

Mango, Camillo

*Discorso del deputato Mango alla
Camera dei Deputati sulle ferrovie
complementari (30 giugno 1905)*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali
sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

Mango, Camillo

*Discorso del deputato Mango alla
Camera dei Deputati sulle ferrovie
complementari (30 giugno 1905)*

1905

PRESIDENTE . Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Mango :

«La camera invita il Governo a disporre che nella costruzione della Lagonegro - Castrovillari la distanza fra ciascun paese e la rispettiva stazione ferroviaria non superi un chilometro, e sia possibilmente anche minore pei centri più popolosi come Lauria e Rotonda , istituendosi frequenti fermate per i fini dell'agricoltura».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato (*È appoggiato*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mango per svolgere il suo ordine del giorno.

MANGO . Mi ero iscritto a parlare nella discussione generale per dar lode alla Commissione di aver stralciato dal progetto la parte riguardante il grande istituto della Società Nazionale per assumere le concessioni di costruzione ed esercizio delle complementari; il progetto era grandioso ma correvasi pericolo che restasse una pura speranza, nel mentre preme essere più modesti, per quanto solleciti. E volevo pure aggiungere poche preghiere a quelle di altri colleghi calabresi, per insistere a che la Lagonegro - Castrovillari venga costruita non a scartamento ridotto ma normale, sì come richiederebbe l'importanza di questa, la quale sarà una grande arteria di traffico fra regioni ove i commerci potranno svilupparsi fortemente, e che avrà altresì una grande importanza militare. Ma avendo presa la parola il Ministro dei Lavori Pubblici, e votatasi la chiusura, mi è ora imposta la massima brevità sul mio ordine del giorno.

Noto però che la risposta data dal Ministro ai detti colleghi calabresi sulla pretesa inopportunità di risollevarne una quistione, che si dice già definita sullo scartamento, - sol perché la legge del 1902 l'avrebbe determinata a sezione ridotta, - non è tale che deve farci dare per vinti, perché certamente la Camera può sempre tornare sulle sue deliberazioni allorché ne fosse il caso.

E per la Lagonegro - Castrovillari parci sia, dovendosi osservare che lo scartamento ordinario competerebbe tanto più per quanto, allorché io ebbi l'onore di proporre al Ministro del tempo, e poi sostenere in Parlamento, la sostituzione con tale linea alla Lagonegro - Castrocucco – che rappresentava un diritto inopportunamente trasandato, non prescritto però di quella regione – sostenni, come torno ad insistere, che la legge del 1879 aveva concessa la Sicignano- Castrocucco a scartamento ordinario, doveva pure con questo farsi l'altra linea, che la abbiamo sostituita.

Con la legge del 1879 si era redatto il gran piano ed il tracciato pei 6,000 chilometri di nuove ferrovie, ed erasi compresa quell'ultima sempre a calibro normale. Le leggi successive del 1881, quella dell'85, dell'88, del 1890 non avevano certo tolto un diritto quesito; avevano potuto non tornare sulla costruzione di quella linea, ma non distruggerne appunto il diritto costituito, per quanto di quella non si più parlasse, onde forte potemmo levare la voce in nome di tal diritto nel 1902, ed ottenere in cambio una linea che partendo dallo stesso centro, Lagonegro , non avesse più il raggio verso il mare, ma alle Calabrie . Lo scartamento normale quindi è quello che spetterebbe alla linea che propugniamo;

ed il Parlamento ben tornerebbe sulla cosa, se è vero che trattasi, come certo si tratta, di compiere un atto di giustizia.

Ma purtroppo la Camera ha già col governo addimosttrato di non voler altro scartamento che il ridotto, appunto perché vi sia più facilità nella costruzione e nell'esercizio, e per quanto mio malgrado è forza arrendersi, nella speranza che questa sospirata Lagonegro - Castrovillari almeno potessimo averla il più sollecitamente possibile.

