TERRA DEI VOLSCI

ANNALI

del

Museo Archeologico di Frosinone

2

1999

COMUNE DI FROSINONE
ASSESSORATO ALLA CULTURA

Terra dei Volsci. Annali del Museo Archeologico di Frosinone

Direttore responsabile
Maria Teresa Onorati

Coordinamento
Marcello Rizzello

Hanno collaborato a questo volume
Margherita Cancellieri, Giuseppe Ceraudo,
Francesco Maria Cifarelli, Ferdinando Corradini,
Carlo Cristofanilli, Rosina Floris, Marijke Gnade,
Pietro Longo, Diego Mammone, Angelo Nicosia,
Gianluca Tagliamonte, Alessandra Tedeschi,
Adriana Valchera, Massimiliano Valenti

Redazione
Maria Teresa Onorati

Elaborazione immagini
Luana Compagnone

Sede
Museo Archeologico Comunale
via XX Settembre, 32 - 03100 Frosinone

Registrazione
Tribunale di Frosinone, n. 267 del 21.XII.1998

Stampa
Tipografia Editrice Frusinate - Frosinone

In copertina: perla in pasta vitrea (da Frosinone, viale Roma: foto D. Facci)

Sommario

7 *Studi e ricerche nella valle dell'Amaseno: contributi per la storia del popolamento in età protostorica*
MARGHERITA CANCELLIERI

27 *La valle dell'Amaseno: un abitato protostorico*
ROSINA FLORIS

31 *La ricerca sull'*agger *di* Satricum
MARIJKE GNADE

51 *Su due tipi ceramici di età orientalizzante dalla valle del Liri*
FRANCESCO MARIA CIFARELLI

59 *Frosinone: area archeologica in viale Roma (terza campagna di scavo)*
MARIA TERESA ONORATI

75 *La produzione scultorea in età romana nel Lazio sudorientale: il caso di Sora*
MARCELLO RIZZELLO

99 *Ferentino: villa romana in località Carceri*
ADRIANA VALCHERA

105 *Iscrizioni inedite dal* Latium adiectum: Tarracina
PIETRO LONGO

127 *Osservazioni sul percorso della via Latina tra* Aquinum *e* Ad flexum
MASSIMILIANO VALENTI

145 *Roccasecca: un impianto produttivo di epoca romana nell'*ager *di* Aquinum
ALESSANDRA TEDESCHI

161 *Il contributo dell'aerofotogrammetria per la ricostruzione dell'impianto urbano di* Aquinum
GIUSEPPE CERAUDO

169 *Ceramiche medievali dal castello di Maenza*
CARLO CRISTOFANILLI

173 *La chiesa di S. Antonio Abate in Castelnuovo Parano e i suoi affreschi*
DIEGO MAMMONE

195 *Il* Martirologio *conservato nella chiesa di S. Maria Assunta di Arpino (una riscoperta)*
ANGELO NICOSIA

199 *Contributo allo studio della viabilità postunitaria: il cosiddetto "Tracciolino"*
FERDINANDO CORRADINI

213 *Abbreviazioni*

215 *Fonti letterarie*

Contributo allo studio della viabilità postunitaria: il cosiddetto "Tracciolino"

FERDINANDO CORRADINI

Nel corso del Medioevo, per ragioni economico-politiche prima ancora che strategico-militari, in tutta la media valle del Liri (indico con questa espressione quella parte dell'attuale provincia di Frosinone che fino al 1926 ha fatto parte della provincia di Terra di Lavoro, con capoluogo a Caserta) vennero lentamente, ma progressivamente, abbandonati gli assi viari di fondovalle realizzati durante la Repubblica e l'Impero. Il loro posto venne preso da un reticolo di mulattiere, prevalentemente di medioalta collina, i cui tracciati ricalcavano, a volte, antichi percorsi, forse anche preistorici: nei punti di intersezione di tali tratturi vennero lentamente a coagularsi tutti quegli insediamenti urbani che, oggi, vengono indicati come "centri storici"[1].

Tale situazione iniziò a mutare nella prima metà dell'Ottocento, allorché si prese a costruire le strade rotabili di fondovalle che, fino alla realizzazione dell'Autostrada del Sole, avvenuta agli inizi degli anni Sessanta, e delle successive "superstrade", hanno costituito gli assi viari più importanti della zona.

La prima di tali strade, ultimata, come apprendiamo dal Di Biasio, nel 1820, fu la cosiddetta "Consolare", indicata, dopo l'Unità d'Italia, come "strada provinciale per Sora" che collegava Napoli con Sora, passando per Cassino e Arce: il tracciato di tale strada, come si rileva dai miliari ancora presenti *in situ* che indicano la distanza da Napoli, coincide, fatta eccezione per una variante in territorio di Fontana Liri, con le attuali strade statali "Casilina" (da San Vittore del Lazio fino al cimitero di Arce) e "Valle del Liri" (da tale località fino a Sora). Poco dopo fu costruita la Cassino-Atina-Sora, più nota come "Sferracavalli". Negli anni Cinquanta dell'Ottocento fu realizzata la strada Civita Farnese, che andava da Arce a Itri e Gaeta, passando per Pico. Tale ultima strada aveva la funzione di mettere in collegamento la Consolare con la via Appia: le due strade erano state costruite quasi in contemporanea[2].

Una volta realizzato tale nuovo sistema viario di fondovalle i centri

[1] Causa e insieme effetto dello scarso utilizzo delle vie di fondovalle nel periodo medievale fu il progressivo spopolamento di centri che pur erano stati importanti, quali *Fabrateria Nova*, *Aquinum*, *Interamna* e *Casinum*. Sull'organizzazione amministrativa della zona e sulla sua situazione viaria sul finire del periodo imperiale, v. Nicosia 1995, 7-19 (con ampia bibl.). M. Cagiano de Azevedo (1949, 14) fa risalire al periodo preistorico il tratturo che va da «S. Scolastica fino al passo dei Fraioli», cui egli dà il nome di via "Pedemontana": su tale mulattiera, nel corso del Medioevo, si sono formati i centri di Villa Santa Lucia, Piedimonte San Germano, Palazzolo (poi Castrocielo), Caprile, Castello e Valle, gli ultimi tre frazioni di Roccasecca.

[2] Per tutte le dette strade v. Di Biasio 1993 e 1997. Sulle conseguenze "politiche" che la costruzione della Consolare ebbe sui Ducati di Sora e di Arce e sulle Contee di Arpino ed Aquino, v. De Negri 1992. Sul finire degli anni Venti dell'Ottocento fu realizzata, fra Arce e Ceprano, una "bretella" che collegò la Consolare (Napoli-Sora) con la via rotabile che, nello Stato Pontificio, andava da Roma a Ceprano, venendo, così, a realizzare il tracciato della odierna ss. 6 "Casilina": cfr. *Rapporto* 1827, 23-24. Sulla ricostruzione della Roma-Ceprano all'inizio del secolo scorso, v. Verdi 1992. Per un precedente rifacimento della stessa agli inizi del Seicento, v. Scavizzi 1985.

abitati che erano sorti sul precedente reticolo di vie mulattiere vennero a trovarsi tagliati fuori dalle grosse rotte commerciali. Come era naturale che fosse gli abitanti degli stessi si preoccuparono di realizzare delle vie rotabili che li collegassero alle nuove strade[3].

