

OFFERTA
AL PARLAMENTO ITALIANO
DEL BARONE
PANFILO DE RISEIS

per costituire una compagnia anonima per la costruzione
della ferrovia dal Tronto a Napoli lungo il litorale adriatico
e sue dipendenze, giusta i progetti pubblicati

Tip. Botta

AL PARLAMENTO NAZIONALE ITALIANO

Attuare la rete delle ferrovie italiane, e dotarne le provincie meridionali, prive fino ad ora di questo, come di molti altri vantaggi della civiltà, fu primo e lodevolissimo scopo del Governo che giustamente si avvisava di non guardare a sacrifici purché si desse opera ad un fatto tanto interessante per la congiunzione effettiva delle provincie italiane, e per lo sviluppo dell'industria e del commercio in quelle regioni meridionali finora neglette.

A tale scopo comparve un contratto ripassato fra il Ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze da una parte, ed il signor Paolino Talabot, tanto in proprio nome che di altri. Concedevasi a questi, fra le altre, una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno; una sul litorale Adriatico da Ancona ad Otranto con diramazione per Taranto, con garanzia del sei per o/o e col 2 per o/o di ammortamento (1) e con una sovvenzione temporanea data dallo Stato di 30 milioni di franchi in rate trimestrali di 5 milioni ciascuna. Inoltre si promette un premio di tre milioni di franchi se la sezione dal Tronto ad Ascoli e da Napoli ad Eboli si aprirà al traffico pel primo gennaio 1863 e si stabilisce una multa di un milione di franchi per ogni mese che trascorrerà il termine stabilito senza che la strada si mettesse a traffico.

(1) Si ritiene che il 2 per o/o per ammortamento fosse un errore poiché in difetto la garanzia sarebbe del $7 \frac{1}{3}$ circa per o/o.

Dippiù si approva la compra fatta delle strade da Napoli a Castellamare e da Nocera per Salerno le quali s'intendono comprese nella concessione (1).

Però come il problema a risolvere è di ottenere i maggiori vantaggi alla nazione con i minori sacrifici possibili allo Stato, rispettando nel tempo stesso i diritti da altri legalmente acquistati e mantenuti, così fa mestieri richiamare l'attenzione del Parlamento italiano sopra tre punti:

1° Sopra gran parte della linea concessa vi erano diritti preesistenti che il sottoscritto ha mantenuti intatti come dimostrerà.

2° L'andamento della ferrovia Abruzzese pei confini romani (salvo qualche piccola modifica sul primo progetto) è la più breve per congiungere l'Adriatico col Mediterraneo, e la più facile ad eseguirsi, attraversando luoghi popolosi e ricchi d'industria e di commercio.

3° Dalla direzione della ferrovia e dalla società nazionale che si formerebbe si otterrebbero condizioni meno onerose per lo Stato e ricche di pronti e positivi vantaggi.

Primo l'oratore ad immaginare una ferrovia, che traversando gli Appennini riunisse il Mediterraneo all'Adriatico, costeggiandolo fino al Tronto, e che dall'altro lato mettesse Napoli in comunicazione con Ceprano, ne ottenne la concessione dal Governo, e con quanti sacrifici, con quali ingenti spese da lui sostenute non vale ora ricordare, mostrandolo i numerosi volumi messi a stampa, le piante topografiche e gli studi tecnici e statistici accuratamente eseguiti. Quando gli ostacoli sembravano superati, e che tante fatiche e tanti sacrifici stavano per essere coronati da felice successo, il Governo borbonico, cui doleva veder posto in atto un così potente mezzo di civiltà, tanto ad esso nemica, si diè con ogni suo potere a ritardare ed a renderne impossibile la effettuazione; trovò due mezzi efficacissimi per raggiungere il suo scopo: 1° togliendo il ramo di Ceprano giusta nel punto che si stava formando un contratto per tutta la linea, che per tale fatto venne stornato; 2° inibendo agli esteri di poter far parte del Consiglio di amministrazione.

