

base a detta somma avanzare domanda all'Intendenza di Finanza della provincia per conseguire il sussidio dello Stato stabilito con l'art. 3: della legge sopradetta.

Ch. previa lettura, il verbale viene dall'adunanza adottato e sottoscritto.

Il Presidente
P. Graucastri

Il Consigliere Anziano
C. Campi

Il Segretario
Francesco Cuccchi

Numero 54 dei verbali

Costruzione di una ferrovia Casino-Lora

Adunanza straordinaria convocata per determinazione del Sindaco l'anno millenovecentodue, il di ventuno del mese di Agosto nel Palazzo Municipale si è convocato il Consiglio Comunale in adunanza straordinaria, previa la trasmissione degli inviti come dal referto del serviente comunale.

Presiede l'adunanza il signor Avv. Francesco Graucana Sindaco e sono presenti i signori Consigliere: Benincasa, Ernesto Benincasa Marcantonio, Cardarelli, Ceccio, Coletti, Francesco, Maria Bernardini, Maria Braiano, Musilli, Modesto, Orlandolemente, Orlando Giuseppe, Campeta Carlo, Campeta Gaetano, Campeta Rocco e Neppa, Attilio.

Assiste il sottoscritto Cuccchi, Francesco Segretario incaricato della redazione del verbale.

Il Presidente, riconosciuto il numero legale, dell'adunanza e dichiarata aperta la seduta, ricorda che, in conformità del distribuito avviso, l'oggetto del quale deve discutersi è il seguente:

Costruzione di una ferrovia Casino-Lora.

In ordine alla detta materia, dice non essere necessario esporre al Consiglio, essendo già a tutti noto, come l'onorevole senatore Alfonso Visocchi ed il fratello di lui commendatore Francescoantonio, un tempo propugnatori di una piccola ferrovia a trazione ordinaria, che toccando la parte inferiore della nostra valle si congiungesse a Casino ed a Lora, con le principali linee ferroviarie, non siano venuti, meno all'antica costanza, nel perseguire la loro aspirazione, e anzi, con lodevole tenacità, compreso che il più facile modo di pervenire alla effettuazione dell'opera tanto desiderata sarebbe stato il disporre di una forza motrice più economica di quella che si produce per mezzo del carbone, si siano provveduti di forza idraulica, ottenuta per una derivazione dal fiume. Nel fare, e conseguentemente, abbiano impiantato uno stabilimento per la produzione della forza elettrica, ed abbiano fatto compilare un nuovo progetto di ferrovia.

Credo sia noto altresì che i su nominati signori, valendosi delle leggi 23 degli 1879 e 30 Aprile 1893 circa la concessione delle ferrovie all'industria privata, han trovato all'uopo un imprenditore, il quale, in base al progetto di massima, su menzionato, ha chiesto la dovuta concessione ed i relativi sussidi dallo Stato e dalla Provincia, il quale ultimo, subordinatamente

ed un più comparato sviluppo della linea ferroviaria rispetto agli interessi delle no-
 stras contrade, ha ottenuto. E diversi tributarj lode aggiunse il Presidente, di fratelli. Una
 chi, sia perché essi, con promuovere tanto importante opera pubblica, mentre favoreva
 sono i loro interessi, giovano a quelli della loro contrada, sia anche perché, con l'ap-
 plicare la trazione elettrica alla progettata ferrovia, precorrendo la più larga
 applicazione della forza idraulica, cui oggi si mira, si utilizzerebbe, sia pure in mini-
 ma parte, questa grande ricchezza nazionale, fin ora, purtroppo, quasi improdut-
 tiva. - Ma essi sono ricaduti nell'antico e gravissimo errore, dal quale non
 è valso a tenerli lontani il ricordo dei passati insuccessi, di far compilare il progetto
 a valso a tenerli lontani il ricordo dei passati insuccessi, di far compilare il progetto
 progetto senza tener alcun conto degli interessi di questa parte della valle di Comino cui la
 ferrovia, darebbe principalmente esser diretta a beneficio, come quella che, oltre
 ad essere la più lontana dalle linee ferroviarie attualmente in esercizio, presenta mag-
 gior importanza agricola e commerciale e comprende più grandi centri di popola-
 zione, non cominciando particolarmente la grande importanza, da una acquistata dopo la
 costruzione della interprovinciale Landonato - Pucaneroli, strada d'interesse commer-
 ciale e strategico.

ritenendo perciò che Landonato non debba rimanere indifferente ad un fatto
 serio dei diritti suoi e di altri paesi vicini, il Presidente ha voluto sottoporlo all'esame
 del Consiglio, perché con la consueta serenità e con la sollecitudine sempre dimo-
 strata per il pubblico bene decida, circa, i provvedimenti da prendersi. Presenta quindi
 il profilo della progettata linea ferroviaria, onde si possa con maggior cognizio-
 ne di causa giudicare della utilità di essa.

