

SOCIETÀ ANONIMA MANTOVANA IMPRESE COSTRUZIONI E NAVIGAZIONE

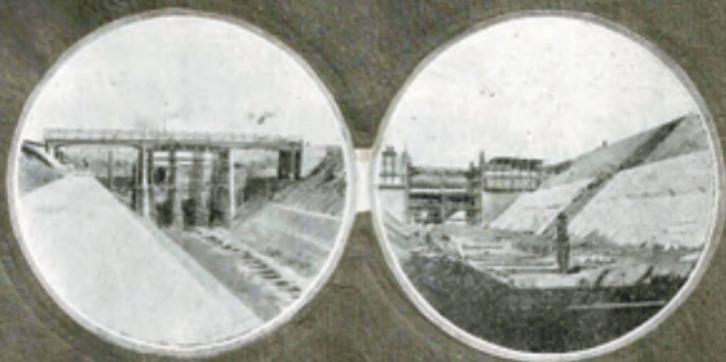
(S. A. M. I. C. E. N.)

Capitale Sociale L. 3.000.000

Sede Sociale: MANTOVA - Via D. Fernelli, N. 29

Filiale: MILANO - Via Vincenzo Monti, 7

LA COSTRUZIONE DELLA  
NUOVA CONCA DI GRANDE  
NAVIGAZIONE  
"VITTORIO EMANUELE III.."  
A GOVERNOLO



PREMIATO STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. MONDOVI - MANTOVA

La planimetria generale, che riproduce la zona su cui sorge la Nuova Conca di Grande Navigazione, manifesta chiaramente tutta l'imponenza della nuova Opera d'arte in confronto alla vecchia Conca gettata attraverso il Sostegno detto di Governolo.

L'attuale piccolo manufatto non permette il passaggio che a natanti di 150 tonnellate mentre in vista del traffico da compiersi con natanti fino a 600 tonnellate si è resa necessaria la costruzione della nuova grande Conca che si intitola all'Augusto nome di S. M. il Re Vittorio Emanuele III°.

Con questa opera d'arte che si integra con l'altra grandiosa fra Brondolo e Po, Mantova è direttamente allacciata per via d'acqua al Porto di Venezia.

L'opera, su studi, progetti e tipi del sig. Cav. Ing. Marco Visentini dell'Ufficio di Mantova del Magistrato Veneto alle Acque, fu intrapresa nel 1920 dalla SOCIETÀ ANONIMA MANTOVANA IMPRESE COSTRUZIONI E NAVIGAZIONE ed i lavori furono organizzati e diretti dal suo Consigliere Delegato Cav. Ing. GINO NORSA.

Così nel breve volger di anni del dopo guerra, la Società Mantovana ha assunto in costruzione e felicemente portato a compimento le tre principali Opere che interessano la Grande Navigazione sul Po:

**LA CONCA VITTORIO EMANUELE III<sup>o</sup>** su progetto dell'Ingegnere  
VISENTINI.

**LA GRANDE BANCHINA DEL PORTO DI CREMONA** su progetto dell'Ing. BALTIERI e del Dr. BERETTA.

**IL NUOVO PONTILE A SBALZO SUL PO A SERMIDE** su progetto del proprio Ufficio Tecnico.

---

La Conca di Governolo comprende oltre il manufatto vero e proprio col Bacino predisposto per la futura Conca gemella, anche due mandracchi di accesso e di uscita a Monte e a Valle; così che lo sviluppo totale dell'asse della nuova Opera d'arte supera gli 800 metri. - La lunghezza massima della Conca, misurata fra le porte, è di m. 81.00; la luce libera fra le testate è di m. 10.50. — Il fondo della Conca è orizzontale a quota 8.00 s. l. m. m.; la sommità del manufatto è a quota 21.00. — Due banchine di manovra corrono per tutto lo sviluppo della Conca a quota 13.00 e a quota 17.50.

I due ampi Bacini d'imbocco richiesero particolarissima cura e speciali provvidenze tecniche.

La profondità di scavo di ben 9 metri sotto il piano di campagna fu raggiunta coi più svariati mezzi di lavoro sia meccanici che manuali difendendo i Bacini stessi dalle piene e dalle risorgenze con molteplici installazioni di aggotamento a motore.

