



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>

CONVENZIONE
DELLE FERROVIE MERIDIONALI

NALE

rov.
lanca

VITTORIO EM. III

9
59

OLI

FONDO PROVINCIA



NAZIONALE

BIBLIOTECA

**B. Prov.
Miscellanea**

**C
69
459**

VITTORIO EM. III

NAPOLI

BIBLIOTECA PROVINCIALE

Armadio *mis. b. 69 459*

03



Palchetto

Num.º d'ordine *4*

24523

F

*Alla Biblioteca Militare di Napoli
L'Autore*

OSSERVAZIONI

SULLA CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ

DELLE

FERROVIE MERIDIONALI

dal Ministero conchiusa
e presentata all'approvazione del Parlamento.



NAPOLI

STAMPERIA DEI CLASSICI ITALIANI

1865.

Il Governo propone l'abolizione del tronco di ferrovia da Eboli per Conza a Foggia statuito con la legge del 21 agosto 1862, e la sostituzione dell'altra ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia con la diramazione da Benevento per Campobasso a Termoli.

Abolizione della linea Conza e sostituzione di quella Benevento.

Prendendo occasione da tal mutamento, il Governo ha concluso ai 28 novembre 1864 con la Società delle Meridionali una convenzione, sulla quale invoca l'approvazione delle Camere legislative.

Convenzione per l'oggetto conclusa con la Società delle Meridionali.

L'originaria contrattazione garantisce alla Società delle Meridionali l'annuo prodotto lordo chilometrico di lire 29 mila. Con la convenzione il Governo vi sostituisce l'annua sovvenzione di lire 22 mila a chilometro per i primi quattro anni, e per tutta la rimanente durata della concessione la garanzia di annue lire 20 mila a chilometro col sistema della scala mobile, la quale cessa quando detto prodotto raggiunge lire 21 mila.

Variazione del sistema di garanzia.

Oltre a ciò assegna il Governo alla Società delle Meridionali una indennità di annue lire mille a chilometro per tutta la rete sociale durante l'intero periodo della concessione.

Indennità assegnata alla Società.

PARAGONE TRA LA GARENTIA FISSA ED IL SISTEMA DELLA SCALA MOBILE INDICATO NELLA CONVENZIONE

La garanzia fissa consiste nel garantire l'annuo prodotto lordo chilometrico fino alla concorrenza di una somma prestabilita. Perciò se in un anno il prodotto lordo chilometrico raggiungesse in termine medio lire 27 mila, dovrebbe pagare lire 2 mila a chilometro il Governo che ha garantito un tal prodotto per la somma fissa di lire 29 mila. In ciascun anno e

Garentia fissa.

per ogni chilometro il dare del Governo equivale al residuo della sottrazione, che ha per sottraendo la data garentia fissa e per sottrattore il prodotto lordo ottenuto dall'esercizio della ferrovia.

Garentia a scala
mobile.

Nella garentia a scala mobile il sottraendo è ridotto a lire 20 mila, ma il sottrattore è molto diminuito, perchè non si tiene conto d'una gran parte del prodotto lordo, la quale è prelevata a beneficio della Società. Fino al prodotto di 7 mila lire non si toglie nulla; dello eccesso su questa somma se ne toglie solo la metà fino a che il prodotto lordo non raggiunga le annue lire 21 mila a chilometro; e quando esso prodotto sorpassa un tal limite la eccedenza viene interamente detratta dalla promessa garentia.

Così nell'esempio addotto delle 27 mila lire, questo prodotto lordo chilometrico andrebbe diviso in tre parti, la 1^a di lire 7 mila prelevata a beneficio della Società, la 2^a di lire 14 mila che si toglie solo per metà dalla promessa garentia, e la 3^a di lire 6 mila che va interamente detratta.

