

Saraceni, Luigi et. al.

*Per la ferrovia Lagonegro-
Castrovillari [parte quarta]*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Saraceni, Luigi et. al.

*Per la ferrovia Lagonegro-
Castrovillari [parte quarta]*

1902

Valore strategico della linea

14. Fu scritto che il tallone d'Achille dell'Italia è il difetto delle ferrovie interne. La rapidità delle mobilitazioni è infatti oggi il primo coefficiente del successo della guerra: il '70 insegna. Le ferrovie litoranee esposte così facilmente alle intelligenti distruzioni della flotta avversaria mal si presterebbero per la loro poca sicurezza alle affrettate operazioni di mobilitazione di un esercito.

Nessun affidamento sarebbe da fare, secondo il parere dei tecnici, sulla vigilanza costiera delle nostre navi, che di fronte a maggiori pericoli, di fronte alla superiorità probabile del nemico sul mare, con tante importanti città marittime mal difese, sarebbero costrette a concentrarsi nelle piazze forti, e lasciar indifesa tanta distesa di coste, le quali sarebbero facile preda del nemico, padronissimo di bombardare i viadotti, interrompere i commerci, di operarvi degli sbarchi, di occupare i punti strategici, i valichi più importanti.

15. La Calabria specialmente, anello intermedio tra lo scacchiere napoletano e la Sicilia, sarebbe troppo esposta al nemico, perché sprovvista di ferrovie interne che ne assicurino la continuità delle comunicazioni. Un tale difetto, mentre rende insicuro il commercio in tempo di guerra, con enorme danno delle popolazioni, e mette a repentaglio la mobilitazione generale, compromette più specialmente la difesa della Sicilia nel caso in cui questa fosse l'obiettivo del nemico. Difatti un corpo di spedizione avviato per la nazionale, non potrebbe, date le forti pendenze che vi si trovano, raggiungere Messina, se non dopo 30 giorni di marcia, se pure arrivasse a tempo da trovare sgombri i valichi di Campotenese o di Tiriolo.

16. La necessità della ferrovia interna a scopo militare è sentita da lungo tempo, ed il colonnello Goiran ha fin dal 1887 sulla Rivista Militare italiana così dottamente illustrato l'argomento che è audacia per noi il ribadirne i geniali concetti. Alla Camera i generali Marselli e Pozzolini, i deputati Toscanelli, De Zerbi, Morelli, hanno da molti anni richiamato l'attenzione del Governo sulla necessità di congiungere Lagonegro a Castrovillari per possedere un valido ausilio di difesa in caso di mobilitazione o di guerra.

Ma mentre si trovarono in ogni tempo i milioni per la flotta e per gli armamenti terrestri, non si pensò mai dal Governo a tradurre in atto questo desideratum degli strateghi, e si continuò a lasciare la Calabria – che pure fornisce i più validi e resistenti giovani alle milizie italiane – priva di comunicazioni sicure col resto del Regno. La legge ferroviaria del '79 all'art. 7 disponeva così: il Ministro dei LL.PP., è autorizzato a provvedere, di accordo con quello della guerra, in un periodo più breve di tempo all'attuazione delle ferrovie le quali hanno maggiore urgenza nei riguardi della difesa nazionale. In seguito, la legge del 5 luglio 1882 autorizzò (art. 10) il Governo a fare eseguire gli studii delle ferrovie a difesa dello Stato, e non contemplate dalla legge del '79.

Il Ministero della Guerra incluse la Lagonegro-Castrovillari nell'elenco delle ferrovie militari; e per ordine del Ministero dei LL. PP. Gli studii furono eseguiti, e portati a termine nel 1888 dal Genio Civile di Salerno. Ma le disposizioni di legge, ed i progetti restarono ineseguiti, e la Nazione continuò a restare indifesa in questo suo tallone d'Achille.

Noi pertanto richiamiamo su questo punto l'attenzione del Consiglio Supremo per la difesa dello Stato, perché voglia far pesare il suo autorevole parere sulle decisioni che il Parlamento dovrà prendere al riguardo, ora che, per fortuna d'Italia, il Governo ha riconosciuto la necessità di attuare in modo razionale la rete delle ferrovie complementari.

