

Numero della proposta

50

12/5

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 31. Gennaio 1867.
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Relatore

Approvata nella tornata del

186

Progetto di legge presentato al Parlamento
dei Reali, l'11 giugno 1867

N.º 90

100

Relazione

per un progetto di legge col quale
si concede l'autorizzazione di
nuovi lavori marittimi

Presentata dal 31. giugno 1867.

V. Longo

Fra i provvedimenti che influir
debbono al miglioramento delle con-
dizioni economiche del paese nostro,
tengono sede importantissima quel-
li che riguardano i lavori maritti-
mi. Da tali provvedimenti non si
ristette il governo neumanco in
Francia, quando la Nazione era a-
gitata e di enormi spese gravata
pel conseguimento della propria
indipendenza, e da quando a
quando venne disponendo pel sod.
soddisfacimento dei più stringenti
bisogni.

Ora poi che è dato di volgere
più tranquillo il pensiero allo
sviluppo dei germi della ricchez-
za nazionale, la quale dee tra-
vare larga messe ne' traffici ma-
rittimi, sarà, ne ho piena fidu-
cia, accolto con tutto favore dal
Parlamento il presente schema
di legge col quale, d'intelligen-
za ben auo col mio Collega del
Finanze, ^{si propone} ~~si~~ considero un
mero di opere sulla utilità, dirò
anzi sulla necessità delle quali
non può levarsi dubbio di sor-
ta, e la cui attuazione per la

massima parte è vivamente sollecitata dal commercio e dalla navigazione.

Non può dirsi che tali e tanti lavori abbiano da produrre income. Sfortunato carico per l'erario del Regno, giacchè anzitutto le spese relative dovranno ripartirsi in varie annate, e d'altra parte l'erario ha ragione a ragguardevoli rimborsi ai sensi delle leggi vigenti; finalmente compiendo si man mano le opere marittime prima d'ora iniziate andranno di anno in anno spando i carichi cui il bilancio, per virtù di leggi anteriori, deve attualmente provvedere.

Dopo questi brevi cenni passerò senz'altro alla designazione delle singole proposte.

Porto di Brindisi ga.

Basino da carenaggio

Con legge 18. gennaio 1868. erano assegnati sei milioni di lire per opere di restaurazione del porto di Brindisi, il quale per molte ragioni ritenevasi dover fermare l'attenzione del Commercio nazionale ed estero, e perciò quella ericandis del Governo. Se non che alla emanazione di detta legge, e mentre disponevasi per l'attuazione

de' progetti di crassi elaborati, sor-
sero non poche e non trascurabili
operazioni sul merito dei progett.
ti medesimi e sul risultato delle
opere in essi designate, e conoscen-
dosi per prova come, in seguito di
lavori marittimi specialmente, gio-
vi prevenire ogni errore anche mi-
nimo, il quale può trar seco la
perdita di egregie somme e d'un
tempo prezioso, volle il Ministero
procedere a nuove disamine, e cir-
condarsi di tutti i possibili lumi,
fino a che si riuscì ad adottare
una determinazione, la quale
ispirò la massima fiducia d'esi-
to soddisfacente, e quindi venne
ro dati ordini per lo allestimento
dei progetti esecutivi riguardan-
ti la diemura di Bocca di Su-
glià, l'erezione di un molo al-
la punta del Forte - a - mare, la
gettata d'una scogliera a piedi
della Costa - Aurena, la costru-
zione del muro destro di sponda
al canale d'avezzo al fronte in-
terno, e finalmente la costru-
zione di un lungo tratto di bau-
chine nel seno interno di fis-
ente, le quali opere tutte già
regolarmente appaltate, si trova-
no ora sui primordi di loro
attuazione, e se debbesi argo-

mentare dalle disposizioni finora dimostrate dagli assollatori, si vedranno progredire colla più soddisfacente energia.

Mentre però si stavano compiendo li studi e i provvedimenti succennati, non si ometteva di spingere tutto il lavoro sul quale non cadevano eccezioni di sorta, e così trovasi già affai inoltrato lo stabilimento di cauliere nel seno di Levante, munite di gru e di mezzi d'ormeggio, alle quali potranno avvicinarsi i legni d'alta portata; come non fu trascurata la escavazione de' porti interno ed esterno, e segnatamente quella del canale che li mette in comunicazione, sicchè a partire dal marzo 1865. fino al presente furono estratti e trasportati più di 700,000 metri cubi di materie, ed i legni di 5. a 6. metri d'immersione anedono comodamente al porto interno, e si ormeggiano presso le caiate della scivola. Entro il detto periodo di tempo s'ebbero avuti per la scavazione risultati anche maggiori, 1.º Se fin da principio fosse riuscito di inviare a Brindisi tutto il materiale che vi si destina

man mano,

2. se si avesse potuto spegnere il sito di scario a soli 2. o 3. chilometri. m' lungi dal porto come altrove è possibile, mentre a Brindisi dovettero e devono tradursi le mazzette a 9. a 7. a 6. chilometri di distanza,

3. se le stagioni di autunno e di inverno non obbligarono a frequenti sospensioni di lavoro.

Fatta ragione a tali circostanze, non parra' scarso il lavoro che si riuscì a compiere.

Altro provvedimento che merita di essere accennato, si è la concessione d'uno scalo d'algajo in fondo al seno di ponente, che potrà ricevere bastimenti di portata fino a 2^m tonnellate, e che riuscirà di gran giovamento alla navigazione. Questo scalo dovrà trovarsi in esercizio al 1. di giugno 1868, a pena di decadenza della concessione e della perdita della cauzione, non che de' lavori che si saranno eseguiti.

Si come poi ritenevasi di tutta convenienza lo stabilire in Brindisi un bacino da carenaggio, così anche di que' st'opera si sollecitarono gli

studi, ed essendo riuscito di rinvenire in fondo al seno di Levante un'area entro la quale, in seguito a numerose sonde e trivellazioni, si constatò la possibilità di frangere le opere di muramento in asciutto, venne ordinata la compilazione del progetto esecutivo che trovasi di tubi punto allestito e reca una spesa di L. 1,500,000.

Ed è di questa importante costruzione che io vengo sollecitando l'autorizzazione, parendomi non potersi dire esedente il bisogno lo asseguare due banchi per tutte le coste dell'Adriatico, quello cioè di Brindisi e quello di Ancona, ~~giacché a parere dei tecnici, debbesi rinunciare a stabilirne uno nella laguna veneta a ragione delle difficoltà materiali che presenterebbe il suolo subaqueo, e della enorme spesa che si vorrebbe a viverle, se fur fosse dato a ridurvi.~~

Per la costruzione poi del banchino a Brindisi io abbisognerei dalla Camera di una duplice facoltà, cioè di poterlo appaltare come ogni altro pubblico lavoro, stanziandone rateatamente la spesa nel bilancio passivo.

4
no dello Stato, eppure di concedere
la costruzione e l'esercizio, anche
per un periodo eccedente il trenten-
nio, all'industria privata, medians-
te un sussidio governativo da con-
tenersi entro il terzo della spesa
preavvisata, e pagabile a rate entro
15. 20. ed anche più anni.

