

Mango, Camillo

*La ferrovia nel Lagonegrese -
un intervento di Camillo Mango*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali

sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

Mango, Camillo

*La ferrovia nel Lagonegrese -
un intervento di Camillo Mango*

1904

Discutendosi il Bilancio dei Lavori pubblici, recentemente alla Camera dei Deputati, molti rappresentanti di collegi calabresi hanno espresso desiderii che, accolti, ritarderebbero di chi sa quanto ancora la costruzione della Lagonegro-Castrovillari. Ma l'on. Mango, vigile sempre sugl'interessi della Basilicata e del suo collegio politico in particolare e sempre in prima linea, senza lasciarsi nulla sfuggire, prese viva parte alla discussione, facendola riaprire in termini più dettagliati. Rilevò i grandi pericoli che può correre l'attuazione di quella strada ferrata, se la nostra deputazione non si tiene fermamente unita a sostenerla; ed il suo discorso fu molto ammirato e produsse grande impressione.

Lo togliamo testualmente dal resoconto stenografico parlamentare della tornata del 16 dicembre:

«**Mango.** La storia che l'on. sottosegretario di Stato ha voluto favorirci sul modo come è sorta la linea Lagonegro-Castrovillari e si trova fra le complementari, nonché la dimostrazione che essa è venuta a sostituire la Lagonegro-Castrocucco – appartenente alla Tabella A della legge del 1879, epperò da costruirsi dallo Stato, – mi aveva fatta per un momento concepire la speranza che egli volesse riconoscere che non trattandosi di linea nuova, ed invece di una la quale ha sostituita l'antica, si dovesse concludere che a facilitarne la costruzione, fosse lo Stato disposta a costruirla per conto suo. Ma purtroppo, non poteva essere così per il testo della legge del 1892, sulle complementari. L'on. Pozzi quindi ci ha detto che fino ad ora vi è una sola domanda per assumere le tre reti calabresi, e che su di essa si sta istruendo, ed i progetti studiando.

Potrei quindi a questo punto, dichiararmi soddisfatto, aggiungendo il voto, che la ditta che le ha presentata, o qualsiasi altra sapesse dare la ferrovia al Lagonegrese ed al circondario di Castrovillari, nei quali due vi è una popolazione di circa 150 mila abitanti con una trentina di comuni, che venendo toccati dalla linea Lagonegro-Castrovillari ne avranno rilevanti benefici, che vengono in quelle terre coltivate da una popolazione buona e laboriosa.

Ma vi è un piccolo ma. L'onorevole sottosegretario di Stato ha voluto riaffermare un concetto che in tesi astratta non può che essere condiviso da me, come lo è certo dalla Camera: che cioè debbano nelle concessioni delle linee ferroviarie gli enti locali, quali le Provincie, essere preferiti. La tesi è troppo giusta e moderna perchè io osassi per un momento solo contraddirla, o sia pure esaminarla. Ma poichè è stato accennato ad una domanda che la Provincia di Cosenza avrebbe in animo di presentare (perchè pare che finora non sia formulata) tendente ad ottenere una sola delle tre linee calabresi, cioè la Cosenza-Paola, io mi permetto considerare che lo spirito della legge e la volontà della Camera fu certamente, e non poteva essere diversamente, che gli enti locali fossero preferiti, ma solo quando risolvano integrale il problema della rete calabrese, non già se lo compromettano col farne una a scartamento diverso da quello che sarebbe destinato per altre. E per vero le tre ferrovie sopra mentovate furono votate a scartamento ridotto, e lo stesso ministro Balenzano disse che dovevano considerarsi come tutto un insieme di rete con una finalità altresì agricola, la quale egli credeva si

potesse più facilmente raggiungere con lo scartamento ridotto.

Ora se si vuole esercitare il diritto di prelazione ciò deve farsi a condizione che si risolva il problema della intera rete.

Dato il caso invece che il Governo, per seguire troppo strettamente il concetto della preferenza agli enti locali, stralciasse da queste tre linee la Cosenza-Paola, per concederla, come forse vorrà la provincia di Cosenza, con scartamento ordinario, è chiaro che allora diverrebbe molto più difficile l'esecuzione delle altre due linee, e principalmente della più lunga, la Lagonegro-Castrovillari, della quale io ho il dovere di preoccuparmi a preferenza, e che è la sola, la quale riguarda quella povera Basilicata, di cui è giustizia esser teneri e facilitarne la esportazione dei prodotti. Se le tre ferrovie, che possono paragonarsi a tre raggi partenti dall'unico centro. Cosenza, avranno una rete con unico calibro, è chiaro che il traffico dell'interno della Calabria si incanalerà verso la Castrovillari-Lagonegro, che si unisce poi a Sicignano alla grande linea verso Napoli, epperò sarà più facile trovare chi voglia costruirla e tenerne l'esercizio.

Ma se si costruisce la Cosenza-Paola a scartamento normale, è evidente che il traffico piglierà quel lato più breve per raggiungere la litoranea Eboli-Reggio, e difficilmente si troverà chi chiedi la concessione delle altre due linee calabresi, che, limitate al traffico locale, purtroppo saranno povere. D'altra parte lo stesso Governo spendendo troppo per lo scartamento ordinario

di una linea, difficilmente sarà poi molto proclive a farle altre due.

Solo con una grande rete vi sarà un rendimento tale da creare l'equilibrio fra la rilevante spesa di costruzione ed esercizio, con l'introito; soltanto con lo avere una larga rete ferroviaria ad unico scartamento si potrà come nel Veneto coordinare ai contratti di trasporto la raccolta di piccole quantità di prodotto, che riunite possono esser mandate sui grandi mercati;

così solo è sperabile avere un'economia del 30 per cento sul trasporto delle merci e forse dei passeggeri rispetto ai prezzi delle ferrovie ordinarie. Preferiamo quindi non una, ma due volte gli enti, che vorranno la concessione; me se essi la desiderano parziale, se vogliono rompere la compagine delle ferrovie calabresi che la Camera ritenne nella discussione delle Complementari, certamente sarà poi difficile trovare una ditta piena di tanta filantropia da assumersi il compito di costruire ed aver l'esercizio delle altre due linee, fra qui quella che tocca la Basilicata.

Il Governo, perciò, pur tenendo fermo al concetto consigliato dalla Camera, di dar la prelazione agli enti locali, lo interpreti con la larghezza ed equità, che è dovuta; li preferisca solo se danno affidamento di risolvere nella sua integrità il problema delle ferrovie calabresi. In ogni caso si eviti il pericolo che col costruire prima una sola di queste linee a scartamento normale, e con lasciare da parte le altre due, non si trovi poi più chi voglia la concessione di queste, nel mentre toccano regioni, le quali più sono state finora trascurate, e cui è più giusto ed urgente provvedere.

Io spero che il Governo, interpretando, il sentimento, che dalla benevolenza con la quale sono ascoltato, parmi sia pure di noi tutti, vorrà tener conto di queste mie osservazioni, e con questa modalità esplicita posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta. *(Approvazioni)*».