In siffatto modo a beneficio della Società non si tiene conto della somma di lire 14 mila equivalente a tutta la 1^a parte con più la metà della 2^a parte; e si toglie dalla promessa garentia di lire 20 mila la sola metà della 2^a parte e l'intera 3^a parte, che riunite ammontano a lire 13 mila. Rimane di lire 7 mila il dare del Governo, quale somma aggiunta al prodotto lordo di lire 27 mila incassato dalla Società forma a favore della stessa il pieno di lire 34 mila all'anno per ciascun chilometro della rete sociale.

Profitto che dal
mutato sistema di
garentia trarrebbe
la Società a danno
dello Stato.

Con l'antico sistema in un anno pel supposto prodotto lordo chilometrico di 27 mila lire il Governo pagherebbe lire 2 mila a chilometro su tutta la rete sociale, mentre col nuovo sistema ne dovrebbe pagare 7 mila; la Società incasserebbe per ciascun chilometro della sua rete con l'antico sistema lire 29 mila e col nuovo lire 34 mila.

In una elaborata memoria stampata a Torino dal sig. Ungaro è riportato il quadro sinottico dell'aumento di spesa per ciascun anno a carico dello Stato derivante dal mutato sistema di garentia, ed è dimostrato con la severa logica dei numeri che la Finanza dal principio del 1869 fino al 1893, quando presumibilmente il prodotto lordo chilometrico potrà raggiungere le 29 mila lire, sarà aggravata della ingente somma di 136 milioni ed 800 mila lire; la quale accrescerà il profitto già vistoso assicurato dall'originaria contrattazione alla benemerita Società delle Meridionali.

D'altra parte nei quattro anni dal primo del corrente sino a tutto il 1869 con la convenzione il Governo all'originaria garentia fissa sostituisce la sovvenzione di annue lire 22 mila

a chilometro qualunque sia il prodotto lordo, e tale sostituzione come è pure calcolato nella citata memoria a stampa equivale ad un altro aumento di lire 18 milioni a carico dello Stato, che si largisce alla Società ferroviaria a dippiù dell'originaria garentia convenuta nel contratto di concessione.

Per la qual cosa fino a quando il prodotto lordo non raggiungerà la somma di lire 29 mila a chilometro dapprima garentita, la convenzione ora proposta all'approvazione del Parlamento farebbe entrare nella cassa della Società la ingente somma di lire 154 milioni ed 800 mila, oltre a quella più che doppia garentitale con l'originaria contrattazione; in virtù della quale allora cesserebbe ogni pagamento a carico dello Stato, mentre con la convenzione continuerà ad aggravare il pubblico Erario l'altra quota di garentia a compimento della somma di lire 34 mila a chilometro dovuta al sistema della scala mobile.

Nell'elogiata memoria non è calcolata questa terza spesa maggiore proveniente dalla convenzione in esame; ma quando si consideri che alla rete sociale appartengono chilometri 1600 di ferrovia, subito si vede che a ragione di lire 5 mila il chilometro si soffrirà un annuo aggravio di altri 8 milioni di lire; il quale andrà gradatamente diminuendo e dopo un lungo periodo di tempo potrà estinguersi, seppure non avesse a continuare per tutta la durata della concessione. Ad ogni modo essendosi dall'autore della memoria contemplati soltanto due periodi di tempo il 1° dal principio del 1865 a tutto il 1868 ed il 2° dal principio del 1869 fino a tutto il 1893, non sembrerà eccessivo che si computi nel 3° periodo posteriore il calcolato aggravio di 8 milioni soltanto per dieci anni in termine medio.

Si avranno così altri 80 milioni di lire, i quali aggiunti ai primi daranno una somma di 234 milioni ed 800 mila lire, che inesorabilmente peserà sulla depauperata Finanza per accrescere quell'utile già troppo pingue largito dall'originario contratto di concessione alla Società delle Meridionali.