V. Vantaggi del nuovo tracciato

17. I vantaggi di vario ordine, che abbiamo dianzi enumerato come derivanti dalla costruzione della Lagonegro-Castrovillari, apparranno tanto più evidenti quando si pensi che un tale tronco dovrebbe sostituire l'altro da Lagonegro a Castrocucco, che lo Stato avrebbe l'obbligo di costruire per la legge del '79.

A parte che quest'ultimo frustrerebbe ogni valore strategico che la linea potrebbe avere sboccando troppo presto sul mare, le difficoltà di costruzione sono tali che l'Ispettorato Ferroviario non esitò a ritenere più savio partito escluderlo, procurando di compensare in modo più razionale le popolazioni. In ragione di tali difficoltà il costo è assai elevato, perocché, secondo annunciava l'On. Ministro dei LL.PP. alla Camera, sopra un percorso di soli 37 chilometri importerebbe una spesa di 48 milioni di lire, cioè lire 1,300,000 a km. E con quali risultati? La linea non avrebbe altro obiettivo che di congiungere la Basilicata alla litoranea del Tirreno, mentre i commerci di quella regione sono derisori con quel versante, e si esplicano in massima parte verso Napoli e le Puglie. D'altra parte essa, come ha constatato la Commissione Reale, non attraversa che steppe e burroni inaccessibili, e lo stesso capo di

linea, Castrocuco, non è che la foce paludosa di un fiume, senza nessun aggregato di popolazione. Infine sul percorso della linea si troverebbero soltanto i comuni di Rivello, Lauria e Trecchina: di questi, i due primi si troverebbero maggiormente avvantaggiati da uno spostamento della linea verso la Calabria, e l'ultimo si troverebbe quasi ad egual distanza che attualmente non sia dalla litoranea.

Perciò oltre alla eccessiva spesa di costruzione, lo Stato vi rimetterebbe certo per l'esercizio, che in tali condizioni non potrebbe essere che passivo.

18. Nessun interesse locale, dunque, contrasta al razionale spostamento di tracciato, il quale agli altri vantaggi accoppia anche quello di rendere assai più remuneratore il tronco in esercizio Sicignano-Lagonegro, su cui si riverserebbe tutto il commercio della provincia di CosenzaCosenza.

Si fu per tali ragioni che i Ministri succedutisi da 20 anni ai Lavori Pubblici furono sempre ostili alla costruzione del tronco Lagonegro-Castrocuco, tuttocché esso appartenga alle linee di 1^a categoria. Ma come giustamente osservò l'On. Lucchini alla Camera, lo Stato non può esimersi da un obbligo contratto per legge, ed il completamento della Eboli-Reggio interna è tra gli obblighi che lo Stato ha assunto per legge. Certo l'obbligo non si estende ad eseguire letteralmente la legge, quando il farlo importerebbe un disastro per le finanze, senza beneficio per le popolazioni; perocché vi è un obbligo superiore, ed è quello di non spendere irrazionalmente il pubblico danaro. Da ciò deriva che se non è opportuno eseguire letteralmente

quanto la legge prescrive per la continuazione della Sicignano-Lagonegro, ebbene, si muti il tracciato, e gli si dia un più logico e proficuo indirizzo, congiungendola alla Calabria. Non vi potrà essere un migliore obiettivo, né si potrà trovare una soluzione del problema più soddisfacente per le popolazioni interessate e per lo Stato.

19. E tale, a quanto sappiamo, è anche il parere della R. Commissione, la quale abbandonando il vecchio tracciato di Castrocuco, avrebbe prescelto ed adottato il tracciato segnato nei progetti eseguiti già dal Genio Civile, per Viggianello, Campotenese e Castrovillari a Spezzano sulla Sibari-Cosenza.

