



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guida per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

This is a reproduction of a library book that was digitized by Google as part of an ongoing effort to preserve the information in books and make it universally accessible.

Google™ books

<https://books.google.com>



t Neapolitan Railways.

8235. f

7

LA RETE

DELLE

FERROVIE NAPOLETANE



Non è questo nè il momento nè il luogo di fissare d'una maniera definitiva il tracciato della rete generale delle Ferrovie Napoletane.

La crisi finanziaria, che è la conseguenza naturale della formazione del Regno d'Italia, la mancanza di ragguagli precisi sui bisogni reali e sulle forze produttive delle contrade che furono le ultime a riunirsi, rendono impossibile il risolvere *a priori* questo problema. D'altronde la storia economica delle nazioni vicine prova che lo sviluppo dell'industria delle ferrovie deve misurare alla stregua dello sviluppo progressivo della ricchezza pubblica.

Ogniqualevolta questa regola non è stata strettamente osservata ne risultò sempre una crisi che gettò lo sfavore ed il discredito sulle intraprese di questa natura.

Queste diverse considerazioni servirono costantemente di guida si ai Ministeri che si succedettero dal 1860 in poi, che al Parla-

mento, per la scelta delle linee da costruirsi immediatamente nelle Provincie meridionali.

Noi abbiamo veduto con dispiacere che non siasene tenuto un conto sufficiente in un opuscolo intitolato : *Le traversate apennine di ferrovia nel Napoletano*, e noi ci proponiamo ora di ricondurre in brevi parole nei suoi veri termini la questione della rete napoletana.

L'autore di quell'opuscolo vorrebbe che si eseguissero simultaneamente le tre linee seguenti :

1° Da Napoli *direttamente a Taranto* per Salerno, Eboli e Conza;

2° Da Napoli a Termoli per Benevento e Campobasso;

3° Da Napoli a Pescara per Ceprano, Avezzano e Napoli (*).

Se egli avesse visitato il paese, se egli avesse potuto soltanto prender conoscenza dei risultati degli studi fatti dal 1856 dal signor di Montricher, egli non tarderebbe a riconoscere che la sua prima proposta è irrealizzabile.

Del resto basta il gettar gli occhi sulla carta per iscorgere che, dopo aver passato presso di Conza il punto di divisione tra il Mediterraneo e l'Adriatico, per guadagnare direttamente Taranto, conviene traversare una seconda e non meno importante catena tra l'Ofanto ed il Rasenta.

I primi studi avevano dimostrato che si avrebbero almeno 15 chilometri di galleria su questa sola percorrenza.

Per arrivare a Taranto, bisogna adunque rassegnarsi a discendere sulla riva dell'Adriatico e profittare di una parte della linea del litorale insino a Bari per ritornare indi a Taranto, contornando così l'ostacolo insormontabile che abbiamo or ora accennato.

(*) Noi non vogliamo discutere la proposta colla quale esordisce l'autore nel capitolo intitolato *Dichiarazione*, ove noi leggiamo : *Sostenni e sostengo debbano farsi TRE di quelle traversate, non mai due sole, senza la terza tra esse; in tal caso, MEGLIO QUESTA SOLTANTO.*

Al punto di vista economico il tracciato diretto da Conza a Taranto è anche meno sostenibile.

Converrebbe perciò abbandonare la riva del mare ed il paese ricco, industrioso e commerciale che si stende tra Barletta e Brindisi per gettarsi in quelle contrade montuose e deserte che formano il versante Adriatico dell'Apennino tra Conza e Taranto, ovvero decidersi ad eseguire simultaneamente, a lieve distanza l'una dall'altra, due ferrovie.

Niuno troverà che queste due combinazioni sieno ammessibili.

Ci è ben noto che si pretese risolvere questa difficoltà gettando delle diramazioni di questa linea interna verso ciascuna delle principali città del litorale; ma oltre che questa soluzione non contenterebbe le provincie più direttamente interessate nella questione, noi crediamo che è proposta un po' troppo esclusivamente a vantaggio del porto di Taranto, al cui avvenire, per quanto grande lo si voglia supporre, non si può sacrificare quello degli altri porti dell'Adriatico.