Si è sopra dichiarato che quando il prodotto lordo chilometrico sorpassa le lire 21 mila, prima di toglierlo dalla somma di lire 20 mila garentita con la scala mobile, debba diminuirsi di lire 14 mila. Ma chi non vede che togliendosi da 20 mila lire il prodotto lordo chilometrico diminuito di 14 mila lire debba ottenersi lo stesso residuo, che si avrebbe aggiungendo queste 14 mila lire alle 20 mila e poi dall'insieme togliendone l'intero prodotto lordo chilometrico? Così riesce evidente che la garentia delle 20 mila lire con la scala mobile equivalga alla garentia fissa di 34 mila lire, quanta è la somma formata dalle 20 mila lire della scala mobile e dalla

Come il sistema della scala mobile nel modo proposto dall'attuale Ministro equivalga ad un rilevante aumento di garentia fissa.

quota del prodotto lordo di lire 14 mila prelevata a beneficio della Società. Perciò in apparenza sembra più vantaggiosa la nuova garanzia di lire 20 mila a chilometro in luogo dell'antica fissata a lire 29 mila, ma in realtà la minore garanzia è dal sistema della scala mobile elevata a lire 34 mila con danno grandissimo dello Stato; il quale per effetto della convenzione pagherebbe molto di più di quello cui si è obbligato con la primitiva contrattazione fino a quando il prodotto lordo chilometrico non raggiungerà la somma di lire 29 mila, e da allora in poi continuerà a pagare mentre si sarebbe estinta ogni garanzia governativa ai termini dell'originaria concessione.

Qual motivo abbia fatto immaginare il sistema della scala mobile.

Si è considerato che col sistema della garanzia fissa trovandosi assicurato l'introito di annue lire 29 mila per chilometro alla Società, non sia dessa interessata ad aumentare il prodotto lordo chilometrico, anzi abbia un interesse opposto; perchè aumentandosi senza proprio profitto detto prodotto lordo crescono le spese di esercizio poste a suo carico, epperò diminuisce il guadagno netto chilometrico di cui deve fruire. Si è creduto d'interessarla allo accrescimento del prodotto lordo prelevandone una quota parte a suo vantaggio, e perciò si è pensato al sistema della scala mobile. Ma quando questo sistema nel modo proposto equivale ad un aumento di garanzia fissa approvandolo, oltre a non raggiungere lo scopo, si regalerebbe con lo sciupio del denaro pubblico una ingente somma alla Società delle Meridionali, la quale ne ha anche di troppo dalla originaria contrattazione.

Come il Ministro Menabrea stabiliva la scala mobile senza maggiore aggravio dello Stato.

Il conte Menabrea nell'articolo 2 del suo progetto di legge proponeva doversi dallo Stato pagare annue lire 16 mila a chilometro fino a che il prodotto delle linee non giunga a lire 12 mila, e doversi indi successivamente diminuire tal pagamento della metà dell'eccedenza sulle indicate lire 12 mila, senza però potersi giammai oltrepassare il limite di lire 29 mila a chilometro, quanta è l'originaria garanzia alla quale giungendo il prodotto lordo sarebbe cessata ogni sovvenzione.

Così senza maggiore aggravio dello Stato si sarebbe conseguito il fine della scala mobile, ed avrebbe perciò potuto accettarsene la sostituzione alla garanzia fissa convenuta con la primitiva contrattazione.

Liquidazione della garanzia per ciascuno dei due paragonati sistemi.

Col sistema della garanzia fissa di annue 29 mila lire a chilometro nei termini dell'originaria concessione lo Stato pagherebbe alla Società delle Meridionali la somma di lire 443 milioni e 600 mila sino a che presumibilmente cesserebbe ogni ulteriore sovvenzione.

La convenzione, ora conchiusa e proposta in sostituzione della primitiva contrattazione, farebbe invece pagare allo Sta-

to la somma di lire 678 milioni e 400 mila sino al tempo in cui potrà elevarsi a lire 34 mila l'annuo prodotto lordo chilometrico quando per effetto della scala mobile si estinguerrebbe la garentia.

