

Proposta di legge per la costruzione della  
ferrovia Campiano-Sannitica presentata dal  
Deputato Misco il 1° febbrajo 1862.

Ammettono la lettura

Non ammettono

1. 2. 3. 5. 6. 7.

Letto il 8. febb. 1862.

*Presentato nella seduta del 4 febbrajo 1862.*

---

# PROGETTO DI LEGGE

DEL

DEPUTATO NISCO

PER LA COSTRUZIONE

**DELLA FERROVIA CAMPANO-SANNITICA**

per l'avvallamento centrale meridionale.

# PROGETTO DI LEGGE

DEL

DEPUTATO NISCO

PER LA COSTRUZIONE

**DELLA FERROVIA CAMPANO-SANNITICA**

*per l'avvallamento centrale meridionale.*

## SIGNORI

I Borboni per ispegnere ogni scintilla di libertà che tratto tratto divampava fra le popolazioni meridionali d'Italia, oppresse dalla loro tirannia ma non ridotte mai serve, impresero con ogni studio perseverante a menarle nell'isolamento e nella miseria. Tutti i nuovi trovati della civiltà, tutte le meravigliose conquiste del genio su la natura, tutte le vittorie contro gli ostacoli opposti alla nostra attività si accettavano dai Borboni soltanto per quanto potevano esser mezzi a loro dispotizzare incorreggibilmente tenace. Il governo di Napoli, fra i governi che in allora miseramente dividevano nella servitù la patria ora ridataci nella libertà, fu il primo ad avere una piccola flotta mossa dal vapore per spedire i suoi battaglioni nella vigorosa Calabria e nell'ardita Sicilia, e fu anche il primo ad inaugurare nella Penisola nostra una linea di ferrovie per costituire la capitale centro strategico del suo esercito. Quasi mai più la marina militare napoletana a vapore poi si aumentò, nè mai le ferrovie uscirono dalla cerchia degli accentramenti militari, perchè mai re Ferdinando aveva avuto il proposito di migliorare la condizione civile ed economica dei suoi sudditi, bensì sempre quello di tiranneggiarli e di combatterli, se indocili ad ubbidire. Il quale politico espediente di reprimere costantemente le condizioni economiche del paese era divenuto pe' Borboni tanto un principio di famiglia, che Francesco II, quando non potè più lungamente imitare il

*grande Monarca* suo padre, e fu costretto a ricorrere al tradizionale mezzo di sua casa di prometter libertà per esser tranquillo di sventure maggiori, prometteva con decreto del 28 aprile 1860, a' suoi popoli qual reale largizione la costruzione delle ferrovie.

Così allorchè questa dinastia desolatrice era cacciata di trono dalle maledizioni e dal concorde disprezzo de' popoli, a cui si presentava come centro e guida l'omerico Garibaldi, le province napoletane si trovarono, nel ricongiungersi alle altre già redente, senza porti, senza ferrovie, senza strade, senza banchi di circolazione, senza istituzioni ed educazione industriale, e per conseguenza in rapporto ad esse in un momentaneo disquilibrio di forze nel costituirsi ad unità di Nazione.

Lascio a coloro, che oggidì non corrono il pericolo della forza e della galera nell'assumere la maschera da Bruto o da Gracco, la gloria delle municipali rivendicazioni e di lusingare le facili moltitudini. In quanto a me francamente confesso e proclamo che i Borboni dal gennaio 1848 al 7 settembre 1860 non solo anno consumato circa lire 1, 508, 000, 000 di rendita ordinaria dello Stato, ma operato un disavanzo di lire 254, 545, 679; 17, eppure non abbiamo trovato un porto lungo tutta la costa da Napoli al Capo delle Armi, atto ad approdo per ordinare un regolare servizio postale marittimo; e ci anno lasciato soltanto, siccome già à dimostrato il mio onor. amico Bonghi, sopra un'estensione di 79,233 chilometri quadrati ed una popolazione meglio di 7, 187, 485 abitanti appena 238 chilometri di ferrovia, tra costruiti e da costruirsi, de' quali non più di 114 esercitati; mentre il Piemonte sopra una estensione di 33, 887 chilometri quadrati ed una popolazione di 3, 514, 096 à 1230 chilometri di ferrovie costrutte ed in costruzione, la Toscana 895 per una superficie di 22, 220 chilometri quadrati ed un popolo di 1,815,245; e le province lombarde stesse estese per 21, 349 chilometri e popolate di 3,097,015 abitanti ne anno 498.

È vero che Re Ferdinando simulatore acutissimo, massime da che il suo governo era qualificato qual *negazione di Dio* dall'illustre deputato di Oxford, si mostrò di tratto in tratto promotore di ferrovie. Una concessione, con la sovvenzione di annui ducati 750 a miglio da pagarsi per anni cinquanta,

per la linea degli Abruzzi era data al de Riseis, un'altra per le Puglie al Melisurgo, che con solenne pompa metteva pur la pietra della nuova stazione, su cui si scolpiva a memoria degli avvenire il nome del *magnanimo e clementissimo principe*. E se le speranze troppo presto si dileguarono, e dalla Corte stessa usciva chi si fece a distruggere il credito della Società nel punto di costituirsi, nonpertanto diversi imprenditori di questo importantissimo ramo d'industrie si rivolsero d'allora a studiare il modo più facile per attraversare gli Appennini, che dividono la regione tirrena dall'adriatica, e specialmente l'avvallamento della Campagna da quella delle Puglie, in che riposa tutto il calcolo ed il merito dell'opera.