Ci sembra inutile di viepiù sviluppare coteste considerazioni. Al punto in cui trovasi la questione noi dobbiamo limitarci a ricordare in forma sommaria le ragioni che da lungo tempo han fatto respingere il tracciato diretto che fa capo a Taranto.

La traversata dell'Apennino all'uscire della galleria di Conza deve pertanto dirigersi per la valle dell'Ofanto verso la linea del litorale Adriatico.

Stabilita chiaramente questa premessa, noi aggiungeremo che non v'è ragione alcuna di porre in parallelo la linea da Napoli a Barletta per Conza, con quella da Napoli a Termoli per Benevento, giacchè queste due linee sono chiamate a soddisfare interessi ben differenti, a meno che non si abbia la pretesa di obbligare i viaggiatori e le merci che transiterebbero tra Napoli e le Puglie a passare per Capua, Benevento e Termoli.

La traversata dell'Apennino a Conza è adunque la vera via di

comunicazione tra Napoli ed il mezzodi dell'Italia, ed in ciò non può avere rivale.

Se provvisoriamente essa può servire alle comunicazioni tra Napoli e l'alta Italia senza allungare oltre misura la percorrenza, gli è un nuovo vantaggio che acquista maggior pregio alla sua pronta esecuzione.

Si poté ottenere questa condizione abbandonando verso Ponte S. Venere la valle dell'Ofanto per venire a raggiungere la linea da Napoli a Conza e quella del litorale Adriatico verso Ordona.

Gli studi han fatto riconoscere che in grazia delle sinuosità della valle dell'Ofanto potevasi non solo raggiungere Barletta senza un sensibile aumento della percorrenza, ma guadagnare nel tempo istesso il vantaggio assai considerevole di congiungere direttamente Napoli a Foggia, che è il grande mercato agricola delle Puglie, senza dover costruire una speciale diramazione.

In questo modo la traversata di Conza, la cui destinazione effettiva era di riunire Napoli coi porti di Brindisi e di Taranto, trovasi provvisoriamente chiamata a divenire la gran via di comunicazione tra Napoli ed il nord dell'Italia.

Prima di proseguire più oltre, noi dobbiamo rettificare parecchie asserzioni che darebbero l'idea la più falsa del tracciato di questa linea, ma che fortunatamente non riposano che su voci vaghe e sopra una imperfetta conoscenza degli studi e delle località.

La linea non passa nè a Conza nè a Calitri, ma bensì a 200 metri almeno al disotto di quest'ultimo punto e sulla riva opposta dell'Ofanto. Essa non sale ad Ascoli ma passa ai piedi della collina e più di 100 metri al disotto. Non v'è nessun viadotto importante nè sul Sele, nè sull'Ofanto nè su veruna corrente d'acqua, e in quanto al Carapello in ispecie, basterà, per tragittarlo, di un ponte di 12 metri di luce.

La traversata dell'Apennino tra Laviano e S. Andrea offrirà senza dubbio grandi difficoltà. Per confrontarle con quelle che

offre la traversata di Benevento, noi aspetteremo che siasi prodotto intorno a quell'ultima qualcosa di più e di meglio che dei cenni a volo d'uccello.

Il confronto dee stabilirsi in compendio tra la linea di Benevento e quella di Ceprano-Pescara. Debbesi costruirle ambedue, ovvero conviene dare la preferenza alla linea per Benevento su quella di Ceprano-Pescara come lo propone l'opuscolo?

Per ricondurre la questione sul suo vero terreno conviene anzitutto ridurre al suo giusto valore l'argomento principale messo innanzi in favore della linea di Benevento. Si è detto infatti: questa linea è la più breve che si possa tracciare tra Napoli e l'Adriatico, stante che Termoli potrebbe divenire più tardi un porto di mare, mentre la linea Ceprano-Pescara riesce alla foce di un fiume di cui non si potrà mai sopprimere l'arenamento. Ma è d'uopo prendere la questione da un punto di vista più alto, e considerarla sotto il suo aspetto veramente nazionale.