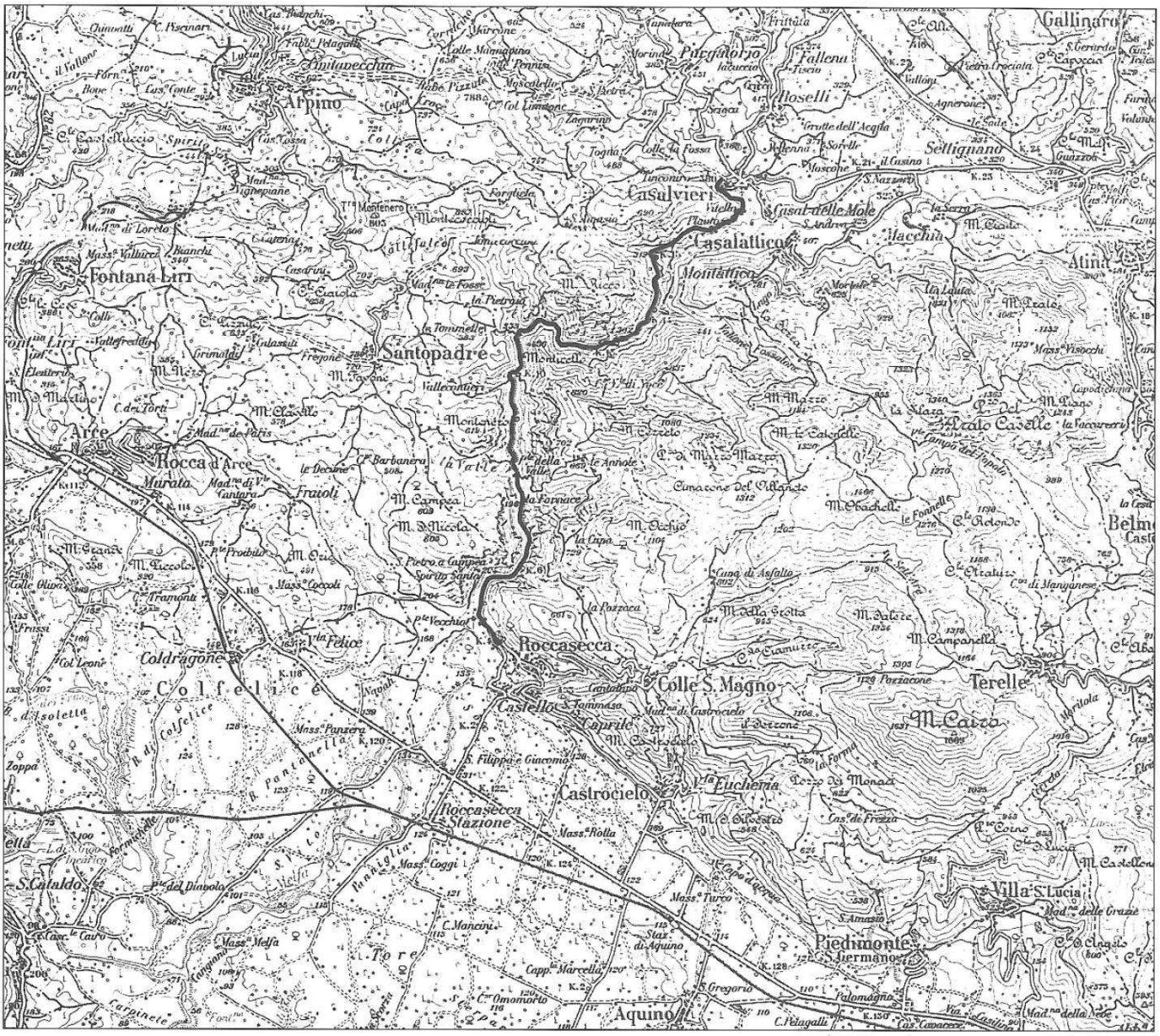
Poco dopo l'Unità d'Italia, la legge 30 agosto 1868 n. 4613, all'art. 1, rese obbligatorie per ogni comune la costruzione e la sistemazione delle strade «che sono necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di un Comune col capoluogo del rispettivo Circondario, o col maggior centro di popolazione dei Comuni vicini». Tale legge, come è agevole intuire, dette un notevole impulso alla costruzione di strade di interesse locale lasciando insoluto, tuttavia, il problema della costruzione di strade interprovinciali di cui pure vi era impellente bisogno.

Per quanto se ne sappia il primo a proporre, dopo l'Unità d'Italia, la realizzazione della strada Isernia-Atina-Roccasecca fu Pasquale Visocchi, consigliere provinciale di Terra di Lavoro per il collegio di Atina, nella tornata del 17 settembre 1861. Nella seduta del 24 settembre 1864, però, il detto consesso bocciò la proposta che il consigliere Angelo Incagnoli aveva avanzato per la costruzione della strada. Tale diniego suscitò la reazione dei casalvierani che, trovandosi all'imboccatura della stretta valle del fiume Melfa, erano particolarmente interessati alla realizzazione della strada. Il Consiglio Comunale di Casalvieri approvò una mozione con la quale rilevava, a proposito del tratto Casalvieri-Roccasecca, «la brevità di essa traversa in modo che in poco più di un'ora si potranno avere quelle relazioni che adesso hanno bisogno di un dieci ore buone per lo lungo circuito delle montagne da tutte le parti». Nella stessa delibera si evidenzia che la realizzazione di tale tratto di strada sarebbe stato molto utile, in quanto, tenuto conto di altre strade che erano in progetto (fra le quali la San Donato-Forca d'Acero-Opi), si sarebbe creata una via rotabile trasversale che, senza soluzione di continuità, avrebbe collegato «le Puglie con Gaeta». Essendo noto, tuttavia, che l'Amministrazione Provinciale «per grandiosi ed utilissimi lavori eseguiti ed in esecuzione» non si trovava nella possibilità di intraprendere tale traversa, si deliberò di anticipare «a titolo di gratuito prestito £ 5.000...».

Ma la generosità dei casalvierani lasciò indifferente il Consiglio Provinciale. Fu così che nel 1872 tale Filippo Teti, consigliere provinciale del collegio di Alvito, propose la costituzione di un consorzio per la realizzazione della strada San Donato-Alvito-Casalvieri-Roccasecca. Nello statuto di tale consorzio era espressamente previsto che la strada dovesse «svilupparsi presso Casalvieri lungo il corso della Melfe [*sic*]»: ciò determinò la reazione di Colle San Magno e Santopadre che avrebbero voluto essere serviti dalla rotabile in progetto. Colle San Magno era sostenuto anche da Casalattico e Roccasecca: la strada, passando sulle colline a sinistra del fiume Melfa, avrebbe congiunto i tre centri con le

[3] Per la rotabile che va dal centro di Aquino all'odierna via Casilina, v. Jadecola 1989. Per quella da Santopadre ad Arpino, v. Scafi 1871, 98-103. Per la traversa da Alvito alla "Sferracavalli", v. Santoro 1877, 17-22. Per la strada rotabile Terelle-Cassino, che fu realizzata dal 1873 al 1882, v. F. Corradini, *E Terelle ruppe l'isolamento nonostante le ritrosie di Cassino*, in *L'Inchiesta*, anno III (1996), n. 43, 11.
Per quella dal centro di Arce alla via Casilina, v. *Id.*, *Sta per compiere centotrenta anni la strada più popolata di Arce*, in *Corriere del Sud Lazio*, anno I (1999), n. 17, 21.

1. Il percorso del "Tracciolino" (IGM 1:100.000).



principali vie di comunicazione. Santopadre godeva, invece, dell'appoggio «valevolissimo d'uno dei più influenti personaggi di queste contrade», il quale avrebbe voluto che la nuova strada, partendo da Casalvieri e seguendo un tracciato sulle colline a destra del detto fiume, passasse «per due villaggi di Arpino», per Santopadre e Rocca d'Arce, per poi raggiungere la Provinciale per Sora ad Arce, ove era l'innesto della via Civita Farnese che si congiungeva con l'Appia a Itri.

La legge 30 maggio 1875 n. 2521 stabilì: «per facilitare l'attuazione della

Legge 30 agosto 1868 nelle Province più deficienti di viabilità saranno intraprese e compiute le strade provinciali enumerate nella presente Legge». Al n. 46 della seconda serie era prevista quella da Opi per Forca d'Acero e San Donato Val di Comino e, quel che più a noi interessa, al n. 14 della prima serie la "Isernia-Atina-Roccasecca"[4].

Ora che la strada stava per divenire una realtà si rinfocolarono, come era ovvio, le polemiche fra Casalvieri, Colle San Magno e Santopadre. La Giunta Municipale del primo comune fece dare alle stampe un *pamphlet* in cui contestava punto per punto quanto sostenuto dagli altri due a sostegno delle rispettive tesi.

In buona sostanza Colle San Magno evidenziava ragioni economiche, quali la valorizzazione del proprio immenso patrimonio forestale «ed i prodotti minerali del suo suolo». La stessa cosa faceva Santopadre sottolineando che il "suo" tracciato sarebbe passato anche per il territorio di Arpino che, al tempo, era un centro industriale. A tali tesi Casalvieri ribatteva che i tracciati richiesti dagli altri due comuni avrebbero allungato di molto il tragitto rispetto alla linea del Melfa, ma quel che più conta le strade proposte dagli altri due centri avrebbero avuto notevoli pendenze che le avrebbero rese difficilmente praticabili dai carri trainati da animali che, all'epoca, sarà bene ricordarlo, erano il principale mezzo di trasporto, mentre la linea del Melfa si presentava piuttosto piana.

Nel pamphlet i diversi tracciati vengono esaminati anche sotto il profilo della sicurezza (le grassazioni erano un fatto tutt'altro che raro e fino a qualche anno prima nella zona aveva imperversato il brigantaggio). Colle San Magno e Santopadre sottolinearono anche che «la linea del Melfi [*sic*]» era sconsigliabile per la continua caduta dei massi dalle incombenti pareti rocciose. A tale proposito la Giunta Municipale di Casalvieri obiettò che la valle del Melfa «essendo situata al Sud-Est, è esente dai geli e quindi di rado cadono i massi». Casalvieri non si limitò a scrivere un pamphlet ma, d'accordo con Alvito e San Donato che evidentemente per motivi di brevità preferivano la linea del Melfa, stanziò «una somma necessaria per aprire un tracciolino in quei punti ove propriamente dovrà passare la strada»: fu aperto, quindi, a spese del comune di Casalvieri, una prima bozza di tracciato stradale lungo il fiume Melfa[5].

