento è tuttavia passivo verso il Governo, e si obbliga inoltre all'adempimento di tutti li contratti in corso colla Ditta Ansaldo e Compagnia, riservandosi di fissare a tal uopo le relative condizioni particolari colla Ditta stessa.

ART. 6.

Il cantiere navale della Società verrà stabilito sulla sponda orientale del golfo della Spezia, nella località di San Bartolomeo, ove diversi lavori d'impianto già furono dal Governo eseguiti, il quale ne fa cessione alla Società mediante il canone

di cui all'articolo 15, insieme ai terreni di proprietà del Governo compresi nei limiti segnati dalla linea rossa X. X. X. sul piano annesso alla presente.

Il Governo farà tuttavia ultimare la scogliera di difesa al seno di San Bartolomeo ora in corso di costruzione, in guisa da proteggere efficacemente gli scali di alaggio e la fronte dei cantieri, potendo lasciare il restante nello stato in cui trovasi. Tale scogliera resterà in proprietà del Governo, ma la Società potrà usarne e stabilirvi mezzi di sbarco.

ART. 7.

I terreni di cui si fa cessione alla Società nello indicato sito, potendo non trovarsi bastevoli allo sviluppo de'suoi stabilimenti ed alla costruzione delle abitazioni che ora vi mancano affatto, il Governo le riserva il diritto di espropriazione per pubblica utilità, sopra una zona di mille metri di larghezza intorno ai limiti attuali dello stabile ceduto, restando l'espropriazione, bonifica ed adattamento dei nuovi terreni a carico della Società medesima.

L'uso di tal diritto è però limitato ad anni sei.

La Società lascerà libero, dietro li proprii cantieri, uno spazio sufficiente per il passaggio della ferrovia che potesse più tardi costruirsi tra Spezia e Lerici, nel sito ove già fu aperta la strada ordinaria dal Genio Militare che resta tuttavia incaricato della sua conservazione.

ART. 8.

È inteso che la cessione della località di San Bartolomeo comprende l'uso della spiaggia per il libero esercizio dei cantieri, onde la Società non potrà sotto verun pretesto venire privata della immediata comunicazione di questi col mare, e potrà stabilirvi quel numero di scali ed avanscali di cui avrà bisogno, ed eziandio proseguire li rialzi di terreno sino alla linea di fronte indicata sul piano di cui all'articolo 6.

Nessuna via pubblica potrà condursi tra il mare ed i cantieri.

La Società avrà egualmente facoltà assoluta sui terreni acquistati per l'estensione dei suoi stabilimenti e delle necessarie abitazioni.

**ART. 9.**

Qualora la Società non adempia all'obbligo di aver raggiunto lo sviluppo *minimum* indicato all'articolo 2, il Governo avrà facoltà di riprendere il possesso dei terreni e stabili cedute, come eziandio dei nuovi terreni acquistati a tenore dell'articolo 7, e degli stabili nel frattempo costrutti dalla Società, senza verun compenso alla medesima. Saranno però restituite le somme già sborsate sul prezzo dello stabile e dei terreni acquistati, come pure il valore degli scafi in costruzione, delle materie prime, delle macchine ed attrezzi esistenti all'atto della rioccupazione, stimati da periti.

In tal caso li contratti del Governo con la Società saranno sciolti e le costruzioni in corso per conto di altri saranno ultimate a cura della R. Marina, a spese, rischio e pericolo della Società medesima.

ART. 10.

La facoltà riservata al Governo dall'articolo precedente avrà fine di pien diritto allorquando la Società abbia giustificato di essersi posta in grado nei suoi stabilimenti di soddisfare pienamente agli obblighi portati dalla presente convenzione.

ART. 11.

La Compagnia si obbliga fornire gratuitamente il locale per l'impianto di una stazione telegrafica a San Bartolomeo e l'alloggio per l'impiegato relativo. Si obbliga inoltre di rifare annualmente al Governo la somma di L. 2,000, quando l'introito annuo di questa stazione non ammonti a tal cifra.

ART. 12.