Ed invero, se vuolsi che la somma dei benefici da noi enunciati accompagnino la nuova linea, essa deve avere quel percorso che è il più breve ed il più razionale. Ogni altro più o meno ingegnoso progetto, elaborato nell'interesse dell'uno più che dell'altro comune della regione, non può esser preso in considerazione, perché comprometterebbe il carattere di linea di diretta comunicazione con Napoli, di linea commerciale, e militare, che le conferiscono alta e indiscutibile importanza.

VI. Conclusione

20. Riassumendo il fin qui detto, possiamo concludere che la Lagonegro-Castrovillari è linea di grande interesse, perché:

a) attraversa una vasta zona di territorio con 42 comuni tuttora privi di ferrovia; interessa una massa di oltre

400,000 abitanti; riunisce tra di loro due provincie e due linee ferroviarie;

b) facilita enormemente le comunicazioni della Provincia di Cosenza, di parte di quella di Catanzaro e di Potenza con Napoli, ed è perciò anche utile a questa metropoli;

c) è una savia applicazione della politica del lavoro, in quanto che è mezzo indispensabile per far sorgere e prosperare industrie cospicue di vario genere, con evidente sollievo delle condizioni economiche di popolazioni laboriose e patriottiche;

d) è un utile impiego di capitale;

e) è necessaria alla difesa militare dello Stato;

f) infine rappresenta la doverosa correzione di un errore, pel quale lo Stato sarebbe impegnato in una spesa esorbitante per costruzione ed esercizio di una altra linea di nessuna utilità.

21. Per tali considerazioni Governo e Parlamento non possono più oltre indugiare nel costruire una ferrovia che rappresenta per le popolazioni interessate il mezzo migliore per vincere la grave crisi che da anni le travaglia.

Lo Stato Italiano, come disse il Senatore Saredo, ha posto Napoli e il Mezzogiorno in condizione di assoluta inferiorità coll'altre regioni d'Italia per tutti i mezzi di produzione e di movimento economico.

Questa sentenza dell'autorevole Presidente della Commissione d'inchiesta per Napoli, si attaglia assai alle condizioni della Provincia di Cosenza, i cui interessi più vitali non trovarono mai presso il Governo quell'amorevole e premurosa attenzione che dovrebbe essere equamente ripartita su tutte le regioni italiane. In una grande Nazione, ripeteremo col Luzzatti, non

vi dovrebbero essere provincie sacrificate, e provincie sacrificatrici; ma disgraziatamente finora la nostra provincia fu così bistrattata nella ripartizione dei beneficii arrecati dalla unità all'Italia, che ben a ragione deve ritenersi tra le sacrificate, anzi la più sacrificata. Eppure fu ed è tuttora in queste nostre popolazioni così forte il sentimento di solidarietà nei destini della nazione, così potente l'attaccamento alle sante memorie per cui insieme esse soffrirono e insieme combatterono con le altre sorelle contro l'oppressione nostrana e straniera, che deve ascriversi alla più eccelsa e pura virtù civile di questo popolo calunniato l'averne pazientemente atteso per 40 e più anni.

Ed ora se davvero vuolsi che l'armonia, la coesione dei sentimenti, la solidarietà intimamente sentita nei destini della patria perduri, e continui – come l'alata parola del Presidente del Consiglio affermava alla Camera – a produrre la prosperità, la potenza, la grandezza e la gloria dell'Italia, si volga amoroso e generoso l'animo a sollievo di questo popolo e lo si sorregga nella lotta immane che eoricamente sostiene contro l'invadente miseria economica.

IL COMITATO PERMANENTE

Saraceni Avv. Luigi – Presidente

Gioia Ing. Ferdinando

Arcuri Avv. Giuseppe

Calvosa Francesco, Commerciante

Cappelli Cav. Avv. Vincenzo

D'Atri Cav. Prof. V., Cons. della Cam. di Com.

De Biase Avv. Gius., Membro della G. P. A.

Gallo Marchese Avv. Gaetano

Pace Cav. Avv. Muzio, Deputato Prov.

Salerni Cav. Avv. L., Vice Pres. del C.^o Prov.

Sennanù Cav. Avv. Stanislao Dep. Prov.
Turco Dott. Enrico, estensore