Tre grandi comunicazioni de' contigui avvallamenti riuniscono le contrade su le opposte sponde dell'Adriatico e del Tirreno: la settentrionale pel Pescara, il Fucino, il Liri ed il Garigliano: la centrale pel Biferno, il Tammaro, il Calore ed il Volturno: la meridionale per l'Ofanto, il Cervaro ed il Sele. Di qui le tre grandi divisioni, in cui topograficamente è stato dalla natura stessa ripartito il Napoletano, e che si chiamano avvallamenti del Garigliano, del Volturno e del Sele.

L'avvallamento del Volturno è il più vasto ed il più economicamente importante fra i tre, e per la fertilità del suolo, e per la estensione di esso, e per la numerosa popolazione che l'abita, e per la immensa Napoli che, signoreggiante quasi in mezzo all'estesa costa che le è di confine, è il principale emporio del commercio del Mediterraneo. Il maggiore tronco di questo avvallamento, da cui tutto intero toglie il nome, è formato dal Volturno, che dagli elevati Appennini di Terra di Lavoro scorre da settentrione a mezzogiorno inclinando a scirocco, e dal Calore, che prende origine dagli Appennini irpini e piegando verso ponente da mezzogiorno a settentrione mette nel Volturno presso il Torello a circa 54 chilometri dalle foce, collocata al limite di una vasta pianura, che à 83 chilometri incirca di lunghezza e 29 di larghezza media, ed in cui oltre un milione e mezzo di abitanti sono sparsi in grossi comuni. Nè meno importante è la valle superiore del Volturno, che si spiega dalla confluenza del Calore fino alla stretta tra il monte Tifata e l'opposto di Gerusalemme, e presenta

utili ed importanti nell'interno di un paese quanto su le coste. Nella massa delle produzioni si calcola d'ordinario più su la minore spesa di trasporto, che sul tempo minore da compierlo, e nelle contrade marittime le spese sono comparativamente minime: il mare è un veicolo naturale, ed il vento un motore gratuito. La forza stessa del vapore applicata alla navigazione, avvegnachè abbia dato vita e slancio nuovo al commercio, non à modificato la base della marineria mercantile, e si quella di costa che di lungo corso è sempre sostenuta dalla vela. In Inghilterra e nell'America, i due paesi delle maggiori linee di strade ferrate, è stata tanto riconosciuta questa verità, che negli stessi momenti di febbrile entusiasmo per le ferrovie, sonosi aperte le linee fluviali, come le più atte a diminuire le spese di trasporto de' prodotti specialmente agricoli; e per le ferrovie poi si è cercato sempre di preferire le linee interne a quelle di riviera.

Eppure questa linea di ferrovia centrale, che riusciva tanto vantaggiosa per un imprenditore e tanto utile per lo Stato, non fu mai abbastanza studiata, donde coloro, che son venuti nuovi a governare il Napoletano, ànno con certa apparenza di ragione conchiuso che la fosse soltanto una utopia delle fervide menti meridionali, *sempre poetiche e sovente poco pratiche*. Io non starò qui a fare spiacevoli recriminazioni; ma, desiderando che i miei concittadini delle altre province d'Italia realmente alle meridionali mostrassero di sapere con efficacia di mezzi e di effetti governare, oggidì che ne tengono completamente il campo, ricorderò che re Ferdinando non smetteva il suo dispotismo, nè si ritraeva da nessun mezzo atto a fortificarlo neanche per la reverenza dovuta al papa, di cui a mani giunte e prono si protestava umilissimo servo ed ubbidiente figliuolo. Benevento era per lui un punto d'inciampo al suo tiranneggiare; i suoi gendarmi erano obbligati ad arrestarsi a' confini del piccolo territorio, che per un momento poteva servire d'asilo ad alcuno ricercato dalla sua polizia, e poteva togliergli il piacere di avere nelle sue mani la vittima. Benevento adunque doveva essere di re Ferdinando; e per averla egli fece quello, che se si fosse fatto da noi per aver Roma, papa, preti e borbonici ci accuserebbero di rapine e di empietà.

Dopo diverse trattative prima del 1848 e poscia indarno rinnovate personalmente nella regia di Gaeta, quando Pio IX la beatificava di sua presenza, Ferdinando II si determinò a rendere impossibile a' Beneventani lo stare sotto al Governo del papa. Ripeté le istruzioni date a' Consigli generali delle province contermini di non autorizzare alcuna strada che facilitasse il commercio con Benevento, impose per le merci dazi di entrata e di uscita, e nel 1854 spediva un battaglione di pionieri per rompere fino la strada di Fragneto, perchè prossima al Beneventano. E per questo stesso proposito non volle giammai permettere, anche in quelle concessioni fatte per simulare, che alcuna compagnia d'imprenditori studiasse una linea di ferrovia per le successive valli del Volturno e del Calore; vuoi diretta per quella del Celone a Foggia; vuoi per l'altra del Tammaro a Termoli.