Il Governo potrà ultimare a sue spese li due scali di alaggio incominciati a San Bartolomeo e collocarvi li relativi meccanismi già dal medesimo acquistati; avrà con ciò facoltà di servirsene per la riparazione delle sue navi sino a che vi abbia altrimenti supplito nel suo Arsenale di Spezia; alla quale epoca avrà esso la facoltà di ritirare li meccanismi anzidetti, restando gli scali, come il resto dello stabile, in proprietà della Società. Quando il Governo stimasse di non fare ultimare uno dei due scali anzidetti la Società potrà disporre immediatamente del sito.

Per le sue riparazioni sugli scali, il Governo non potrà far uso che degli operai della Società, a tenore d'un contratto da stipulare, ad eccezione però degli operai carpentieri e calafati militari.

ART. 13.

Durante il tempo in cui il Governo potrà disporre degli scali di alaggio, ove le esigenze del servizio non li tengano occupati, la Società potrà usarne, previa autorizzazione del Ministro di Marina.

Per l'uso dei medesimi, la Società pagherà un diritto eguale ai tre quarti di quello stabilito nella tariffa attuale in vigore per lo scalo Chiavazzi in Genova, essendo a carico della detta Società qualunque spesa di alaggio.

ART. 14.

La mancanza di villaggi, abitazioni e strade nei dintorni di San Bartolomeo, ostando per ora al soggiorno colà di una popolazione operaia, il Governo, allo scopo sia di riparare a simile inconveniente, che di stabilire la necessaria comunicazione tra il grande Arsenale ed i Cantieri, provvederà onde venga eseguito il tronco di circa tre chilometri e mezzo della ferrovia ad un binario già progettato tra la linea Spezia-Sarzana e la detta località di San Bartolomeo.

La Società di Costruzioni Navali potrà gratuitamente servirsene al trasporto del suo

personale operaio ed amministrativo, come pure delle provviste e del materiale che dovesse dirigere a San Bartolomeo e viceversa. In tale caso resteranno a suo carico la manutenzione della ferrovia, la provvista del materiale mobile e le spese occorrenti al suo particolare servizio.

Simile facoltà verrà pure conservata alla Società quando la ferrovia venisse prolungata sino a Lerici, cessando però in tal caso la manutenzione a carico della medesima.

ART. 15.

La Società pagherà al Governo durante venticinque anni un canone annuo pari al venticinquesimo delle somme infra specificate:

1° Del debito di lire quattrocento ottantamila dello stabilimento Ansaldo e Compagnia in Sampierdarena verso il Governo;

2° Della somma di lire cinquecento mila convenuta per valore dello stabilimento di San Bartolomeo al trentuno dicembre 1863;

3° Del valore infine dei lavori stati eseguiti nel cantiere di San Bartolomeo dopo il trentuno dicembre 1863, esclusa la scogliera e gli scali d'alaggio che restano a disposizione del Governo. I lavori anzidicati saranno stimati di comune accordo, od in caso diverso da tre delegati del Ministero di Marina, intesa la Società, e tenuto conto delle differenze di destinazione, riducendone il valore sulla stessa base della valutazione fatta alla detta epoca del 31 dicembre 1863.

ART. 16.

Tosto approvata la presente convenzione, la Società potrà disporre dello stabile di San Bartolomeo, accordando però un mese di tempo per lo sgombrò di tutte le parti che le occorreranno onde stabilire li suoi scali ed officine.

Nel termine di tre mesi, tutti gli apparecchi ed oggetti non compresi nella cessione dovranno venire ritirati, salvo accordo diverso tra la Società ed i proprietari.

ART. 17.

A termine delle assunte obbligazioni, la Società dovendo adempiere al contratto stipulato l'otto agosto 1862 dalla Regia Marina con lo stabilimento Ansaldo e Compagnia per la fornitura di mille tonellate di piastre di corazzatura, estensibile a due mila tonellate, il Ministro di Marina, quando li bisogni del servizio richiedessero la provvista di mille tonellate di dette piastre pria dei termini di cui all'articolo 4 della presente convenzione, potrà autorizzare la Società a ritirare eccezionalmente questa quantità dall'estero.