Successivamente il Ministero dei Lavori Pubblici dette inizio ai lavori della Isernia-Atina-Roccasecca che fu divisa in tronchi, dei quali il sesto collegava Casalvieri con il cimitero di Roccasecca passando per la valle del Melfa, mentre il settimo andava dal detto cimitero alla "strada provinciale per Sora", in precedenza detta Consolare, corrispondente, nel territorio di Roccasecca, all'odierna via Casilina. Con contratto del 1° settembre 1879 i lavori per i detti due tronchi vennero appaltati all'impresa Moro, la quale, però, dopo essersi messa all'opera e aver aperto la traccia della strada per circa sei chilometri, chiese e ottenne la

[4] Le notizie che precedono sono tratte da Santoro 1877, 22-28. Ringrazio l'avv. L. Santoro di Sora per avermi fornito copia di tale pubblicazione. Soltanto nella metà degli anni Sessanta fu realizzata la rotabile che da Togna, frazione di Casalvieri, raggiunge la località Madonna delle Fosse nel territorio di Santopadre, lambendo, nel territorio di Arpino, i due villaggi, oggi abbandonati, di Forlieta e Montecoccioli. A tutt'oggi non vi è una rotabile che colleghi Montattico, frazione di Casalattico, con Colle San Magno. L' "influente personaggio di queste contrade" penso sia da identificare con Angelo Incagnoli di Arpino. Per cenni biografici sullo stesso, nonché sul Visocchi e il Teti, v. Lauri 1915, *ad nomina*.

[5] V. *Considerazioni* 1875. Apprendiamo da A. Di Biasio (1993, 9) che *tracciolino* era il termine tecnico con cui si indicava la prima "bozza" del tracciato di una strada, che veniva realizzato al fine di verificare «sul luogo i parametri tecnici del progetto ed il suo migliore itinerario». Nel caso di specie il termine "tracciolino" è rimasto a indicare, nel linguaggio di tutti i giorni, il tratto di strada da Casalvieri al cimitero di Roccasecca. Sull'esistenza di una miniera di asfalto nel territorio di Colle San Magno e sulle difficoltà che vi erano per il trasporto del materiale a valle, v. F. Riccardi, *La miniera di asfalto a Colle S. Magno*, in *L'Inchiesta*, anno V (1998), n. 19, 13. Ringrazio l'amico L. Arnone Sipari di Alvito per avermi fornito copia del pamphlet di Casalvieri da lui conservato in originale. In calce allo stesso vi sono le firme autografe dei componenti della Giunta Municipale di Casalvieri, di cui sono leggibili soltanto i cognomi: Iacobelli, Zincone, Zeppa, Rezza, Marsella.

risoluzione del contratto per imperfezioni del progetto. Fu quindi redatto un nuovo progetto sulla base del quale, il 2 e il 25 giugno 1884, si tennero in contemporanea, sia presso il Ministero dei Lavori Pubblici a Roma che presso la Prefettura di Caserta, le aste pubbliche «per lo appalto dei lavori occorrenti al complettamento [*sic*] della costruzione del VI tronco... non che alla sistemazione del 7° tronco» della detta strada Isernia-Atina-Roccasecca. Entrambi tali esperimenti d'asta andarono deserti e fu così che il signor «Begani Luigi del fu Giovanni nato a Piacenza e domiciliato in Roma», con atto del 27 settembre 1884, assunse l'onere del completamento della strada[6].

Ma anche l'impresa Begani incontrò delle difficoltà nella realizzazione dell'opera. A questo punto però ritengo opportuno lasciare la parola all'anonimo estensore di una relazione da me di recente rinvenuta[7].

Nel giorno 15 marzo [1888] ho praticato la visita ai tronchi 6° e 7° della strada provinciale di prima Serie in costruzione N. 14 Atina-Roccasecca secondo l'incarico avuto da codesta on. Direzione Generale colla nota a margine segnata.
Alla detta visita intervennero pure l'Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Caserta l'Ingegnere Direttore dei lavori e l'Impresario Sig. Begani il quale mi fece rilevare sulla faccia dei luoghi tutte quelle circostanze che riteneva doversi tener presenti nella risoluzione della controversia da esso sollevata col memoriale 22 Novembre u.s. che cotesta on. Direzione mi ha comunicato.
Ora, prima di parlare delle risultanze di detta visita e delle questioni da risolversi, secondo l'Impresa stessa domanda, credo necessario di riassumere le vicende alle quali il lavoro di cui trattasi andò soggetto fin dalle prime sue mosse onde aver davanti agli occhi tutto quanto precedette, a norma a misura delle ulteriori deliberazioni da prendersi.
Sulla base del progetto 30 Novembre 1878 vennero appaltati all'Impresa Moro i lavori dei due tronchi 6° e 7° della strada di cui parlasi mediante contratto 1° Settembre 1879.
Quest'appalto non poté camminare per imperfezioni del progetto suddetto per le quali l'Impresa Moro domandò ed ottenne lo scioglimento del contratto, dopo aver eseguito l'apertura della traccia sopra sei chilometri circa, e costruiti diversi ponticelli e muri di sostegno.
Sciolto quel contratto venne dall'Ufficio del Genio Civile di Caserta compilato un nuovo progetto colla data 30 Aprile 1883 per base di un nuovo appalto dei residui lavori, necessari per ultimare gli anzidetti due tronchi dei quali il 6°, da Casalvieri a Cimitero di Roccasecca riuscì di metri 14290,30, ed il 7° dal detto Cimitero alla strada provinciale di Sora, di metri 2999,75.
In questo progetto fu ritenuto di vendere al nuovo appaltatore le provviste giacenti sul lavoro acquistate dall'Impresa Moro per una somma fissa di £ 20.200.
Col detto progetto vennero provvisate le spese seguenti:
Importo dei movimenti di terra a corpo lire 165.007,22
Compensi diversi a corpo lire 9.999,78
Opere d'arte e lavori diversi a misura lire 238.000,00
Sommano lire 413.000,00. Dedotto l'importo delle provviste lire 20.200,00
Costo dell'opera a base di consegna lire 392.800,00.
Il nuovo appalto, in seguito alla diserzione degli incanti venne allegato all'Impresa Begani Luigi, senza ribasso con il contratto 27 Settembre 1884, e questa, appena messo mano ai lavori, presentò ricorso al Ministero contro la misura e valutazione delle provviste suddette, notando che, di questi [*sic*], una parte era andata dispersa, sottratta ed avariata. Dietro la discussione seguitane il prezzo delle dette provviste

[6] Quanto sopra si rileva dall' «atto di sottomissione del sig. Luigi Begani per l'appalto dei lavori di complettamento [*sic*] della costruzione del VI tronco della strada provinciale di serie Isernia-Atina-Roccasecca nonché della sistemazione del 7° tronco della strada medesima in provincia di Caserta per la presunta somma di £ 413.000...» del 27 settembre 1884, da me conservato in copia (*Archivio privato Corradini*, fondo Federico Grossi, b. s.n., fasc. Tracciolino), come gli altri documenti citati di seguito. Federico Grossi fu consigliere provinciale di Terra di Lavoro per il collegio di Arce dal 1866 al 1910 e deputato al Parlamento dal 1876 al 1904 per il collegio di Pontecorvo. Cenni biografici sullo stesso sono in Corradini 1998, 135.

[7] Si tratta della copia manoscritta di una relazione contenuta in un fascicolo composto di più fogli legati con lo spago, con righi ma senza margini, per complessive cinquantadue pagine. La scrittura occupa soltanto la metà destra dei fogli. Sulla metà del foglio non occupata dal testo della relazione vi sono considerazioni e commenti scritti a matita, a volte rossa e a volte blu, ritengo dall'on. Federico Grossi. Ne riporteremo alcuni. L'estensore della relazione dovrebbe essere un funzionario del Ministero dei Lavori Pubblici.

venne ridotto a lire 9.212,28 e questo venne dall'Impresa Begani accettato, puramente, semplicemente e senza riserva alcuna con atto di sottomissione 20 Dicembre 1885 che fu approvato con Decreto Ministeriale 20 Gennaio 1886, col quale venne rettificata la contabilità precedentemente ammessa nel modo seguente: Somma presuntiva dell'appalto lire 413.000. Dedotto il prezzo dei materiali lire 9.212,28 Restano a base di consegna lire 403.787,72.

L'Impresa Begani si rivolse ancora al Ministero con istanza del 17 Settembre 1885 osservando che le difficoltà che incontrava nell'eseguire l'opera appaltatale erano assai maggiori di quelle previste, ed in parte non previste affatto, dal Capitolato 30 Aprile 1883 ed appoggiandosi ad un parere espresso dietro visita imperlocale, dallo Ing. Comm.re Baccarini, domandò una verifica dello stato delle cose da parte di un Ufficiale Superiore del Genio Civile per gli occorrenti provvedimenti.