Così ne venne che, quando il Ministro de' lavori pubblici del nuovo regno d'Italia si studiò con ogni maggiore premura a rattrovarne una società d'imprenditori stranieri per compiere nel minor tempo possibile un totale sistema di ferrovie nelle province meridionali, questa su la base degli studi già fatti si offriva ad eseguirlo, attraversando la catena degli Appennini con due grandi curve di comunicazioni: l'una per la valle del Garigliano, l'altra per la valle del Sele.

Ma la Commissione del Genio civile napoletano, ordinata dal governo luogotenenziale del comm. Farini per determinare, secondo i bisogni generali e locali, le varie linee di ferrovie a farsi nell'ex-reame, ed i provvedimenti ad adottare, perchè, nel miglior modo e più sollecito si costruissero, conchiuse il pregevole lavoro con sostenere la linea che, partendo da Napoli, debba pel piano di Sepino continuare pel Biferno a Termoli, siccome quella che nel campo tecnico presentava maggior utilità e facilità e più economia di spesa nel mantenimento e nell'esercizio, non che minor cammino per raggiungere da Napoli il più prossimo porto su l'Adriatico.

Perciocchè la distanza da Napoli a Termoli sarebbe di circa 219 chilometri, nella quale, dopo le osservazioni barometriche, eseguite dagl'ingegneri Rosalba e Ponza, tutto il tratto ascendente sino alla sella tra il Biferno ed il Tammaro presso Sepino si comprenderebbe di un primo tronco di chilometri

20 e metri 380 sino alla sella sotto Fragneto con la salita di poco meno di 16 millimetri a metro, e di un secondo tronco di chilometri 36 e metri 630 con la salita di circa 8 millimetri a metro. Da questo punto si ascenderebbe al Biferno per lo sviluppo di chilometri 17 e metri 590 con la pendenza di circa 15 millimetri a metro. Tutto questo andamento sarebbe esente da qualunque traforo.

Io mi proponeva di sottoporre alla Camera queste chiarissime osservazioni di fatti, tanto certi ed immutabili, quanto dipendono dalle permanenti condizioni topografiche; ma fui trattenuto dal cittadino dovere di non opporre alcuno ostacolo all'attuazione del proposto sistema di ferrovie, per lo quale si doveva dare alla rigenerata nazione il mezzo più sicuro per costituirsi e fermamente ordinarsi. Ed in vero bisognava rimutare in parte il piano artistico, su cui riposava il capitolato, conchiuso con imprenditori non residenti in Torino, e quindi rinunciare alla deliberazione intorno a tali ferrovie, ansiosamente reclamate da' nostri concittadini meridionali. D'ordinario in politica è d'uopo ricordarsi l'insegnamento di Solone di essere ottimo soltanto il possibile, e questione più politica che economica era in quel momento il dotare immanamente di ferrovie le province napoletane.

E di ciò furono convinte le popolazioni del Molise e del Beneventano. Esse non promossero reclami e querele contro le determinazioni del loro Parlamento; ma, con civilissimo esempio e degno di essere imitato, si occuparono a provvedere a' danni che dal sanzionato sistema di ferrovie loro sarebbero venuti, onde si fecero a chiedere, senza recriminazioni e senza lamenti, al Governo di voler promuovere con loro mezzi l'intrapresa di questa linea centrale, offrendosi a farne eseguire gli studi ed il progetto ed anche a concorrere all'attuazione.

A tale scopo una Commissione composta di loro deputati al Parlamento Nazionale e di Consiglieri provinciali si presentava all'onorevole Comm: Peruzzi, allorchè trovavasi in Napoli. Ed il Ministro de' Lavori pubblici, accogliendo con ogni espressione di lode e di simpatia tali cittadini voti, non ritardò a secondarli, con ordinare ufficialmente che subito si fosse partecipato a' rispettivi Consigli provinciali, come il Governo

avrebbe tosto che ne sarebbe stato richiesto, destinato un ingegnere per l'esecuzione degli studi e progetti.

Infatti la Provincia di Benevento con deliberazione del suo Consiglio provinciale non à ritardato punto di statuire nel suo bilancio dieci grani addizionali alla tassa prediale per tre anni, e destinarli a siffatta opera, e di dimandare la nomina di un ingegnere direttore. Nè il Ministro a sua volta à mostrato minor solerzia nel destinare a ciò l'ingegnere del genio civile signor Vincenzo Antonio Rossi, intelligentissimo in questo ramo di pubblici lavori, per eseguire gli studi suddetti a spese delle tre province che all'uopo votarono i fondi necessari.

Or per sollevare dalle dolorissime condizioni in cui si trova al presente la Provincia beneventana, stata teatro miserando di arsioni, di rapine e di ogni maniera di distruzioni, operata dal brigantaggio, che da' diversi rami degli Appennini si venne nell'ultimo agosto a riunire nel nucleo centrale di questa catena, non ci à certamente mezzo più efficace che la pronta esecuzione della ferrovia, la quale può ridare a quelle contrade la perduta prosperità.

All'uopo l'operoso presidente del Consiglio provinciale di Benevento à diretto un analogo rapporto al Ministro de' Lavori pubblici, mostrando come la Provincia co' mezzi e sforzi che può maggiori contribuisce all'attuazione di quest'opera, per la quale votò una sovraimposta per tre anni al contributo fondiario, della quale il prodotto, ammontante nel triennio a circa lire 250 mila, andrà erogato per l'opera in parola. Nè meno certamente sarà fatto dalle province di Terra di Lavoro e Molise.