Perciò la Società delle Meridionali nei termini della convenzione, oltre al pingue guadagno assicurato dalla primitiva contrattazione, riceverebbe l'ingente dono della somma di lire 234,800,000

Differenza a beneficio della Società.

Oltre a tale esorbitante profitto con la convenzione si assegna alla Società delle Meridionali una indennità di annue lire mille a chilometro della intera rete sociale lunga chilometri 1600, da pagarsi durante tutto il periodo della concessione

Indennità assegnata dalla convenzione.

Sono all' anno lire 1,600,000
e per 99 anni lire 158,400,000

Totale lire. 393,200,000 *

Sarebbe adunque dalla convenzione accresciuta della enorme somma di 393 milioni e 200 mila lire l'utile già pingue, che viene alla Società delle Meridionali assicurato dalla originaria concessione.

Maggiore utile proveniente dalla convenzione alla Società delle Meridionali.

MODIFICAZIONI ALLA CONVENZIONE FATTE DALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE ED ACCETTATE DAL MINISTERO E DALLA SOCIETÀ CONCESSIONARIA.

La Commissione Parlamentare, nel ritenere la garentia di annue lire 20 mila a chilometro, estende la scala mobile sino a lire 15 mila e non già alle lire 21 mila fissate con la convenzione. Per effetto di tale modificazione, invece di prelevarsi dal prodotto lordo la quota di 14 mila lire a favore della Società, se ne prelevano lire 11 mila; le quali aggiunte alla somma di lire 20 mila elevano la garentia chilometrica ad annue lire 31 mila, che è pure maggiore di quella stabilita nel contratto primitivo in lire 29 mila.

Modificazione della scala mobile.

Nel primo periodo di quattro anni dal principio dell'andante anno fino a tutto il 1868, non essendosi fatta alcuna mutazione, l'utile maggiore della Società sarà come sopra di lire. 18,000,000

Utile maggiore che anche con la modificazione della Commissione otterrà la Società a danno dello Stato.

Nel secondo periodo sino a quando il prodotto lordo potrà raggiungere la somma di annue lire 29 mila a chilometro, la modifica della Commissione considerata in relazione al patto originario accrescerà l'utile della Società di lire 69,600,000

Nel terzo periodo lo Stato continuerà a pa-

gare l'annua sovvenzione di lire 2 mila a chilometro sopra chilometri 1600, durante un tempo per lo meno di anni 5 in termine medio; il che produrrà l'altra somma di lire . . . 16,000,000

In uno alla Società con la modifica della Commissione si regalerà, in agguinzione della garanzia originaria già molto vantaggiosa la somma di lire. 103,600,000

Indennità ridotta dalla Commissione. Vi si aggiunge la indennità, dalla Commissione ridotta a metà di quella assegnata con la convenzione, epperò diminuita a lire . . . 79,200,000

Sommano lire 182,800,000

Risparmio portato dalla Commissione sul maggiore aggravio dello Stato. Ai termini della convenzione il maggiore aggravio dello Stato ascenderebbe a lire 393,200,000

Le modificazioni apportate dalla Commissione la riducono a lire 182,800,000

Il risparmio di maggiore aggravio che ne conseguita equivale a lire. 210,400,000

Domanda agli agenti del Governo che hanno accettata questa enorme riduzione di 210 milioni si può domandare se nel conchiudere la convenzione erano oppur no scienti di tale esorbitanza.

Nella negativa sarebbe imperdonabile sì crassa ignoranza e dabbenaggine, ma nell'affermativa non si saprebbe qualificare tanta immoralità!

Domanda alla Commissione Parlevante riduzione dell'aggravio maggiore, che il Ministero vo- lamentare che ne leva imporre sulla Finanza dello Stato a vantaggio della Società delle Meridionali; ma se le può domandare perchè debba essere aggravato l'Erario pubblico della ingente somma di 182 milioni e 800 mila lire oltre i termini della primitiva contrattazione già molto vantaggiosa alla Società concessionaria?

