

*In ricordo*  
*dei nostri amici e collaboratori*  
**Ernesto Guida**  
**Eugenio Maria Beranger**  
**Bianca Maria Da Rif**

Volume stampato con il contributo della Banca Popolare del Cassinate

*Stampa*

Tipografia Arte Stampa, Via Casilina Sud, 10/A, Roccasecca (FR)  
te./fax 0776.566655 - [tipografia@artestampa.org](mailto:tipografia@artestampa.org)

© Copyright 2017

Comune di Colfelice - Arte Stampa Editore - Roccasecca (Fr)

ISBN 978-88-95101-55-2

Tutti gli articoli pubblicati possono essere scaricati in formato PDF dal sito del Comune di Colfelice al seguente indirizzo:  
[www.comune.colfelice.fr.it](http://www.comune.colfelice.fr.it)

*In copertina*

Particolare degli affreschi nella Galleria delle carte geografiche al Vaticano.

# **Quaderni Coldragonesi**

## **8**

**a cura di Angelo Nicosia**

## INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. 7
<i>Prefazione</i>	pag. 9
Luigi PEDRONI, <i>Aesernia, Vulcano e i Monti della Meta</i>	pag. 11
Alessandra TANZILLI, <i>Il santuario di Macchia Faito (Monte San Giovanni Campano-FR). Riflessioni, integrazioni e ricostruzioni</i>	pag. 17
Rosalba ANTONINI, <i>Oggetto miniaturistico litterato da Interamna Lirenas vel Suc(c)asina</i>	pag. 33
Angelo NICOSIA e DOMENICO GERARDI, <i>Il caso della chiesa detta “La Canonica” a Pontecorvo (FR)</i>	pag. 45
Alessandro ROSA, <i>Destino degli ebrei sorani dopo la diaspora del 1541 e le dinamiche migratorio-insediative a seguito della prammatica dell’espulsione</i>	pag. 69
Ferdinando CORRADINI, <i>Federico Grossi, la Ferrovia Roccasecca-Avezzano (1879-1902) e le industrie della media Valle del Liri</i>	pag. 83
Gaetano DE ANGELIS-CURTIS, <i>La politica di riorganizzazione territoriale del fascismo la provincia di Frosinone. Colfelice e i suoi podestà</i>	pag. 95
Costantino JADECOLA, <i>Cairo, il monte</i>	pag. 105
Bernardo DONFRANCESCO, <i>Un edificio storico di Colfelice: Palazzo Riccardi</i>	pag. 127
Luigi GEMMA, <i>Il nostro Medioevo</i>	pag. 133
Ernesto GUIDA†, <i>Arce, provincia di Grosseto. Retrosцена di un film girato nel 1967 e riflessioni sulla natura e sulla storia della nostra terra</i>	pag. 141

## FEDERICO GROSSI, LA FERROVIA ROCCASECCA-AVEZZANO (1879-1902) E LE INDUSTRIE DELLA MEDIA VALLE DEL LIRI

*Ferdinando Corradini*

Federico (o Federigo) Grossi (*Fig. 1*) nacque in Napoli il 12 novembre 1838 da Rocco e Carolina Sorgente<sup>1</sup>. In questa città trascorse i primi anni della sua vita, in quanto il padre Rocco, che era nato a Arce nel 1794, vi svolgeva le funzioni di “Primo Chirurgo di Casa Reale”. Qui, il 19 luglio 1859, conseguì la laurea in giurisprudenza, contravvenendo alla tradizione familiare che voleva i Grossi prevalentemente medici e/o chirurghi. A tal proposito abbiamo notizia, fra gli altri, di un Orazio che fu maestro di quell’Antonio Cardarelli al quale è intitolato il più grande ospedale di Napoli e dell’intero Mezzogiorno.

Caduto il Regno delle Due Sicilie, il padre tornò, con la famiglia a Arce, ove morì il 24 ottobre 1867. Il 6 giugno di quello stesso anno Federico aveva sposato, in Fontana Liri, Carolina Gigliozzi Fanelli, ricca ereditiera, che gli portò in dote non solo il patrimonio della famiglia Gigliozzi, che con lei si estingueva, ma anche quello, ben più cospicuo, dei Fanelli di Casalvieri, che erano, a loro volta, eredi della facoltosa famiglia De Vecchis, anch’essa di Casalvieri.

A Arce prese ad esercitare la professione di avvocato, ricoprendo anche l’incarico di Vice-Pretore presso la locale Pretura. Ma non era il Foro il luogo in cui Federico era destinato a trascorrere il resto della sua vita. Divenne, infatti, uno dei maggiori esponenti della Sinistra liberale di Terra di Lavoro ed uno dei più longevi uomini politici di tale provincia.

Nel 1862 lo ritroviamo consigliere comunale di Arce; tale carica ricoprì ininterrottamente fino al 1910 e poi anche dal 1920 fino alla morte. Fu più volte Assessore e, dal 1879 al 1884, Sindaco. Nel

1866 fu eletto consigliere provinciale di Caserta per il collegio di Arce, andando a prendere il posto in precedenza occupato dal rocchigliano Pietro Lancia. Mantenne tale incarico per ben quarantaquattro anni, fino al 1910. Durante tale periodo, più volte ebbe incarichi quale “Deputato provinciale”, come all’epoca venivano indicati gli Assessori e ricoprì anche la carica di Presidente dell’amministrazione provinciale dal 16 dicembre 1902 al 13 agosto 1906<sup>2</sup>. Nel gennaio 1867, come apprendiamo dal Nicosia, fu sciolto il consiglio comunale di Pontecorvo ed egli fu nominato “Regio Delegato straordinario” di quel Comune<sup>3</sup>.

Nel 1876 (XIII legislatura) pose la candidatura per la Camera dei Deputati nel collegio elettorale di



*Fig. 1. Federico Grossi (foto Romeo Fraioli)*

<sup>1</sup> Le notizie sul Grossi, salva diversa indicazione, sono tratte da CORRADINI 2004, vol. III, pp. 103-107.

<sup>2</sup> BELLUCCI 2003, p. 166.

<sup>3</sup> NICOSIA 1996, p. 67, nota 138.

Pontecorvo, di cui Arce faceva parte<sup>4</sup>, in contrapposizione al deputato uscente, appartenente anch'egli alla Sinistra liberale: Pasquale Pelagalli di Aquino<sup>5</sup>. Fu eletto e venne confermato per altre otto legislature di seguito: dapprima, per la XIV legislatura (1880-82) nel collegio uninominale di Pontecorvo, quindi, per la XV (1882-86), XVI (1886-90) e XVII (1890-92), in quello plurinominale di Caserta III, che fu istituito nel 1882, fondendo i precedenti collegi uninominali di Sora, Cassino, Gaeta e Pontecorvo.

Successivamente, allorché nel 1892 si tornò ai collegi uninominali, fu eletto di nuovo in quello di Pontecorvo, per la XVIII (1892-95) e XIX (1895-97) legislatura. Per la XX legislatura, le cui elezioni si tennero il 21 marzo 1897, fu eletto in quello di Cassino. Per la XXI, dal 1900 al 1904, andò in Parlamento a rappresentare il collegio di Sora. Per la XXII legislatura, le cui elezioni si tennero il 6 novembre 1904, rinunciò a candidarsi. Non sarà fuor di luogo ricordare che sia il collegio elettorale di Pontecorvo, sia quelli di Cassino e Sora, erano compresi nel circondario che aveva il suo capoluogo in quest'ultima città<sup>6</sup>.

Morì nella sua casa, che era stata ristrutturata nel 1811 dallo zio Giambattista Gennaro, avvocato ed autore della prima monografia storica su Arce, posta sulla piazza Umberto I di Arce, l'11 dicembre 1922. Come appuntò l'avv. Bernardo Nardone nella sua agenda, allorché vi giunse la notizia della sua morte, al Tribunale di Cassino furono sospese le udienze in segno di lutto<sup>7</sup>.