Animati da questa spinta, data dal Consiglio provinciale, e dal desiderio di provare all'Europa come gl'Italiani del mezzogiorno sanno superare tutte le generali difficoltà per fondare su ferme basi la nazione, onde l'Italia veramente fosse degl'Italiani, diversi distinti proprietari delle province interessate si son fatti promotori di queste importantissime esigenze. Ed il signor Achille Jacobelli à presentato la seguente offerta :

1.

Il sottoscritto su la base della deliberazione del Consiglio provinciale di Benevento emessa nella Sessione Ordinaria dello scorso anno alla Tornata de' 16 settembre, dimanda la concessione di una linea di strada ferrata da S. Maria o Capua a Termoli pel Torello, Telese, Benevento, Morcone, Sepino, e che accostando al più possibile a Campobasso va lungo la vallata del Biferno a congiungersi con la linea adriatica verso Termoli, con facoltà di fare un ramo dal Torello a Piedimonte.

2.

La strada sarà costrutta ad un sol binario di rotaie coi raddoppiamenti che saranno reputati necessari nelle stazioni ed in tutti que' punti in cui dovrà aver luogo l'incrociamiento de' convogli lungo la linea.

3.

La durata della concessione è stabilita a 99 anni, partendo dal 1° gennaio 1868.

4.

Lo Stato garentisce al concessionario tanto il pagamento dell'interesse annuo del 6 per cento, quanto l'ammortizzazione in 99 anni del capitale sborsato, calcolato su la base di lire 140 mila a chilometro, compreso anche il corrispondente materiale mobile.

Qualora poi fosse constatata sì ad iniziativa del Governo, sì ad iniziativa del concessionario la necessità di un secondo binario, in tal caso su la spesa da erogarsi secondo uno stato presuntivo, il Governo garentisce anche il 6 per cento ed il relativo ammortamento.

5.

È accordata al Concessionario l'introduzione nello Stato dall'estero con franchigia di dogana di tutto il materiale fisso

necessario per la costruzione ed armamento della strada, non che delle locomotive, vetture, vagoni, ferramenti ed altri materiali mobili, occorrenti per l'attivazione della strada medesima, comprese le provviste pe' primi sei mesi di esercizio.

6.

Fra quindici giorni dall'ottenuta concessione il Concessionario si obbliga presentare gli studi e progetti di detta ferrovia già compiuti fino al Torello, e di far presentare fra tre mesi fino a Benevento e fra sei fino a Termoli i relativi studi e piani di arte dall'Ingegnere destinato dal Ministro signor Vincenzo Antonio Rossi.

7.

I termini pel compimento de'varî tratti della presente linea di ferrovia sono stabiliti come segue:

Da S. Maria o Capua a Benevento fra 15 mesi dalla costituzione della società, ossia non oltre mesi 19 dal capitolato.

Da Benevento a Termoli fra altri venti mesi.

8.

Il concessionario à la facoltà di costituire nel termine di quattro mesi dal dì della concessione una società anonima che assumerà gli obblighi ed i diritti della presente concessione, e dirinunziare a questa in caso che per circostanze politiche e finanziarie non gli sarà dato di riunire tale società, senza avere rinunziando ad ogni diritto di rivaluta delle spese studi e progetti eseguiti e presentati.

9.

La società è autorizzata a realizzare il suo capitale parte in azioni e parte in obbligazioni, nominative o al portatore. Le obbligazioni però non potranno eccedere mai più di due terzi il capitale, o il doppio della quota rappresentata dalle azioni.

Le cartelle di obbligazioni emesse saranno rivestite dalla firma di un Commessario governativo per costatare la garanzia dello Stato.

Gl'interessi delle obbligazioni verranno pagati dalle pubbliche casse, designate a quest'uopo dal Ministro delle Finanze, a condizione però che si provvegga in tempo opportuno alle somme occorrenti, e che si bonifichi alle dette casse una commissione del due per mille.

10.

Il concessionario offre fin da ora per cauzione il gran ponte a 20 archi costruito sul Calore al punto del Torello per servire alla strada del valore di 600,000 lire e di proprietà del sottoscritto che ne esige il diritto di passaggio.

Questo ponte pel solo fatto d'inadempienza de' patti della presente concessione cadrà in beneficio del Governo.

11.

Sarà con apposita tabella di prezzi diminuiti regolato il trasporto militare e quello de' detenuti, e sarà eseguito gratuitamente il servizio postale di dispacci e lettere da stazione a stazione.

12.

Durante tutto il corso della concessione il concessionario e la società anderanno esenti dalla tassa su la rendita e dalla tassa mobiliare, pagando soltanto l'importo prediale in base alla cifra per la quale i terreni e fabbricati della strada figuravano già ne' pubblici catasti.

Del pari tutti i contratti che saranno stipulati per comprare, alienazioni, cessioni, appalti di qualunque natura fossero, purché relativamente ed esclusivamente diretti alla costruzione della linea concessa, saranno soltanto soggetti al diritto fisso di una lira, ed in conseguenza esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

13.

Il Governo si obbliga durante il tempo della presente concessione non darne altra pel medesimo avvallamento centrale del Volturmo, Calore, Tammaro e Biferno, onde evitar concorrenza con la presente linea.

14.