RIFLESSIONI SULL'ABBANDONO DELLA LINEA DI CONZA

Chi sia interessato allo abbandono della linea di Conza. Che il pubblico abbia interesse alla conservazione della linea di Conza non può revocarsi in dubbio. In una ferrovia a lungo corso, oltre il traffico tra le stazioni estreme, è relevantissimo quello delle stazioni intermedie tra loro e con le estreme; il quale sarebbe di certe colpito dall'abolizione. D'altra parte quando si considera che la dispendiosa costruzione del sotterraneo di Conza è il più oneroso obbligo imposto con la primitiva contrattazione alla Società ferroviaria, la quale ne veniva largamente compensata dai segnalati vantaggi della concessione, neppure può dubitarsi essere essa Società inte-

ressata ad esimersi dagli obblighi gravosi senza però rinunciare al profitto derivante dagli altri vantaggiosi patti di quella contrattazione. Un bravo ed onesto Deputato a ragione osservava avere la Camera consentiti alla Società delle Meridionali i profitti derivanti dalla primitiva concessione, per compensarla del gran dispendio che essa Società doveva sostenere nello adempimento dei suoi obblighi; tra quali i più onerosi di certo si riferivano alla strettezza del tempo in cui s'era compromessa d'aprire al pubblico traffico i vari tronchi ferroviari, ed alle difficoltà da superare per l'eseguimento del sotterraneo di Conza. Ma quando la Società non dovrà eseguire il sotterraneo di Conza nè ha adempiuto nel tempo prefisso agli obblighi della contrattazione, non è giusto che se le conservino i soli profitti eccessivi derivanti da quella stessa vantaggiosa contrattazione.

La voce pubblica va ripetendo essere per la Società delle Meridionali quistione vitale quella che si riferisce allo stretto adempimento di tutti gli obblighi inerenti alla primitiva contrattazione; la quale sebbene vantaggiosa ha potuto non soddisfare pienamente gl'interessi sociali, per motivi dipendenti dal modo di amministrazione. Se adunque l'abolizione della linea di Conza libera l'anzidetta Società dalla grande spesa, che senza trarne utile proporzionato dovrebbe ora sborsare per l'eseguimento d'un lungo e difficile sotterraneo, il Ministero, qualora ne avesse riconosciuta la convenienza anche nell'interesse pubblico, avrebbe dovuto entrare in trattative con la Società ferroviaria e proporre alle Camere le basi d'una convenzione; nella quale, bilanciati i dritti ed i doveri dei contraenti, si racchiudessero equie modificazioni e vicendevoli concessioni, affinchè lo Stato non continuasse a pagare la pattuita garentia quando fossero cotanto menomate le spese poste a carico dei concessionari.

Il Ministero invece, nel proporre l'inconsiderata abolizione della linea di Conza, esonera la Società delle Meridionali dallo adempimento dei gravosi obblighi contrattati, l'assolve dalle penali in cui è incorsa per le molteplici infrazioni ai patti della contrattazione, modifica il modo di garentia aggravando l'Erario oltre al convenuto di altri 234 milioni, allarga l'originaria concessione aggiungendovi pur quella delle così dette linee del Sannio ed a condizioni vantaggiosissime; consente la formazione d'un esteso gruppo che dovrà assicurarle il monopolio ferroviario nelle provincie meridionali, e quasi tutto questo fosse poco le assegna una indennità di 158 altri milioni!!!

Siffatte inqualificabili esorbitanze commuovono la coscienza pubblica, la quale non può contenersi dal prorompere contro

Che cosa avrebbe dovuto fare il Ministero nel proporre l'abolizione della linea di Conza.

Che cosa abbia invece fatto il Ministero.