Per una concessione di tal fat-
ta si ebbe già qualche apertura,
ma nulla si poté per anno con-
cretare, e perciò si chiede la du-
plice favola anzidetta, onde in
ogni caso l'opera utilissima di
cui si tratta non abbia a man-
care nella importante stazione
di Brindisi.

E giacché avvenne di far men-
zione dell'industria privata, gio-
vi accennare come per parte di
essa altre e considerevoli opere
vennero pure progettandosi per
quel porto, il quale attrae age-
volmente i pensieri degli specu-
latori che ogni dì più si mostra-
no persuasi del suo florido av-
venire; ma per ora tali progetti
erano accompagnati da clauso-
le di concessione troppo onerose
per lo Stato, causa forse le condi-
zioni generali del credito, e
perciò non si poté dare ulterio-
re.

re corso alle trattative.

Del resto è mio avviso che mediante le varie opere la cui esecuzione è già disposta, mediante la costruzione del bacino da carenaggio, e spingendo sguora più altamente l'escavazione dei porti esterno ed interno sopra riferiti per abbastanza provvisto ai bisogni della stazione di cui si ragiona per più anni avvenire.

Porto di Cagliari

Riduzione del molo di ponente a calata o ponte da sbarco

Mentre sono in corso gli studi per un progetto di generale sistemazione del porto di Cagliari, sorge la convenienza di disporre l'attuazione di un'opera desideratissima dal commercio, e che si accorda opportunamente col progetto suddetto.

Tale opera consiste nel ridurre ad ampia calata o ponte da sbarco il molo di ponente mediante la demolizione del bastione detto di S. Vincenzino, che trovasi attualmente disarmato e che serve solo a deposito di carboni fossili per la navigazione.

Il progetto esecutivo pre-

Caro

sune una spesa di L. 380,000, che si esaurirà in un triennio, e che non ostante la modesta sua proporzione produrrà vantaggi sensibili al movimento commerciale.

Il Dicastero della Guerra già manifestò il suo non dissenso alla demolizione del bastione, e quello della Marina ha già ordinata la ricerca di altra area nel deposito del combustibile destinato ai bastimenti dello Stato, effer. ciò, avendosi il Parlamento, quanto prima potrà darsi mano all'opera.

Porto di Genova

1^{mo}

1^o Sistemazione di caudami nel la parte settentrionale ed occidentale, e nuova comunicazione con S. Pier d'Isola

2^o

2^o Ampliamento del ponte S. Nicola e salata d'ormeggio lungo la fronte della Darsena

Per la importantissima stazione marittima commerciale di Genova molte e dispendiose opere vennero già dal Governo o compiute od iniziate, e ad un ben soddisfacente grado di sistemazione si trovano già la parte orientale e la occidentale del porto, ove e colle ampie caudami del Mandraccio e con gli appoggi del capo nuovo si diede agio grandissimo alle operazioni di sbarco e d'imbarco. Fuori una parte del porto ove non si

disposero opere di sorta ed è la cen-
trale, che sta fra le scali della Chiap-
pella e la Darsena militare, ma
in questa tratta evidentemente
non potevasi iniziare alcun lavo-
ro fino a che il prolungamento
del molo nuovo (il quale proce-
de regolarmente e non è lungi
dal compiersi) non avesse annun-
tato il ridofo. Però i lavori ef-
fettivi non sorgevano in detta
zona non trascuravasi di studia-
re il bisognevole, ed ora che ivi
è appiurata una spazi maggio-
re tranquillità d'acqua, si han-
no già in fronte i progetti per
lo impianto di comode canali
ne coordinate col piano della
traversata ferroviaria nonchè
cogli approdi di S. Pier d'Are-
na, e con una nuova comuni-
cazione che importa stabilire
tra il porto di Genova e S. Pier
d'Arema stessa, troppo scarsa
ai bisogni speriendosi conoscen-
ta quella che già esiste sotto il
colle di S. Benigno, e discen-
dendo ortogonale alla canali,
non non si presta quanto sareb-
be desiderabile al convogliam-
mento dei vagoni e altre
manovre.

5

Lo stabilimento di dette bauline e della nuova comunicazione con S. Pier d'Arona esige una maggiore, e per ora parziale, ampliacione agli approdi del passo nuovo, lo sgombero dell'attuale stabilimento quarantenario, e la eressione di un nuovo fabbricato per lo scamento delle contumacie da erigersi a metà circa del volo che sta prolungandosi.

Lo insieme di tali opere è calcolato dello importo di 3. milioni, quale è appunto il concorso che la Compagnia delle strade ferrate dell'Alta Italia deve prestare nei lavori dal Governo appunto a pro' del porto di Genova in forza dell'ultimo articolo dello art. 11. della Convenzione 30. giu. 1864. approvata con legge 14. maggio 1865. N. 2276.

Nei termini della detta Convenzione la Compagnia ha facoltà di scelta tra il prestare lo accennato concorso in numerario e l'esecuzione de' lavori, e non spendosi per uno stabilito un concetto al riguardo, rimane a vedersi se sarà necessaria, o non, l'iscrizione in bilancio della spesa relativa: in

svizione) due, accorrendo, verrà de-
sposta per Decreto Sovrano, giac-
ché l'autorizzazione allo esegui-
mento veniva già accordata collo
art. 9. della legge qui sovra cita-
ta.

Ma oltre le opere su designate
a vari altri bisogni rimandò da
soddisfare nel porto di Genova,
e, scegliendo per ora fra i più
urgenti, si designano all'auto-
rizzazione del potere legislativo
l'ampliamento del ponte Spius-
ta e la formazione di una ca-
lata d'ormeggio lungo la fronte
della Darsena, che importeranno
appieno la spesa di L. 352^{mi}

Malgrado che al ponte Spius-
ta debba tra breve demolirsi
la vecchia casa di Sanità, tutta-
via lo spazio vi riuscirà sempre
troppo ristretto in rapporto al
movimento commerciale, epper-
ciò è di assoluta necessità lo al-
lungare esso ponte per una trat-
ta di m. 50. circa. Altri di-
cotali ponti situati nella par-
te orientale del porto vorrebbe-
no opere ampliati ed in lar-
ghezza ed in lunghezza, ma il
poveri mano contemporanea-
mente riuscirebbe di grave
scorodo al traffico, epper-
ciò

Non

2

è giove forna rimandare tale per
necessarissima disposizione fin
dopo ultimati i lavori al fronte
Spiniola.

I battelli a vapore che ogni nu-
merosi e giornalmente frequentano
no il porto di Genova, non hanno
ancora una spanda loro special-
mente adeguata per accostarsi,
scaricare e ricaricare merci o
viaggiatori, per quindi ripartire
dopo la fermata del troppo spes-
so loro è conceduta brevissima
per il compimento entro rigoro.
si termini dei loro periodici
viaggi.