Aderendo a tale domanda il Ministero domandò l'incarico della chiesta verifica all'Ispettore del Genio Civile Comm.re Passerini, al quale l'Impresa rivolse un suo memoriale colla data 30 Settembre 1885 contenente le seguenti domande:

1. Aumento sulla somma a corpo per lavori diversi fissato all'art. 43 del Capitolato speciale;
2. Un compenso per lo spurgo e ripulimento della cunetta presso Roccasecca;
3. Valutazione di maggior taglia per le grandi sfaldature;
4. Un compenso pel trasporto delle materie degli sgombri della strada;
5. Il pagamento degli scavi effettivi delle fondazioni delle opere d'arte;
6. Un prezzo speciale per la muratura di spessore inferiore a quaranta centimetri;
7. Un nuovo prezzo per le murature a secco ed in malta fuori traccia;
8. La sostituzione dell'art. 23 dell'Elenco agli articoli 21 e 22;
9. La sostituzione della pietra concia alla pietra squadrata;
10. La costruzione della volta dei ponti di grande apertura in pietra concia;
11. Un aumento sui prezzi della pietra concia;
12. L'esonero dell'Impresa dalla responsabilità dei danni prodotti da infortuni.

L'Ispettore Comm. Passerini, dopo visitate le località e le opere nei giorni 30 Settembre e 1 Ottobre 1885 presentò al Ministero la relazione 18 febbraio 1886, osservando in generale che della troppo prolungata eccezionalità della località attraversata dalla strada, meritava che se ne fosse tenuto conto nell'apprezzare e valutare le opere, e che i prezzi assegnati ai lavori erano basati sopra elementi che oggi, per molte cause non sono più giuste, e conformi alla realtà, riportandosi alle condizioni del 1878.

In particolare poi osservò:

Sulla domanda (1) Che trattandosi di somma stabilita a corpo doveva ritenersi invariabile quella fissata dall'art. 43, almeno fino a che non venisse luminosamente provato essere la somma di lire 9992,78 assolutamente inadeguata a compensare le spese addossate, col detto articolo all'Impresa per l'eccezionalità dei luoghi.

Sulla domanda (2) Che non sussistevano gravi ragioni per derogare dal contratto, ed essendo l'espurgo della cunetta compensata a corpo, non era ammessibile [*sic*] il chiesto compenso.

Sulla domanda (3) Che, a prima vista, questa aveva un certo fondamento attesa la facilità della roccia a sfaldarsi, ma che conveniva rimettere la risoluzione al momento del collaudo onde impegnare l'Impresa ad usare delle mine in giusta misura.

Sulla domanda (4) Che l'Impresa aveva dovuto effettivamente eseguire un trasporto dei materiali sciolti negli scorrenti della costa e dei massi pericolanti, quale trasporto non essendo stato contemplato nell'analisi, era equo di trattare per un compenso.

Sulla domanda (5) Che non poteva accogliersi perché contraria alle disposizioni del Capitolato, e perché fonte di litigi.

Sulla domanda (6) Che non era ammessibile stanteché [*sic*] il Capitolato non assegna limite di grossezza al prezzo della muratura in calce, e perché le limitate dimensioni trovano compenso nel prezzo dell'apparecchio superficiale della faccia vista.

Sulla domanda (7) Che non potendosi equamente pretendere che vengano applicati

i prezzi di contratto a lavori da questo non previsti, ed in condizioni più difficili di quelli previsti, si potrebbe accordare per la muratura a secco il prezzo di lire 2.80 al metro cubo, invece delle lire 1.27 del contratto, e per la muratura in malta il prezzo di lire 6.52 in luogo di lire 5.21.
Sulla domanda (8) Che il materiale da costruzione per le masse murali non manca in nessun sito ma invece scarseggia quello da paramento che bisogna trasportare da qualsiasi distanza; e non essendo calcolato nelle analisi alcun trasporto del materiale da paramento, trattandosi di un fatto non previsto, può venire accordato un equo aumento per l'apparecchio superficiale delle facce viste e cioè di lire 2.12 per le murature e secco e di lire 3.26 per quelle in calce.
Sulla domanda (9) e (10) si riservò di versare con un'altra relazione.
Sulla domanda (11) osservò che sussiste l'errore di fatto nelle analisi della pietra concia a grana mezzofina, rettificato il quale il prezzo diventa di lire 47,24, in luogo di lire 43,38 del Capitolato, e propose di venire ad una transazione anche perché nelle analisi il trasporto della pietra è calcolata con carri, mentre non può farsi che coi muli, il che aumenta sensibilmente la spesa;
Sulla domanda (12) Che sia da rimandarsi la decisione al collaudo, all'epoca del quale soltanto sarà possibile di riconoscere se l'Impresa sia andata soggetta a spese eccessive per danni d'infortuni.
E dietro tutte queste considerazioni il prefato Ispettore consigliò di venire a trattative coll'Impresa.
Il Ministero poi con altra sua relazione propose:

1. di assegnare una maggiore altezza ai ponticelli di piccola apertura e d'impiegare la pietra concia a grana ordinaria nelle Armille, spigoli, dei piedritti e barbacani;
2. d'impiegare la pozzolana di Bacoli e di Torre del Greco, nelle malte per la muratura fino al piano d'imposta, e per le volte dei cinque ponti da metri 8 a metri 20 di luce;
3. di costruire le volte dei ponti di apertura di metri 8, e più in pietra concia e grana ordinaria, anziché di muratura ordinaria;
4. di costruire una casa cantoniera doppia e due caselli, invece dei tre caselli contemplati dal progetto;
5. di eseguire nelle scarpe dei tagli pericolanti lo scarico della costa in roccia;
6. di costruire la massicciata con spessore di centimetri 20, anziché di 15;
7. di sgombrare le pietre e massi sciolti dagli scorrenti della costa, e di tagliare e sgombrare i massi pericolanti;
8. di costruire nella costa, a monte della strada, dei muri longitudinali a secco in uno o più ranghi a sostegno delle murature frananti[8];
9. di sistemare gli alvei dei torrenti, a monte della strada, con briglie e muri di sponda[9];
10. di garantire la stabilità della costa a monte della strada, con muri di controriva ad archi e pilastri;
11. di costruire, in talune località, delle gallerie artificiali a protezione e sicurezza dei passeggeri[10];
12. di munire il ciglio della strada a valle con parapetto o con arginello di terra a seconda delle circostanze, a sicurezza del pubblico transito.

Il Ministero, con dispaccio 22 Marzo 1886 N. 12794-1617, ordinò all'Ufficio di Caserta di presentare una perizia di maggiori compensi da accordarsi all'Impresa per le difficoltà e pericoli che incontrava nella costruzione della strada, tenute a norma le considerazioni della relazione Passerini 18 Febbrajo 1886 ed il detto ufficio tenuto conto anche della proposta fatta coll'altra relazione 24 Giugno 1886 del lodato Ispettore, cioè della costruzione in pietra concia a grana ordinaria dei volti dei ponti di apertura di m. 8 in su, presentò il progetto 8 Agosto 1886 col quale ritenne:

a) di accordare un maggior prezzo di lire 0,30 per lo sgombro dei materiali degli scorrenti e da massi pericolanti;
b) di ammettere gli aumenti dei prezzi delle murature a secco ed in malta;

[8] A margine vi è l'annotazione: «che non si costruiscono e così sempre maggiormente continua il pericolo agli operai».
[9] Vi è annotato: «alvei sui quali non passa acqua».
[10] Vi è annotato: «balle balle».

c) di aumentare di lire 0,73 i prezzi dei N. 22.22.23 [*sic*] per l'apparecchio superficiale;
d) di considerare la costruzione in pietra concia per volti di apertura, superiori ai metri 8;
e) di accordare un aumento di prezzo di lire 4,62 per la pietra concia a grana ordinaria, e di lire 8,62 per quella mezzo fina, per il trasporto a soma.

La maggior spesa derivante da tali modificazioni al contratto venne così calcolata dal detto Ufficio in lire 48569,37.

A questa perizia venne aggiunto un elenco suppletivo dei prezzi nel quale furono inseriti i nuovi prezzi per la muratura fuori la sede stradale, cioè di lire 2,39 al metro cubo per la muratura a secco senza paramento, di lire 2,80 per la muratura a secco con paramento a mosaico, e di lire 6,26 per la muratura ordinaria, escluso il paramento.

Con altro dispaccio 2 Luglio 1886 N. 36884-4584, il Ministero ordinò all'Ufficio di Caserta di allestire tre progetti suppletivi in armonia alle proposte della relazione Passerini 22 Giugno 1886, ed il detto ufficio sviluppò col progetto 10 Agosto 1886 le proposte della prima parte della citata relazione, riguardanti la maggiore altezza dei piccoli ponticelli, l'impiego della pietra concia a grana ordinaria nelle armille e spigoli dei piedritti dei medesimi, l'impiego della pozzolana di Bacoli nella malta delle opere d'arte, la costruzione di una cantoniera in sostituzione di un casello, e la costruzione della massicciata di venti anziché di quindici centimetri di spessore.