E qui ho il dovere di ringraziare sentitamente la Commissione per aver dato ascolto alle nostre preghiere, ed apportata una modifica così sostanziale al progetto ministeriale da riconoscere per alcune linee, fra cui le calabresi, - mantenendovi in esse la Lagonegro - Castrovillari - un diritto di preferenza nella costruzione, e proposto che queste siano fatte a spese dello Stato direttamente, dopo esser decorsi otto mesi senza che le richieda l'industria privata.

Ed un ringraziamento vada pure al relatore, onorevole Tedesco a nome di tutta la Basilicata , per avere in questa occasione continuata l'opera che a pro' di essa fu così benevole da Ministro, e dato alle ferrovie disposte da quella legge speciale ugual trattamento delle complementari, osservando che se tali linee Lucane hanno tardivamente acquistato il dritto alla cittadinanza nelle leggi, traggono però delle ragioni ispiratrici di speciali provvidenze per la nobile regione eccellenti titoli per potere essere comprese nello stesso ordine delle complementari. Certo sia pur con il sussidio di lire 7,500 a chilometro non era possibile veder quelle

eseguite, e solo ora che lo Stato si assume il carico della costruzione diretta, se, come abbiamo detto, pel primo luglio 1906 non le richieda l'industria privata, vi è da sperare che esse abbiano davvero dalla mia provincia nativa, e relativamente presto.

Intanto contro la costruzione diretta da parte dello Stato l'onorevole Sacchi ha testé sollevato gravi dubbi, sostenendo la possibilità di veder rinascere inconvenienti contro i quali ci eravamo già premuniti. Io però mi permetto fargli osservare che non deve destare allarme il ripristinarsi di un sistema altra volta abbandonato, e posto da parte proprio allorché era la volta di dover fare le ferrovie del Mezzogiorno .

Anche la relazione ha esaurientemente dimostrato come la costruzione diretta da parte dello Stato non abbia poi dato quei gravi inconvenienti, che si vanno spesso ripetendo. Il costruire le ferrovie per concessione per lo meno non ne ha presentato minori, e ben rilevava la Giunta generale del bilancio fin dal 1894 per mezzo dell'onorevole Guicciardini, che più che al metodo, il quale pur aveva i suoi lati buoni, tale costruzione diretta dello Stato fece spesso cattiva prova per le condizioni speciali, per l'ambiente nel quale esse si svolsero.

Neppure io voglio riabilitare il sistema delle costruzioni dirette, ma certo i risultati che dettero i diversi metodi per fare le ferrovie non lo rende scartabile, e specie se confrontiamo tali risultati sotto l'aspetto morale, tecnico e finanziario. Il certo è che la concessione data all'industria privata per parecchie linee nel 1888 e 1896 purtroppo finì col farci pagare compensi oltremodo lauti ad assuntori che arricchirono; e con la eloquenza delle

cifre resta dimostrato che si sarebbero in molti altri casi spese somme enormi, ed avremmo avuta una perdita di ben 76 milioni, se lo Stato non avesse direttamente costruite alcune ferrovie le quali gli costarono solo 237 milioni, nel mentre ben 313 ne avean domandate le Società, e sarebbero state pagate col sistema delle concessioni.

Senza dubbio nelle costruzioni dirette da parte dello Stato vi fu spesso un gran disordine per lo affollarsi degli appalti, pel non averli fatti precedere da studi di dettaglio precisi, onde al solito i preventivi che ironicamente fissavano pure i centesimi dispari, poi si trovarono spesso errati per molti milioni a lavoro compiuto. Ma corretti molti errori già denunziati dall'esperienza, può ancora esser lecito di sperare che la costruzione diretta non sarà poi disastrosa, nel mentre assicura la Basilicata e la Calabria di averla una buona volta la Lagonegro - Castrovillari . Sicché niuna preoccupazione dobbiamo avere per questo sistema che si ripristina; esso, siatene certi, è il solo che potrà dare alle Provincie più bisognose le ferrovie votate; perché se le aspettiamo la mercé di concessioni, forse vi sarà un bell'attendere inutilmente!