Basta questo fatto a dimostra-
re la indispensabilità della co-
struzione della calata d'orveg-
gio di cui si è fatta menzione
qui sopra. Per lungo tempo
crasi studiato di preparare u-
na conveniente stazione ai
piloti del commercio e ai fis-
sali; stazione per la quale si
preceglieva, come il sito fin
avanzio, la fronte della darve-
na, ed essa stazione dovea pre-
sentare un' ampia banchina
fornita di magazzini e tetto.
je, e un sufficiente e ben di-
sposto numero di fronti spon-

genti fra i quali collocandosi il
battello appena ammesso a libe-
ra pratica sarebbesi trovato in
piena sicurezza e con ogni agevo-
lezza a tre lati di scaricare,
caricare e far ogni altra dispo-
sizione al ripartire colla masi-
ma sollecitudine.

Un'opera così situata per tal
modo completa avrebbe però im-
pedito l'auspicio al Datto già da
vari anni ideato, il perche' fu
d'uopo mutilare il progetto,
e tracciare la semplice calata
di due ore si tratta, la quale
per altro è disposta in modo
da non pregiudicare l'attuazio-
ne della prima idea, ed intanto
non lascerà di recare un sen-
sibile e pieno miglioramento
alla condizione in cui si tro-
va attualmente il servizio
dei piroscafi.

E da che è avverso di far
menzione del Datto tornerà
ausonio di due brevi parole.

Dopo molte divergenze
sul sito e sul modo di ridur-
re ad effetto il pensiero di ta-
le stabilimento, le vedute ter-
riche e commerciali s'erano
alla fine appagate d'un pro-

già elaborato dal Sig. Ispettore
Cav. F. Biancheri, nel quale sa-
rebbe occupato lo spazio che sta
fra la Darsena e l'antico scalo
di S. Teodoro. I Direttori delle
Finanze e de' Lavori Pubblici
non omisero diligentemente per riev-
sire alla concezione, ^{comportevoli} ad egue-
condizioni, della erezione ed esser-
cizio di uno Doctò, ma ciò non
riuscì per lungo volgere d'anni,
e solo si era propinquo a con-
seguire lo scopo nei primi me-
si di quest'anno, quando la
preveggenza degli avvenimenti
due poi si avverarono nella sta-
te produsse lo allontanamento
degli speculatori, i quali inter-
pellati ancora tentò dichiarare,
non non essere in grado di ri-
prendere le trattative interrot-
te.

È poi da ritenere che talu-
ni opinano, non essere indispensa-
bile al Commercio, quale si
esercita attualmente in Gene-
va, che è più che altro commer-
cio di commissione efferato es-
senzialmente di transito, lo
stabilimento dei Doctò, ed an-
zi in Genova stessa vi sono com-
mercianti che oppugnano la

convenienza dello stabilimento me-
desimo

Io non potrei parteggiare per
la esclusione assoluta del bisogno
de' Boets a Genova, che è uno fra
i punti più favorvoli allo svi-
luppo del Commercio tra il
Mediterraneo e la Germania,
e posto anche, che l'attuale ge-
nere di traffico non esiga anco-
ra grandi depositi di merci,
è però assai probabile che col-
l'agevolarsi delle comunicazio-
ni col Levante questo traffico
si trasformi, e perciò non vor-
rebbe emettere l'idea d'un
Boet a Genova, ma coltivarla
e cercare il mezzo di renderla
attuabile, il che a mio avviso
potrà meglio che in altro modo
verificarsi quando sarà dato
di utilizzare l'attuale arsenale
militare, che dovrà fra qual-
che anno rimanere libera per
effetto della erezione dell'Ar-
senale marittimo-militare
della Spezia

Già finalmente far men-
zione di un progetto di ma-
gazzini costeggianti le nuove
grandi banchine prossime
ad erigersi nella parte centra-
le del porto, progetto or di fra-

no presentato dal Municipio di Genova, il cui concetto si presenta a pari opportuno, e che, attuandosi, lascerà maggior campo alla risoluzione dei disagi più sovra accennati circa la corrente o necessità per la spiaggia di Genova dello stabilimento del dock.

Macay

Porto di Livorno

Costruzione di banchine nel porto mediceo

Fra le diverse e importanti opere, per varie leggi decretate in pro della stazione marittima di Livorno, non rimane più ad eseguirsi se non un piccolo lavoro sulla estremità sud della gran diga curvilinea, e la sistemazione dell'ultimo tronco del Porto Vittorico Emanuele, lavoro il primo del non potersi mandare ad esecuzione se prima non era compiuta e rasodata la diga d'imbascamento, e l'altro doveva attendere l'ultimazione del bacino di carenaggio, verificatasi felicemente nel passato mese di ottobre.

In breve le due opere suddette verranno esposte a pubblici incanti, e intanto preoccupandosi l'Amministrazione degli ulteriori biso-

qui cui vuole provvedere a Livorno, constatò essere anzitutto necessaria l'escavazione del porto mediceo a profondità normale, e la costruzione attorno di esso di un beninteso sistema di cattede di cui si praticasse l'abolizione. L'escavazione è bensì iniziata, ma deve procedere con qualche lentezza attesa la natura ribelle del fondo, che richiede l'impiego di bombe ed altri mezzi speciali onde infrangere le strati che per la loro resistenza non ammettono l'azione diretta delle draghe, lentissima quella che toglie il rischio di procedere presto quanto si vorrebbe allo impianto delle banchine.

Ad ogni modo, in vista di stringenti necessità rappresentate dal Dicastero di Finanze per collocare nei uffici e magazzini in un fabbricato che prospetta sul detto porto mediceo, urge di erigere una prima tratta di esse banchine lunga metri 75, - il cui importo, compreso le colonne ed altri mezzi di ormeggio e lo stabilimento di

una piccola gru, si calcola a Lit.
e 150/=_m

Questo lavoro è coordinato col
sistema di calate suddetto, ed
le quali si produrrà il progetto
e si domanderà lo appoggio ad
epoca più opportuna, quando
cioè l'escavo del porto sarà pro-
gredito a sufficienza, e potrà
quindi stabilirsi entro quale
termine l'opera intera dovrà
condursi a perfezione: ciò stan-
te si limita ora la domanda
del Ministero alle sole Lit. 150/=_m
sopra indicate.

Porto di Mesina

Riforma di vecchia ban-
diera

La lunga calata dei fianchi
giava il porto dal lato della
città di Mesina si rinvenne
dall'attuale Amministrazione
preparata tutta in pessimo stato,
per cui si andò man mano rin-
novandola nei tratti ove mag-
giore se ne mostrava il biso-
gno, vuoi per lo stato di più
avanzata rovina del man-
fatto antico, vuoi per l'agevo-
lazione del traffico. Ora fra
i punti più necessitari di ri-
forma avvi quello che si esten-
de per m. 120. dal punto ove
sta eretta la gran gru fino
all'incontro della banchina

già sistemata dal lato della dogana, ed il cui importo si fa ascendere a $\text{L. } 16_{100}$, e di questo appunto si propone la ricostruzione, anche per soddisfare alle vivissime istanze delle autorità locali e segnatamente di quella Camera d'arte e commercio.