La maggior spesa delle dette perizie venne determinata come segue:
per la costruzione dei ponticelli lire 26937,50
per l'impiego della pozzolana lire 6241,97
per la casa cantoniera lire 4359,83
per la massicciata lire 5658,96
per imprevisti lire 2801,74
E in tutto lire 46.000,00.

Le anzidette due perizie vennero esaminate dal Consiglio Superiore nell'adunanza 24 Settembre 1886 e trovate meritevoli di essere ammesse a base di un bonario componimento colla Impresa Begani, ritirando dalla stessa un atto di sottomissione per l'accettazione, tanto di esse perizie che dell'Elenco suppletivo dei prezzi.

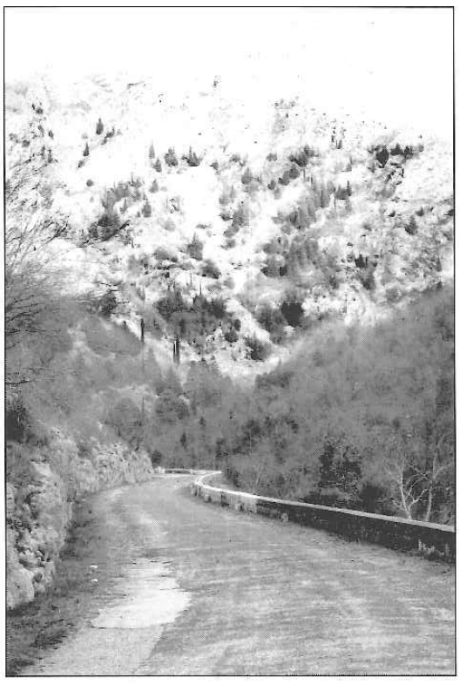
Invitata a ciò la detta Impresa, dall'Ufficio di Caserta in seguito ad analogo ordine avuto dal Ministero col Dispaccio 12 Ottobre 1886 N. 58887-7804, la stessa rispose con altro suo memoriale 29 Novembre detto anno che avrebbe aderito purché:

1) Si elevasse a lire 25.000 la somma a corpo dei compensi diversi stabilita dall'art. 43 del Capitolato;
2) Si aumentassero i nuovi prezzi della muratura a secco ed in malta ordinaria o idraulica, e si applicassero questi a tutte le opere murarie, tanto dentro che fuori la sede stradale ammettendo i prezzi seguenti:
   Muratura a secco senza paramento lire 5,60
   Muratura a secco senza paramento [*sic*, ma dovrebbe essere : «Muratura con paramento a mosaico», v. più avanti] lire 7,40
   Muratura con malta ordinaria lire 11,75
   Muratura con malta semi idraulica lire 16,60
   Muratura con malta idraulica lire 21,65.
3) Si portasse il maggior prezzo del paramento della muratura a lire 1,65 anziché a lire 0,73;
4) Si aumentasse il prezzo della pietra concia a grana ordinaria e mezzofina di lire 30 al metro cubo.

L'Ufficio di Caserta prese in esame le dette domande dell'Impresa, le assoggettò alle deliberazioni del Ministero con rapporto 8 Gennaio 1887 N. 4304 col quale espresse il seguente avviso.

Potersi accordare per le murature i seguenti prezzi:
Muratura a secco senza paramento lire 3,16
Muratura con paramento a mosaico lire 3,62
Muratura con malta ordinaria lire 8,50

2. Tratto del "Tracciolino" in direzione di Casalvieri.



Muratura con malta semi idraulica lire 12,69
Muratura con malta idraulica lire 16,80.

Doversi tener fermo l'aumento di lire 0,73[11] col prezzo dell'apparecchio superficiale della muratura.

Non doversi applicare al prezzo della pietra concia che quel piccolo aumento che deriva dall'applicazione del nuovo prezzo della malta.

Le proposte suddette vennero esaminate di nuovo dal Consiglio Superiore nell'adunanza del 28 Gennaio 1887, nella quale espresse l'avviso che poteva essere acconsentito il proposto aumento della somma a corpo dell'art. 43, in vista delle spese incontrate dall'Impresario per stabilimento di magazzini, depositi, case di ricovero che in una località così deserta che si potevano pure accettare [*sic*] gli aumenti dei prezzi della muratura, derivando dalle verificate circostanze di fatto in ordine ai componenti le murature stesse, ed essendo chiaramente dimostrato quali sono le differenze per gli elementi del progetto principale e gli effettivi di ciascuno dei componenti, come acqua, calce, sabbia e pietrame[12]; che si dovevano respingere le altre domande, cioè quella del maggiore aumento del prezzo dell'apparecchio superficiale e della pietra concia.

In seguito al quale voto, e dietro ordine dato dal Ministero con la nota 26 febbraio 1887 al N. 1165-913 venne dall'Ufficio suddetto riformata la perizia 8 Aprile 1886, applicando i nuovi prezzi a tutte le murature, entro e fuori la sede stradale, ed aggiungendo l'aumento anzidetto sulla somma a corpo dei compensi diversi, per cui l'importo di detta perizia salì a lire 114.581,20 in luogo delle lire 48.509,37, precedentemente calcolato, e così venne riformata la perizia 10 Agosto 1886 cambiando i prezzi della muratura ordinaria ed idraulica con che la maggiore spesa a base di consegna risultò di lire 51.752,96 in luogo delle lire 43.198,26, precedentemente calcolata.

E queste due nuove perizie, assieme al nuovo elenco suppletivo dei prezzi, vennero dalla Impresa Begani, accettate con atto di sottomissione 3 Aprile 1887 col quale dichiarò di rinunciare a qualsiasi ulteriore pretesa relativamente alle questioni cui le perizie stesse si riferivano. La quale sottomissione venne, in seguito, approvata con Decreto Ministeriale 30 Maggio 1887, registrato alla Corte dei Conti il 23 Giugno successivo.

Dopo questo si potrebbe credere che ogni controversia coll'Impresa Begani, per la costruzione della strada di cui trattasi, sia completamente spianata, e che i lavori corrano ora, verso il desiderato compimento, senza bisogno di più fermarsi. Ma il Sig. Begani non ha permesso all'Amm.ne di cullarsi[13] troppo a lungo in questa illusione; ed ecco che ai 27 novembre 1887 si presenta ancora al Ministero con un nuovo memoriale col quale domanda che venga inviato nella faccia dei luoghi un funzionario per constatare che le condizioni speciali sotto le quali devono eseguirsi i lavori del VI tronco della strada in discorso sono oltre ogni dire gravose per la sua ubicazione, che ad ogni istante fa sorgere nuove difficoltà e nuovi pericoli che gli scoscendimenti continui e le frequenti cadute di massi apportano danni alle opere e pericoli alla vita degli operai; che i prezzi stabiliti nel Capitolato sono ora di gran lunga inferiori ai prezzi reali del luogo, e quindi insufficienti, e che nelle determinazioni di questi non sono state valutate ed apprezzate le eccezionalità locali, che ogni dì si aggravano le mutate condizioni generali della Penisola, la concorrenza dei lavori ferroviari Roccasecca-Avezzano-Cajanello-Isernia[14] e dei lavori stradali del 4° e 5° tronco della strada provinciale in costruzione, le difficoltà della roccia cavernosa, dei conglomerati, delle puddinghe, lo sciupio delle materie esplodenti per il poco effetto delle mine, e la elevazione del dazio di dette materie fatta dalla legge 10 Luglio 1887 etc, etc.

La morale che ne cava il Sig. Begani, dopo aver servita questa pietanza riscaldata, è questa:

Che gli venga accordato:

1. Un aumento di prezzo per il taglio di roccia per far luogo alle sede stradale proporzionale a quello che ottenne colle perizie dell'8 e 10 Agosto 1886.

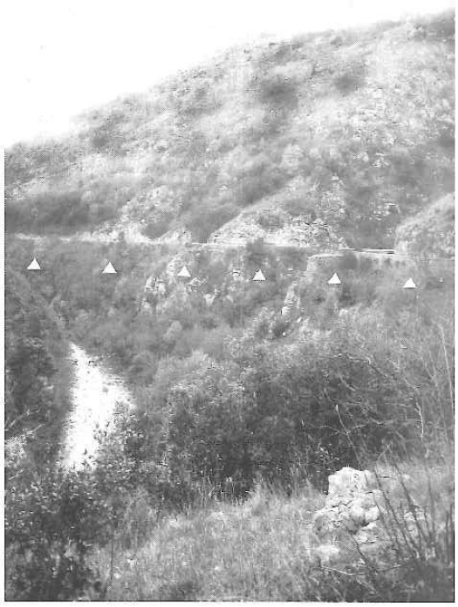
[11] Vi è annotato: «dovrebbe essere 0,83».

[12] Vi è l'annotazione a margine: «si volle dimenticare la mano d'opera essa pure aumentata e del cui aumento non si volle tener conto».

[13] Vi è annotato: «si culla anche troppo».