Le faccia direttamente lo Stato ed al più presto, per adempiere ai giusti voti di quei paesi. E qui se non temessi di allontanarmi troppo dall'ordine del giorno presentato, mi intratterrei a lungo sulla parte finanziaria del progetto, appunto per dimostrare come i 108 milioni fissati, fra cui 32 soltanto per le ferrovie calabresi, non possono bastare; anzi credo con essi non si faccia neppur metà della sola Lagonegro - Castrovillari . La somma di 12 milioni divisa in tre esercizi per ferrovie il cui costo io ritengo sarà molto, ma molto superiore a quello

testé indicato, è ben poca cosa; bisogna fare sforzi ben maggiori, ed all'uopo attenderemo quei provvedimenti finanziari, che con questa legge si fa obbligo al Governo di presentare pel 30 giugno 1906. Solo stanziando somme veramente adeguate potremo avere quella perequazione ferroviaria fra le varie province italiane, che stiamo invocando da tanto tempo. (*Bene!*)

Ad ogni modo coi fondi ora concessi si cominci pur a fare qualche cosa, e raccomando vivamente che per la Lagonegro - Castrovillari , giacché devesi procedere a gradi, si esegua un primo tronco che vada da Lagonegro a Rotonda , o giunga almeno fino a Castelluccio . Non sarebbe conforme alla logica se costruissimo prima un tronco dall'altro capo della linea, - e questo già lo dissi in altra occasione alla Camera – perché le ferrovie si fanno certamente partendo dal centro verso la periferia, non viceversa; quindi devonsi allacciare prima le ferrovie del centro d'Italia con la nuova linea, non già deve questa unirsi prima con le ferrovie periferiche.

E giacché a scartamento ridotto si vuol fare tale linea, non commettiamo lo sbaglio così spesso deplorato di costruire le stazioni ferroviarie lontane molti chilometri dagli abitati. Ecco perché ho presentato il mio ordine del giorno, il quale diventa tanto più opportuno, per quanto ci troviamo in tema di ferrovie a sistema ridotto. Non è una questione piccola quella che sollevo, né di dettaglio, come a prima vista potrebbe parere, la ubicazione delle stazioni: invece da essa spesso dipende buona parte della utilità locale di una secondaria.

Tale traffico locale appunto si sviluppa o non, e le ferrovie entrano o meno ad essere sistema quotidiano di

trasporto delle persone delle merci, a seconda le stazioni sono vicine o lontane dagli abitati; e si comprende che col traffico locale maggiore si ha il rendimento e la produttività di una ferrovia, specialmente se è a piccolo scartamento.

Io vorrei che queste ferrovie ridotte avessero le stazioni se fosse possibile addirittura presso la piazza centrale del paese; solo così i traffici del luogo avrebbero incremento, gli agricoltori potrebbero servirsene, ed in ispecie poi se si facessero fermate agricole in quei siti ove vi è più affluenza di lavoratori dei campi.

Nell'Italia meridionale purtroppo, e per disgrazia sua, la popolazione agricola non vive nelle campagne; non ci sta, più che per malvolere, perché mancano le case rurali, né i proprietari hanno lo slancio nobilissimo di curare la costruzione di abitazioni decenti e comode. Sono tane più o meno affumicate quelle che si danno ai poveri contadini, onde essi spesso, anche, anche per la malaria, fuggono la sera dalle campagne per tornare in paese stanchi non solo, ma avendo lavorato un terzo di meno di quanto potrebbero restando sopraluogo. Come d'altra parte il ritorno di tanti coltivatori la sera, che conducono nell'abitato gli animali da soma, determina altresì la poca nettezza così deplorevole nei paesi del Mezzogiorno .

Ora se invece di obbligare il disgraziato contadino a fare penose ore di cammino la mattina e la sera, lo accostiamo al sito del lavoro, gli diamo modo con qualche soldo di spesa di potersi servire della ferrovia a sistema ridotto, faremo col nostro tornaconto altresì un'opera altamente sociale e civile.