Non parrà fuori proposito un qualche cenno intorno al basino da carenaggio che nel porto di Nespina si deve costruire.

Qualche laguna era sorta quivi ed il basino al lento progredire dei lavori, ma forse non si è posto mente alle difficoltà contro le quali si ha da combattere. Il suolo, entro cui si sta cavando la gran vasca che dovrà ricevere le murature del basino, si compone di stratificazioni varie, fra le quali tre o quattro incontrano di roccia di vario spessore a profondità diverse e di differenti inclinazioni; oltre ciò le grandi filtrazioni obbligano a lavorare esclusivamente nell'acqua.

Questo solo cenno basterà per fare giudicare agl'intel-

Sanna

(ignote se sopra), nell'impresa
di che si tratta, e rinchiusi in
uno spazio comparativamente
ristrettissimo, procedersi con tut-
ta la sollecitudine che può sareb-
be nei desideri dell' Amministra-
zione e del Pubblico.

Il cubo di materie fin qui
escavato è di m. 73^m circa, de-
quali ben 14^m di roccia dovun-
tasi prima infrangere mediantes-
te lo scoppio di bombe subaquee,
e quindi estrarre parte coll' uso
della draga e parte coll' opera
dei palombari. Lo scavo che
resta ancora a praticare è di
m. c. 26^m, e di op. 14^m circa
sono di sabbia e ghiaia, il re-
stante di roccia.

Stanno attualmente facen-
dosi sperimenti onde applica-
re una seconda squadra d'ope-
rai alla rottura dei banconi
di scoglio, ed ove se ne abbia
buon risultato, si spera poter
ultimare lo scavo entro sei
mesi circa per poi dar ma-
no ai muramenti per qua-
li si preparano fin d'ora
materiali, meccanismi ed
utensili d'ogni genere.

Porto di Napoli

Prolungamento del molo militare

L'esperienza ha dimostrato l'opportunità ed utilità grande del provvedimento che il Ministero adottava, relativamente alla sistemazione del porto di Napoli, ed il potere legislativo sanciva colla legge 22. gennaio 1865 N. 2130, onde applicare al prolungamento del molo militare detto di S. Vincenzo parte della somma assegnata per un nuovo molo al levante di Napoli colla legge 10. agosto 1862. N. 748.

Del detto prolungamento sorgono già consolidati per soprapposizioni di vari filari di mapi artificiali, metri 262, con piccola banchina alla ad agevolare lo esequimento delle opere, ed altri m. 15. di moliera sorgono già a fior d'acqua, e fra breve saranno ridotti al punto dei precedenti. Né parra scarsi lavoro il già fatto se si ponga mente che il suo inbasamento sta in media a metri 18,90. di profondità sub. acqua, e che il non breve tragitto a farsi pel trasporto degli scogli da Pozzuoli

10
e dal Granatello è molte volte im-
pedito o rallentato dalle mareg-
giate od altri accidenti soliti veri-
ficarsi nella navigazione.

Avvicinandosi ora all'esau-
rimento dei fondi accordati colla
prestitata legge 10. agosto 1862. in
L. 3,200,000, ni potendosi ancora
concretare un progetto definiti-
vo per la completa sistemazione
del porto di Napoli, attesa che
non fu per anno adottata una
determinazione circa il traspor-
to dell'arsenale militare, e d'al-
tra parte volendosi progredire
quanto più possibile nei lavori
che influir devono alla siste-
mazione della stazione di Na-
poli, io non vedrei altra mi-
glior proposta potersi fare al
momento fuori quella di una
ulteriore protrazione del mo-
lo militare, chiedendo all'uo-
so un altro fondo di 5. mi-
lioni di lire. Quest'opera
riuscirà d'inesortabile be-
neficio, qualunque sia il
partito che venga poi ad adot-
tarsi per la sistemazione del
porto, giacchè aumenterà
ognora più l'area ricoperta
esternamente al Molo Lau

Genovese, nauti la quale, rie-
diante le boe che si fecero collo-
care, e delle quali potrà a mi-
sura del bisogno accrescersi il
numero, già si orneggiano in
gran sicurezza le navi, per
cui non ha più a lamentar-
si il soverchio ingombro del
Porto Mercantile).

Ne' i recenti disastri che si
ebbero a lamentare nel detto
porto a causa della straordi-
naria violenza dei venti sui-
rovati valgono a far rallen-
tare le opere di protrazione
del molo S. Vincenzo, ma
possono solo dare occasione
ad utili studi circa ai lavo-
ri più opportuni a tutela-
re quella stazione dalle
mareggiate di levante, e que-
sti studi già si ordinarono,
e se ne conosceranno senza
grave indugio i risultati
pratici. Intanto per i pri-
mi provvedimenti che po-
tranno all'uopo risultare
urgenti, e per adattamento
di talune banchine viva-
mente reclamate dal Com-
mercio nelle adiacenze del
porto mercantile si doman-

Vicini

Sardegna

Provvista di apparecchi da
escavazione

1'
da lo spegno di un milione
di lire.

Non volendosi oltre differi-
re una regolare escavazione de'
vari porti della Sardegna, frai
quali come più necessitosi di
approfondamento si ritengo-
no quelli di Terranova e di
Tortolì, e non essendo fattibile
di stauare da alcun porto di
terraferma e di Sicilia alcu-
na draga a vapore col rispet-
tivo corredo, spendo più che
altro scarse ai bisogni il ma-
teriale che l'Amministrazione
proprie, sorge la necessità
di procedere all'acquisto di
un apparecchio completo di
escavazione, composto di
draga, rimorchiatore e tra-
mogge, il cui importo è va-
lutato in L. 450,000

È questo l'unico mezzo
che rimanga per riuscire
ad un normale lavoro di
scavamento, e ad una suffi-
ciente manutenzione di fon-
dali nei vari porti di Sar-
degna

Fari di largo e di scoperta

+

- Faro di 1^{mo} ordine all'isola Pantelleria
- " 5 ordine alla punta Molagbella presso Licata
- " 4^o a S. Cataldo di Lerice sulla punta Sapone

La proposta di nuovi fari per le coste italiane può per ora restringersi ai soli tre qui contro indicati, sia perché la illuminazione di esse coste, se non perfetta, puòsi però ben dire già assai soddisfacente, sia perché rimane ancora a provvedersi per la erezione di nuovi fari nel litorale napoletano autorizzati colla legge 31 Dic^{bre} 1864 Art. 2104 e per quali, causa le strettezze finanziarie, non si poterono per anco introdurre stanziamenti nei bilanci 1865 e 1866.

L'isola di Pantelleria posta a chil: 80 Sud-Ovest da Capo Sorello in Sicilia ed a 40 Est dal Capo Bon in Africa, si trova precisamente sulla linea di grande comunicazione tra l'Oriente e l'Occidente lungo la quale si ha quasi certezza di vedere tra non molto accresciuto in larga scala

il transito. Essa isola è destituita
di un segnalamento qualsiasi
ed in passato ebbero a lamentarvici
dei naufragi.