[14] Vi è annotato: «Parole del Com.re Passerini e non dell'impresa». Sul tratto ferroviario Roccasecca-Sora v. Jadecola 1992.

3. Tratto del "Tracciolino" in direzione di Roccasecca sulla destra del Melfa.



2. Un altro simile per la pietra concia sia per le ragioni dette altra volta, sia per le molte e costose manovre per ridurre il materiale a pié d'opera.
3. Un compenso per le murature di legname delle volte, stante la difficoltà dei trasporti.
4. Un compenso per gli scavi di fondazione per far luogo alle opere d'arte, secondo le variazioni delle perizie 8 e 10 Agosto.
5. La contabilizzazione dei danni prodotti dagli scoscendimenti e di quelli del maggior scavo cagionato dalle sfaldature.
6. La contabilizzazione dei muri provvisori eseguiti prima dei muri di sostegno definitivi della strada per attivare il primo passaggio.
7. La contabilizzazione del riempimento di pietrame, fatto a mano, alle opere d'arte per potersi stabilire subito il passaggio coi ruotabili.
8. Un compenso per le spese dipendenti dagli infortuni e perdite di attrezzi e di animali cagionati dalla caduta di pietre e massi sul lavoro.

Secondo l'incarico avuto io ho, dunque, effettuata, come già dissi, la visita alla strada ed ho fatte le occorrenti constatazioni, sia della località, sia dei lavori eseguiti ed in corso di esecuzione.

Dopo la pittoresca descrizione fatta dall'Ingegnere Comm.re Baccarini della gola del Melfa, lungo la quale viene condotta la nuova strada quando a destra e quando a sinistra del Burrone e dopo le accennate osservazioni fatte dal Comm. Passerini sulle condizioni veramente singolari ed eccezionali di quelle coste ripide, discontinue e disgregate, crederei tempo perduto il soffermarmi a discutere sulle circostanze di fatto alle quali l'Impresa accenna, e che io, per mia parte, le ricordo senza alcuna riserva.

Dirò anzi di più, che non era affatto necessario di fare una nuova constatazione di queste, essendovi già nel parere tecnico Baccarini e nella relazione Passerini ammesso tutto quanto, in linea di fatto, l'Impresa afferma nel suo ultimo memoriale.

Ciò nondimeno, arrivato sulla faccia del luogo ho invitato il Signor Begani a volermi indicare i fatti speciali dei quali desiderava fosse tenuto nota, ed io non mancai di raccoglierli, e non tralascio ora di qui riportarli, quantunque non abbia alcuna lusinga che da questi il Ministero possa trarne gran costrutto per la risoluzione della presente vertenza.

Ho dunque accertato i fatti speciali seguenti:

Al Ponticello 1° Colle S. Magno (progressiva 11.110) vedesi guasta la copertina e scantonato uno dei piedritti, evidentemente dalla caduta di un masso; qualmente [*sic*] al ponticello alla progressiva 11.750.

Nel taglio alla progressiva 11.500 si è riconosciuto che la roccia è disgregata, deteriorata, attraversata da strati di materia argillosa e poco atta a tenere la mina.

Nel taglio alla progressiva 11.200 si è riconosciuto che per le avvenute sfaldature la scarpata aveva preso una pendenza molto maggiore della prescritta.

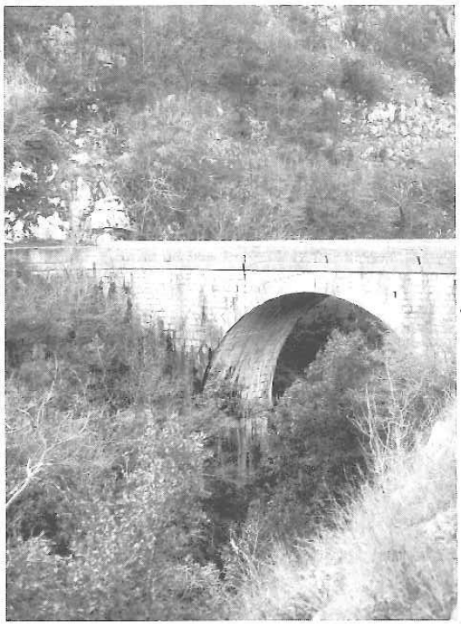
Alla progressiva 11.400 si è verificato esistere una cava di pietra da taglio fuori della strada servita da binario di legno, dalla quale si è in parte ricavata la pietra concia per il ponte sul Melfa, mentre la parte rimanente si è presa da altra cava alla progressiva 9.30.

Lungo il precorso [*sic*], il Sig. Begani mi fece osservare, in diversi punti le pareti dei tagli annerite dalle mine sfiatate, e i segni delle sfaldature delle scarpe dei tagli, e le materie condotte sulla strada dagli scorrenti o scoscese per frammenti di massi superiori, i guasti in qualche muro od in qualche manufatto, per l'urto di tali massi, la roccia di natura cavernosa, disgregata e mancante di omogeneità e di consistenza.

E dopo ciò credo che, in linea di fatto, sia inutile di aggiungere altro, e venga al nodo della questione.

Le difficoltà del terreno, la natura disgregata della roccia, la tendenza dei massi distaccati a scoscendere, l'esposizione ai danni degli scorrenti, l'isolamento, la mancanza di comunicazioni e di abitazioni, le difficoltà dei trasporti e del reclutamento degli operai, il bisogno di ricorrere a cave fuori la strada per la pietra concia, il pericolo per le persone, etc, etc, non sono mica scoperte fatte dal Sig. Begani, ma sono cose tutte che aveva già scoperto l'Impresa Moro, e che era facilissimo di apprendere, recandosi a Roccasecca.

4. Tratto del "Tracciolino". Ponte sul Melfa.



Dunque delle due, l'una: O il Sig. Begani non le conosceva, e allora è colpa sua perché un appaltatore coscenzioso ha dovere, prima d'impegnarsi in un appalto di visitare la località e d'informarsi di tutte le circostanze che possono tecnicamente ed economicamente influire a renderlo rimunerativo o disastroso; ovvero le conosceva, e allora è una colpa maggiore, essendosi egli messo in un impegno che sapeva di non poter soddisfare. E tanto più doveva il Sig. Begani essere oculato e diligente nell'assumere le informazioni preliminari sulla faccia dei luoghi inquantoché gli esperimenti d'incanto per l'appalto della strada, in base al progetto 30 aprile 1883, erano riusciti per tre volte deserti[15].
Male a proposito dunque il Sig. Begani lamenta le condizioni gravose dei luoghi, la ubicazione, le difficoltà, i pericoli degli scoscendimenti, della caduta dei massi e simili.
E male a proposito pure lamenta la esiguità dei prezzi del contratto, e pretende che vengano aumentati per il semplice motivo che riescono per l'Impresa in perdita.
L'Amministrazione non può certamente ammettere una tale teoria, le cui conseguenze riuscirebbero, per essa, addirittura rovinose.
Veniamo al concreto. L'Impresa domanda:
Primo: un aumento sul prezzo del taglio di roccia per far luogo alla sede stradale. Per qual motivo? Perché la roccia è qua e là disgregata e cavernosa, poco atta a tenere la mina, perché le condizioni dei luoghi sono disagiate, per le difficoltà del reclutamento degli operai, per lo sciupio delle materie esplodenti etc, etc. Ma tutto ciò era forse escluso dal contratto? Niente affatto. E allora?
Poi perché il prezzo del Capitolato non è rimunerativo. Ma in questo l'Amm.ne non ha che vedere.
Secondo: un aumento per la pietra concia, ciò per le ragioni dette altra volta, sia per le molte e costose manovre per ridurre il materiale a pié d'opera.
Ma in questo modo torniamo sempre daccapo. Secondo il contratto la pietra concia si doveva pagare a lire 35,09 e lire 43,38. Dopo la visita dell'ispettore Passerini, dopo le proposte fatte all'Impresa, dopo le ulteriori sue pretenzioni, dopo le nuove proposte dell'Ufficio di Caserta, di cui si è superiormente parlato diffusamente, si è concordato un Elenco suppletivo dei prezzi col quale per la pietra concia furono stabiliti i prezzi rispettivamente di lire 40,94 e lire 53,11.
L'Impresa accettò detto Elenco con atto di sottomissione 3 Aprile 1887 col quale dichiarò di rinunciare a qualsiasi ulteriore pretesa per quanto rifaceva alle questioni con quelle risolute. Come fa ad aver ciò dimenticato dopo pochi mesi? Ma dunque crede che l'Amministrazione faccia i contratti per burla? Del resto le ragioni dette altra volta e che ora l'Impresa richiama ancora, non furono trovate buone, come si è veduto, dal Consiglio Superiore; e quanto alle manovre per il trasporto dei conci, queste non erano fuori delle previsioni del contratto, sapendosi che i lavori si dovevano fare in siti ove di strade non c'era segno e dove bisognava tutto creare.
Terzo: un compenso per le armature dei ponti stante la difficoltà di trasportare i legnami.
La risposta è qui pure pronta: Le difficoltà dei trasporti non erano fuori delle previsioni del contratto.
Quarto: un compenso per gli scavi di fondazione per far luogo alle opere d'arte, secondo le variazioni delle perizie 8 e 10 agosto. E daccapo! Quelle perizie furono dall'Impresa accettate coll'atto di sottomissione 3 Aprile 1887 con dichiarazione di rinuncia a qualsiasi ulteriore pretesa per quanto ad esse si riferiva.
Come si fa a tornarci sopra?
Quinto: La contabilizzazione dei danni degli scoscendimenti e dello sgombro delle materie in seguito alle sfaldature.
Questo titolo fu, in massima, ammesso dal Comm.re Passerini, il quale però ritenne doversi rimandare la definizione al collaudo, alla quale epoca i danni sarebbero meglio accertati, e più di tutto per non dare motivo all'Impresa di abbondare nei tagli, sapendo che il di più le verrebbe pagato. Questo avviso mi pare molto prudente, e per me crederei non doversi cambiare; per altro, insistendo l'Impresa nella sua