Il Consiglio, tempesta Gaetano, chiesta ed ottenuta la parola, domanda al Presi-
 dente se si conoscono i motivi per cui i promotori dell'opera in discussione, la quale
 richiedendo la spesa di parecchi milioni di denaro pubblico, dovrebbe rendere al pub-
 blico la maggiore possibile utilità, vogliono limitare di detta utilità la portata.

Il Presidente risponde di non conoscere con precisione le ragioni che hanno con-
 giunto un siffatto disegno, ma, quali che siano, non possono essere, a sua modo
 di vedere, plausibili.

Il Consiglio,

sentito quanto il Presidente ha esposto ed esaminato diligentemente l'esi-
 stente profilo, considera:

- 1) che nessun vantaggio la valle di Comino, e specialmente il lato Nord-Est,
 Nord e Nord-Ovest di essa, avrebbe dalla proposta ferrovia;
- 2) che nessun giusto motivo può esservi per non estendere a questa contrada, i ben-
 efiti che una ferrovia recherebbe ai luoghi per i quali è destinata a passare,
 e che nessuno, o troppo limitato, utile ne riceverebbe, la valle di Comino, ed in
 particolar modo la sua parte superiore, e sufficientemente dimostrato dal profi-
 lo dell'opera. In cui la ferrovia, anziché traversare la valle, solo la toccherà
 in una estremità, e le due stazioni qui designate, una, cioè nel confine tra
 il tenimento di Sesto e quello di Sora, presso la località detto Borgo, un'altra
 in quel di Atina, presso la cartiera Biocechi; resterebbero troppo lontane dal
 centro della valle per poter soddisfare adeguatamente ai bisogni di questa.
 Di fatto, da qualunque punto del lato Nord-Est-Nord-Ovest di essa



N. 411 Mod. VI Vol. 7 Fog. 16
 Visto per bollo a centesimi sessanta
 Il Ricevitore

si volesse condursi in una di queste stazioni, nel
 fine di giungere a Sora, ed a Cassino, la spesa per
 l'arrivo alla ferrovia, differirebbe, se pure, tanto poco da quella che
 si dovrebbe sostenere per compiere direttamente il viaggio, che, considerata la
 brevità del resto della distanza da percorrere, non converrebbe assolutamente di cam-
 biare vettura. Tali condizioni, naturalmente, come per gli uomini, si riscontrano
 per le merci. Così che la ferrovia, non rispondendo al suo scopo, che è quello
 di facilitare la comunicazione delle persone e lo scambio dei prodotti, sarebbe per
 questo proposito riguardando le comunicazioni coi maggiori centri Sora e Cassino,
 quanto con le altre linee ferroviarie. Quanto alle comunicazioni interne della valle
 di Comino poi, è evidente che non vi si provvederebbe affatto.

Or bene, vi è una ragione seria che giustifica tale deficienza, e non essa appare,
 comunque la cosa si guardi, ingiustificabile. Nessuna ragione, di fatto, volendo
 si costare una ferrovia Cassino-Atina, può indurre a trascurare i leg-
 gitimi interessi della valle di Comino. Non diffidate, tecnici, per chi di questa
 ha dimostrato l'inesistenza. Di fatto, datasi lettura a questo Consiglio della del-
 berazione presa dallo stesso consiglio comunale di Landonato nel 12 febbraio 1883 e nel 18
 ottobre dello stesso anno circa il consorzio promosso dal comune di Atina in base alla
 legge 5 giugno 1881, modificante la precedente 23 luglio 1879, nella seconda di-
 berazione si trova: "prescindendo dal fatto che anche ai profani della ingegneria
 una ferrovia per la valle di Comino si fa evidente agevole, se si pensi che abbia
 valicato Capo di Chio, persona di incontestabile valore tecnico ne ha dimo-
 strata la possibilità di costruzione, segnatamente per il nessun bisogno di opere d'arte
 notevoli; siccome risulta dal documento annesso."