Coscienza pubblica esasperata.

la iattura della nazione dilacerata da turpi interessi privati. Ognuno si rassegna ai sacrifici di cui riconosce l'utilità sociale; ma quando l'obolo della contribuzione spremuto dalla stessa indigenza dovesse servire ad accrescere la privata fortuna, tutti hanno il dritto ed il dovere di alzare la voce, per richiamare l'attenzione del Governo e della Rappresentanza Nazionale, affinchè si oppongano a cotale iniquo depredamento.

Come siasi cercato di calmare la pubblica indignazione.

La indignazione pubblica ha indotto la Commissione Parlamentare, d'accordo col Ministero e con la Società delle Meridionali, a moderare gli esorbitanti guadagni, che la convenzione prometteva ad essa Società in aggiunzione di quelli non scarsi emergenti dalla primitiva vantaggiosa contrattazione. Ma questo temperamento conciliativo offende la giustizia e lede l'interesse dello Stato e del pubblico traffico; epperò non può nè deve essere accettato, anche perchè sanziona il danno gravissimo dell'abbandono della linea di Conza, alla quale si riferiscono dritti acquisiti per virtù d'una legge ed interessi legalmente stabiliti.

Qual motivo adduca il Ministero per sostenere l'abolizione della linea di Conza non ostante il danno che ne deriva.

Il Ministero, nonostante il grave danno che ne deriva, si sforza di sostenere l'abbandono della linea di Conza adducendo a pretesto la convenienza di esimersi dal garantire il prodotto lordo, che rimarrebbe scemato dalla concorrenza della più breve linea di Benevento la quale richiamerà a se tutto il traffico tra Napoli e Foggia.

Se la concorrenza della linea di Benevento possa giustificare l'abolizione della linea di Conza.

Ma quando si consideri doversi anche nelle provincie meridionali promuovere una rete ferroviaria, come quella che arricchisce le settentrionali provincie d'Italia, ove nello interesse del traffico non si è temuta la concorrenza delle varie linee tra gli stessi punti; quando si rifletta che la concorrenza della linea più breve influisce soltanto sul traffico tra le stazioni estreme, e che la linea di Conza tornerà sempre utilissima pel traffico delle stazioni intermedie tra loro e con le estreme; e quando si tien conto della spesa richiesta dallo abbandono comparandola a quella occorrente alla conservazione, non si esiterà a recisamente respingere l'improvvida impolitica ed indecorosa abolizione della linea di Conza, la quale tosto o tardi dovrà appartenere alla rete ferroviaria cotanto desiderata nel Napoletano.

Paragone economico tra la spesa per l'abolizione e quella per la conservazione della linea di Conza.

E di vero, esaminando la quistione anche dal lato economico, non si può sconvenire che nella coesistenza delle due linee, quantunque il prodotto della più lunga fosse scemato dalla concorrenza della più corta, pure il traffico tra Napoli e Foggia non potrebbe considerarsi come sottratto alle ferrovie garantite dallo Stato, ma sempre influirebbe sulla media del loro prodotto lordo chilometrico garantito. D'altra parte, anche senza tener conto di tale influenza, la conservazione della

linea di Conza non costerà allo Stato che una garentia maggiore per bilanciare il minore prodotto di questa ferrovia.

Per calcolare in modo irrefragabile la spesa maggiore, si ammetterà che non in venticinque anni possa il prodotto lordo raggiungere la promessa annua garentia di lire 29 mila a chilometro, come per le altre ferrovie si è ritenuto; ma che vi voglia un tempo molto più lungo, estendendolo ad esuberanza fino all'eccessivo periodo di sessant'anni. Su questo dato la spesa di garentia occorrente alla conservazione della linea da Eboli per Conza a Foggia lunga 140 chilometri si ridurrà in media a pagare l'intero prodotto garentito di lire 29 mila a chilometro per trent'anni, ed equivarrà alla somma di lire 121 milioni ed 800 mila.