Il Governo entrerà in possesso della ferrovia che forma l'oggetto della presente offerta allo spirare della concessione, col diritto di avere la strada in buono stato di servizio e con l'obbligo di pagare il valore del materiale mobile, degli strumenti, degli utensili, de' mobili e degli approvvigionamenti di ogni genere al prezzo che in via amichevole sarà fissato da' periti, rimanendo però in proprietà della società tutti gli stabilimenti, officine e fucine, intraprese di miniere e di tagli di boschi, che la società avrà il diritto di fare, sempre in conformità de' regolamenti emanati e da emanarsi.

15.

La concessione sarà esercitata con tutti que' diritti e quegli obblighi che risultano dal capitolato da stabilirsi su la base della presente offerta, delle leggi e de' regolamenti in vigore riguardo alle opere pubbliche, ed in particolare della legge del 20 novembre 1859. — *Achille Jacobelli.*

Se questa offerta si paragona alle concessioni votate dal Parlamento e sanzionate dal Re nel corso della presente legislatura, onde avere il sistema delle ferrovie meridionali e congiungerle alle centrali e quindi a tutto il gran movimento delle strade ferrate europee, si troverà e dal lato finanziario, e dell'economico, e dell'artistico ad esse molto superiore. Invero la concessione Talabot, per cominciare dalla ma-

gna, oltre la nessuna sicurezza della società, e l'avvenuto lo à dimostrato, si fermava circa l'interesse della pubblica finanza su di uno indeterminato, pel quale lo Stato si poteva trovare esposto a garantire gl'interessi di un capitale possibilmente molto superiore a tutte le previsioni. Nell'articolo 4 della legge è detto: « lo Stato garantisce alla società per tutta la durata della concessione tanto il pagamento dell'interesse dell'intero *capitale sborzato per l'acquisto e per la costruzione ed armamento delle reti delle strade ferrate.* » E poscia nell'articolo 6 del capitolato a maggior chiarimento si aggiunse. « La guarentigia stipulata . . . si estenderà a tutto il capitale necessario e realmente sborzato — 1.º per l'acquisto della linea da Napoli a Salerno — 2.º per la costruzione delle altre linee concesse alla società — 3.º per compiere e mettere in esercizio le suddette linee, non che per provvederle del materiale fisso e mobile ne' primi tre anni dell'esercizio, a partire dal giorno della completa apertura di ciascuna linea — 4.º per corrispondere gl'interessi del 5 per cento del capitale e provvedere alle spese generali di amministrazione, fino a tanto che la intera rete concessa sia messa in esercizio. »

Nè questi sacrifici furono sufficienti per contentare i concessionari, ma il Ministro e la solertissima Commissione della nostra Camera, ad onta di tutti i suoi accorti sforzi, furono costretti a proporci e noi a votare quasi ad unanimità l'articolo 8, pel quale lo Stato si obbligava a somministrare alla società a titolo di sovvenzione la somma di 30 milioni di lire — l'articolo 10 che stabilisce il premio di 3 milioni di lire se la strada sarebbe aperta nell'epoca indicata — l'articolo 15 che accorda a' concessionari il termine di un anno per costituire una società anonima che assuma gli obblighi ed i diritti della concessione, con la giunta gravosissima, che qualora i concessionari rinunziassero nel termine dianzi stabilito alla concessione per non aver potuto costituire una società anonima, il Governo sarebbe tenuto a rimborsare con gl'interessi alla ragione del 6 per cento tutte le spese di qualsiasi natura, sostenute nella compilazione de' progetti, nelle negoziazioni relative alla concessione, nell'impianto ed esecuzione de' lavori.

Se dalla concessione Talabot si passa a quella sanzionata per la ferrovia da Bologna ad Ancona , a favore della Società anonima delle strade ferrate romane con l' assicurazione di 500 mila lire all' anno per 50 anni su di un tratto di circa 40 chilometri , si avrà , messo a base l' interesse al 6 per cento, o che la ferrovia è stata calcolata 208, 350 lire a chilometro , o che secondo il prezzo offerto per la linea centrale di Benevento di 140 mila lire a chilometro, si è garantito per 50 anni il 9 per cento , ossia 500 mila lire l' anno per oltre venti anni su di un capitale impiegato al 6 per cento già ammortizzato. Il Ministero non poté non trovare gravosa siffatta condizione, nonperlanto l' accettava come indispensabile, e sul riflesso anche dell' utilità che la Società si obbligava di eleggere il suo domicilio negli stati di S. M. e d'istituire un nuovo Consiglio di amministrazione che dà un carattere di nazionalità alla intrapresa: utilità ch'è inerente all' offerta della ferrovia per l' avvallamento del Volturmo e del Calore.