Già da qualche anno
si preparavano studi per l'eruzione
di un faro di 1° ordine, ma
se ne differiva la proposta
per ragioni d'economia, ora
tale eruzione per la specialità
del sito richiedendo almeno il
lavoro di tre campagne, non
sembra più conveniente il
differire l'incominciamento,
onde poter assicurare l'accensione
almeno nella fine del 1869,
ed al più tardi per principi
del 1870.

Gli altri piccoli fari
di punta Molagpella e di
punta Saponara sono molto
desiderati dalla navigazione
per riempire le lacune che
si verificano sulla costa
meridionale di Sicilia
presso Licata e sulla

Sponda dell' Adriatico
presso S. Cataldo di Lecce.

La spesa calcolata
per tre fari dà un totale
di L. 254/—

È detto fin sopra
che la illuminazione delle
coste del Regno non
fin d'ora ritenersi assai
soddisfacente, e a questo
proposito gioverà accennare
che lungo le coste medesime,
^{escluso il litorale abruzzese}
si contano in attuale regolare
servizio 73 fari, dei quali
8 di 1^{mo} ordine, 9 di 2^o,
11 di 3^o, 12 di 4^o, 24 di
5^o, e 9 di 6^o, oltre ad
un gran numero di
fanali o fuochi di porto.

Stanno poi costruendosi
le tori ed approvvigionandosi
li apparecchi per altri
13 fari, cioè 5 di 1^{mo}
ordine, 7 di 2^o ed 1 di
5^o; Due fari di 4^o
ordine sono in via di

Porto di Bari

Complemento del nuovo porto

Fin dal 1843 il cito Commune di Bari riconosceva non potersi vantaggiare il traffico nel ristrettissimo antico suo porto, soggetto ad intormentimenti e ad imposte travestite, e sin da detta epoca sorse il divisamento di costruire un porto nuovo, il quale fu poi in effetto intrapreso tra il 1855 e il 1856.

I fondi bisognevoli all'opera erano a principio tratti esclusivamente:

- 1) Da un'imposta sulla estrazione di generi diversi, come olio, cereali, frutta secca, ecc.
- 2) Da un contributo fornito annualmente dal bilancio

del Comune

- 3) Da una somma prelevata dal fondo delle opere pubbliche provinciali.

Fin tardi, cioè nel 1859 il passato Governo si

Determino a coadiuvare esso fine
quei lavori ma solo mediante
un prestito, somministrando cioè
Ducati 50^m all'anno, ^{per} l'anno
L'anno interesse del 4 p/100,
Da restituirti dopo ultimata
l'opera.

Del gran molo che
spiccandosi dal Capo detto
del Lico, ^{per} costruire
il nuovo porto, volgendosi in
direzione di punta S. Cataldo,
furono sino al presente costrutti
metri lineari 340 circa, e
la somma erogatavi ammonta
a L. 2.000.000.

Restano ancora a costruirsi
metri 650 di molo, che con
altri accettori di miglioramento
alla parte già eseguita
costeranno una spesa di lire
L. 240^m, e si calcola
che l'opera si avrà compiuta
entro 6 anni, salvo ad
accertare la necessità
o non di altri lavori.

che taluni suppongono doverli poi
 compiere a tutela maggiore
 della nuova stazione marittima,
 mediante qualche tratto di
 diga isolata, o mediante
 un pennello che si stacchi
 dalla punta S. Cataldo.
 Per ora è desideratissimo
 ed urge il compimento del
 gran molo già da un
 decennio impedito, di quale
 procurerà sufficiente sicurezza
 di ancoraggio e grande
 comodità agli imbarchi ed
 agli sbarchi.

Porto di Castellamare Stabia

Costituzione d'un molo di protezione

Castellamare di Stabia
 possiede un naviglio proprio
 abbastanza numero ed inoltre
 il suo porto accoglie tutti
 i legni che recano le granaglie
 da Manfredonia a Messina,
 Corone del Greco, Corone
 Annunziata, ed altri fidi
 contermini, e che convertonte

nelle rinomate spalte di Napoli
formano anche un non
dispregevole ramo di esportazione.

Ma il porto di Castellammare
è aperto a vari venti, il più
infesto de' quali il maestrale
oltre ad agitare fortemente le
onde nella direzione in cui
spira, produce poi la
tanto noiosa risacca la
quale, procedendo dal molo
del Quartuccio e dalla
sponda opposta, va a turbare
la stazione anche più interna.

Grandi lavori di sistemazione
s'ideavano tutto attorno al porto
di cui si discorre, ma parve
consiglio opportuno di limitarsi
per ora a ciò che risultava
di assoluta necessità, la
difesa cioè contro la
traversia principale, dal che
grande vantaggio risentiranno
sia i legni che si
recano per operazioni commerciali,
sia quelli che nella

invernale stagione in numero non
scarso, vi cercano rifugio.

Day C

Per tale intendimento fu
elaborato il progetto di un molo
di protezione, che partendo
dall'estrema punta occidentale
del porto correrà per 200
metri in lieve curva colla
direzione prossimamente a
tramontana, e muniti di
piccola calata e di colonna
di ormeggio, metterà al coperto
della traversia circa 90 m^2
metri quadrati del bacino,
e così coi 33 m^2 metri quadrati
che già si trovavano prima
d'essere, si avrà una superficie
bastantemente ampia e tranquilla,
tanto più che il primo molo
contribuirà notevolmente a
restringere l'azione della
ritacca.

Compiuti i metri 200
di molo sarà agevole il
riconoscere le giovani altre

protrarre tale difesa, e quindi
potrà avvisarsi ad ampliarne
la banchina, ad erigersi
un muro a contiguo di marò,
a praticare in altre parti
del porto calate e ponti
da sbarco, quanto cioè
i bisogni del Commercio
saranno per esigere.

Intanto l'opera del
molo come già iniziata
per cura di quel Municipio,
il quale trovavasi disponibile
la somma che per legge
è chiamato a contribuire
sul costo totale perizato
in L. 2000⁰⁰ e procedendosi
oltre colla debita energia
si avrà questo primo e
notevolissimo miglioramento
ultimato nel periodo di
quattro anni.

Porto di Catania

Opere di difesa del porto

Il porto di Catania malgrado le opere costruite e le forte spese molti anni addietro erogate, si trova tuttora in condizioni ben sfavorevoli al traffico che per ora si esercita in proporzioni non iscarse, e siccome le ferrovie non possono non addivi un accrescimento di commercio, colà interessa di porre riparo ai difetti che in quella stazione si lamentano.

Le opere all' uopo bisognate richiedere per la completa loro esecuzione lo spazio di 5 o 6 anni, quindi importa disporre tutto lo intraprendimento.

I venti che più imperverano nel golfo di Catania sono quelli compresi fra Greco - Levante e Sirocco - Levante: il molo esistente non appresta che una insufficientissima difesa, ed allo

spirar dei venti siroccali in ispecie
oltre ad essere estremamente difficile
e pericoloso l'ingresso nel porto,
anche i battimenti che sono pervenuti
ad afferrarlo, invece di trovarsi stanza
sicura, sono tormentati da intensissima
risacca.