1 Per le altre condizioni veggasi il progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici.

A violazione sì manifesta di solenne stipulato l'oratore opponeva un legale atto protestativo, dichiarando non riconoscere fatti così arbitrari! e pregiudizievoli alla riuscita dell'opera, e che intendeva tutelare i suoi diritti specialmente pel decorrimento dei termini. Rimase intanto la rata di cauzione in ducati einquantamila, pari a lire 225,000, che sono tuttavia depositati (1), e sentendosi forte de' suoi dritti di cui con subdole arti volevasi vietare lo esercizio, credè serbarli immuni per giovarsene in tempi migliori.

Grandissimi poi sarebbero i vantaggi che le provincie meridionali ed il commercio in generale riceverebbero dalla linea che da Napoli pel Calore e il Biferno raggiungesse Termoli, in preferenza dell'altra proposta dal Talabot,

(1) Certificato del Gran Libro de! Debito pubblico di Napoli.

COPIA

Dicastero delle Finanze, Direzione generale del Gran Libro,

«In esecuzione di ordine dato da questo signor Direttore generale, in seguito di domanda avanzata da Panfilo De Riseis, registrata al n° 1807 del 1° Ufficio in Napoli il 16 maggio 1861, lib. I, vol.184, foglio 34, casella 6^a, g.20, Piromallo, e che conservasi da me qui sottoscritto liquidatore generale.

«Si certifica che al foglio 12922 del libro maggiore delle rendite immobilizzate al 5. per o/o esiste una rendita di ducati 2,177 in testa di Labot Agnano, Alessandro Federico fu Pietro Agnano Francesco, ed un'altra partita di annui ducati 162 in testa di De Riseis Panfilo fu Camillo; e tutte due queste rendite sono immobilizzate per la prima rata di cauzione dovuta dal suddetto Panfilo De Riseis come concessionario della ferrovia abruzzese pei confini Romani. E così si certifica salvo, ecc. Napoli 16 maggio 1861, il liquidatore generale Morino. Se n'è presa ragione all'Ufficio del carico, Ricciardi — Verificato dal controllore Assaro, dritto g. sessanta, Madiva. Visto il Direttore generale, n° 1814. Registrato al 1° Ufficio il 17 maggio 1861, lib. I, vol.184, foglio 5°. casella 2° per g. 20, Piromallo. Visto per controllo, Montano. Vi è il bollo,

«Esistenza del deposito di ducati 50,000 per prima rata di cauzione, pari a 225,000 franchi.»

Ed in vero riunendo Napoli a Termoli, ossia l'Adriatico al Mediterraneo nel punto più breve (1) non è a dire di quale utilità sarebbe al commercio tanto interno che internazionale, mentre l'altra linea prolungherebbe immensamente la riunione dei due mari, e non in un centro come Termoli, equidistante dai due porti di Ancona e Bari (2). Dippiù gli studi fatti sopra luogo han mostrato che nella linea del Biferno e Calore le difficoltà di terreno sono limitatissime, e sono così lievi fra i due versanti le pendenze degli Appennini che non vi sarà bisogno di tunnel, o di altre opere che richieggono tempo, e che ritarderebbero al paese i vantaggi della pronta riunione di Napoli con il resto d'Italia. Non così dall'altra parte ove s'incontrano gli Appennini in punti altissimi, ove il traforo di Conza, i ponti sull'Ofanto e sul Sele, la lunghezza del tratto e le difficoltà del terreno renderebbero l'opera lunga e malagevole.

È importantissimo osservare che la prima linea correrebbe fra le popolose provincie di Terra di Lavoro, di Avellino, Campobasso, Benevento e pei distretti di Burino, San Severo, Vasto, Lanciano, nel cuore cioè delle provincie più fertili dell'Italia meridionale, le quali non godrebbero che nella menoma parte dei vantaggi dell'altra proposta ferrovia di Ascoli, non trovando esse, per causa della distanza, torna conto per trasportare le loro ricche derrate nei porti del Mediterraneo.