ART. 18.

La Società di Costruzioni Navali avrà accesso, per le navi di cui le venisse affidata la riparazione, nei bacini di raddobbo della Regia Marina, quando essi bacini siano disponibili e le esigenze del servizio il consentano, pagando li diritti portati dalla tariffa.

Quando si trattasse di navi della Regia Marina, resteranno soltanto a carico della Società le spese di esaurimento e puntellatura.

ART. 19.

Le macchine, utensili, tettoie e travature metalliche cui la Società dovesse trarre dall'estero per il primo impianto dei suoi Stabilimenti, saranno esenti dai diritti doganali, sotto l'osservanza delle discipline stabilite per accertarne l'impiego.

La durata di tale disposizione sarà limitata a due anni.

ART. 20.

Durante il tempo in cui la Società di Costruzioni Navali terrà in attività li suoi Stabilimenti nazionali, li carboni fossili che in essi si consumeranno, li legnami

grezzi, metalli grezzi e pezzi metallici grezzi fusi o fucinati, impiegati nelle costruzioni di scafi di ferro e macchine navali, cui la Società dovesse tuttavia importare dall'estero, saranno esenti da dazii doganali.

La Società dovrà però giustificare l'impiego esclusivo dei pezzi metallici grezzi fusi o fucinati nelle costruzioni sovra indicate. Quanto ai metalli grezzi, nel termine di mesi sei dalla loro introduzione, la Società dovrà giustificare l'impiego in costruzioni di scafi di ferro e macchine navali, di quantità eguali e qualità simili o superiori a quelle introdotte. Sulle differenze che risultassero in meno, la Società sarà soggetta al pagamento dei diritti imposti a ciascuna categoria. In caso di impedimento giustificato, il Ministro potrà accordare una proroga al termine sovra stabilito.

Un Regolamento ministeriale fisserà, sentita la Società, le garanzie doganali ed il modo di giustificare l'impiego dei metalli e pezzi metallici importati, per tutelare l'interesse delle Regie Finanze.

ART. 21.

Qualora una nuova tariffa assoggettasse a dazio d'introduzione le navi e macchine navali, in armonia ai dritti che venissero fissati per le materie prime e li pezzi metallici destinati alle costruzioni navali di bandiera nazionale, la Società sarà soggetta al pagamento dei relativi diritti.

ART. 22.

L'attuale convenzione, gli atti d'acquisto dei due Stabilimenti di San Bartolomeo ed Ansaldo e Compagnia in Sampierdarena, quelli dei terreni che saranno necessari per l'adempimento degli obblighi assunti verso il Governo nella presente convenzione, saranno registrati al diritto fisso di una lira.

ART. 23.

Le contestazioni che potessero sorgere sull'interpretazione della presente convenzione, saranno risolte dall'Amministrazione della Marina, o da arbitri scelti dalle due Parti, od eziandio da quegli altri Tribunali che saranno competenti a termini delle Leggi vigenti nello Stato.

ART. 24.

L'attuale convenzione non avrà vigore che dietro la sanzione legislativa e promulgazione della Legge.

I termini portati dalla presente convenzione decorreranno dal giorno della promulgazione della Legge medesima.

Stipulata a Torino ed in doppio originale il 20 Giugno 1864

*I Sottoscritti Solidariamente responsabili e agenti
in loro nome proprio, con facoltà di poter trasferire
alla Società di Costruzioni Navali costituita coll'atto
Notarile del 27 Maggio sovra enunziato ed i cui
Statuti sono sottomessi alla approvazione del Governo.*

F. Negro

G. C. Cusani

D. Baccini

H. Baccini

M. G. G. G.

M. Minghetti

E. Caviglioli



MINISTERO DELLA MARINA

DIREZIONE GENERALE
DEL MATERIALE, DELLA CONTABILITÀ
E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

Divisione 1.^a
Sezione 1.^a

N. 4283.

Risposta al Foglio
del 96.