Per il trasporto a rifiuto del materiale in vista del dislivello, che raggiunse spesso sulla verticale ben metri 13, si ricorse in piccola proporzione alle carriole a mano, e si dette invece grande sviluppo agli

impianti meccanici con il traino dei vagonetti sui ripidissimi piani inclinati, a mezzo di adatti e speciali potenti argani a trazione funicolare azionati con motori elettrici e a combustione interna.

Gli scavi eseguiti in totale per tutto il manufatto raggiungono la cifra cospicua di 300 mila metri cubi.

Tre sono le principali opere murarie della Conca: **I due Manufatti o Testate delle porte ed il Ponte.**

Opere secondarie possono ritenersi *il rivestimento delle scarpate* con reticolato di blocchi di calcestruzzo ed i lavori accessori, dalle *mantellate metalliche* a protezione dell'unghia dei rilevati, agli imbasamenti a largo impiego di pietrame là dove la tendenza di frane ha reso necessario il provvedimento di più sicuri presidi. Le testate, poggianti su una platea generale di calcestruzzo dello spessore di metri 1,50, sono costruite tutte in cemento armato e racchiudono con particolari dispositivi i cunicoli e le saracinesche per il movimento dell'acqua nella Conca.

Oltre a 30 mila quintali di *cemento* e metri cubi 7000 di *ghiaia e sabbia* sono stati consumati in Cantiere e scaricati, sia mediante raccordi Tramviari specialmente costruiti, sia con l'impiego delle idrovie del Mincio.

Per facilitare gli impasti del calcestruzzo un moderno e completo *impianto di distribuzione d'acqua* con torre a serbatoio ha permesso di fare affluire acqua limpida in gran copia anche in ogni punto più recesso del Cantiere.

Collateralmente una particolare *rete di distribuzione di energia elettrica* derivata da apposita cabina di trasformazione è stata stesa per tutto il Cantiere per la fornitura dell'energia, necessaria ai più ampi e svariati mezzi di lavoro.