Non vale il dire che la linea di Benevento sarebbe troppo vicina a quella di Avezzano, poiché basta guardare la carta di quei luoghi per convincersi che essa è *equidistante dalla detta di Avezzano, e dall'altra che da verso Salerno menar deve alle Calabrie, e sarebbe vicinissima e parallela a quest'ultima se andasse per Eboli, Conza ad Ascoli*. Questa linea sarebbe inutile a tutta la Puglia piana, ed alle altre enumerate provincie che solo della strada di Benevento possono profittare, essendo molto meno ad esse utile quella di Avezzano.

In quanto ai vantaggi che il Governo ricaverebbe anche dal lato economico seguendo la linea in disamina si mostra chiaramente che, risparmiando il traforo di Conza, i duo difficili ponti sull'Ofanto e Sole e circa 60 miglia di ferrovia per quanto difficile, altrettanto inutile, e dall'altra parte non acquistandosi la ferrovia di Bayard, si ottiene un risparmio immenso.

(1) La distanza sarebbe di miglia 119, giusta il rapporto della Commissione; Le vedute marittime e commerciali raccomandano questo punto. Vedi da pag. 49 a 56 di detto rapporto.

(2) Vedi il citato rapporto.

Ed in vero a questa ferrovia che fra 55 anni ricadrà al Governo, si accorderebbe l'ammortamento come alle altre linee da costruirsi, una con la garentia del 6 per o/o per anni 106, (giacché i 99 anni della concessione cominceranno a correre dal 1868) e mentre appena ora rende dal 2 al 3 per o/o gli si farebbe il dono gratuito del 3 o 4 per o/o pel decorso di 55 anni, e per altri 51 anni godrebbe il 6 per o/o come il resto dell'opera! Ciò porterebbe uno sbilancio di oltre 25 milioni di ducati, ed altrettanto ne importerebbe la pregiudizievole deviazione per Eboli e Conza ad Ascoli, che, riuniti insieme, montano a più di 200 milioni di franchi, ai quali, se si aggiungono gl'interessi che il Governo deve garentire per 99 anni, si arriva ad una somma spaventevole che peserebbe sull'intera nazione, e con danno immenso di tante fertili provincie escluse dal beneficio del transito.

D'altronde, per le ragioni espresse precedentemente, alla minore spesa di costruzione e mantenimento per la linea proposta si aggiunge il maggiore prodotto, di modo che, mentre l'assicurazione del Governo versa su di una somma minore, diminuisce la probabilità del rimborso pel prodotto inferiore al 6 per o/o, anzi fa sperare che questa cifra verrà di gran lunga superata.

Se a tatti questi vantaggi positivi ed innegabili si aggiunga l'utilità di offrire ai capitali nazionali un mezzo di partecipare ad opere così proficue, senza escludere il concorso degli esteri che non mancherà ora che la fiducia nel nuovo Governo italiano diviene ogni dì maggiore; se si calcherà che una compagnia composta in parte di elementi indigeni potrà mettere a profitto tutto ciò che di buono trovasi esistente nel paese, mentre gli esteri riserberebbero tutto pei loro connazionali, l'alto senno del Corpo Legislativo non respingerà una domanda per quanto legale, altrettanto utile al Governo ed al paese.

Qualora adunque agli onorevoli Componenti del Parlamento nazionale piacerà far dritto alla domanda dell'oratore, questi accetterà le condizioni messe nel contratto di Talabot con le seguenti modifiche tutto a vantaggio del Governo e dello Stato.

1° Sull'articolo primo si accorda la concessione per la linea lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi, Lecce, con diramazione per Taranto.

2° Una linea da Termoli a Napoli per Benevento a Santa Maria di Capua.

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli.

L'offerente si obbliga cominciare i lavori appena sarà approvato il contratto, comunque non si fosse formata la compagnia.

Si rinuncia pienamente all'articolo 2° per lo acquisto della strada Bayard ed a tutti gl'immensi utili che ne deriverebbero.