Non digiuno di cultura, fra i molteplici incarichi che ricoprì ricordiamo quello di Ispettore onorario della Soprintendenza. È menzionato anche nel *Corpus Inscriptionum Latinarum*, in quanto fornì al Mommsen il testo di un'importante epigrafe rinvenuta nel territorio di Colfelice alla località Campioni<sup>8</sup>.

Controverso, com'è naturale che sia, trattandosi di un politico, il giudizio sull'uomo. I suoi avversari,

anche quelli che militavano nel suo stesso partito, anzi, soprattutto questi ultimi, gli rinfacciavano ad ogni piè sospinto, di essere “cresciuto alla Corte borbonica” (dopo l'Unità d'Italia tutti erano diventati antiborbonici, né più né meno come dopo – solo dopo – la caduta del Fascismo tutti sono diventati antifascisti).

Non sarà fuor di luogo ricordare come, nonostante i molteplici uffici ricoperti per lunghi anni (all'epoca le cariche pubbliche erano “onorifiche”, non davano cioè diritto alle cospicue “indennità” attuali) ad un certo punto della sua vita egli si trovò in tali difficoltà economiche da essere indotto a tentare il suicidio (anno 1887). In conseguenza di tale disastrosa situazione patrimoniale egli avrebbe vista venduta all'asta finanche la sua casa, se la nuora Ida Ricci, gentildonna toscana, nel 1901 non avesse portato in dote al figlio Gustavo l'iperbolica (per l'epoca) somma di centounomila lire.

Nel 2003, Salvatore Bellucci ha dato alle stampe un saggio su di lui. Nello stesso è scritto che fu “uno strenuo difensore del territorio di estrazione, sempre pronto a cogliere le occasioni di sviluppo offerte dai provvedimenti politici dei governi nazionali e locali per stimolare la crescita sociale ed economica della popolazione di Terra di Lavoro in generale e quella del circondario di Sora in particolare. Tali aspetti sono particolarmente evidenti nelle vicende che portarono alla realizzazione di due opere pubbliche, tenacemente perseguite da Federico Grossi, come la costruzione della linea ferroviaria Roccasecca-Avezzano e l'insediamento del ‘Regio Polverificio’ di Fontana Liri”<sup>9</sup>.

Per quel che riguarda il Polverificio, è stato lo stesso Grossi a fornirci ampie notizie su come gli riuscì di portare nella valle del Liri questo importante stabilimento per la produzione della polvere da sparo, nel quale, durante la prima guerra mondiale, trovarono lavoro fino a millesettecento persone. Nella tarda età egli scrisse una ‘memoria’ che abbiamo rinvenuto e pubblicato<sup>10</sup>: nella stessa egli

<sup>4</sup> Il collegio elettorale di Pontecorvo comprendeva i mandamenti di Pontecorvo, Arce, Roccasecca, Esperia e Pico. (NICOSIA 1996, p. 37).

<sup>5</sup> Nato ad Aquino nel 1826, avvocato e patriota. Sindaco di Aquino dal 1860 al 1882. Dal 1861 consigliere provinciale per il mandamento di Roccasecca. Presidente del consiglio provinciale di Terra di Lavoro dal 1870 al 1875. Deputato per il collegio di Pontecorvo dalla IX alla XII legislatura. Muore ad Aquino nel

1882. (Ved. JADECOLA 1995, p. 26).

<sup>6</sup> Cfr. DE ANGELIS CURTIS 2010, p. 85.

<sup>7</sup> FRAIOLI 1999, p. 167.

<sup>8</sup> *CIL*, p. 556, n. 5671. Per un evidente errore di stampa, la località è indicata come “i Campani”, nel territorio di Rocca d'Arce, in quanto il Comune di Colfelice non era stato ancora istituito.

<sup>9</sup> BELLUCCI 2003, p. 169.

<sup>10</sup> CORRADINI 1998.

evidenza come Fontana Liri fu preferita a Terni, perché, in quest'ultima città, già da qualche tempo industrializzata, vi era un consistente nucleo di socialisti. Non sarà male ricordare che eravamo nel 1889 e come in quel periodo i socialisti erano pacifisti e antimilitaristi.

Relativamente alla Ferrovia, ho rinvenuto fra le carte di mio nonno Francesco (Acerenza PZ 1854-Arce FR 1940) due opuscoli contenenti dei discorsi tenuti da Federico Grossi in Parlamento. Il primo porta il titolo *Discorsi dei Deputati Visocchi e Grossi pronunciati alla Camera dei Deputati durante la discussione per le convenzioni ferroviarie con gli emendamenti ed ordini del giorno da essi presentati*, Roma, Tip. della Camera dei Deputati (Stabilimenti del Fibreno), 1885 (Fig. 2). Il secondo reca in testa la scritta *Camera dei Deputati* e il titolo *Discorsi pronunciati dal deputato Grossi nelle tornate del 15, 29 e 31 gennaio, 2 e 5 febbraio 1887*. Roma, Tip. della Camera dei Deputati (Stabilimenti del Fibreno), 1887.

Dal primo opuscolo, traggio il discorso pronunciato dall'on. Federico Grossi nella tornata del 23 febbraio 1885. Come si vedrà, nello stesso il Grossi si fa portavoce degli interessi delle industrie della Valle del Liri, di cui rivendica l'importanza nell'economia nazionale, non esitando a criticare la politica doganale dei governi post-unitari, che non pochi danni aveva cagionato alla produzione arpinata dei panni di lana.

Sarà bene ricordare, inoltre, come nel febbraio 1863 era stata aperta al traffico la linea ferroviaria Roma-Frosinone-Roccasecca-Cassino-Napoli, i cui lavori erano iniziati prima dell'Unità d'Italia, di concerto fra il governo borbonico e quello pontificio<sup>11</sup>.

Nel 1880, poi, erano iniziati i lavori per la realizzazione della Roccasecca-Avezzano. Il 4 dicembre 1884 era stata aperta al traffico la tratta Roccasecca-Arce di tale ferrovia, che, però, come vedremo dal discorso dell'on. Grossi, non era abilitata al trasporto delle merci. Nel 1891, poi, la ferrovia raggiungerà Sora, nel 1897 Balsorano e, nel 1902, Avezzano<sup>12</sup>. Per quest'ultimo centro, già dal luglio



Fig. 2

1888, passava la Roma-Pescara<sup>13</sup>.

Alla data del discorso del Grossi eravamo nella XV legislatura (1882-1886). Alle elezioni del 29 ottobre 1882, per il collegio di Caserta III, che, come già detto, comprendeva gli ex collegi uninominali di Sora, Pontecorvo, Cassino e Gaeta, vale a dire l'Alta Terra di Lavoro (odierno Lazio meridionale), furono eletti Federico Grossi con 6.333 preferenze, Angelo Incagnoli con 5.977, Alfonso Visocchi (5.690), Giuseppe Buonomo (5.565). Alle elezioni suppletive, tenutesi il 15 giugno 1884, in seguito alla morte dell'onorevole Angelo Incagnoli, avvenuta il 15 maggio 1884, fu eletto l'avv. Tommaso Testa<sup>14</sup>. Il risultato elettorale affidava al Grossi il ruolo di leader politico dell'Alta Terra di Lavoro e, soprattutto, di "tutore" delle industrie della media valle del Liri, ruolo, quest'ultimo, in precedenza svolto dagli arpinati Giuseppe Polsinelli e Angelo Incagnoli, ai quali, nel suo intervento, rivolgerà un deferente ricordo<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Ved. JADECOLA 2013.