Divisione

Indicare nella risposta la Divisione, data e numero
della presente, e nell'indirizzo la Direzione Generale.

Oggetto

Informazione relativamente al
prolungamento della scogliera
di S. Bartolomeo.

All' Onorevole Sig.
Presidente della Camera
dei Deputati

Corino

Corino, addì 11. Luglio 1864.

*Agostini
n. 3915
progetto 262*

Essendosi ricevute le opportune
informazioni relativamente al prolun-
gamento della scogliera del Cantiere
di S. Bartolomeo le seguenti si rusa
a panna di dire le seguenti spiga-
zioni per norma della Commissione
incaricata d'esaminare il progetto di
legge per la costituzione di una Società
Italiana del Cantiere di S. Bartolomeo.

Il prolungamento della scogliera già
esistente che si avrebbe istruzione di
fare avrebbe per scopo d'impedire
l'agitazione del mare sovra il fronte
dei due scali d'alaggio ed evitare così
che sopra di essi fossero trasportati
dei materiali che venissero ad ingom-
bare le avanzate e produrre così dis-
gi inconveniente nell'eguire le ope-
razioni d'alaggio.

Quanto ad fissare la lunghezza pre-
cisa di cui si dovrebbe prolungare ciò
dipende da varie circostanze.

I lavori dello scalo d'alaggio a ro-
tari essendo poco avanzati questo Ministero
intende di studiare la questione se non
convienga meglio stabilire altrove un tale
scalo p. es. a Castellamare onde evitare
di dover in seguito trasferire i relativi

meccanismi, ed a tale scopo è intesa la riserva contenuta all' Art. 12. Della Costituzione.

Nel caso adunque che non si adeguasse più lo scalo d' appoggio a rotaje, la cui avanzata si prolunga molto in mare non occorrerebbe più di prolungare la scogliera che di pochi metri.

Di più coll' istruzione poi della scogliera che si dev. fare alla bocca del Golfo della Spezia occorrerebbe la necessità di prolungare la scogliera del Cantone di S. Bartolomeo; e dunque si metterebbe mano già nel prossimo anno al lavoro della grande scogliera si potrebbe risparmiare tale prolungamento.

La scogliera attuale di S. Bartolomeo costa Lire 1000. circa al Metro corrente più siccome il prolungamento cadrebbe in acque più profonde la spesa sarebbe valutata a L. 2500 il Metro corrente. In ogni caso non si tratterebbe di prolungare più di 110 a 50 Metri e così la spesa non potrebbe superare la somma di Lire 100 a 125/m.

Al Ministro

Clarys



3896. Torino, addì 8. luglio 1864.

MINISTERO DELLA MARINA

DIREZIONE GENERALE
DEL MATERIALE, DELLA CONTABILITÀ,
E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

Divisione 1.^a
Sezione 1.^a

N. 4235.

Risposta al Foglio
del 96°

Divisione

Indicare nella risposta la Divisione, data e numero
della presente, e nell'indirizzo la Direzione Generale.

Oggetto

All'Onorabile Presidente
della Camera dei Deputati,

Torino.

Il sottoscritto si reca a presentarsi
d'inviare vari documenti concernenti
i conti relativi al foglio di condotta
dell'Ufficio della Direzione a nome
della Commissione incaricata dell'ad-
empimento del progetto di Legge con-
cernente la costituzione ad una compagnia
Italiana del canotiere di S. Barto-
lomeo nel golfo della Spezia?

Il primo punto indica il
progetto che si stava eseguendo
per l'impianto del canotiere di
S. Bartolomeo il quale è accor-
so e proprietà della valutazione
fatta col costo presuntivo per
terminare tutti i lavori, si trova
però osservare che dopo l'opera
in cui è stata fatta questa va-
lutazione il contratto più
necessario per lo scalo d'alag-
gio a rotte è stato stipulato
col sign. Thomas White per
prezzo di L. 275.1.00, al che
restava ad aggiungere le spese
di trasporto e di montaggio.