Questo stato di cose è frequente
causa di disastri, fra i quali
memorabile è quello del gennaio
1859, quando 4 battimenti già
ormeggiati nel porto andarono
periti, e 6 o 7 altri furono
infranti sulla costa prossima
alla bocca mentre tentavano
l'entrata.

Progetti vari venivano messi
innanzi ma procurare le
convenienti difese ed il Governo
attuale li fece assumere in
esame, e non trattò di
indicare sopra luogo alcuni fra
i più distinti uffiziali
competenti in lavori marittimi.
Risultato di queste accuratezze

stare è il progetto che ora s'intende
 di mandare ad esecuzione, ed è
 costituito da un antemurale isolato
 della lunghezza di m. 600
 e di un conveniente prolunga-
 =mento del molo attuale.

Queste opere si constatarono
 indispensabili per agevolare
 l'entrata dei legni nel porto,
 e a dare una sufficiente
 tranquillità all'area del porto
 medesimo.

Per tali opere si vorrebbe
 a qualche altro miglioramento
 interno riguardante la facilità
 degli imbarchi e sbarchi, ma
 per ora l'urgente sta nelle
 esterne difese in estate,
 e per le quali è necessaria
 una spesa di 3.000.000 di
 lire.

Porto di Gallipoli

Opere di difesa e sistemazione

Il movimento abbastanza
 rilevante di bastimenti che

verificavasi a Gallipoli
motivato in ispecie dalla
esportazione degli oli, faceva
assai prima d'ora manifesto
il bisogno di stabilire colà
un qualche riparo, giacchè la
rada era assai pericolosa
e frequenti naufragi vi
accadevano massime allo
spirar dei venti di Tramontana
- Ponente.

Sin dal 1844 furono
date all'uopo talune
disposizioni e quindi iniziati lavori,
ma solo nel 1854 erano prese
misure più efficaci, fra
le altre quella di stabilire
un'imposta sull'estrazione degli
oli, il cui prodotto dovesse
esclusivamente applicarsi all'opera
del porto di Gallipoli.

Nel 1855 si stipulava
regolare contratto; i lavori
procederono per alquanto
tempo, ma borsero difficoltà

e contestazioni varie che rallentarono,
 poi fecero sopravvenire ogni cosa,
 si radicarono liti per la risoluzione
 del contratto, e tuttora si sta
 disputando sui compensi dall'appaltatore
 pretesi.

Nel frattempo avveniva una
 distrazione di parte dei fondi
 all'opera del porto devoluta, ma
 a ciò fu posto freno e riparo,
 ed ora è convenuta la raticata
 restituzione dei fondi distratti,
 i quali unitamente al denaro
 che esiste in cassa formano un
 totale di L. 500⁰⁰ all'incirca,
 somma questa che andrà dove
 in diminuzione della cifra
 bisognevole per l'esecuzione
 del progetto che ora si è
 fatto aderire all'oggetto di
 compiere le opere di riparo
 di provvedere quella stazione
 di conveniente comodità di
 ormeggio sbarco ed imbarco.
 Esso progetto in merito

a L 900m, e potranno vedersi
ultimati i lavori in un quinquennio.
Nella prima annata, dovendosi
adempire ancora alla formalità
di asta, contratti, di approvazione,
non potrà di molto svilupparsi
l'opera e quindi basterà bilanciare
una modesta somma, salvo
ad aumentare gli stanziamenti
negli anni successivi.

Porto di Licata

Costruzione di uno sbarcatojo

È abbastanza nota la
importanza della stazione marittima
di Licata, sulla costa meridionale
di Sicilia, per ciò specialmente
che riguarda la esportazione
dei prodotti dello zolfo.

Licata non è realmente un
porto, ma una rada sicura
e volentieri frequentata dalle
navi, le quali vi trovano
buono l'ancoraggio e facile
l'accesso e l'egresso. È a queste
eccellenti qualità della rada
dovuti in gran parte se un
buon terzo degli zolfi che

Cellerini L

Dal mezzo di Di Sicilia si estraggono,
 hanno la loro esita per Licata,
 alla cui sponda sono ricoruti
 nelle piccole barche che man mano
 si trapassano alle navi maggiori
 che stanno in tutt' ancora.
 I lavori furono fatti per
 ordine del passato governo e
 per disposizione dell' attuale onde
 riunire alla costruzione di un
 porto che consentisse, oltre alla
 assoluta sicurezza della stazione,
 il caricamento diretto delle merci
 da terra al bordo in bastimenti,
 ma dopo progetti vari tranciati,
 i quali non darano piena
 certezza di veder tutte felicemente
 sciolte le non poche e non
 lievi difficoltà che il sito
 presenta, progetti d' altronde
 la cui esecuzione costar
 dovra ragguardevole spesa;
 tenuto conto della inavvertita
 bontà della rada, parve
 consiglio migliore restringersi
 per ora ad apprestare il

movimento delle merci un'altra
desideratissima agenzia consistente
in uno sbarcatojo accosto
della riva ov'è sta riempita ad =
= l'ufficio di Dogana, sbarcatojo
tracciato a forma di piccola
Darsena, in cui sarebbero oltre
la comodità del carico, tranquilla
stanza le barche, le quali
attualmente sono molestate
dal più piccolo maruggiare
e si vedono esposte a grave
rischio se qualche vento
infuso le attalya.

Per la detta opera
e per qualche provvista di
ormeggi alla rada si
domanda la somma di
L 150 /m.

Porto di Oneglia

Miglioramenti per

I moti che formano il
porto di Oneglia, costituiti
come sono a bogliera non
contentano finora lo accosto

Ogni legna per le operazioni di sbarco ed imbarco le quali pertanto riescono difficili lunghe e costose. Vuolisi dunque evitare alla sistemazione di un tratto di calata, uno lungo il molo di Levante, e l'altro al molo di Ponente uniti di prese di ormeggio e di gru, onde procacciare al Commercio quella agiolezza che per tutto altrove si incontrano. Urge poi la costruzione di un pennello alla sinistra sponda della foce dell'Impero, onde impedire che le tue sabbie corrano ad intorbidare il porto tutta volta che trovansi sospinte contro il molo di Ponente.

La spiaggia del borgo Peri contigua al porto è destinata a servizio dei pescatori del luogo, se non che per effetto delle opere

La protezione al porto stesso
risultò mal sicura, comechè
violentamente flagellata dal
mare e ridotta in istato
di esperimento.

Per riparare tanto siamo
recati ai lavori esercitati nella
pensa fu accertata la convenienza
di gettare due pennelli
a scogliera lungo a levante
del porto e proprio sulla
spiaggia del borgo in nominato
e l'altra da spicarsi dal
gomito del molo di levante.

Questi lavori urgenti,
includo il bisognevole per
aprire e sistemare nuove cave
(non potendosi più fruire
delle antiche a causa
del tracollo delle ferrovie),
impoteranno la spesa di
L. 250,000 circa eseguirsi
nel giro di due o tre
anni, daranno al
Commercio ed alle industrie

Valenza

locali vantaggi e non lievi

Porto di Porto Maurizio

Opere di difesa e di agevolazione
per l'entrata ed uscita e per
le operazioni di Commercio

Nel porto di Porto Maurizio
hanno dominio i venti meridionali,
e vi risulti assai pregiudizievole
l'invadere che fanno alla
bocca le navi provenienti
dalla spiaggia di Levante.