<sup>12</sup> JADECOLA 1992, pp. 59-61 nonché JADECOLA 2017.

<sup>13</sup> GATTINARA 1894, p. 78.

<sup>14</sup> DE ANGELIS CURTIS 2010, p. 85.

<sup>15</sup> Giuseppe Polsinelli, avvocato, industriale e patriota. Espo-

nente della Sinistra liberale. Arpino 1787-1880. Fu deputato per il collegio di Sora dal 1861 al 1876. In quest'anno fu nominato senatore. Fu anche consigliere provinciale e presidente della provincia di Terra di Lavoro. (LAURI 1915, *ad vocem*; GABRIELE 2002). "Angelo Incagnoli, avvocato, (Arpino 1819-Napoli 1884). Venne

Nella media valle del Liri, grazie alla forza idraulica (allora non c'era l'energia elettrica) fornita dal fiume Liri e dai suoi affluenti di sinistra: Fibreno, Melfa e Rapido, da secoli erano fiorenti l'industria della produzione dei panni di lana e quella della carta<sup>16</sup>. Tali industrie avevano conosciuto un'accelerazione dopo la costruzione della strada rotabile, detta *Consolare*, che collegava Sora con il porto di Napoli. I lavori per la realizzazione della stessa erano iniziati nel 1794 per volere di Ferdinando IV di Borbone e furono ultimati nel 1823<sup>17</sup>. Tale strada, oggi, da Sora fino al cimitero di Arce, corrisponde con la Valle del Liri; dal detto cimitero a Capua, con la Casilina. Il detto Re, nel 1796, in contemporanea all'avvio della realizzazione della stessa, aggregò al Regio Demanio i possedimenti del duca Boncompagni, costituiti dagli Stati di Sora, Arpino, Arce e Aquino. Ciò all'evidente fine di sciogliere dai "lacci e laccioli" con cui il Feudatario avrebbe potuto restringere le iniziative industriali che il Sovrano di Napoli aveva, invece, intenzione di promuovere<sup>18</sup>.

Nel 1850, nella sola Arpino, l'industria dei pannilani dava lavoro a settemila operai, che producevano i due terzi dei pannilani utilizzati ogni anno nel Regno delle Due Sicilie. Tale industria, che godeva del regime protezionistico voluto dalla Corte borbonica, entrò in crisi irreversibile al momento dell'unificazione nazionale, in conseguenza dell'applicazione del liberoscambista trattato commerciale con la Francia voluta dal Cavour, fors'anche per favorire le industrie della piemontese Biella. Contro l'applicazione di tale trattato, già nel Parlamento di Torino, come ricorderà il Grossi nel suo intervento, aveva fatto sentire, alta, la sua voce l'arpinate Giuseppe Polsinelli (Fig. 3), industriale produttore di panni di lana, eletto nel 1861 nel collegio uninominale di Sora<sup>19</sup>.

Nel suo discorso Federico Grossi chiederà (ed otterrà) la diminuzione del costo di trasporto degli



Fig. 3. Giuseppe Polsinelli (foto dal web)

stracci, materia prima, da cui, all'epoca, si produceva la carta<sup>20</sup>. Nel chiedere tale diminuzione, ricordò ai suoi colleghi come le scelte politiche possano condizionare la produzione industriale. E, quale esempio di come possano condizionarla in modo negativo, richiamò la vicenda del trattato commerciale con la Francia, che aveva portato alla fine della secolare produzione dei pannilani della Valle del Liri. Quasi a voler mettere in guardia i colleghi dal non voler fare la stessa cosa con l'industria della carta.

Il lettore noterà che, nel suo discorso, l'on. Grossi, trattando delle industrie della Valle del Liri, pone le stesse nell'Italia meridionale. Tale appartenenza risaliva al 702, anno in cui i Longobardi di Benevento, come riferisce Paolo Diacono nella sua *Historia Langobardorum*, avevano preso Sora, Arpino e Arce. Si protrarrà fino al 1927, quando il circondario di Sora sarà inserito nella neo-costituita provincia di Frosinone.

eletto per la XIII e XIV legislatura nel collegio di Sora e per la XV nel collegio di Caserta III, nel corso della quale morì. Fu membro e presidente del Consiglio provinciale di Terra di Lavoro" (BELLUCCI 2003, p. 173, nota 20).

<sup>16</sup> VISCOGLIOSI 1988 e BARCA 2010. Per l'industria della lana, ved. DE MAJO 1986; per quella della carta, DELL'OREFICE 1988. Per un raffronto fra il periodo preunitario e quello successivo, ved. DI BIASIO 1976, cap. IV e cap. VI.

<sup>17</sup> Per tale strada, ved. DI BIASIO 1997, pp. 45-54.

<sup>18</sup> Ved. DE NEGRI 1992.

<sup>19</sup> Il 25 maggio 1861 urlò in faccia al Cavour, "fra la generale incomprendimento e ostilità": "Sa il signor Presidente del Consiglio i dolori e le perdite che hanno subito gli industriali delle province meridionali? Sa il signor presidente del Consiglio quante centinaia di migliaia di persone sono a languire dalla fame per quelle modificazioni?" Le "modificazioni" cui fa cenno sono quelle introdotte con la nuova tariffa doganale, entrata in vigore il 30 ottobre 1860.

<sup>20</sup> Ved. ROSA 2016.

**Presidente.** *L'onorevole Grossi propone che le seguenti voci della tariffa generale: Carta d'ogni genere, tappezzerie di carta, caolino, cloruro di calce, pasta di legno, legna da ardere, lana sudicia, ferro e stracci siano iscritte nella classe immediatamente successiva a quella alla quale ora trovansi dette merci assegnate. L'onorevole Grossi ha facoltà di svolgere la sua proposta.*

**Grossi.** *Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Rosano, perché volentieri l'avrei ringraziato della benevolenza e della cortesia con la quale accennò a me nella seduta di sabato; allorché, replicando all'onorevole Lazzaro, spiegò le ragioni per le quali egli, svolgendo l'ordine del giorno da lui proposto, non avesse trattato minimamente la questione degli stracci e della carta. Veramente ci dispiacque che fosse venuto meno alla giusta causa degli industriali, di quelli specialmente della valle del Liri, l'aiuto della calda ed efficace parola d'un eloquente rappresentante della Campania agricola<sup>21</sup>.*

*Ma, ad ogni modo, questa circostanza mi giova alquanto; perché mi consente di pretermettere una serie di considerazioni che avrei dovuto esporre alla Camera per ispiegare il perché io, lungi dall'associarmi ad altri amici del Ministero nel sottoscrivere l'ordine del giorno Rosano-Lacava avessi invece fatto io stesso una proposta di modificazione effettiva della tariffa, per molte voci riferentisi all'industria della carta e dei pannilani. Di queste considerazioni una sola mi piace accennare (anche perché mi rende più facile l'entrare in argomento), ed è questa: che cioè nel tempo stesso che io ammetto e valuto gli argomenti tutti portati dall'onorevole Rosano in favore dell'industria agraria e dei suoi prodotti (e per cui merita tutta l'attenzione del Governo), è mia ferma convinzione che non possa esservi alcuno in questa Camera e fuori, a qualunque scuola economica, finanziaria, politica appartenga, o quali che sieno i suoi principi sulle tasse dei consumi, che ammetta la possibilità d'un aumento sotto qualsiasi forma delle tasse sui trasporti delle materie prime, che servono alle industrie, ancor direi, bambine del nostro paese.*

*E poiché all'industria della lana e della carta con le presenti convenzioni si minaccia un trattamento peggiore del presente, volendo esser benevolo col Ministero dirò che credo sia incorso in un errore che conviene rettificare.*

*Ma, prima di tutto, all'onorevole ministro dei lavori pubblici io chiedo una spiegazione.*