Ad riguardo alla spesa
per la strada dalla Spezia
a S. Bartolomeo e delle due
piranazioni per raggiungere

la strada ferata Figure coll' Ansaldo e col partito, non
si avrebbero che ad eseguire questi ultimi, cioè le due vicine
vicine delle quali una si riferisce al grande Ansaldo del
Genova.

Da due prospetti qui uniti si rileva lo stato di
avanzamento dei lavori tanto al 31. Dicembre 1863, quanto al
31. maggio 1864, e le spese fatte a tali due epoche sia che si
valutano le medesime secondo i prezzi d'opera dell'impresa
Polla, sia che si computano secondo le somme effettivamente
sborsate; il Governo ha poi criticato di variarsi, dell'impresa
Polla delle differenze in più.

Per determinare la lunghezza precisa di cui conviene
ancora prolungare la scogliera onde assicurare sufficientemente
la tranquillità dell'acqua sulla fronte degli scali e dell'approdo
si aspetta il progetto definitivo col dettaglio del costo di tale
opera.

Per riguardo alla liquidazione del debito Polla stabilito
Ansaldo col Governo si ebbe dal Ministero delle Finanze
che tale debito fu liquidato in L. 477,412.00. Si si decide
il dettaglio della liquidazione sarà necessario che la
Commissione ricorra al Ministero delle Finanze.

Si unisce uno stato indicante i contratti vigenti
colla Stabilimento Ansaldo coll'indicazione delle multe
nelle quali sarebbe incorso.

L'atto di costituzione della Società, e il contratto
colla stessa per le costruzioni e forniture assicurate,
furono già inviati alla Commissione.

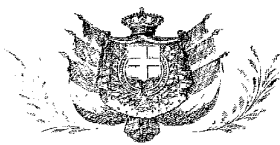
Si invia pure negli stati relativi ai prezzi con
servati per costruzioni e forniture analoghe.

all' Estero dal Governo con dei paralleli fra i prezzi stabili
e liberi con la Società. Va unita pure uno stato di fra-
zionare del costo dei bastimenti, magazzini e macchine navali
inglesi e quelle delle nostre fregate, magazzini costruiti
in Spagna, tipo Maria Pia, Siccome per bastimenti
inglesi non si ha il peso della scopa come si è riferito
il costo alla tonnellata di sportellata, che è l'uscita più
sotto un assessorio come misura dopo quella del peso
della scopa.

Si unisce finalmente uno stato delle commesse
fatte dalla Marina negli anni 1861, 62, 63, e 64, all'industria
privata ed estera che potrà servire di norma alla Com-
missione per giudicare dell'importanza dei lavori com-
messi ed in corso, non che della proporzione in cui entrava
lo stabilimento assalito nelle commesse della Marina
e del margine che resterà dopo aver assicurato alla
Società 4. milioni annui per lavori da farsi agli
altri stabilimenti.

M. Ministo,
e Luigi

171



MINISTERO DELLA MARINA

DIREZIONE GENERALE
DEL MATERIALE DELLA CONTABILITÀ,
E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

Divisione 1.^a
Sezione 1.^a

N. 1209.

Risposta al Foglio
del 26.
Divisione

Indicare nella risposta la Divisione, data e numero
della presente, e nell'indirizzo la Direzione Generale.

Oggetto

(Progett 242)
(Atto 242)
Lettera

presenti i documenti
di parte di progetto
9 Luglio 1864.

Corino, addi 6. Luglio 1864.

Ho l'onore d'inviarle qui uniti:
1.^o L'atto di costituzione della
Società di costruzioni navali, rogato
davanti al nostro Numero 6. 2.^o
maggio 1864.

2.^o Il contratto stipulato fra
il Ministero di Marina e la
Società stessa per la somma
di 20. milioni di lavori.

3.^o Una nota dei Sig. componenti
la Società stessa, ed una
nota degli amministratori.

La legge di risolute tali
documenti alla Commissione
incaricata di riferire sulla legge
per l'approvazione della compagnia,
con del Ministero di Marina,
20. giugno sull'ora, colla
Società di costruzioni navali.