[15] Gli incanti, per la verità, erano andati deserti per due volte, mentre, in precedenza, l'impresa Moro aveva chiesto e ottenuto la risoluzione del contratto.

domanda, si potrebbe ordinare all'Uffizio di Caserta di fare un riconoscimento ed un apprezzamento regolare dei danni finora prodotti dalle dette cause. Deliberato che siasi su questo sarà più facile di dare al detto Ufficio le istruzioni per il seguito.
Sesto: La contabilizzazione dei muri provvisori, eseguiti prima dei muri definitivi di sostegno per attivare il primo passaggio lungo la strada.
Questi muri non sono che un mezzo di opera attivato dall'Impresa per rendersi più facile le altre operazioni, e sono pagati colla cifra dei compensi diversi a corpo. L'art. 43 N. 2 del Capitolato annovera appunto, fra le prestazioni che sono pagate colla cifra dei compensi diversi, l'apertura dei passaggi provvisori, richiamandosi all'art. 14 del Capitolato stesso, il quale articolo prescrive appunto che sarà obbligo dell'Impresa di attivare, mediante opportuni tagli di terreni e di rocce e minature provvisorie di sostegno, il tracciolino con una larghezza non inferiore a metri 1,50.
Del resto i detti muri provvisori non sono stati ordinati dalla Direzione e l'Impresa li ha eseguiti di sua spontanea volontà, perché le servivano; e l'Amm.ne non può quindi venir chiamata a pagarli.
Settimo: La contabilizzazione del riempimento di pietrame fatto a mano alle opere di arte per potervi stabilire subito il passaggio.
Questo era pure un comodo che l'Impresa faceva a sé stessa, perché, naturalmente, sulla strada in costruzione non potevano passare che gli animali ed i carri suoi.
L'Amministrazione non ha ordinato all'Impresa di fare il riempimento a mano, piuttostoché a scarico, e se essa ha trovato di sua convenienza di farlo nel primo modo, l'Amministrazione non ha alcun obbligo di dare perciò un compenso all'Impresa.

Ottavo: Un compenso per le spese dipendenti da infortuni e perdite di attrezzi e di animali in seguito alla caduta di massi e pietre sul lavoro.
Questo in sostanza entrerebbe nella categoria dei danni, in massima ammessi dall'Ispettore Passerini al N. 12 delle domande da esso discusse e sui quali propose di riportarsi al giudizio del collaudatore, potendosi solo a quell'epoca riconoscere se l'Impresa sia andata soggetta a spese eccessive per danni di simili infortuni.
Per altro, per mettere meglio in essere l'importanza di questa questione e per avere una norma più sicura per dare all'Ufficio di Caserta le analoghe istruzioni, mi pare che si potrebbe disporre per questa domanda analogamente a quanto ha avvisato sia da farsi rispetto alla domanda quinta.
Conchiudendo, dunque io ammetto le circostanze di fatto, accennate dall'Impresa, ma credo che, eccetto la quinta e l'ottava le sue domande di nuovi prezzi e di maggiori compensi siano prive di fondamento.
E con ciò il mio compito sarebbe esaurito; ma vedo bene che fa capolino ancora questa domanda, alla quale non posso dispensarmi dal rispondere: E dopo che si fa?
Confesso che questa domanda piccola, piccola, m'impensierisce!
Ma, insomma, bisogna risolversi a spogliare la questione di ogni indumento ed a guardarla tale quale è.
Il Sig. Begani ha assunto l'appalto di cui trattasi, sapendo benissimo che era un affare cattivo, ma ritenendo di poterlo rendere buono, o almeno sufficientemente buono. Perciò bisognava cambiare, migliorandoli in favor suo, i patti di contratto riguardanti il prezzo dell'opera. Egli adottò una tattica già insegnata da un romano antico per rompere i fasci dei littori, cioè di levare una verga per volta. Con questa tattica egli è arrivato a farsi ribassare il prezzo delle provviste da lire 20.200 a lire 9.212,28; a farsi aumentare la somma a corpo per lavori diversi di lire 8.007,22, ed a farsi aumentare quasi tutti i prezzi unitari dei lavori a misura.
Ma resta ancora la partita più importante, che ha tenuto per l'ultima, immaginandosi probabilmente che arrivato a questo punto l'Amministrazione sarebbe obbligata a cedere.
La partita da aggiustare è quella del prezzo a corpo per la formazione completa e perfetta del corpo stradale con le scarpe, fossetti e incassamento della massicciata, per la quale si accordano lire 165.007,22.
Lo scopo dell'ultimo memoriale del Sig. Begani è chiaramente questo; tutto il resto

non è che riempitivo. Quel prezzo non è rimunerativo e bisogna renderlo tale. La questione nuda è questa: o accordare all'Impresa, col prezzo a corpo anzidetto, quell'aumento che possa rendere rimunerativo il lavoro, o prepararsi a vederlo sospendere, e mettersi così per la strada (diventata pur troppo comoda e quasi sicura) di appellarsi ai Tribunali.
Messa in questa strettoja, l'Amministrazione pare non abbia a pensarci troppo per risolvere.
Che vuol fare? Affrontare lite vuol dire risolvere il contratto; vuol dire fare un terzo appalto con un nuovo progetto abbastanza largo per avere speranza di chiamare concorrenti ad un lavoro screditato; vuol dire avventurarsi nello ignoto circa i compensi da accordarsi al Begani nel caso, certo non difficile, che i Tribunali gli diano ragione.
La mia conclusione è questa:
All'Amministrazione conviene di aggiustarsi coll'Impresa Begani, purché si possa farlo in termini ragionevoli. Dunque bisogna farle intendere che l'Amministrazione è disposta a fare questo sagrifizio, purché sia l'ultimo, ma proprio l'ultimo definitivo. Non credo conveniente, per ragioni ovvie, di parlare della cifra; credo invece che il Ministero dovrebbe nominare una Commissione composta di due Ispettori e dell'Ingegnere Capo di Caserta con incarico di conchiudere una transazione coll'Impresa sulla base di un aumento della cifra a corpo delle lire 165.007,22 dell'art. 43 N. 1 con rinuncia piena ed incondizionata, da parte della medesima, a qualunque altro escogitabile compenso meno i due già in massima ammessi dall'Ispettore Passerini e rimandati al collaudo, sui quali l'Amm.ne potrebbe riservarsi di risolvere secondo [quanto] ho più sopra opinato.
E per finire: dato il caso che questa mia proposta venisse accettata dal Ministero, non tralascio di sottomettere che l'autore di essa non dovrebbe far parte della Commissione, non essendo conveniente che chi fa una proposta di questo genere prenda parte alla sua attuazione.

Il giorno 18 e 19 ottobre 1888 si effettuò un sopralluogo cui parteciparono «l'Ing.re Capo sig. Cav.re Toscano e l'Ing.re Direttore dei lavori Cav.re Digregorio non che l'impresario Begani». Da tale sopralluogo si rilevò che la strada era aperta «sull'intero suo sviluppo meno una tratta della lunghezza di circa 2 Kilometri ove non è che tracciato un sentiero percorribile soltanto a piedi».
Nella relazione, redatta dall'«Ing.re Ispettore del Genio Civile», che firma in modo illeggibile, è evidenziato che le falde dei monti che fiancheggiano la strada «sono ricoperte di massi staccati di roccia... i quali per la grande inclinazione del suolo, minacciano continuamente di rotolare nella Melfa [*sic*] che corre sul fondo della Valle».
Nella stessa è anche sottolineato che la strada «sarà sempre, ma specialmente nella occasione dei disgeli, pericolosa per i transitanti a meno della costruzione di opere economicamente impossibili»[16].
La strada fu comunque portata a compimento e ha costituito per decenni un'importante via di comunicazione fra le valli del Liri e di Comino: a tutt'oggi il "Tracciolino", benché per diversi anni di recente ufficialmente chiuso al traffico nei tratti maggiormente esposti alla caduta dei massi, rimane, dal punto di vista paesaggistico, una delle più belle strade della nostra provincia.