Noi ci rappresentiamo la gran rete italiana organizzata nel modo seguente:

All'oriente dell'Apennino una linea che parta da Brindisi a Taranto per risalire insino al Brenner da un lato, e insino al Sommering dall'altro; all'Occidente una linea che partendo dagli stessi punti passi per Napoli, Roma e Livorno. Colà giunta essa si bifurca, ed un ramo diretto verso Genova si rannoda alla Francia meridionale ed alla Spagna per la Cornice, alla Francia settentrionale ed al Belgio pel Moncenisio, ed alla Svizzera ed alla Prussia pel Lucmagno, mentrechè un ramo non meno importante viene per Pistoia e Bologna a congiungersi alle linee che penetrano in Svizzera ed in Germania.

In tal guisa le traversate che formano parte essenziale della gran rete nazionale sono anzitutto quelle di Genova, di Pistoia e quella di Napoli verso i porti di Taranto e Brindisi.

Innanzi a questa linea di primo ordine e di prima necessità, che cosa diviene la traversata di Benevento? Termoli non potrà essere

giammai che un porto di cabotaggio tra i magnifici porti commerciali di Venezia e di Brindisi ed il porto militare d'Ancona; la strada che da Napoli condurrebbe a Termoli sarebbe dunque unicamente una linea d'utilità provinciale, e perciò essa deve in questo momento cedere il passo alle linee molto più importanti che noi abbiamo or ora citate.

La traversata di Ceprano-Pescara sarebbe evidentemente nella stessa condizione della precedente, se una considerazione speciale non sopraggiungesse a darle un grande interesse e ad assicurarle la preminenza; noi vogliam parlare della vicinanza di Roma.

Roma essendo chiamata a divenire il gran centro politico e strategico dell'Italia, egli è certo che il Governo dovrà preoccuparsi un giorno di congiungere il più prontamente possibile la sua capitale coi porti di Ancona e di Brindisi.

La prima di queste linee, decretata da lungo tempo, non si eseguisce ancora per delle ragioni assai facili a comprendersi.

Quanto alla seconda, ognuno sa quanto la strada da Roma ad Avezzano per la valle dell'Imele presenti poca difficoltà, e quindi quanto sia agevole lo stabilire quando si voglia una linea di ferrovia tra questi due punti.

Al disopra degli interessi locali che ogni provincia cerca far prevalere per esser messa in comunicazione, mediante una linea di ferrovia, colle arterie principali, s'innalza adunque l'interesse molto più possente delle future comunicazioni tra la capitale e i principali porti dell'Adriatico; ed ecco l'argomento che dee forse far propendere la bilancia in favore della linea Ceprano-Pescara.

Questa traversata, comé quella di Ancona, è destinata a prender posto un giorno fra le linee le più importanti.

Volendoci ora riassumere, diremo che la rete napoletana, quale è stata definita dalla legge del 21 luglio 1861, corrisponde ai bisogni attuali e finq ad un certo punto ai bisogni avvenire dell'Italia; e questo è il giudizio che da lungo tempo ne portarono e Governo e Parlamento; e siccome nissuna circostanza non è ancora sop-

praggiunta a mutare la situazione, noi reputiamo che cotesto giudizio debba esser mantenuto.

Che diremo ora dell'accusa di feroci reazionarii diretta a coloro che non dividono le idee dell'autore? Ciò che diceva Pascal in una delle sue lettere provinciali, allorchè il P. Brisacier accusava i suoi avversarii di essere delle porte dell'inferno, dei pontefici del diavolo, degli uomini decaduti dalla fede, dalla speranza e dalla carità, che fabbricavano il tesoro dell'Anticristo, ciò ch'io non dico, soggiungeva egli, in forma d'ingiuria, ma per la forza della verità:

« Ma è egli possibile divertirsi a provare che non si è delle porte dell'inferno, e che non si fabbrica il tesoro dell'Anticristo? »

3 N063

3 N063

3 N063

3 N063

3 N063

3 N063