Ma l'abbandono della linea di Conza occasionerebbe a pura perdita un maggior dispendio, che nei termini della convenzione ammonterebbe a 393 milioni e 200 mila lire e che è stato dalla Commissione ridotto a 182 e 800 mila lire. Se adunque l'abolizione costerebbe più della conservazione, chi vorrà consigliare una spesa maggiore per avere una sola ferrovia, mentre con minore dispendio se ne avranno due?

Conchiusione.

Per ottenere le così dette linee del Sannio, cioè quella da Napoli per Benevento a Foggia con la diramazione da Benevento per Campobasso a Termoli, non occorre anzi non conviene abolire la linea di Conza, la quale bene servirà alle esigenze commerciali dell'importante contrada che percorre.

L'abolizione offenderebbe il decoro del Governo che proponeva e della Rappresentanza Nazionale che approvava la linea di Conza, distruggerebbe dritti a giusto titolo acquisiti, sposterebbe rilevanti interessi legalmente stabiliti, spargerebbe il malcontento tra le popolazioni, aggraverebbe di maggior dispendio la Finanza, ed esporrebbe lo Stato a subire grandi sacrifici per compiere in avvenire la linea ond'è parola, mentre ora la Società delle Meridionali deve ultimarla a proprie spese.

Per contrario la conservazione della linea di Conza appaga i caldi voti di tutti, soddisfa le giuste esigenze del commercio, non contraria la costruzione delle linee del Sannio, richiede minore dispendio dell'Erario, e fa evitare quella convenzione sempre nociva allo Stato anche quando se ne moderino le condizioni nel modo indicato dalla Commissione Parlamentare.

Dopo tuttociò che si è ben ponderato, chi mai potrebbe accettare la proposta abolizione della linea di Conza e gli aggravii della Finanza che ne conseguitano?

Si mantenga adunque la linea di Conza e si respinga la convenzione con la Società delle Meridionali, che non ha ragione

di essere quando , rigettata l'idea dell'abolizione, si rientra nel dominio dell'originaria contrattazione; la quale obbliga essa Società al sollecito compimento di quella ferrovia già in gran parte costrutta.

Nè si manchi d'invitare il Ministero a promuovere quella gara di offerenti che valga ad ottenere le condizioni più vantaggiose allo Stato nel contrattare la concessione delle linee del Sannio; le quali per la loro grande importanza certamente richiameranno il concorso di solidi oblatori.

Avvertenza memorabile.

Gli errori d'una legge possono essere riparati quando l'esperienza ne mostra il danno, ma quelli d'una contrattazione sono irretrattabili. Vi si pensi seriamente, trattasi di vincolare l'avvenire ferroviario delle meridionali provincie d'Italia e lo Stato per un secolo. Grave responsabilità pesa su coloro che la nazione ha eletti a tutela dei suoi interessi, tra quali primeggia quello di alleviare la Finanza da indebiti, aggravì. Che se quistioni di sì alto rilievo, pel modo come sono proposte, presentano complicazioni assai maggiori di quelle insite alla natura stessa delle cose, sarà tanto più necessario farne con atteso animo severo studio.

Fine cui mira la presente memoria.

Per la qual cosa si è creduta non inutile la presente memoria, scritta a solo fine di agevolare tale studio. Essa, restringendo in poche pagine quanto da altri ha potuto meglio e più distesamente dirsi, offre la breve esposizione di tutto quello che principalmente dev'essere considerato per esplicare le complicazioni derivanti dalla lotta di privati interessi, diradare gl'intralciami della improvvida proposta, salvare lo Stato da indebiti aggravì e prendere le determinazioni più confacenti all'interesse pubblico.

Dichiarazione dell'autore.

Se una sola idea potrà essere con tal mezzo chiarita, si terrà pago della fatica chi ha ceduto alle premure degli amici, per cavarsi il tarlo d'un rimorso da costoro insinuato nel suo animo, rappresentandogli come colpevole il silenzio quando talune nozioni influiscono ad evitare un male gravissimo, ed è debito di ogni onesto cittadino il diffonderle nello interesse del paese.

SPN 679990