E questa offerta nel rapporto finanziario presenta molti vantaggi anche in paragone a quanto è stato dal Governo convenuto per la costruzione della ferrovia da Ancona a S. Benedetto del Tronto con i signori Wander-Est e compagnia e Leonardo Sacerdote , nella quale si volle far lo esperimento della concorrenza per viemeglio conseguire il minor prezzo possibile, con invitarsi i vari postulanti a prender cognizione del progetto e del capitolato ed a presentare entro un breve termine offerte sigillate con ribasso. Fra tali offerte fu preferita la succennata , la quale metteva su la Finanza dello Stato l' obbligo di pagare, mano mano che l' appaltatore avesse incontrato tante spese pel valsente di un milione, lire 150 mila per ogni chilometro di ferrovia costruita sul progetto del Cavaliere Dongiani ad un binario, col carico all' appaltatore eletto di acquistare il terreno necessario per ridurla in seguito a due binari, e di costruire le opere di arte come se dovessero servire alla doppia via. Si obbligava pure il Governo di dare all' appaltatore un premio del 10 per cento all' anno di aumento sul prezzo chilometrico , se la strada ferrata sarà portata a compimento prima del tempo di 18 mesi stabilito , e di pagare l' importare de' lavori o in numerario o con cartelle del debito pnblico, fruttanti l' interesse del cinque per cento,

al valore che avranno su la piazza della capitale del Regno. Così per siffatto contratto lo Stato à assunto nelle presenti difficilissime condizioni finanziarie, e nel punto proprio in cui votavasi un prestito di 500 milioni, il peso di sborzare circa 12,150,000 milioni di lire che realmente sono, secondo il presente corso di borsa 16,200,000 milioni, per forma che il costo nominale di 150 mila lire a chilometro, è in numero reale di circa lire 220 mila. Gli rimane poscia l'altro non piccolo carico dell'armamento e di tutto il materiale mobile e di mobiglia indispensabile per l'esercizio.

Le quali osservazioni ò quì presentato non per censurare i tre diversi contratti stipulati dal Ministro de' Lavori pubblici, onde dare all'Italia meridionale al più presto possibile un sistema di strade ferrate e congiungerlo alle Romane e quindi alle Toscane, alle Lombarde ed alle Piemontesi. L'intero Parlamento dopo mature e serie disamine, fatte da Commissioni composte da valenti suoi membri, à votato le leggi che approvarono tali contratti, e perciò à solennemente approvato l'operato dal Ministero. Ogni querela intorno a quest'obbietto sarebbe adunque non solo una mancanza di riverenza all'autorità del Parlamento, ma in quanto a me una sleale recriminazione contro il mio voto medesimo.

Ma siffatta brevissima rassegna à soltanto lo scopo di persuadere il Parlamento ed il Governo di essere oltremodo commendevole ed accettabile l'offerta del signor Achille Jacobelli per aprire una linea di ferrovia, che mentre è la più centrale nel mettere in comunicazione le due linee dell'Adriatico e del Tirreno, e ricongiunge pel più breve spazio il commercio de' due mari in un punto equidistante da Ancona e da Bari, le due piazze principali delle nostre coste orientali, dà vita a contrade estese e fecondissime, ed apre una corrente di viaggiatori e di merci in luoghi esclusi affatto dal beneficio del mare specialmente perchè essa sola è capace di molteplici ed importanti diramazioni, come da Limatola a S. Agata dei Goti e Montesarchio; dal Torello per Piedimonte d'Alife a congiungersi alla Ferrovia romana; da Benevento per la valle dell'Ufita ad Avellino, per Greci a Canosa di Puglia, per sotto Castelfranco a Foggia; e da' piani di Sepino per Bojano ad Isernia e Casteldisangro.

Nessuna linea di ferrovia finora costruita è stata basata su di un prezzo minore, paragonato a quello anche pagato in Germania, paese di Europa in cui si è speso meno, chè il prezzo medio non ascende le lire 243:597 per chilometro, mentre in Napoli stessa per la strada di Nocera e Castellamare è stato di 278:545 lire, in Francia di 400:000 lire, in Inghilterra di 550:000. Francesco II nell'agosto del 1860, allorchè ogni cosa faceva per esser creduto principe liberale e di spiriti italiani, dava al Labante la concessione della ferrovia per la valle del Sele su la base di 307:243 lire a chilometro.

Il prezzo adunque di lire 140 mila a chilometro dato dal Jacobelli nella sua offerta, per calcolare l'ammontare dell'interesse garentito dallo Stato, è il più basso che finora siasi dato nella costruzione di una ferrovia. La strada ferrata, partendo da S. Maria o da Capua avrebbe una lunghezza incirca di 180 chilometri, sicchè l'assicurazione non cadrebbe che su l'interesse di circa 25,200,000 lire, in che concorrerebbe la provincia di Benevento col fondo votato dal suo Consiglio, e senza dubbio concorreranno similmente le altre province di Terra di Lavoro e Molise. Per chiunque conosce le contrade da essere attraversate per questa ferrovia non può avere il dubbio che tale guarentigia sia mai un carico per la Finanza, la quale al contrario ne avrà a raccogliere un grande aumento su la tassa specialmente immobiliare, mediante l'immenso multiplo del valore di quelle terre, oggidì non coltivate ed abbandonate, eppure naturalmente feconde di ricche messi. In quanto poi alla sicurezza dell'esecuzione, la offerta del Jacobelli à non solo a cauzione un'opera già compiuta e da servire alla strada medesima, quale è il robusto ponte sul Calore, ma ancora le province che con i loro mezzi volenterosamente concorrono alla costruzione di essa.