*L'altro giorno, rispondendo all'onorevole Sanguinetti e contestando cifre e calcoli esposti da lui per sostenere che indebiti e straordinari aumenti con la nuova tariffa*

*verrebbero fatti ai trasporti del bestiame, il ministro, con parola vibrata, invitò la Camera a stare in guardia contro le affermazioni di pretesi aggravi fatte secondo calcoli erronei presentati sia dal Circolo industriale di Milano, sia da altri speculatori od interessati.*

*Ora io spero che l'onorevole ministro non abbia pensato menomamente ad alludere a me ed agli onorevoli Visocchi e Buonomo, quando parlò d'interessati che han presentato calcoli per lo meno erronei. Dalla sua lealtà attendo la dichiarazione che le osservazioni ed i calcoli che noi, da buoni amici e da molto tempo, gli abbiamo comunicati, sono esatti; come è perfettamente vero che i trasporti della carta e degli stracci dalle nuove tariffe ricevevano aumenti di spesa.*

*Gli stracci specialmente, questa materia così bistrattata negli ultimi tempi a causa del colera, hanno avuto il trattamento peggiore. Sarà perché è materia vile; ma il curioso è che me la tassate anche di più, quando ve l'apprestiamo sotto forma di carta di lusso, di quella carta su cui sono scritte le vostre nomine a ministri del regno. (Si ride)*

*La verità è che mentre pare che gli stracci restino nella stessa quinta classe delle tariffe come ora sono, pure per la mutata classificazione, la nuova quinta classe, e con essa gli stracci, ha avuto un centesimo di aumento per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso che da lire 1.22 sale a lire due.*

*E benché la Commissione nella relazione ci dica che questa quinta classe comprende tutte materie nuove – mentre quelle che ora vi sono comprese furono classificate in sesta classe – il fatto potrà esser veritiero per altri generi, ma non per gli stracci, che non furono ribassati, e che quindi hanno un aumento.*

*Ed aggiungo di più: me li avete onorati di una doppia V, il che importa che questa merce non può viaggiare se non pressata, e sotto la pressione di 200 chilogrammi per metro cubo. Ciò importa una nuova condizione – una modificazione a questo ramo di commercio, che voi imponete, un nuovo lavoro che si esige. – Circostanze le quali si convertono in nuove spese, in altrettanti centesimi, che sommati fanno le lire.*

*Ma la Commissione dice per bocca dei suoi relatori: qualche lira di aumento per ogni tonnellata di merci che valgono decine e centinaia di lire non è cosa da far gridare. Questo è quello che vedremo quando vi dirò delle condizioni dell'industria in questo momento.*

*Veramente io non avrei insistito sulla mia proposta speciale, se non avessi dubitato seriamente che la nuova redazione dell'articolo 44, quale fu votato dalla Camera,*

<sup>21</sup> Pietro Rosano, avvocato, era nato a Aversa nel 1847. Entrò per la prima volta in Parlamento nel 1882, allorché venne eletto

deputato nel collegio di Caserta II. Ved. LAURI 1915, *ad vocem*. Si noti come allora il Parlamento si riuniva anche di sabato.

non dovesse essere di ostacolo a voi, onorevoli ministri, di poter fare in avvenire alcuna opportuna correzione che noi vi chiedessimo.

E fu pure questa la ragione per la quale io e l'onorevole Visocchi votammo contro quell'articolo. Non è già che noi si disertasse il nostro posto; noi restiamo qui (Accennando al posto della Camera cioè al centro sinistro dove l'oratore siede), dove le nostre antiche convinzioni ci hanno fatto sedere; ma con eguale franchezza vi diciamo che votammo contro quell'articolo convinti che con esso avete reso impossibile che le Società vi facciano offerte di ribasso di tariffe per aumentare il traffico; nel mentre che, se vorrete a nostra istanza introdurre qualche riforma alle tariffe stesse, le Società, trattandosi di un'enorme massa di trasporti, vi faranno tante eccezioni, che la vostra buona volontà troverà ostacolo nelle grosse cifre che dovrete accreditare alle Società.

Ma ci si dice: l'aumento è piccolo; una lira a tonnellata! Ascoltatemi. In un'importante discussione avvenuta in questa Camera diversi anni or sono, un uomo autorevole, un patriota di quelli che hanno sofferto per la patria persecuzioni ed esilio, e il quale son dolente che non sia più fra noi, né sieda al Senato, l'onorevole Abignente, disse una frase che a me piace ripetere: "E' una disgrazia, egli disse, che noi in Italia ci conosciamo poco". Ed è verissimo.

Imperocchè da questo conoscerci poco, ne viene spesso che le nostre discussioni prendano un certo carattere che non dovrebbero avere, e lasciano dietro un poco gradito strascico di equivoci e procurino spesso recriminazioni dispiacevoli.

Se ci conoscessimo meglio, tutto ciò non avverrebbe.

So che qualcuno nei passati giorni faceva qualche osservazione perché l'onorevole Visocchi con grande energia, ed io più modesto, ma anche al mio posto di combattimento, lottavamo per far modificare diversi articoli delle condizioni dei trasporti.

Pareva forse soverchio il nostro zelo. E' di moda dire che l'Italia Meridionale è essenzialmente agricola; quindi molti non si spiegavano le nostre difese per le industrie. La verità è questa: che pochi sanno della Valle del Liri, e meno l'importanza che essa ha industrialmente.

Eppure essa giace a poco più di cento chilometri da questa capitale, a distanza tale che sarei per dire che debba aver talvolta colpito i vostri orecchi il rumore dei meccanismi degli stabilimenti, che vanno contati a decine; e i canti, chè non voglio dire i lamenti, dei mille e mille nostri buoni operai!

Due volte sole nei lunghi cinque lustri decorsi il nostro animo si aprì alla speranza, che il Governo avesse compresi un po' meglio i suoi doveri come tutore degli

interessi industriali, anche nel Mezzogiorno della penisola; e ciò fu quando avemmo la visita d'un Augusto Personaggio, che coi propri occhi dovette riconoscere i danni che una inconsulta ed inopinata applicazione del trattato di commercio colla Francia aveva procurato all'arte della lana; e quando più tardi fummo visitati da una Commissione governativa che procedeva ad una inchiesta sugli scioperi, e della quale facevan parte, se non erro, l'onorevole Luzzatti, l'onorevole Zanolini ed il compianto Morpurgo.

L'impressione che codesti valentuomini riportarono di noi e delle cose nostre, la meraviglia di aver trovato cosa che non si aspettavano, fece che tornati appena qui a Roma e trovata aperta la Camera, colsero occasione per richiamare l'attenzione del Governo sulla nostra Valle, che dissero, con frase che pareva dir molto, la Biella delle provincie (sic) napoletane.

Ma furono speranze deluse e parole sparse al vento. Il Liri continuò a correre pel letto suo e noi a riconoscere il Governo come prima, solo sotto figura d'agente delle imposte e di esattore.

Ora per questo, sarei per dire, peccato di ignoranza, onorevoli colleghi, intendo imporvi una leggera penitenza, che servirà poi a giustificare il perché noi si sia tanto gridato; ed il perché della insistenza nel sostenere la mia proposta. Voglio cioè leggervi un elenco degli stabilimenti che abbiamo. In Isola del Liri abbiamo 10 cartiere con 18 macchine continue e 4 a tamburo; una fabbrica di carta da parati, quella del Fibreno, unica forse in Italia per l'importanza sua, e che avete visto prendere il primo premio a Milano e a Torino, il che anche per molti è stata una rivelazione impreveduta. Abbiamo 4 fabbriche di pasta di legno, una cartoneria, 9 lanifici, 2 fabbriche di feltri, una fabbrica di lane pettinate, una di lane rinascenti, una di lana filata, 3 fonderie di ferro, una di bronzo, 4 officine meccaniche, una conceria di pelli e una fabbrica di sapone. In tutto 2450 operai di cui una metà nelle cartiere, con un movimento di oltre 50,000 tonnellate di merci all'anno. In Arpino abbiamo 15 lanifici, tre concerie di pelli, una fabbrica di ceramica con 2500 operai, e sette ad otto mila tonnellate di merci di movimento. In Aquino un'altra cartiera.