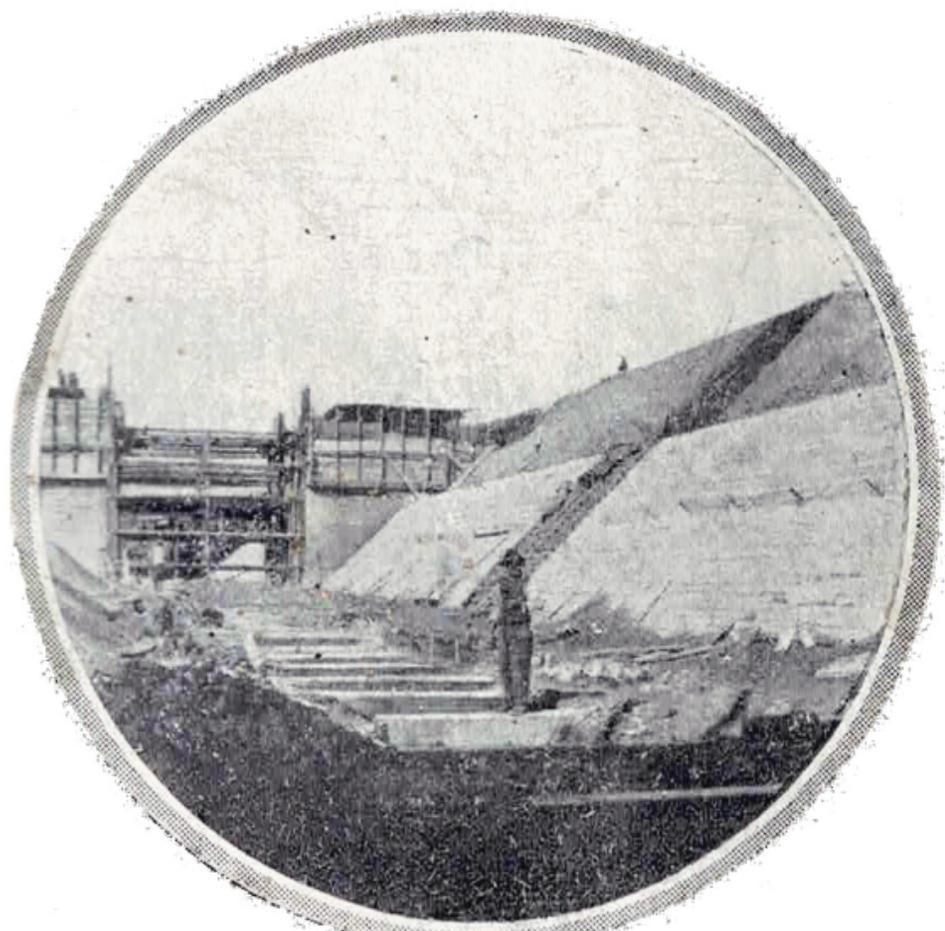
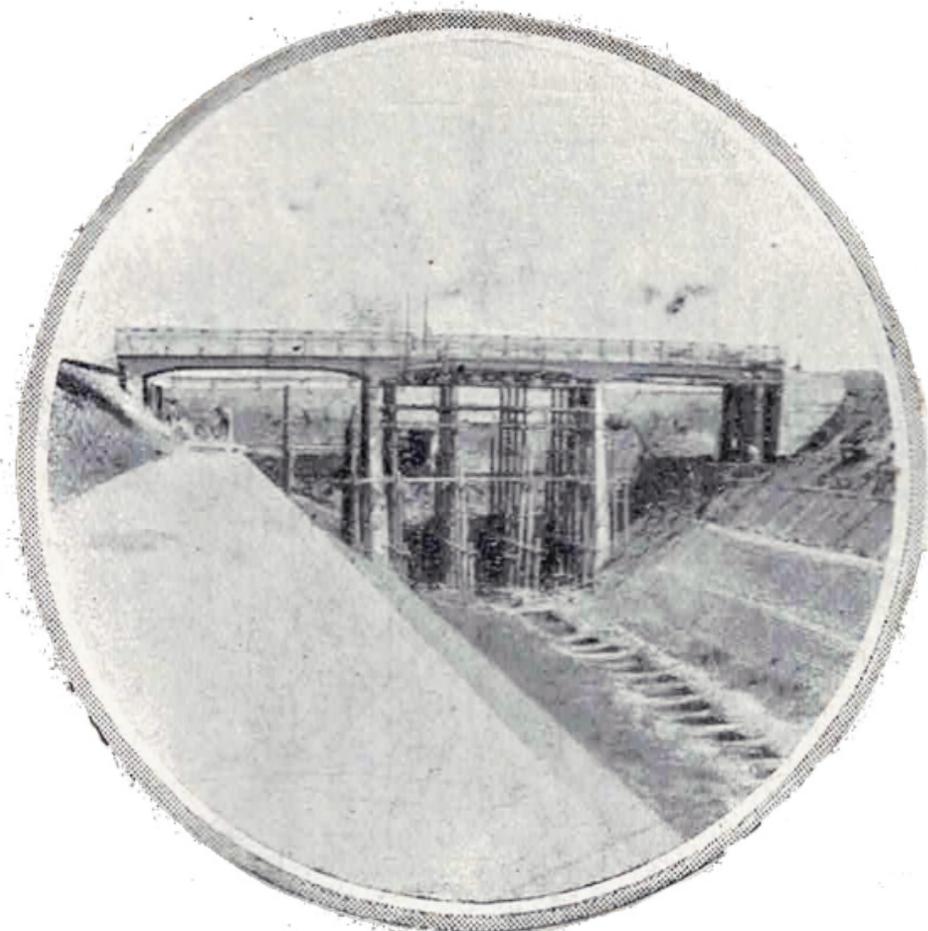
Il *ferro* occorso nelle strutture di cemento armato ha raggiunto e sorpassato i 4000 quintali.

Le armature occorse per casseri, ponti e impianti diversi hanno assorbito la cospicua cifra di 3000 metri cubi di *legname*.

La operosa attività del Cantiere si è completata con l'impiego di un moderno e ricco parco di *mezzi d'opera* e di trasporto comprendente 4000 metri di binario Decauville pesante con scartamento 600 m/m., 120 vagonetti a rovesciamento, 4 trattori a scoppio per Decauville, varié Locomobili a vapore e ad olio pesante, 6 apparecchi completi per traino funicolare, 12 motori elettrici e 8 Pompe centrifughe.

Il lavoro nel Cantiere si svolge con maestranza quasi tutta locale, che si aggirò intorno ad una media giornaliera di duecento operai.

Collaborarono all'Opera imponente, per parte della Impresa Costruttrice gli Ingegneri CARLO TOGLIANI ed AUGUSTO LOMBROSO con l'Assistente GIUSEPPE BOCCASANTA; per parte della Direzione dei Lavori, il Cav. GIUSEPPE MORESCHI e il Sig. GIUSEPPE TANTALO.



Costruzione Conca Vittorio Emanuele III- Governolo 1924-25