Laonde per corrispondere alla fiducia in me riposta da' miei concittadini della provincia di Benevento, di cui io mi onoro di essere uno de' deputati in questa Camera, e pel convincimento che ò di non rattrovarne opposizione in un Ministero, che in questa medesima legislatura à proposto ancor nuove ferrovie per la Toscana e per le antiche province, già ormai per ogni direzione da ferrovie attraversate, sottometto alla vostra deliberazione il seguente

## SCHEMA DI LEGGE

### ARTICOLO 1.º

È approvata una linea di strada ferrata ad un solo binario che da S. Maria o da Capua pel ponte del Torello, Telese, Benevento, Sepino, ed, appoggiando al più possibile a Campobasso, va lungo la valle del Biferno a congiungersi con la linea adriatica verso Termoli, con facoltà della diramazione dal Torello a Piedimonte.

### ARTICOLO 2.º

Il Governo del Re è autorizzato a trattare una concessione per la costruzione di questa ferrovia su la base della deliberazione del consiglio provinciale di Benevento, e dell'offerta del signor Achille Jacobelli, o di altra che presentasse maggiori vantaggi, avuto riguardo specialmente alla sicura e pronta esecuzione.

*Il Deputato*

**NICCOLA NISCO**

*Appoggiata*

*Girolamo Diabetti  
Ippolito Amicone  
Felice Lavente*

ALLIGATO N. 1.

Estratto dalle Deliberazioni del Consiglio Provinciale  
di Benevento.

SEZIONE ORDINARIA DEL 1861

*Tornata del 16 settembre*

L'Assemblea versando su la linea di Ferrovia Beneventana, la quale partendo da S. Maria lungo il Volturmo passando per Telesse, Benevento, Morcone, Sepino, Campobasso raggiunga a Termoli la linea principale del Mediterraneo, Ferrovia d'interesse positivo delle tre province di Terra di Lavoro, Benevento e Molise, della quale furono autorizzati gli studi con Ministeriale de' Lavori pubblici del 2 settembre 1861, N.° 11391, emise la seguente Deliberazione:

« Il Consiglio vota una sovraimposta di grani dieci e non oltre addizionali al contributo fondiario nell'intero suo attuale ammontare per addirsene il retratto in concorso con le altre province di Terra di Lavoro e Molise al pagamento degli interessi su i capitali occorrenti alla costruzione della Strada Ferrata di vantaggio delle tre province. La sovraimposta che dà l'annuo prodotto di lire 81727,50, è stabilita con le seguenti condizioni:

Che non debba durare oltre agli anni tre;

Che in detti tre anni sia compiuta tutta la strada di congiunzione fra le due linee principali del Tirreno e dell'Adriatico;

Che nel primo anno sia completata la strada e messa in esercizio fino a Morcone;

Che ne passi la linea principale per Benevento con una Stazione nella Città;

Che non debba cominciare la esazione di detti grani addizionali fino a che non sia conchiuso con approvazione del Parlamento il relativo contratto di concessione o di appalto ne' sensi sopra detti. »

Si noti che lo stesso Consiglio Provinciale nella sua precedente tornata de' 13 settembre 1861 votò i fondi necessari per eseguire gli studi artistici della sopraindicata ferrovia, fondi stanziati nel bilancio, il quale venne dal Consiglio medesimo approvato nella tornata de' 27 dello stesso mese di settembre 1861.

ALLIGATO N. 2.

Consiglio Provinciale di Benevento N. 41.

*Benevento 13 gennaio 1862.*

ECCELLENZA

Supremo bisogno per questa Provincia è una linea di Ferrovia, la quale innestandosi a S. Maria o a Capua con la Romana, e passando per la città di Benevento, vada ad immettersi nella linea principale lungo l'Adriatico.

Allorchè, svanito il contratto Talabot, io ebbi l'onore di presentarmi a V. E. in Napoli insieme con altri miei colleghi e con onorevoli Deputati al Parlamento, per chiedere che alla già designata linea di congiungimento per la valle del Sele si fosse sostituita quella pel Beneventano, i cui grandi vantaggi erano già stati esposti nel rapporto della Commissione per le Ferrovie Napolitane, l'E. V., mentre non credè aderire a tal domanda, permise però che a cura e spese delle province interessate, si fossero eseguiti gli studi della domandata ferrovia, per indi prendersi dal Parlamento e dal Governo le opportune determinazioni.

Furon solleciti i Consigli provinciali di Benevento, Terra di Lavoro e Molise di stanziare nel bilancio del corrente anno i fondi necessari per eseguire gli studi anzidetti, e l'E. V. convenevolmente pregata si compiacque pure destinare l'egregio Ingegnere del Genio Civile sig. Vincenzo Antonio Rossi per dar opera agli studi in parola.

Ma più oltre ancora procedeva questo Consiglio Provinciale. Esso che tutti conosce i bisogni e le aspirazioni della provincia, stimò poca cosa l'eseguirsi solamente gli studi

della sospirata ferrovia; e nella sessione ordinaria di settembre dello scorso anno, votò pure una sovraimposta al contributo fondiario per coadiuvare da sua parte alla esecuzione dell'opera. Tutto ciò rilevasi dalla ingiunta copia della deliberazione del Consiglio.