A Sant'Elia sul Rapido, tributario del Liri, una cartiera, 4 filande di lana con 700 operai ed oltre 2000 tonnellate di merci in movimento.

In Atina, sulla Melfa, anch'essa confluyente del Liri, una cartiera, 2 stabilimenti enologici, una fabbrica di paste di legno con oltre 600 operai, ed 8 o 9 mila tonnellate di merci.

Totale, 67 stabilimenti, 6500 operai, ed un movimento di merci d'un centinaio e mezzo di migliaia di tonnellate, tenuto conto di altri piccoli stabilimenti, e dei tanti mulini

che esercitano l'industria delle farine.

Ora per parecchie di queste industrie le convenzioni portano un aumento di tariffa sulle materie prime; e, quel che è peggio ancora, una serie di aggravamenti, di piccole angherie, piccole nuove molestie nelle condizioni dei trasporti, che noi abbiamo combattuto e combattiamo.

Ma gli stracci sono come ho detto i più maltrattati. Quindi, se considerate l'importanza principale che gli stracci e il succedaneo della pasta di legno hanno nella produzione della carta; e come con la carta si produca gran parte del movimento di cui ho detto, v'accorgete che quella sola lira per tonnellata, la quale non spaventava il relatore o i relatori della Commissione, rappresenta un aggravio di parecchie migliaia di lire ogni anno a carico dei nostri industriali.

Non è questo certo il fuscello di paglia che farà spezzare la schiena del cammello; ma l'aver voi solamente potuto pensare ad un qualsiasi aumento sulle materie prime industriali, rivela come nella compilazione delle tariffe il concetto economico è stato assolutamente trascurato, e che invece avete fatto opera fiscale, da aritmetici. Avete trovato che gli stracci restavano un poco in dentro nel letto di Procuste, sul quale avete voluto adagiare le industrie del paese, ed avete messo un estensore meccanico per ridurli a misura.

Ora, a tutto questo non ci possiamo adattare; e quindi ho proposto che questo si corregga.

[omissis]

Ma invece confido che non sarà sventurato il mio coraggio, come più volte è accaduto nel corso di questa discussione all'onorevole Visocchi. Che se così fosse anche per me, i miei detti restino qui come solenne protesta, che non potrà non fruttare in seguito; e perché i valorosi industriali della valle del Liri sappiano che se essi potranno dolersi, come mi dolgo io il primo, che a me manchi l'autorità dei Polsinelli e degl'Incagnoli che in tante occasioni levarono alta la voce in quest'aula e fuori a tutela dei loro legittimi interessi, non possono non riconoscere che anche questa volta non è mancata loro una voce più modesta, è vero, ma non meno convinta ed affettuosa e coraggiosa per affermare, non tanto il bisogno di protezione del Governo, quanto il diritto di non esser turbati nella opera proficua che essi compiono aumentando la ricchezza nazionale.

[omissis]

E per incidente sia detto qui, quantunque fuori luogo, che con l'esagerazione delle tasse sui trasporti dei tessuti, e colla pretesa esagerazione del vincolo di peso con le tariffe speciali, fate succedere che spesso i tessuti si giovino dei carretti invece che della vostra ferrovia; ed anche per vostra istruzione vi dico, che con ritardare i

termini di resa, spesso la merce con carretti arriva a Napoli prima di quella con la ferrovia.

Ma tornando all'argomento, se indubbiamente il valore è un elemento essenziale per le classificazioni, vi domando: ma avete tenuto presente il valore degli stracci quando ne aumentate le spese di trasporto? Gli stracci hanno diminuito molto del loro valore, ed avrebbero dovuto per questo esser ribassati di classe; invece si accresce il prezzo di trasporto.

E la carta? La carta pure ha subito e subisce ogni giorno nuovi ribassi.

Quella da giornali, allorché siamo venuti a Roma, costava lire 1,50 il chilogramma, ed ora non vale che centesimi 60, o meno; e voi dovete saperlo, onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio, perché l'Economato che amministrare ha avuto un grande vantaggio da questo ribasso della nostra carta; e non potete ignorare come nelle aste che si fanno nel vostro Ministero si combatta con accanimento, e che le gare si succedano fino a uno o due centesimi di differenza.

Questo non è per larghezza di lucri assicurati a' fabbricanti; ma perché siamo a tale scarso margine di lucro, che ogni lieve aumento nelle spese di produzione può ridurre a nulla il lucro stesso. Anche per la carta, come per la lana, s'approssima l'epoca delle vacche magre.

[omissis]

E volendo continuare a svolgere il mio intervento sotto ogni punto di vista mi trovo di contro l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che forse spera ridurmi a buona ragione con il suo prediletto argomento, e che egli crede decisivo, e che ripete fiducioso; del ribasso cioè accordato dalle nuove tariffe alle lunghe percorrenze e per cui gli industriali troveranno un compenso degli aumenti proposti.

Mel perdoni l'onorevole Genala; la sua mi pare la fiducia di quei buoni credenti, che applicando delle orazioni stampate sulle membra offese, credono in buona fede di farle guarire. Se io le dicessi, signor ministro, che noi non sappiamo che farne delle vostre zone, che cosa mi direste? Sarei tentato di offrirvele in compenso d'un miglioramento delle tariffe!

Anche qui ripeto la frase: è disgrazia che noi non ci conosciamo abbastanza; e sarei per dire che è stata pur disgrazia che la Commissione abbia avuto nel suo seno valenti avvocati, distinti matematici, strateghi valorosi; e che i nostri interessi meridionali sieno stati rappresentati dall'onorevole Colaianni, un ingegnere tanto distinto; mentre non un industriale, un commerciante vi è stato ammesso.

Qualsiasi modesto industriale delle mie contrade vi avrebbe subito detto che di queste vostre zone la valle del Liri non abbisogna né punto né poco; imperocché per

posizione topografica siamo distanti poco più di cento chilometri da Napoli e da Roma; che tradizioni e rapporti secolari e convenienze bene accertate, non ci consigliano di allontanarci molto; e che fino ad un certo punto queste piazze bastano al nostro consumo, come al nostro approvvigionamento; anzi potremmo mandarvi molta più merce, se ci fosse convenienza a produrne, che molte volte non c'è.

E dopo Napoli e Roma, noi miriamo al mare, alla Sicilia; a questa nostra benemerita e antica cliente, la quale se ci ha abbandonato per i tessuti, dopo che i trattati di commercio le hanno fatto trovare altro tornaconto, non ci ha abbandonato per la carta, e ce ne chiede continuamente, e ce ne chiedeva anche durante la quarantena.

Dopo la Sicilia noi miriamo all'Oriente. Ed è per questo che noi accompagniamo la bandiera d'Italia che ora naviga verso straniere lidi, non solo col sentimento del patriota, che gode di veder affermata la conseguita virilità del Nuovo Stato; ma anche col pensiero del mercante, perché speriamo che rispettato e temuto sempre il nostro vessillo; voglia proteggerci quando procureremo di mandar fuori la nostra produzione, come ora la mandiamo in Egitto e in Grecia.

Né io, per tema che mi si dia del protezionista o del regionalista, dirò che questo vostro sistema delle lunghe zone possa farci correre l'alea di avere qui sulla piazza di Roma una maggior concorrenza da parte degli stabilimenti dell'Italia superiore, perché i buoni rapporti che noi serbiamo con quei valorosi industrianzi ci è arrischiata di future buone intelligenze.

