

Fortunato, Giustino

*Nella inaugurazione del tronco
di ferrovia da Rionero a Potenza*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Fortunato, Giustino

*Nella inaugurazione del tronco
di ferrovia da Rionero a Potenza*

1897-09-21

Mi è grato, onorevoli Ministri de' lavori pubblici, delle finanze e della giustizia, signori del Consiglio provinciale di Basilicata e della Società per le strade ferrate Meridionali, di dare a voi tutti il saluto de' miei conterranei del Circondario di Melfi, — oggi più che mai consapevoli di quale beneficio essi siano debitori allo Stato, che questa loro ferrovia ha voluta, alla Provincia, che l'ha sussidiata, alla Società, che l'ha eseguita. Voi, o quelli fra voi che più intimamente mi conoscono, potete comprendere da quanta commozione sia vinto l'animo mio nell' adempiere, dinnanzi a voi, un così affettuoso, doveroso mandato.

Sono diciotto anni, proprio in questo scorcio del settembre, che un anonimo, il migliore più dimestico de' miei amici, scriveva da un comune del Vulture a un giornale di Roma le seguenti parole: «se per saggezza di popolo e di governi l'Italia godrà tale un periodo di pace operosa e di provvido raccoglimento da potere tradurre in atto tutto quanto il disegno ferroviario del 29 luglio 1879, che in caso contrario resterà documento e monumento di leggerezza parlamentare, il Circondario di Melfi avrà raggiunta la mèta e assicurata la sua rigenerazione».

Or io non so fino a che punto e popolo e governi abbiano corrisposto alle previsioni dell'anonimo di diciotto anni addietro, all'augurio di saggezza, alle speranze di pace e di raccoglimento; ma questo io so che l'Italia, nonostante le tempeste della sua vita politica, le terribili sue ore di angoscia e di affanno, ha mantenuta, religiosamente, la fede promessa. Il tronco di ferrovia, che di qui a poco percorreremo, è l'ultimo della rete complementare decretata nel 1879, l'ultimo de' quindici mila chilometri, costruiti dopo il 1860, l'ultimo della fitta maglia di ferro,

tessuta da un capo all'altro del Regno intorno a Roma, ove già convergevano, presso l'aurea colonna miliare di Augusto, tutte le antiche strade della penisola. Così il voto della generazione cui dobbiamo l'unità della patria, è sciolto nel giorno dopo l'anniversario di Porta Pia: sciolto, anche prima del ventennio prescritto, in queste remote valli, in questi estremi gioghi dell'Appennino meridionale!

Per ciò, o signori, l'importanza morale del fatto eccede di gran lunga qualsiasi benemerenzia di persone, qualsiasi calcolo di utilità immediate. A ben altre considerazioni, in un'ora tanto solenne, giova ispirare e l'animo e la mente. Noi non festeggiamo qui la vittoria di un interesse locale, non siamo qui per dare o ricevere congratulazioni e lodi per l'opera compiuta. Che cosa mai valgono i titoli di merito dell'uno o dell'altro fra noi, che cosa mai importa lo stesso tornaconto della terra natale, dinnanzi alla grande affermazione che l'Italia, guardando fiduciosa nell'avvenire, non sorretta da altro se non da fini altamente ideali, ha fatta, mediante le ferrovie, della sua unificazione politica?

L'unificazione politica! Pareva, più che un sogno, una follia, data la singolare configurazione del nostro paese. Certo, non vi è regione come l'Italia che abbia un'individualità fisica più netta e distinta; ma, in tanta armonia esteriore, quanti ostacoli da un versante all'altro dell'Appennino, quali contrasti dal Piemonte e dal Veneto alle Puglie e alla Sicilia! Nessun paese è meno accentrato del nostro, nessuno ha più difficili le vie naturali di comunicazione interna, nessuno un maggior numero, una maggiore varietà di distretti geografici: un vero semenzaio di staterelli, obbligati, per vivere,

a creare, a fomentare il disgregamento politico della nazione. Così la struttura della penisola è stata causa principale della nostra debolezza, e tutta la nostra storia ne ha risentite le dolorose conseguenze. L'Italia assimilò o respinse i molti elementi che le affluirono da tutti i valichi delle Alpi, da tutte le prode de' suoi mari; ma essa, dacché fu rotto il fascio di Roma imperiale, non giunse mai più a ricomporsi in unità, a salvare la sua indipendenza. Che anzi uno strano dualismo, una fatale divisione si andò via via accentuando tra il Settentrione e il Mezzogiorno; e toccò a noi meridionali, tagliati fuori da tutte le correnti della civiltà, scontare più duramente il funesto privilegio dell'autonomia. Non abbiamo noi forse, anche oggi, due Italie in una? La impressione del viaggiatore, che percorre la penisola dal Po alle Calabrie, non è forse, anche oggi, quella di passare in pochi giorni, in poche ore, dall' Europa a' paesi di Levante? Non avete voi stessi, questa mane, lasciando Napoli e la Campania, attraversate intere plaghe deserte, i cui villaggi, in cima alle alture, sono tuttora come chiusi entro mura feudali?