Indubitatamente non poteva la Provincia di Benevento piccarsi a maggiori sacrifici per ottenere un bene tanto prepotentemente agognato. Nè io dal mio canto, da che il Consiglio mi sceglieva suo Delegato speciale per le trattative concernenti la ferrovia in proposito, mi son mai rallentato nel prestar l'opera mia, onde in un modo qualunque, perchè sollecito e certo, si vedesse tradotto in atto un desiderio ed un bisogno supremo di questa e di altre province contermini. E, trovandosi qui l'onorevole Deputato di questa Provincia Prof. Nicola Nisco, zelantissimo propugnatore del patrio vantaggio, si è egli compiaciuto dirigere le mie operazioni e coordinarle sì da presentare un risultamento che a mio credere non potrà dall' E. V. venir ripulsato.

Troppo sarebbe stato il chiedere che la beneventana ferrovia venisse costruita a spese dello Stato, quando invece dal ceto de' proprietari, da' Municipi e dalle province stesse interessate può ben formarsi una Società che mediante una Concessione può eseguire l'opera. E quando tal concessione venga domandata a condizioni immensamente migliori di tutte le altre fin qui accordate dal Parlamento e sanzionate dal Re per varie linee di Ferrovie nell'Italia superiore e media, non può temersi che essa venga negata.

Si presta all'uopo la domanda di concessione qui in copia alligata, fatta dal Sig. Achille Jacobelli, il quale nella sua persona riunisce il doppio elemento di ricco possidente e di imprenditore di opere pubbliche, oltre ad essere ancora proprietario de' grandi Stabilimenti idraulici nella Provincia, non che del gran ponte a venti archi sul Calore al Torello: ponte pel quale la costruzione delle ferrovie si rende prontamente possibile. Tal domanda di concessione riunisce le condizioni sotto le quali il Consiglio votò la sovraimposta per coadiuvare la intrapresa.

Io lascio all'onorevole Prof. Nisco, che di questo affare va ad assumere la iniziativa parlamentare, il carico di sviluppare

il gran treno di ragioni onde si fa chiara l'utilità immensa della chiesta ferrovia, ed i vantaggi, a fronte delle altre finora accordate, della Concessione che chiede il Sig. Jacobelli. Solo mi permetto richiamare la bontà di V. E. su la ingiunta deliberazione emessa dal Consiglio, cui ò l'onore di presedere. Esso con la votata sovraimposta mise a disposizione dell'opera la somma di circa lire 250 mila, equivalente al prodotto dei tre anni della sovraimposta medesima, e fu ben contento che tal somma fosse erogata a titolo d'interessi, senza poterla mai più riavere. Così deliberava il Consiglio quando mirava al caso di doversi la ferrovia costruire a spese dello Stato; e l'Assemblea sul riflesso che ne' tre anni necessari ad ultimare l'opera il capitale che in essa impiegavasi dal Tesoro nazionale non produceva alcun frutto, veniva ad offrire un interesse, il quale relativamente al capitale era ben modico, ma rimpetto alle forze della provincia è il più che possa farsi da essa.

Ora però la concessione che si chiede dispensa lo stato dall'impiegare i suoi fondi per la costruzione dell'opera, e l'obbliga solo a garantire un annuo interesse e l'ammortizzo del capitale. Ed ora quelle lire 250 mila circa, anzichè perdersi dalla provincia in un pagamento d'interessi, verranno impiegate in acquisto di azioni sociali fruttifere di circa annue lire 15 mila.

Che il garantito interesse ed ammortizzamento di capitale non si ritragga dal frutto della ferrovia è quasi un' impossibile; ma quando anche voglia ciò supporre, verrà dall'Assemblea provinciale fatta rinuncia a beneficio dello stato delle suindicate lire 15 mila annue circa per far fronte alla eventualità di un deficit, cui potrebbe la Finanza nazionale soggiacere annualmente per la garanzia dell'interesse e dell'ammortizzo.

D'altra banda se a prezzo più mite di quante altre strade ferrate si sien finora accordate si è nella domanda di concessione del sig. Jacobelli fissato il costo di ciascun chilometro di strada, comprendendosi benanche il materiale mobile, l'E. V. può vedere in tal fatto l'impegno immenso che si è di veder attuata quest'opera, per la quale in tal modo si è venuto a fissare in minima proporzione l'obbligo di garanzia

che assume lo stato col massimo del pericoto di dovere i capitalisti spendere al di là delle lire 140 mila per chilometro nel costruire la strada. Ma a'proprietari del Beneventano, che saranno appunto i capitalisti per quest'opera, importa troppo che essa si faccia, e quindi àno amato meglio di accrescere la probabilità delle loro perdite per diminuir quelle del rischio del denaro dello stato, ritenendo per tutto loro compenso non solo il poter produrre un immenso vantaggio pubblico, ma anche aumentare il valore de' loro fondi. Or tanti sforzi diretti al pubblico bene, manifestati ufficialmente per mezzo del Consiglio provinciale, privatamente per mezzo di un concessionario offerente potranno non venir coronati dal Parlamento, se non protetti dall'E. V. ?

Mentre il Governo del Re promette, mercè la sorgente inesaurita de' vantaggi che arrecano le opere pubbliche, di far felici queste province meridionali e segnatamente Benevento renduta misera più che altra mai dalla malizia degli uomini e dalla fatalità degli eventi, non può temersi che venga negata la concessione che si fa a chiedere il sig. Jacobelli, dalla quale quanto può mai sperarsi di prosperità avranno queste contrade.

*Il Presidente del Consiglio*

MICHELE UNGARO

A Sua Eccellenza  
Il Ministro Segretario di Stato  
de' Lavori Pubblici — Torino