Art. 10. Il premio promesso di 3 milioni qualora la ferrovia da Napoli ad Ancona possa essere in uso il 1° gennaio 1803; rimanendo ferma una tale condizione, esso premio sarà distribuito ai primi azionisti che concorreranno a fondare la compagnia, e che forniranno il capitale perché si verifichi l'espressa condizione. Si obbliga però consegnare i due terzi di detta strada già costruita.

Art. 15 — Comma 3° e 4°. Qualora le circostanze politiche e finanziarie fossero tali da rendere impossibile la costituzione di una società anonima dopo che il concessionario, con l'aiuto del Governo, avrà esaurito tutti i mezzi per formarla, non riuscendo, esso rinuncia a qualunque indennità o rinfranco per negoziazioni relative alla concessione, e si obbliga proseguire i lavori per conto del Governo finché a questo piacerà e non trovi altra compagnia che ne assuma gli obblighi. Le spese già erogate gli verranno rinfrancate dal Governo coll'interesse al 6 per o/o fra due anni.

Con tali modifiche ognuno vede che il premio e le somme che saranno erogate dal Governo verranno spese per attuare immediatamente l'opera, ed attivare mediante il premio, molto concorso nell'acquisto delle azioni e non per assicurare privati guadagni. Così, gran parte del danaro che si spende potrà circolare nel paese e promuovere quello spirito di associazione e di speculazione che tante ricchezze accumula in altre regioni alle quali la nostra Italia non deve restare per nulla seconda.

Come concessionario di una ferrovia da Napoli al confine romano e come cittadino italiano il sottoscritto ha creduto sottoporre all'alto senno delle Camere legislative queste poche ragioni che spera verranno giustamente valutate, come quelle che danno il mezzo di ottenere lo scopo desiderato con le migliori condizioni che i tempi permettono.

Se gli onorevoli membri delle due Camere si degnano accoglierle, l'oratore mostrerà con quanta sollecitudine risponderà ai desiderii della nazione incominciando subito i lavori, e facendo capitale di quella parte di studi già ultimata dal Tronto ad Ortona, non essendovi divergenze per tale linea. Per l'altro tratto da Ortona a Temi oli per Benevento e Santa Maria ai faranno subito compilare i piani d'arte, dovendosi tosto incominciare i lavori su tutta la linea.

Così il paese godrà presto dei vantaggi delle strade ferrate ed il Governo avrà risparmiato incalcolabili sacrifici.

CONCHIUSIONE.

Dà tutto il già detto risulta:

1° Che, scegliendosi la linea più centrale proposta dalla Commissione degl'ingegneri napolitani, si abbrevierebbero circa 180 chilometri per congiungere l'Italia superiore con Napoli, percorrendo le regioni più ubertose, che dall'altra verrebbero trascurate;

2° Che si risparmierebbero circa 150 milioni di franchi oltre il 6 per cento garantito per 99 anni sul dipiù dell'estensione della ferrovia;

3° Che, evitandosi i *tunnel* ed altre opere difficili, in due anni circa potrebbe aprirsi al traffico l'intera linea;

4° La nazione verrebbe a conservare la sua dignità, rigettando un contratto unilaterale e vantaggioso ai soli intraprenditori che resterebbero arbitri della loro volontà, a seconda dell'articolo 15 del contratto, mentre essa sarebbe ligata dalle più onerose condizioni.

Infine, accettandosi una Compagnia nazionale, che il sottoscritto è sicuro formare entro il termine di un anno, senza escludere gli esteri e senza menomamente ritardare i lavori dell'intrapresa, profitterassi di sì bella occasione per fecondare lo spirito di associazione tanto importante in un paese che deve promuovere mille rami d'immegliamento richiesti da quelle meridionali provincie per lo sviluppo delle sue industrie agricole-manifatturiere, e per mettersi a livello con le altre regioni d'Italia e del mondo civile.

PANFILO DE RISEIS.