E però, se il moto unitario del 1860, frutto di un processo meramente letterario e della buona fortuna, ha potuto, malgrado tutto, avere consistenza e vitalità, ciò è dovuto all'impulso di un fatto assolutamente artificiale, all'efficacia di una causa esclusivamente tecnica: le ferrovie. L'unificazione politica non è stata possibile una seconda volta, senza l'unificazione geografica. Le strade ferrate, correggendo il vizio di conformazione, e seguendo le stesse tracce delle grandi vie lastricate, di cui il genio di Roma volle solcata l'Italia, hanno compiuto il miracolo. Gli'ingegneri, i costruttori e gli operai valsero,

per l'unificazione della patria, non meno de' martiri, degli statisti e de' soldati.

Esse l'han fatta, ed esse, ho fede, le daranno vigore e durata, sia suscitando il comune sentimento della vita nazionale, sia improntando di un solo significato la nostra storia avvenire. La rivoluzione intellettuale, per esse, io spero, sarà pari alla rivoluzione sociale, e le due Italie, più presto che non si immagini, si fonderanno spiritualmente in una, ricambiandosi la miglior parte di sé, la parte più nobile della loro coscienza. # Un gran cattivo affare finanziario, senza dubbio, le leggi ferroviarie del 1879 e del 1888!

Un cattivo affare, quello delle strade ferrate, a cui sono stati trascinati, come pare, tutti i popoli civili della terra... Non sono ancora trascorsi settant'anni dalla prima locomobile a vapore di Stephenson, e già da un capo all'altro del mondo si stendono settecento mila chilometri di ferrovie, de' quali duecento cinquanta mila ne' soli Stati di Europa. La trasformazione subitanea de' mezzi di comunicazione, che ha avuto per effetto di accelerare prodigiosamente i trasporti, riducendone il costo e scemandone i pericoli; questa enorme diminuzione delle distanze, che è certo il maggiore avvenimento del secolo, sbalordisce. Ieri appena, nell' arrischiare un viaggio per le nostre contrade, non bisognava forse a' padri nostri quell'ars triplex, di cui Orazio diceva corazzato l'animo de' primi navigatori?

Tutto è mutato, nel corso di due sole generazioni. L'universale livellamento de' prezzi non è più un'allucinazione di mente inferma, e nella lista delle miserie umane più non figura la carestia: il monopolio

della rendita fondiaria è scemato, e la bonifica delle terre meno fertili è resa possibile. Arago scriveva, nel 1838: «non si redime una provincia né si allietta una regione, piantandovi delle rotaie di ferro». Eppure, in un quarto di secolo le strade ferrate hanno risanata la Sologna, in un decennio estesa la sicurezza delle campagne a tutta quanta l' Italia meridionale, a cui tante volte e in tanti modi queste povere strade ferrate sono state rinfacciate e rimproverate. Thiers profetizzava, nel 1856: «la vaporiera non darà la pace a' regni, né la giustizia a' popoli». Eppure, non mai come ora i regni paventano la guerra, non mai come ora i popoli aborriscono dalla frode e dalla violenza. Dacché mondo è mondo, niente ha contribuito di più a una minore ineguaglianza delle condizioni sociali quanto la odierna mobilità di uomini e di cose, che desta i cuori a una maggiore capacità di intendere e di sentire, che eleva il pensiero a una più larga contemplazione, a una più retta aspirazione della vita. Certo, vi è pure chi ha la malinconia di rimpiangere, in tutto o in parte, il passato. Ma, almeno, finché l'ora non è suonata della grande apocalisse, predetta o temuta dagl'ideologi, sia lecito a me, non ottimista, ma non ignaro né immemore della profonda tristezza de' tempi andati, di ripetere ancora una volta, qui, tra' miei comprovinciali, che l'Italia di oggi è incomparabilmente più buona dell'Italia di ieri, e quella dell'avvenire migliore della presente, perché il dominio della ragione, piaccia o non, si va sempre più diffondendo ne' motivi morali, negli abiti intellettuali delle nostre moltitudini.