Se obblighiamo invece la popolazione viaggiatrice a fare sei o sette chilometri per arrivare alla stazione, e forse altrettanto dalla stazione di fermata all'altro paese, si preferirà recarvisi con altro mezzo, ed è perciò che le ferrovie spesso finiscono col non servire affatto al traffico locale.

È stato in parte per questo che le Ofantine danno un rendimento così scarso: perché gli abitati, meno pochi, sono lontano dalle stazioni; del resto trattandosi per quelle di ferrovie a calibro normale ciò era forse inevitabile. Quando, per esempio, si arriva alla stazione di Avigliano , che è paese fra i più popolosi di Basilicata , e l'abitato non solo non lo si vede neppure in un punto lontano dell'orizzonte, ma dista chi sa quanto, quasi potremmo dire resti truffato il disgraziato commerciante, che sapendo aver quel paese la sua stazione, fa i suoi contratti calcolando su questo dato. E così dicasi in generale per gran parte delle stazioni sulle ferrovie del Mezzogiorno , sicché queste sono del tutto tagliate dal traffico locale, e per quest'ultimo quasi riescono completamente inutili. Codesto è già grave inconveniente per le ferrovie a scartamento normale, ma per quelle a ridotto poi sarebbe gravissimo; esse debbono a tutti i costi farsi con stazioni vicine, e possibilmente a non oltre un chilometro dagli abitati.

Sulla Lagonegro - Castrovillari i centri più popolosi come Lauria , Rivello , Rotonda ove la popolazione industriale ed agricola è maggiore, debbono le stazioni ferroviarie essere assolutamente ancor più vicine. Che se per caso la campagna e l'altimetria non lo consentissero, si facciano almeno delle piccole fermate pei passeggeri

in un sito più presso all'abitato, salvo a fare le stazioni dall'ampio piazzale nei luoghi ove lo spazio ed il resto lo consente. Col materiale leggero, con le curve e pendenze che sono possibili nelle ferrovie ridotte, si arriva facilmente agli abitati, ove che siano i posti, non si pensi alla spesa di un milione in più o meno, perché quando si erogano durante la costruzione si ha con la metà o meno quanto se vogliamo poi fare in seguito, costa il doppio, il triplo o spesso il decuplo. Qualche milione speso ora in più per costruire le stazioni vicino agli abitati, farà guadagnare chi sa quanto per l'aumentato rendimento; ma finita la costruzione non potrebbero esservi che inutili pentimenti o spese enormi per mutare il già fatto.

Nel votare la legge del 1902 si disse che si disponeva lo scartamento ridotto alle ferrovie calabresi che si svolgono in siti montuosi, appunto per potersi accostare più facilmente ai paesi salendo le alture, ovvero scendendo ad essi nelle valli. Non dimentichiamo adunque questa ragione determinante direi quasi della legge nel votare il calibro ridotto.

Aggiungasi che se faremo in siti opportuni le fermate agricole di cui ho parlato, potranno costituirsi le benefiche organizzazioni di traffico che sonvi altrove, mercé le quali è tanto aiutata la piccola produzione agricola; è lo stesso personale ferroviario in esse che raccoglie anche le minime unità colturali nelle fattorie, e fatti grossi carichi di merce uniforme, vengono portati sui grandi mercati ove solo i prezzi delle primizie e delle derrate possono essere remuneratori ed alti. Queste fermate a queste organizzazioni le quali nascono più facilmente se quelle vi sono – risolvono gran parte del

problema della utilità delle ferrovie economiche nei paesi montuosi ed agricoli. Questi non hanno la possibilità di aver forestieri che traggano dall'estero a visitarli, come per le grandi città; essi ripongono le loro speranze sulla vendita dei prodotti locali, e ciò si può solo ottenere se si hanno stazioni vicine agli abitati e fermate agricole.

Io confido che queste ragioni così evidenti faranno accogliere dalla Camera e dal Governo il mio ordine del giorno, che solleva, come ho detto, una quistione piccola in apparenza, ma cui è invece connessa gran parte dell'utilità locale delle ferrovie a scartamento ridotto. (*Approvazioni*).