Senza che vi siano difficoltà tecniche, queste si incontrano fuori della
 valle di Comino e propriamente in quella spaventevole salita di Capo di Chio
 che precede Atina. E non vi sono difficoltà finanziarie. Nella citata di-
 liberazione, dopo il piano riportato si legge: "detta linea (traversante la valle
 di Comino) non allungherebbe il primo profilo di massima tra Capo di Chio
 e la provinciale sotto Vicoli che di sette chilometri e mezzo, dei quali, Chio
 4.600 con pendenza del 28.06 per mille, ed il resto in piano orizzontale." Ora,
 se secondo quel progetto dovessimo partire da Capo di Chio ed arrivare alla
 strada provinciale sotto Vicoli, per determinare la maggiore lunghezza della
 linea, adesso basta solo calcolarla dalla stazione presso la cartiera Biocechi
 alla stazione Borgo, e che vuol dire che essa non può essere se non di cinque
 o sei chilometri al più. E si legge ancora in quella deliberazione: "la spe-
 sa non sarebbe per di gran rilievo, stante che i sette chilometri e mezzo non
 costerebbero come il resto della linea (oltre 55 Chio ed un terzo più 82.000 a
 chilometro, l'un per l'altro; ma circa, lire 50.000, dunque la maggiore spesa
 nel nostro caso, avuto riguardo del costo totale dell'opera, che ascende se-
 condo il previsto ad oltre sei milioni, sarebbe a dirittura insignifi-
 cante e sarebbe sicuramente compensata dalle maggiori entrate
 derivanti dal prolungamento della linea."

Si è letto oppure che la premisione di tale compenso sia fantastica e, come
 que, non dimostrata, esatta una simile obbiezione, essendo compattata dal
 le stesse previsioni fatte rispetto alle altre contrade che la ferrovia attraversa
 rebbe, in quanto che i paesi della parte Nord-Est, Nord e Nord-Ovest della valle di
 Lomino sono più popolati di quelli ai quali, secondo il progetto, la ferrovia
 dovrebbe nel percorso accostarsi, e che dovrebbe toccare, ed è proprio in questa
 sventosa contrada che si produce grande copia di generi agricoli destinati all'
 l'exportazione e che fiorisce l'industria del bestiame grosso e minuto. Qui gli
 olii, i grani, i granoni, ed ormai la produzione del vino in si rapido au-
 mento da rendere fra pochi anni necessaria l'exportazione, qui le lane, qui
 a prezzi bassissimi il commercio di agni sorta; qui la calce, e gli altri
 materiali da costruzione; qui, in fine, il santuario di Cameto ed altri
 minori, ai quali traggono continuamente migliaia di fedeli in pellegrinag-
 gio. E però tenuto conto dell'incremento del commercio che deriverebbe dall'au-
 mentata facilità di comunicazioni, si può ragionevolmente affermare che que-
 sti paesi darebbero alla ferrovia, se ad essi si avvicinasse, un contingente di ve-
 gatori e di merci certamente maggiore di quel che gli altri possono dare.
 Ma allora non si può riconoscere la grande importanza commerciale
 e, particolarmente, militare della nuova strada Landonato-Pescasseroli, che met-
 te in comunicazione la valle di Lomino col vicino Abruzzo. E chi non vede il
 vantaggio che una ferrovia vicina al confine abruzzese trarrebbe dal paese
 della provincia di Aquila confinante con la nostra provincia ed i benefici
 che richiederebbe ad essi, specialmente per la distanza che li divide dalla ferrovia
 che mette capo ad Alfedena, ed a Pescina? chi non vede gli inestimabili servi-
 zii che una raffatta ferrovia, messa dall'istituzione interprovinciale, in quasi
 diretta comunicazione con la Roma-Lanona, renderebbe allo Stato nel caso si do-
 ba mobilitare? tutto ciò è della maggiore evidenza. Un interesse superiore
 a tutti gli altri, più si considerevoli, dovrebbe quindi esigere la brevità della
 linea. Esiste tale interesse?
 Siccome le ferrovie principali si costruiscono nel precipuo fine di abbreviare le
 lunghe distanze e favorire i grandi centri di popolazione, di commercio, di industria
 senza badare ai più piccoli; così la costruzione delle ferrovie secondarie
 non ha altro scopo che di unire alle prime, con proporzionata spesa, quan-
 ti altri centri di popolazione si possa, senza curar troppo la brevità. Or bene,
 è quello di congiungere Sora a Lomino, imperocché a questo provvede la linea
 Sora-Boccausse-Lomino, né di far concorrenza a questa prevede la linea
 possibile, oltre che per la lunghezza della nuova linea, perché contraria all'art. 1°
 della legge 30 giugno 1889, n. 6183, il quale dispone: la sovvenzione sarà accordata alle
 ferrovie da costruirsi a regione normale, o a regione ridotta che congiungono tra loro o ad-
 diano come nuova, diretta e in naturale parte del loro percorso ad una linea
 delle reti principali, ecc. ecc.
 Nessuna ragione, dunque, milita pel progetto sostenuto dai fratelli Brocchi