Si lamenta pure qualche
difficoltà all'entrare ed allo
uscire dal porto, e, come
si disse già per Oneglia,
fanno in ogni caso effetto opere
accorse al movimento delle
navigazioni fra i bastimenti ed i
moli.

Colla somma di L. 1000⁰⁰₀₀
che si domanda e che si
potrà esaurire entro un periodo
di 10 annate, si eseguirà un
prolungamento di circa 100
metri del molo di ponente
a difesa contro i venti

che troppo turbano la tranquillità
del bacino; esteriormente al
molo di levante si getterà un
pennello a contegno delle ancore
invarianti in sponda al detto
molo di levante si stabilirà
una comoda calata della
lunghezza di metri 50, e
saranno provvisti e collocati
due garitelli da lombaggio.

Porto di Valeruo

Compiimento dell'antemurale
ed nuovo porto

Dirimpetto alla Paluma
di S.^{ta} Teresa a ponente dello
abitato della città di Valeruo
spiccati, con direzione a mezzo di
un molo assai antico e mezzo
distinto dalle mazzette nella
sua testata franca. Questa
opera, stata costrutta col
intendimento di procurare
una sicura stanza alle navi
al lato di levante, non
era a gran pezzo riuscita
allo scopo, e perciò i Salernitani
diradarono ed intrapresero altro

lavoro di maggior lena, la
costruzione cioè di un antemurale
di m. 300 circa, condotto oggimai
a metà della sua lunghezza.

La città e la provincia
di Salerno con altri 30 municipi
contribuirono alla spesa che
avete già a L. 800 e più
mila.

Gli effetti della porzione
di molo già eretta rispondono
alle vedute del nuovo progetto,
tanta l'opera merita incoraggia-
mento e vuol essere condotta
a termine colla possibile
energia a beneficio della
navigazione in quei paraggi,
e del Commercio dell'intera
Provincia Salernitana.

Il Governo sin dal 1863
assegnava un sussidio a pro
di detta opera, ed ora che
per effetto della definitiva
ordinata dall' legge del
marzo 1867, articolo I, il

Porto di S. Remo

Protezione ai moli

porto di Salerno venne attribuito
alla 3^a classe, spetta al
Governo medesimo di assumerne
la gestione e la metà spesa
del lavoro che ancora
rimane, e pel quale si
calcola necessario un fondo
di L. 850/m da erogarsi
in 4 o 5 annate.

Il porto di S. Remo
non è a sufficienza protetto dai
venti di libeccio ed in mezzo giorno
e quindi vi è desideratissimo
un protrendimento del molo
di ponente. Dal lato di
levante intercorre riguardo
allungare il molo che vi esiste
onde porre un argine alle
turbie che nelle forti
mareggiate ripiegano verso la
bocca del porto.
Tali opere
indispensabili a dare tranquillità

Campi

Porto di Savona

Prolungamento di Scogliere

al bacino e a rimuovere gli
interimenti, veniamo in dispendio
di L. 360/m, e si spera
condurlo a termine in tre
annate.

Con un progressivo
prolungamento di moli a scogliera
denominati S. Erasmo e Punta
della Lasse si recarono due
ridovantissimi benefici al porto
di Savona, quello cioè
di premunirlo dalle battie che
s'innoltrano da ponente a
levant e minacciano di volgersi
a danno del suo bacino, e l'altro
di ampliare considerevolmente
la spiaggia a pro' delle arti
marittime che ivi acquistarono
uno sviluppo notevole, e lo
acquisteranno maggiore come
ogni altro ramo d'industria
e Commercio loto che possano
averli compiuti ^{ed in servizio} la fonderia
del litoreo ligure e quella
che, ^o al porto, ^{stessa} di

Sarà opportuno, deve, dopo
varcato l' Appennino, volgersi
con un ramo al Piemonte
e per Acqui ed Alessandria
alla Lombardia.

Mentre pertanto si
sta disponendo alla
preparazione in uno porto
della Tira conveniente
per la stazione merci
in servizio delle L. ferroviarie
su menzionate, è indispensabile
proseguire l'opera della
scogliera di cui è fatto
cenno qui sopra. E perchè
l'opera di questa scogliera
progredisca coll'energia
desiderabile tornano necessari
talune opere di sistemazione
alle cave di cui si
straggono i massi per le
gottate, come pure l'acquisto
di galleggianti per il
trasporto dei massi

medesimi

L'insieme della spesa
occorrente è calcolata ad un
milione di lire ripartibile
in quattro annate.

Quanto alla sede per
la stazione marittima di cui sopra
la quale si coordina con
la sistemazione generale del
porto, se ne sta ora compiendo
il progetto di arte ed appena
attestato se ne dispone lo
esiguito già autorizzato col
= l'art. 9 della legge del
maggio 1868 N. 2276.

L'importo di esso
progetto, che non eccederà
due milioni, verrà a misura
del bisogno iscritto ai
bilanci, e lo Stato ne
avrà l'integrale rimborso
ai sensi dell'art. 31
della convenzione del giugno

Porto di Crapani
Scogliera del Romiglio

1864, approvata dall'ancorata
legge e dall'art. 1 della
convenzione 11 Feb 1866 approvata
col Romano Decreto dello stesso
giorno N. 3327.

La sponda a tramontana
del porto di Crapani che
frangeggia la città e munita
di comoda calata, e un ponte
sporgente, con gru, e colonne
d'ormeggio e quanto altro
può favorire l'operazione
d'imbarco e di sbarco, ma
allorché il mare si trova
agitato dai venti del quadrante
di mezzogiorno e ponente la
stazione presso la detta calata
è tormentata e pericolosa benanche
talché si sono sospese le
operazioni. Altro grave
inconveniente proviene le
mareggiate suddette, che è
quello di sommovere e
far convogliare nell'avanporto

Mare L

le torbide ritenute dalle secche
che stanno a ponente delle
saline.

Con una spesa di L. 180⁰⁰_m
sarà posto riparo ad entrambi
i difetti, costruendo una
scogliera da radicarsi alla
punta detta del Romiglio,
e condotta in modo da
coprire dalle ondate le
banchine destinate al
trappo e a ritenere le sabbie
invasanti.

Porto di Viareggio

Prolungamento del molo
meridionale

Nel porto canale di
Viareggio è lamentato, ed
a ragione, un frequente
ostruirsi della bocca che
impedisce ai legni l'entrata
e l'uscita; la quale ostruzione
è d'ordinario cagionata
dalle forti mareggiate che
combinandosi anche talvolta
colla Burlamacca in piena,
formano uno scamo di

sabbia il quale diminuisce
lo scarso fondale per modo,
che le barche di immersione
anche livate, non valgono
a sormontarlo.