Il Ministro.
[Signature]

Al Sig. Presidente
della Camera dei Deputati.

Corino.

Non abbiano soddisfatto le prescrizioni
negli art. 2^o e 3^o indicate

Art. 9^o.

Qualora la Società alle ipocrestabilità
degli art. 2^o e 3^o del Governo entrerà di
pien diritto ogni eccezione ed opposizione
cessante

a) movimenti nel possesso degli stabili
e costruzioni ~~che~~ da esso o possenti
e per effetto della presente convenzione
ceduti alla Società, nella località di

b) in proprietà di ~~fabbricati~~, costruzioni
e dotazioni meccaniche di ogni genere
che allo stabilimento or detto essa
avrà aggiunte;

c) in proprietà dello stabilimento or
di spettanza della ~~ditto~~ Ansaldo e
Compagnia, con ogni macchinario
del quale allora sarà dotato.

La Società dichiara formalmente
che lo stabilimento di ~~di Porto~~
non è gravato da nessuna ipoteca;

In questo caso li contratti del Governo con la
Società saranno sciolti. La Società non
avrà altro titolo di compenso fuorché quello
d'essere pagata del valore degli oggetti in costruzione
e delle materie prime, stimato da periti.

Informazioni sulle condizioni dello
stabilimento Ansaldo, ^{in ordine alla} quali ^{alla} ~~ora~~
di Reomine) entro il quale la
Ditta Ansaldo, doveva fornire
le lavorate, e quali sono le condi-
zioni particolari della Compagnia
colle Ditta Ansaldo.

~~ultimaz.~~ delle corappe, e quali i bisogni
della marina in fatto di corappe,

Primo Ugiji - Approva in massima - ammette necess.
tali che lo Stato venga in aiuto -
Note mancanti di cauzioni stipulate
Noni penali. Prezzi fissati anticipata-
mente

2° Sevigi - Approva desidera garanzia per gli
altri stabilimenti analoghi Vorrebbe
nuovo stabilimento tutto Italiano

3°

4° Li proccuri di migliorare il contratto
all'Art. 9. maggiori garanzie -
restringere il diritto di appropriazione
Escludere privilegi

5° Peretto - Incarico di esaminare legge Stato.
Li vidua di esaminare, e sospende
qualsunque giudizio fin che non se-
ne abbiano esaminati.

6° De Prehs - Approva in massima - Do-
manda di documenti - Stato per-
fatto e S. Barcellona

7.^o Oneghini Approvazione sotto condizioni
giuridiche. Non ammettere franchigie?
Procacciare lavoro altri stabilimenti.

8.^o Manfredini, che si veda di migliorare il contratto facendo un
contratto, con documenti che si chiedono al Ministero, tra i vari
gi e gli oneri di uffici contratti, e perciò in mandato di fiducia al
9.^o Giorgini. Approvazione detto esame - suo commissario.

Mozini Peretti - Che nessuno di noi accetti
proposte diverse, e si rimanda questa al ministro
che le domande al ministro fossero da noi fatte
al governo per iscritto.

Negrotti. Preferisce in istato il ministro
in una della commissione.

De Rosa - Ammette che non si debba
trattare un'assegnazione o altri concetti -
che si mettano in carta le proposte della
Commissione - F'ienti quando si veda il
ministro.

VITTORIO EMANUELE II.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Nostro Ministro per gli affari dello Scacchiere è autorizzato a citare dalla Camera dei Deputati il progetto di legge stato presentato nella seduta del 22. Giugno 1864. per l'approvazione della convenzione 20. Giugno 1864. stipulata fra lo Scacchiere di Napoli e della Finanze e li Signori Felice Negro, Carlo Rumbini, Domenico Ballarino, Francesco Oneto e Antonio Ruffi agenti tanto in nome proprio che della Società di Costruzioni Navali costituitasi con atto stipulato in Capri li 24. Maggio 1864. Notajo Carraro.

Firenze addi 14. Febbraio 1865.

V. Carraro

Alf. Carraro

L. Registato