hanno quella del risparmio. Ma anche questa è debole, dappoi che la economia non
 desta giudicare se non in rapporto agli effetti che produce, e, nel caso in esame, sarebbe
 irragionevole il risparmio di trecentomila lire in un'opera pubblica, per la quale si
 spendono sei milioni e che altrimenti non sarebbe proficua, agli interessi gene-
 li del paese cui è destinata a giovare.
 Per le sue esposte considerazioni si approva ad unanimità il seguente ordine
 del giorno proposto dal Sindaco e dalla Giunta:

Il Consiglio,

ritenuto che grave torto si è fatto al Comune di Landonato ed ai comuni limitro-
 fi dimenticandoli nel compilare il progetto per la ferrovia Cassino-Atina-Sora, ri-
 tenuto altresì che la esecuzione dell'opera in base di tale progetto sarebbe contra-
 ria, a quella giustizia distributiva, la quale deve ispirare ogni atto di pubblica am-
 ministrazione, perché ledere i diritti dei comuni suddetti, non che gli interessi generali
 della contrada, manda voti al Governo, perché quei diritti non siano offesi, e, in con-
 formità di quanto deliberava il Consiglio provinciale di Caserta, nella tornata del
 4 novembre 1901, concedeva la sovvenzione chiesta per la ferrovia da costruirsi Cas-
 sino-Atina-Sora, sotto condizione, però che se sia variato lo sviluppo per modo
 che attraversando la parte centrale della valle di Lomino fino alla località detta Vie-
 presso il villaggio Pietrafitta, sia resa utile anche agli abitanti di queste contrade
 ed agli interessi che si riferiscono alla strada interprovinciale Landonato-Pescasseroli;
 in oltre delibera far compilare un progetto che vari nel senso suddetto il per-
 corso della linea ferroviaria dalla località Pontebuono presso la cartiera, l'Isocchi,
 alla località Borgo, avendo riguardo delle esigenze tecniche, ed in conseguenza
 autorizza la Giunta a detrarre il fondo occorrente dall'articolo suantersimo
 categoria terza del bilancio.

E, previa lettura, il verbale viene dall'adunanza adottato e sottoscritto
 Il Presidente
 Il Segretario
 Il Consigliere Segretario

Al presente deliberazione hanno aderito i Consiglieri Cellucci Lorenzo, Leone Carlo, Sabrucci Loreto e Campesola Giacinto con vo-
 ti inviati rispettivamente in data 21 Agosto, 5 Settembre, 25 Agosto e 20 Settembre 1902.

Adunanza di Voto dal sig. sottoprefetto di Sora li 28 Dicembre 1902 N. 10379

Numero 55 dei Verbali

Procedimento per la Scuola Marcobilo di Gattinoro

Adunanza straordinaria convocata per determinazione del Sindaco

L'anno millenovecento due il dì ventuno del mese di Agosto nel Palazzo
 Municipale si è convocato il Consiglio Comunale in adunanza straordinaria
 previa la trasmissione degli inviti come dal referto del servizio Comunale
 Preside l'adunanza il sig. Avv. Franciosa Francesco Sindaco sono presenti i signori
 Consiglieri: Bevilacqua Clemente, Bevilacqua Marcantonio, Cardarella Cennio,
 Coletti Francesco, Meana Bernardino, Meana Braiano, Menzilli Aperto, Orlando
 Clemente, Orlando Giuseppe, Campesola Carlo, Campesola Gaetano, Campesola
 Loreto e Peppa Attilio.
 Assiste il sottoscritto Lucchi Francesco segretario incaricato della redazione del verbale.