Già da qualche
anno il Ministero, vedendo
che col mezzo della sciarazione
non si recava se non un
rimedio precario, disponeva per
lo studio di provvedimenti
radicali, ed ora si ha
concretato un progetto, riconosciuto
come l'unico da adottarsi,
quello cioè della protrazione
d'uno dei moli in modo
da garantire l'imbarco del
canale dalle inondazioni
della sabbia sommosa dal
mare in agitazione.

Non può dirsi in vero
che tale opera abbia
definitivamente l'aceto nel
porto di cui si ragiona,
ma vana a garantirlo per

24

più anni, e del resto, essendo
constatato che la spiaggia
di Viareggio è in via di
continuo sensibile protendimento
(3 metri all'incirca per ogni anno)
sarà gioco-forza di ripigliare
da quando a quando il
protendimento di entrambi i
moli guardiani.

Intanto il lavoro che
ora urge di mandare ad
effetto si è quello del molo
meridionale, di cui, come
si disse, abbiamo il progetto
in pronto e che si avrà eseguito
in un triennio colla non
grave spesa di L. 255 fm
della quale si domanda
l'autorizzazione, premendo di
togliere il Commercio e
l'industria marina di
Viareggio alle incertezze ed ai
danni che risentono per
la condizione attuale
delle cose.

?

Il seguente specchio riassume le opere che si vennero fin qui rapidamente disegnano, ed accenna agli stanziamenti che per talune di esse si vedono indispensabili fin da quest'anno, oltre ciò vi si vede segnato il periodo d'anni entro cui può sperarsi di veder compite le opere medesime, e si volle pure indicare la misura dei rimborsi che l'Esercizio Naz. dovrà ripetere dagli Enti Morali interessati.

Indicazione dei porti	Designazione delle opere	Importo complessivo di ciascuna opera	Somma da inscrivere nel bilancio	N. d'anni in cui dovrà ripartirsi la spesa minima	Rimborso spettante allo Stato a termini di legge	Annotationi
Porti di 1.ª Classe						
Brindisi	Bacino da carenaggio	2.500.000		3	500.000	Legge 20 marzo 1865 art 188
Cagliari	Sistemazione d'un porto da sbarco	380.000	100.000	2	76.000	inf inf
Genova	Sistemaz. del porto Spina e calata d'ormeggio in fronte alla Darsena	352.000	100.000	2	70.400	inf inf
Livorno	Banchina nel porto vecchio	150.000	50.000	1	25.000	inf inf
Massima	Riforma di vecchie banchine	46.000	46.000	"	9.200	inf inf
Napoli	Prolungamento mole militare, altre opere di protezione, e banchine nelle anse del porto Mercantile	4.000.000	100.000	4	700.000	inf inf
Sardegna	Provista d'apparecchi d'isurazione	450.000	100.000	1	—	—
4.ª Divisione						
Punta Maddalena	Creazione di fari di scaporta	254.000	"	2	—	—
Punta Saporu						
Porti di 3.ª Classe						
Bari	Compiimento del molo poligonale	4.240.000	100.000	5	2.120.000	Legge 20 marzo 65 art 190
Castellamare	Costruzione d'un molo di protezione	800.000	"	4	400.000	inf
Catania	Opere a difesa del porto	3.000.000	"	5	1.500.000	inf
Galipoli	Opere di difesa e sistemazione	900.000	100.000	4	450.000	inf
Lecce	Costruzione d'una sbarcatajo	150.000	50.000	1	75.000	inf
Ortiglia	Banchine da sbarco e opere di difesa	250.000	40.000	2	125.000	inf
P. Annunzio	inf	400.000	50.000	3	200.000	inf
Salerno	Compiimento dell'antemurale	850.000	125.000	3	425.000	inf
S. Steno	Protezione di mole	360.000	40.000	2	180.000	inf
Sassano	Prolungamento di mole e scogliera	1.000.000	125.000	4	500.000	inf
Trapani	Scogliera del Ronciglio	180.000	"	2	90.000	inf
Viareggio	Prolungamento del molo meridionale	255.000	50.000	2	127.500	inf
		20.517.000	1.176.000		7.573.100	

Art. 2.

Per la prosecuzione e compimento di sette opere saranno iscritte le somme bisognevoli nei bilanci successivi.

Art. 3.

Per il bacino da carenaggio a Brindisi è fatta facoltà al Ministero di Lar. Dub. di concedere la costruzione congiuntamente all'esercizio, per un periodo anche eccedente il trentennio, e mediante una rateale sovvenzione che in ogni caso non potrà eccedere il terzo delle spese provvisate.

Tale concessione potrà essere fatta o per pubblico concorso od a trattativa privata.

~~Ordiniamo~~

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II

art. 1

Sono autorizzate le opere, le spese e gli stanziamenti in appositi capitoli della parte straordinaria del Bil. di Lar. Pub. 1867 descritti nello specchio qui appresso:

Indicazione sui porti	Designazione delle opere	Importo complessivo di ciascuna opera	Somma da inserirsi nel Bilancio 1867	Proiezione sui Capitoli
S				
Brindisi	Bacino da carenaggio	2.500.000	—	
Cagliari	Sistemazione di un ponte di sbarco	380.000	100.000	99 bis
Genova	Sistemazione del ponte Spinola e calata d'ormeggio in fronte alla Darsena	352.000	100.000	98 bis
Livorno	Banchina nel molo medico	150.000	50.000	106 bis
Messina	Riforma di vecchie banchine	46.000	46.000	116 bis
Napoli	Prolungamento del molo militare altre opere di protezione, e banchine nelle adiacenze del porto mercantile	4.000.000	100.000	107 bis
Parigi	Provista d'apparecchi d'excavazione	450.000	100.000	117 bis
Sardegna				
S. Bastianella	Proiezione di fari di scoperta	254.000	—	
Porto Molaopella				
Porto Saponi				
Bari	Completamento del molo poligonale	4.240.000	100.000	117 ter
Castellomare	Costruz. d'un molo di protezione	800.000	"	
Catania	Opere a difesa del porto	3.000.000	"	
Gallipoli	Opere di difesa sistemazione	900.000	100.000	117 quater
Lecce	Costruzione d'uno sbarcatojo	150.000	50.000	117 quinq
Orugia	Banchine di sbarco ed opere di difesa	250.000	40.000	117 sex
P. Mammiro	id id	400.000	50.000	117 septem
Salerno	Completamento dell'antemurale	850.000	125.000	117 octo
S. Remo	Protezione dei moli	360.000	40.000	117 novem
Savona	Prolungamento di moli e scogliera	1.000.000	125.000	117 decem
Trapani	Scogliera del Ronciglio	180.000	—	
Viareggio	Prolungamento del molo merid.	255.000	50.000	117 undecim
		20.517.000	1.176.000	

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

È autorizzato il Re e il Ministro Segretario di Stato, per la
voci Pubbliche a presentargli al Parlamento il progetto di leg-
ge per spese straordinarie per lauri marittime, ed a so-
stituirne la discussione.

Dato a Firenze il 31 Giugno 1867

[Signature]

S. Jacini