Però tutto esaminato, questo vostro aumento di tariffa (che replico ritengo effetto di un errore che spero correggerete) ci porta un lucro cessante ed un danno emergente.

Né vorrei che il ministro mi dicesse: ma com'è che solamente da voi della Valle del Liri vengono questi reclami, e non vengono anche da quelli dell'Italia superiore? La ragione ne è semplicissima.

Già l'onorevole Sanguinetti mi dice che sono venuti anche di là; e sarà vero. Ma mi spiegherei il contrario. Sono molto diverse dalle nostre le condizioni dell'industria nelle altre parti d'Italia; specialmente perché altrove hanno le ferrovie fin dentro casa loro, e noi dobbiamo percorrere 20 o 30 chilometri con carreggio ordinario prima di trovare una linea ferroviaria. Invece a noi una ferrovia ci è stata più volte promessa per legge – fu anche concessa una volta alle Meridionali – e poi abbiamo dovuto attendere la legge del 1879 per vederla collocata in seconda categoria. Ma anche iniziati i la-

vori, ciò non ha significato nulla. Ella, onorevole ministro dei lavori pubblici, deve ricordare come io richiama la sua attenzione sul fatto che 8 chilometri della nostra ferrovia Roccasecca-Avezzano, che dovevano essere consegnati in 18 mesi, han richiesto 5 lunghissimi anni<sup>22</sup>. Ed ora aggiungo che per giustificare il ritardo si incolpano impetuosi torrenti, che noi abitatori della contrada non conosciamo come tali, e che pur si dicono, in relazioni ufficiali, unica causa del ritardo.

Dovrebbe pur sapere l'onorevole ministro, che mentre queste relazioni ufficiali parlano del 1885 come termine della consegna della ferrovia fino a Sora, le cose son tali che ci vorranno anni ed anni<sup>23</sup>. E per quanto so, è già bello e pronto il traforo di Arpino con la solita argilla e le solite difficoltà, per mandare le cose alle calende greche, se Ella non prende sopra di sé la cosa e non provvede a mutare la direzione dei lavori.

Ma a parte questa nostra sventura ferroviaria, gli stabilimenti dell'Italia Superiore sono molto più vicini ai valichi alpini; quindi v'ha maggior facilità per essi di procurarsi certi approvvigionamenti, i quali noi non possiamo avere che con difficoltà, e che quindi ci costano di più. Un insieme di circostanze dunque fa sì che noi dobbiamo insistere sul punto dell'inferiorità dell'industria della nostra Valle di fronte alla facilità della produzione altrove.

Ed una prova di questo l'avete inconcussa nella migliaia di cavalli di forza delle nostre cascate, che si perdono inutilmente, e che aspettano ansiosi un capitalista, un uomo intelligente, una industria che ne tragga profitto.

Né si ripeta la vecchia accusa che noi del Mezzogiorno siamo spesso infingardi.

Il nostro passato, e settanta e più stabilimenti che sono in esercizio, vi mostrano che noi discendenti di Tullio possiamo dire con orgoglio di sentirci anche discendenti di Manlio; e che la nostra natura ha abbastanza di quell'Appennino cui siamo addossati, e che ci dona il Liri. Siamo solo addolorati che mentre questa sorgente di forza con le sue numerose cascate c'invita a nuovi ardimenti, a nuove industrie, a noi mancano i mezzi, e da per tutto sorgono ostacoli, a seguir quell'invito.

Ed al punto ove siamo, mi preme di dichiarare che nel procurare lo sviluppo delle nostre industrie, noi non abbiamo chiesto e non mendichiamo dal Governo sussidi o protezioni ingiustificate; ma non vorremmo neanche che ci si mettessero di continuo delle serie di bastoncelli fra gl'ingranaggi delle nostre macchine; o che, come ora avete fatto, veniate ad elevarci i prezzi dei trasporti, o ci rincariate la tariffa del carico e scarico, o ci ordinate di

<sup>22</sup> Si riferisce alla tratta Roccasecca-Arce, di otto chilometri.

<sup>23</sup> In effetti, come visto, la ferrovia raggiungerà Sora nel 1891.

portare gli stracci e la lana pressata piuttosto che sciolta, o che le damigiane con gli acidi debbano essere in casse e non in ceste.

[omissis]

Ora da buon amico vi dico che io non posso portare solo buone parole ai nostri industriali né l'espressione sola di buone intenzioni, delle quali dicono sia lastricato l'inferno.

Bisogna pur compatirli. I nostri industriali sono un po' come chi scottato una volta teme sempre l'acqua bollente.

Gl'industriali dei pannilani specialmente non possono non ricordare con immenso dolore il tempo felice, ora che molti sono nella miseria, per la malaugurata sollecitudine con cui fu applicato il trattato di commercio con la Francia nel 1860, contro di cui inutilmente levò alta e forte la voce il compianto Polsinelli, il cui stabilimento, già tanto fiorente, credo ora sia fra i meno attivi.

E lo dico con profondo dolore: se un giorno altri vorrà scrivere la storia dell'industria delle lane in Arpino si vedrà quanto fu grande l'estensione del danno – e di che lagrime grondi e di che sangue la precipitata mutazione delle tariffe doganali.

Ed anche gli altri industriali vi tengono sempre in istato di legittima suspicione. Essi non conoscono altrimenti il Governo che per effetto di esagerate esigenze fiscali degli agenti delle imposte, che sovente, a base di criteri empirici, credono trovar ricchezze dove vi sono perdite e fallimenti; o che pretendono tassare gli opifici con criteri opposti a quelli che regolano la legge sui fabbricati, confondendo l'edifizio col macchinario, che, senza capitale, a sua volta colpito dalla ricchezza mobile, è un corpo senz'anima; oppure per le vessazioni che han ricevuto pel passato, a nome del Demanio, per pretese ingiustificate ed illegittime sulla prese d'acqua, per le quali i più antichi e giustificati possessi furono messi in contestazione.

Insomma, non protezioni, non garanzie, ma fiscalismo. E se aggiungete il ritardo nei lavori della ferrovia sulla quale ritorno anche una volta, e ritornerò di proposito; ed il non avere in venti anni potuto avere una tettoia che garantisca dagli elementi le migliaia di tonnellate di merci che si accumulano sovente nelle stazioni di Roccasecca e d'Isoletta, e per cui credo che dovrà esservi un volume di reclami, voi comprenderete la difficoltà nella quale ci troviamo di far accettare moralmente dai nostri elettori i vostri contratti.

Ed a proposito di questa benedetta tettoia della stazione di Roccasecca vorrei, se fosse presente in quest'Aula, invocare la testimonianza dell'onorevole Vigoni, col quale mi sono incontrato venendo stamane a Roma, e che appunto meravigliavasi di tanto abbandono di

ricca merce su banchine indifese; e vorrei pur pregare che trovaste modo di far aprire la stazione di Arce alla piccola velocità, fornendo i lavori necessari, pur affrettando lo svolgimento con energia dei lavori verso Arpino e Isola del Liri.

Tutto quanto ho detto mira a persuadervi che io non potrei ritirare la mia proposta senza positivo affidamento che oltre a provvedere ora a migliorare le tariffe per le materie industriali, voi mi promettiate una tariffa locale che valga a scongiurare i danni che con queste tariffe contrattuali, generale e speciale, ci sono minacciati.