Vi si diffonde e penetra con la stessa ansia, la stessa alacrità, con cui la macchina del treno inaugurale, or

ora, ascenderà e traverserà l'Appennino di Avigliano. Non gli avi lontani, ma noi stessi, pochi anni addietro, non avremmo potuto immaginar tanto! Sappiamo noi forse che cosa sarà mai il domani? Vi è nota la storia di quell'archeologo, che in una tomba egiziana scopri un pugno di grano, rimasto cinque mila anni, accanto alla mummia, senza mai rivedere il sole. Potevano i germi di que' chicchi appassiti ridare le spighe a' venti? Pareva di no. Ma il grano de' Faraoni, sparso nelle zolle e fecondato dalle acque del Nilo, tornò a sbocciare i teneri steli alla carezza dell'aria nativa. Chi può dire che dal seno inesauribile di questa madre antica, la dolce terra d'Italia, non debbano erompere, premio all'ardimento della generazione che tanto osò per noi, che per noi e per queste nostre ferrovie dell'Ofanto né mosse da fini di lucro né lesinò il pubblico danaro; chi può dire non debbano erompere, un giorno, frutti di vita nuova e di giovinezza?

Ah no, non può il mondo avere speso cento ottantaquattro miliardi circa, non può l'Italia averne dati via cinque, nelle costruzioni ferroviarie, senza la speranza, senza il presentimento di una più felice età futura! Que' cinque miliardi a noi non rendono, è vero, se non l'uno e mezzo per cento. Ma il sacrificio sarà stato lieve, e benedetti coloro che han saputo affrontarlo, se noi otterremo che il primo e immediato scopo dell'opera, lo spirito di coesione nazionale, sia interamente raggiunto; se non dimenticheremo che il nuovo Stato unitario è un ente politico ancora assai debole: debole, soprattutto, per il difetto di fiducia, per la mancanza di consenso da parte de' lavoratori della terra. La salute è in noi, nel morale rinnovamento di tutto il costume, di tutta

l'anima nostra, qualora da questo gran dramma, che è la vita sociale moderna, noi vorremo trarre, sul serio, forza alla religione del dovere, nutrimento alle più pure energie del carattere. Quel che occorre, principalmente, è una visione schietta, un senso preciso della realtà penosa e dura, del vero quale proprio esso è, non quale, per vecchio abito di retorica, noi lo sogniamo o ci lusinghiamo che sia. Troppo crediamo ancora nel pregiudizio delle ricchezze latenti, della feracità di suolo, della bontà di clima di tanta parte del nostro paese: troppo mostriamo ancora ignorare che il terzo di tutto il reddito lordo della nazione è assorbito, ormai, dalle imposte, i quattro quinti del bilancio dello Stato e de' Corpi locali da spese, per un verso o per l'altro, intangibili. Or se è bene esser temuti all'estero, è anche meglio poter vivere sicuri e laboriosi all'interno. Vogliamo giungere in porto e scongiurare il pericolo? Rammentiamoci, al punto ove siamo, che data la nostra potenzialità effettiva, ogni aumento di pubblici gravami è una colpa, ogni nuovo debito, sotto qualunque forma e per qualsiasi motivo, un delitto: ciò che vale, in lingua povera, far punto con tutte le illusioni, con tutte le ubbie. L' Italia agricola, risoluto il problema della viabilità, in cui è la massima sua guarentigia, non ha bisogno se non di questo: che l'interesse del capitale sia, il più che possibile, mite; ciò che importa, semplicemente, libera disponibilità del risparmio nazionale. Questo, o l'inganno e la rovina. E la rovina, per noi classi dirigenti, vorrà dire il rammarico, forse anche il rimorso che tanta genialità e tanta virtù furono invano, che fu invano tutto il dolore, tutto l'amore nostro per l'unificazione politica della patria...

Onorevoli Ministri, signori consiglieri provinciali e rappresentanti la Società, nel nome a me caro del Circondario di Melfi, la bella e ricca plaga del Vulture, onde si diffusero lungi le prime glorie, le prime leggi della monarchia meridionale; nel nome suo, e con l'animo infinitamente devoto, io alzo il bicchiere e bevo allo Stato italiano, alla sua saldezza, alla sua prosperità!