[16] Quanto innanzi si rileva da una relazione datata «Roma 24 Dicembre 88». Ringrazio sentitamente R. Fraioli, senza la cui collaborazione questo scritto non avrebbe visto la luce e, per la documentazione fotografica e cartografica, M.T. Onorati, P. Pilozzi e A. Valchera.

Abbreviazioni bibliografiche

Cagiano de Azedevo M.
1949, Aquinum (*Aquino*), Roma.

Considerazioni
1875, *Considerazioni sul tratto stradale Atina-Roccasecca appartenente alla strada interprovinciale Isernia -Roccasecca*, Sora.

Corradini F.
1998, *Un inedito di Federico Grossi: "Come fu prescelto Fontana Liri per il nuovo Polverificio"*, in *TerVolA*, 1, 135-143.

De Negri F.
1992, *La reintegra al demanio dello Stato di Sora: un momento del dibattito sulla feudalità nel regno di Napoli alla fine del '700*, in Frosinone, 73-93.

Di Biasio A.
1993, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. La rete stradale degli antichi distretti di Sora e di Gaeta dal tardo Settecento all'Unità*, in *Rassegna Storica Pontina*, 1, 1-119.
1997, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. La rete stradale degli antichi distretti di Sora e di Gaeta. 1800-1860*, Marina di Minturno.

Frosinone
1992, *Viabilità e territorio nel Lazio meridionale. Persistenze e mutamenti fra '700 e '800*, catalogo della mostra.

Jadecola C.
1989, *Aquino. "La Traversa che mena alla Consolare"*, Aquino.
1992, *Roccasecca-Sora i cento anni di una ferrovia*, Sora.

Lauri A.
1915, *Dizionario dei cittadini notevoli di terra di Lavoro antichi e moderni*, Sora (rist. Sala Bolognese 1979).

Nicosia A.
1995, *Il Lazio meridionale tra antichità e medioevo. Aspetti e problemi*, Marina di Minturno.

Rapporto
1827, *Rapporto Generale sulla situazione delle strade sulle bonificazioni e sugli edifizj pubblici dei reali dominj al di qua del Faro diretto a S.E. il Ministro delle Finanze dalla Direzione Generale di Ponti e Strade e delle Acque e Foreste e della Caccia*, Napoli.

Santoro P.
1877, *Le strade di Alvito e della Valle di Comino. Considerazioni topografiche, storiche ed economiche*, Sora.

Scafi B.
1871, *Notizie storiche di Santopadre*, Sora.

Scavizzi C.P.
1985, *Un intervento di viabilità nel Lazio meridionale. La ricostruzione e il finanziamento del ponte e della strada di Ceprano*, in *Latium*, 2, 235-273.

Verdi O.
1992, *Vie di comunicazione nel territorio di campagna in epoca napoleonica*, in Frosinone, 19-47.

Abbreviazioni

AE	*Année (L') epigraphique*
AnnOrNap	*Annali. Istituto orientale di Napoli*
AnnPerugia	*Annali della Facoltà di lettere e filosofia, Università degli studi di Perugia*
ArchCl	*Archeologia classica*
Arctos	*Arctos. Acta philologica Fennica*
ASF	*Archivio di Stato di Frosinone*
ATTA	*Atlante tematico di topografia antica*
BABesch	*Bulletin antieke beschaving. Annual Papers on Classical Archaeology*
BACT	*Beni archeologici. Conoscenza e tecnologie*
BAR	*Archaeological Monographs of the British School at Rome*
BAV	*Biblioteca Apostolica Vaticana*
BDiocMontec	*Bollettino Diocesano di Montecassino*
BLazioMerid	*Bollettino dell'Istituto di storia e di arte del Lazio meridionale*
BPI	*Bullettino di paletnologia italiana*
BSR	*Papers of the British School at Rome*
CIL	*Corpus Inscriptionum Latinarum*
DArch	*Dialoghi di archeologia*
DocAlb	*Documenta Albana*
DOP	*Dumbarton Oaks Papers*
EAA	*Enciclopedia dell'Arte Antica, Classica e Orientale*
EAM	*Enciclopedia dell'Arte Medievale*
EUA	*Enciclopedia Universale dell'Arte*
Eutopia	*Eutopia. Commentarii novi de antiquitatibus totius Europae*
EVirg	*Enciclopedia Virgiliana*
Gesta	*Gesta. International Center of medieval Art*
ILLRP	*Inscriptiones Latinae Liberae Rei Publicae*
ILS	*Inscriptiones Latinae Selectae*
Latomus	*Latomus. Revue d'études latines*
Latium	*Latium. Rivista di studi storici*
MededRom	*Mededelingen van het Nederlands Historisch Instituut te Rome*
MEFRA	*Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité*
MemAccLinc	*Memorie. Atti della Accademia nazionale dei Lincei, Classe di scienze morali, storiche e filologiche*
MemAmAc	*Memoirs of the American Academy in Rome*
MGH	*Monumenta Germaniae Historica*
MonAnt	*Monumenti antichi*
NSc	*Notizie degli scavi di antichità*
Origini	*Origini. Preistoria e protostoria delle civiltà antiche*
Palladio	*Palladio. Rivista di storia dell'architettura*
PCIA	*Popoli e Civiltà dell'Italia Antica*
PhoenixToronto	*Phoenix. The Classical Association of Canada*

PIR	*Prosopographia Imperii Romani*
QuadAEI	*Quaderni del Centro di studio per l'archeologia etrusco-italica*
QuadIstTopA	*Quaderni dell'Istituto di topografia antica dell'Università di Roma*
QuadMusPontecorvo	*Quaderni del Museo Civico di Pontecorvo*
RAL	*Rendiconti della Classe di scienze morali, storiche e filologiche dell'Accademia nazionale dei Lincei*
RE	*Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft* (Pauly - Wissowa)
RendPontAcc	*Rendiconti. Atti della Pontificia accademia romana di archeologia*
RIA	*Rivista dell'Istituto nazionale d'archeologia e storia dell'arte*
ScAnt	*Scienze dell'antichità*
SICU	*Sylloge Inscriptionum Christianorum Veterum Musei Vaticani*
StDocIistIur	*Studia et documenta historiae et iuris*
StEtr	*Studi etruschi*
StMisc	*Studi miscellanei. Seminario di archeologia e storia dell'arte greca e romana dell'Università di Roma*
TerVolA	*Terra dei Volsci. Annali del Museo Archeologico di Frosinone*
TerVolC	*Terra dei Volsci. Contributi*
TerVolM	*Terra dei Volsci. Miscellanea*
TLL	*Thesaurus Linguae Latinae*
Tyche	*Tyche. Beiträge zur Alten Geschichte Papyrologie und Epigraphik*

Fonti letterarie

	Bell(um) Afr(icanum)	89.1: 108, nt. 13
Cic(ero)	(*epistulae*) *ad Q(uintum) fr(atrem)*	2. 5: 80, nt. 33 3. 1-2. 7: 80, nt. 33
	(*epistulae ad*) *Att(icum)*	13. 29. 2: 80, nt. 32 14. 9. 1: 80, nt. 32
	(*epistulae ad*) *fam(iliares)*	7. 14. 1-2: 80, nt. 32 13. 2. 21, 27: 80, nt. 30 13. 76: 146, nt. 9; 146, nt. 11
Cornelius Nep(os)		11. 2: 108, nt. 15
Hor(atius)	*epist(ulae)*	1. 10. 27: 157, nt. 71
	sat(irae)	1. 3. 90: 80, nt. 30
Liv(ius)		10. 36: 128, nt. 9; 132, nt. 30 36. 8: 128, nt. 12 36. 9: 128, nt. 10; 132, nt. 29
Martial(is)		1. 13: 78, nt. 16
Plin(ius maior)	*nat(uralis historia)*	3. 16: 78, nt. 16 3. 63: 146, nt. 11 33. 7: 156, nt. 63 33. 13: 156, nt. 59 33. 118: 157, nt. 68 35. 32: 80, nt. 30
Plut(archus)	*Brut(us)*	35: 108, nt. 14
Pol(ybios)		9. 3. 1 - 9. 9. 10: 128, nt. 11
Strab(o)		5. 3. 9: 127, nt. 6; 132, nt. 31; 132, nt. 33 5. 10: 141, nt. 85
Tac(itus)	*ann(ales)*	2. 66: 114, nt. 41
Theophr(astus)	(*de*) *lap(idus)*	7. 55: 156, nt. 59 8. 58: 156, nt. 63; 156, nt. 65
Varro	*de l(ingua) l(atina)*	5. 143: 33, nt. 16
	(*res*) *rust(icae)*	1. 2. 11: 114, nt. 41
Vitr(uvius)		7. 8-9: 156, nt. 63; 156, nt. 64; 157, nt. 67 7. 11: 156, nt. 58; 156, nt. 59

Finito di stampare nel mese di marzo 2000