E solo con questa condizione io prenderei impegno di vedervi bene accolti, onorevoli ministri dei lavori pubblici e d'agricoltura e commercio, se per un po' di tardo rimorso, vi deciderete a visitare la vicina valle del Liri ed i suoi stabilimenti. Imperocché è un caso strano, e lo dico specialmente all'onorevole Grimaldi, che egli che pur ha trovato modo di assistere a tante inaugurazioni, a tante feste (se non erro ci siamo anche un tal giorno incontrati a Castellammare al varo del Ruggero di Lauria), non abbia trovato un po' di tempo, non abbia cercato una occasione per onorare di sua presenza il maggiore, forse il solo centro industriale delle provincie meridionali, dove pur egli ha moltissime simpatie, e dove vedrebbe vivere vita grama e stentata, per difetto di mezzi a stipendiare convenientemente professori specialisti, quella scuola professionale, che solo dopo cinque lustri abbiamo potuto inaugurare.

Ed ho finito.

A mio credere i reclami dell'industria manifatturiera non contraddicono i reclami dell'industria agraria, anzi vanno d'accordo. Povero è quel paese che vive solo di agricoltura, si è più volte detto, ed è verissimo; imperocché anche la contrada nostra nella sua parte puramente agricola risente grandemente dei danni delle manufature; e noi vediamo che, come queste soffrono, soffrono anche i paesi agricoli circostanti; perché diminuiscono i consumatori, ed al vile prezzo delle derrate si aggiunge sovente la difficoltà delle vendite a qualunque prezzo. E noi vediamo con profondo rammarico e inquietudine, all'esodo degli agricoltori, alla emigrazione dei braccianti e lavoratori della terra, tener dietro quella degli operai senza lavoro.

Provvedete in tempo. E tenete bene a mente che un grande rimedio per la crisi agraria sta nel procurare lo sviluppo delle industrie. (Bravo! Bene!)

. . . . .  
**Corvetto**, relatore . . . . .

Vengo ora all'onorevole Grossi, il quale propone un trasferimento di classe per nove voci.

Avendo esaminato ad un ad una le voci di cui egli parla, abbiamo trovato che realmente non c'è sposta-

mento di classe veramente dannoso, salvo che per gli stracci. E' vero per gli stracci c'è questo. Erano e rimangono nella 5° classe, e quindi aumentano di un centesimo di lira per tonnellata-chilometro. Ma noi avevamo anche considerato, che poiché si tratta di una merce (e l'onorevole Grossi ha già preveduto questa mia osservazione) che diventa poi di un gran valore, quell'aumento di un centesimo non poteva essere di un grande effetto, tanto più tenendo conto che quell'aumento spariva colla differenzialità.

Però la Commissione ha preso in considerazione le osservazioni dell'onorevole Grossi, laddove egli avverte come specialmente per la Valle del Liri c'è il danno, che le distanze non sono così lunghe da valersi di tutti i vantaggi della differenzialità dei prezzi nella percorrenza, dacché sì per le spedizioni come per gli arrivi è vicina la costa marina.

La Commissione propone quindi che gli stracci siano passati dalla 5° alla 6° classe; ma non può accettare verun altro dei trasponimenti di classe, che l'onorevole Grossi ha proposto.

. . . . .  
**Grimaldi**, ministro di agricoltura e commercio

La Commissione faceva poi premura al Ministero di aggiungere tra le voci segnate con la v la lana lavata e sudicia. Ed il Governo, facendo buon viso alla richiesta della Commissione, aderisce che anche questa voce importante venga migliorata, passandola dalla classe w alla classe della v, ossia sostituendo alla compressione di 200 chilogrammi al metro cubo quella di 150.

Dopo queste dichiarazioni, delle quali spero che l'onorevole Rosano e gli altri colleghi vorranno prendere atto, e ritirare i loro ordini del giorno, io non debbo aggiungere se non poche parole sulle osservazioni dell'onorevole Grossi e dell'onorevole Maffi.

Aderendo al desiderio del primo, ed al voto espresso dalla Commissione, il Governo consente d'inscrivere nella classe 6°, invece che nella 5°, gli stracci, che costituiscono la materia prima di quell'industria, della quale ha egli parlato. Anche senza aver visto la operosa valle del Liri, come del resto mi propongo di fare dietro il gentile invito dell'onorevole Grossi, non posso se non favorire nei limiti del possibile le industrie che colà prosperano. Si accontenti egli ora di questo favore, e prenda atto delle buone intenzioni espresse per tutto quello che ha formato oggetto del suo ordine del giorno.

\* \* \*

Vi è da dire che la ferrovia Roccasecca-Avezzano era stata inserita dalla Camera fra quelle di seconda categoria con la legge del 14 giugno 1879. "Ad

orientare favorevolmente l'assemblea di Montecitorio contribuì, in occasione della discussione sul riassetto ferroviario, anche l'intervento dell'on. Angelo Incagnoli", tenuto nella tornata del 22 maggio 1879<sup>24</sup>. Il passaggio della detta tratta dalla terza alla seconda categoria, ne favorì, nei fatti, l'avvio dei lavori di realizzazione. Dopo di questo, non sono registrati altri interventi dell'on. Incagnoli sull'argomento. Lo stesso, come già scritto, morì il 15 maggio 1884.

Sulla stessa ferrovia intervenne l'on. Grossi il 28 giugno 1882 e poi di nuovo il 20 maggio 1884, per chiedere che la stessa fosse proseguita fino al mar Tirreno, in modo da poter collegare questo mare all'Adriatico, da Formia a Pescara<sup>25</sup>.

Rileviamo, poi, l'intervento dell'on. Grossi del 23 febbraio 1885 innanzi riportato. Lo stesso intervenne, poi, nella tornata del 31 gennaio 1887 "Sulla Cassa pensioni degl'impiegati delle ferrovie ex Romane, e su diversi reclami relativi alla nuova gestione della Mediterranea". Questo intervento, per la verità, interessa la ferrovia madre della nostra Roccasecca-Avezzano, vale a dire la Roma-Frosinone-Roccasecca-Cassino-Napoli. In tale intervento vengono affrontati problemi relativi sia alla Cassa pensioni dei dipendenti sia al materiale ferroviario, conseguenti al passaggio della gestione della detta ferrovia dalle "Romane" alla "Mediterranea". Oserci dire che in questo intervento il Grossi veste quasi i panni di un sindacalista, forse perché all'epoca non esistevano ancora sindacati dei ferrovieri. Ricordo, inoltre, che, all'epoca, la gestione del servizio ferroviario era affidato dallo Stato a società private in regime di concessione. Tale intervento è riportato integralmente nel secondo opuscolo innanzi menzionato.

Il 5 luglio 1888, poi, il Grossi prese di nuovo la parola nell'Aula di Montecitorio per lamentare il ritardo nella esecuzione dei lavori della ferrovia, che, lo ricordiamo, a questa data, era aperta soltanto da Roccasecca a Arce e per il solo servizio passeggeri. Nell'intervento l'oratore ricorda le tristi condizioni in cui versavano gli stabilimenti industriali del territorio "anche per colpa della lentezza nella costruzione di opere pubbliche, dichiarando che esistevano «...poche ferrovie in Italia, nessuna in Italia meri-

<sup>24</sup> BELLUCCI 2003, p. 173.

<sup>25</sup> BELLUCCI 2003, pp. 176 e 178.

dionale; soprattutto là nella Valle del Liri; quella che era detta la Manchester delle provincie (*sic*) napoletane, ora è la valle del pianto, della miseria. Decine e decine dei nostri stabilimenti giacciono inoperosi. Migliaia di operai hanno bisogno di essere soccorsi e sono obbligati a emigrare. Difatti non è piccolo fenomeno quello della decadenza quasi apoplettica di tutta una regione industriale, per cui migliaia di operai, interessi incalcolabili sono in compromesso. [...] La crisi non è stata procurata da ritardati lavori della ferrovia. Ma senza tema di essere smentito posso dire che il ritardo l'ha affrettata»<sup>26</sup>.

Come ha evidenziato Salvatore Bellucci:

“L'impegno di Federico Grossi a favore della Roccasecca-Avezzano non si esaurì nelle occasioni ufficiali, nelle discussioni parlamentari o in Consiglio provinciale. Egli si occupò della vicenda relativa al tratto ferroviario sollecitando direttamente l'allora presidente del Consiglio Francesco Crispi. Un fitto scambio epistolare in merito alla vicenda tra lo statista siciliano e l'avvocato di Arce è conservato presso l'Archivio di Stato di Roma”<sup>27</sup>.

Come abbiamo già visto, nel 1891 la ferrovia raggiungerà Sora, iniziando così a svolgere il suo servizio in favore delle industrie della media valle del Liri, o, almeno, di quel che rimaneva delle stesse.

Del riconoscimento dell'impegno profuso dall'on. Federico Grossi per la costruzione della stessa, è rimasta traccia in una leggenda metropolitana diffusa ad Arce fino a qualche tempo fa. Si narrava che alla stazione del suo paese non fosse lui ad aspettare il treno, ma, viceversa, il treno ad aspettare lui. Come abbiamo visto dal testo del discorso innanzi riportato, il Grossi, per recarsi alla Camera faceva quotidianamente il pendolare con Roma. Sarà accaduto qualche volta che il treno, ormai fermo in stazione, avendo visto l'on. Grossi portarsi verso la stessa, avrà prolungato la sosta più del dovuto per consentire all'on. Grossi di prenderlo. I ferrovieri, evidentemente, erano ben consapevoli del suo operato in Parlamento.

<sup>26</sup> BELLUCCI 2003, pp. 178-179.

<sup>27</sup> Archivio Centrale dello Stato, Atti della Presidenza del Con-

## BIBLIOGRAFIA

CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*

BARCA 2010 = S. BARCA, *Enclosing Water. Nature and Political Economy in a Mediterranean Valley, 1796-1916*, Cambridge, The White Horse Press, 2010

BELLUCCI 2003 = S. BELLUCCI, *La rappresentanza politica di Terra di Lavoro in età liberale: Federico Grossi (1838-1922) tra Amministrazione provinciale e attività parlamentare*, in S. CASMIRRI (a cura di), *Lo Stato in periferia. Elites, istituzioni e poteri locali nel Lazio meridionale fra Ottocento e Novecento*, Edizioni dell'Università di Cassino, Cassino 2003, pp. 165-187

CORRADINI 1998 = F. CORRADINI, *Un inedito di Federico Grossi: "Come fu prescelto Fontana Liri per il nuovo Polverificio"*, in *Terra dei Volsci. Annali del Museo Archeologico di Frosinone*, Frosinone 1998, pp. 135-143. Lo stesso scritto è stato pubblicato con il medesimo titolo in R. FRAIOLI (a cura di), *Il Regio Polverificio sul Liri e il suo borgo*, Montecassino 2009, pp. XXXV-XLIV

CORRADINI 2004 = F. CORRADINI, *... di Arce in Terra di Lavoro ...*, I, II, III, Ediz. Del Comune di Arce (FR), Arce 2004

CORRADINI 2008 = F. CORRADINI, *Le industrie nell'Alta Terra di Lavoro prima e dopo l'unificazione*, in *Studi Cassinati*, Anno VIII – n. 1 (Gennaio – Marzo 2008), pp. 14-23. Cassino (FR) 2008. Consultabile su [www.studicassinati.it](http://www.studicassinati.it)

DE ANGELIS CURTIS 2010 = G. DE ANGELIS CURTIS, *Terra di Lavoro e le elezioni alla Camera dei Deputati nel collegio di Pontecorvo tra Unità d'Italia e primo dopoguerra*, in A. Nicosia (a cura di), *Quaderni Coldragonosi*, Comune di Colfelice (FR) 2010, pp. 71-89

DELL'OREFICE 1988 = A. DELL'OREFICE, *L'industria della carta nella Valle del Liri durante il XIX secolo: dallo sviluppo alla crisi*, in *Trasformazioni industriali nella media valle del Liri in età moderna e contemporanea*, Rotaract Club Frosinone, Isola del Liri (FR) 1988, pp. 117-130

DE MAJO 1986 = S. DE MAJO, *L'industria meridionale pre-unitaria tra protezionismo statale e fluttuazioni cicliche: i lanifici della Valle del Liri (1806-1860)*, in C. CIMMINO (a cura di), *Economia e Società nella Valle del Liri nel secolo XIX. L'industria laniera. Atti del convegno di Arpino – 3/5 ottobre 1981*, Caserta 1986, pp. 3-108

DE NEGRI 1992 = F. DE NEGRI, *La 'reintegra' al Demanio dello Stato di Sora: un momento del dibattito sulla feudalità nel*

siglio dei Ministri, "Carte Crispi 1888", 8.9.434; in BELLUCCI 2003, p. 179.

- regno di Napoli alla fine del '700*, in *Viabilità e Territorio nel Lazio meridionale. Persistenze e mutamenti fra '700 e '800*, Edizioni dell'Archivio di Stato di Frosinone, Frosinone 1992, pp. 73-93
- DI BIASIO 1976 = A. DI BIASIO, *La Questione Meridionale in Terra di Lavoro 1800-1900*, EDI-SUD, Edizioni Storiche Meridionali, Napoli 1976
- DI BIASIO 1997 = A. DI BIASIO, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta 1800-1860*, Caramanica Editore, Marina di Minturno (LT) 1997
- FRAIOLI 1999 = R. FRAIOLI, *Bernardo Nardone. Un rivoluzionario di Terra di Lavoro*, Arce 1999
- GABRIELE 2002 = G. GABRIELE, *Elites industriali e politiche in Terra di Lavoro tra Restaurazione e Regno d'Italia: Giuseppe Polsinelli*, Università degli Studi di Roma "La Sapienza", Roma 2002
- GATTINARA 1894 = G. GATTINARA, *Storia di Tagliacozzo dalla origine ai giorni nostri*, Città di Castello 1894. (Rist. anast. a cura della Libreria Vincenzo Grossi, Tagliacozzo 1999)
- JADECOLA 1992 = C. JADECOLA, *Roccasecca-Sora. I cento anni di una ferrovia*, Centro di Studi Sorani 'V. Patriarca', Sora 1992
- JADECOLA 1995 = C. JADECOLA, *Album di paese: Aquino*, Centro di Studi Sorani 'V. Patriarca', Sora 1995
- JADECOLA 2013 = C. JADECOLA, *Una ferrovia lunga 150 anni*, in A. Nicosia (a cura di), *Quaderni Coldragonesi 4*, Comune di Colfelice (FR) 2013, pp. 69-96
- JADECOLA 2017 = C. JADECOLA, *La ferrovia del Liri tra binari, storie, curiosità*, Associazione Apassiferrati, Arce (FR) 2017
- LAURI 1915 = A. LAURI, *Dizionario dei cittadini notevoli di Terra di Lavoro antichi e moderni*, Sora 1915. Rist. anast. Arnaldo Forni Editore S.p.A., Sala Bolognese (BO) 1979
- NICOSIA 1996 = A. NICOSIA, *Pontecorvo agli inizi dell'Età liberale*, Cassino (FR), s.d., ma 1996
- ROSA 2016 = A. ROSA, *Ebrei e proto-industria sorana nel Cinquecento: considerazioni e ipotesi*, in A. NICOSIA (a cura di), *Quaderni Coldragonesi 7*, Edizioni del Comune di Colfelice (FR) 2016, pp. 79-88
- VISCOGLIOSI 1988 = A. VISCOGLIOSI, *I Boncompagni e l'Industria (1580-1796)*, in *Trasformazioni industriali nella media valle del Liri in età moderna e contemporanea*, Rotaract Club Frosinone, Isola del Liri (FR) 1988, pp. 13-36