

Fortunato, Giustino

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

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 Rocchetta a Rionero*

1892-08-09

prima sedes, corona regis et regni caput;
A così riposato,
dirò col poeta,
a così bello Viver di cittadini,...
... a così dolce ostello,

cui noi tutti del Circondario siamo debitori di un fatto già troppo obliato, dal quale ebbe inizio, vero e saldo, la ferrovia da Foggia a Potenza: di non aver disperato, essa sola, della patria comune quel giorno, in cui a noi, abitatori dell'uno e dell'altro versante dell'Ofanto, venne inflitta la più grave, la più acerba offesa che gli annali ferroviari registrino, l'abolizione della linea di Conza della Campania, — caso, per fortuna, rimasto unico nella storia della legislazione italiana. Melfi, quel triste giorno, non disperò dell'Italia. Insieme con Atella, Rapolla e Ripacandida, che oggi è bello rammentare, mossa dalla fede di Luigi Rubino, cui i fati non concessero fosse sopravvissuto all'opera, senza esitazioni e senza paure osò venire a patti con la provincia di Capitanata; e a prezzo di un annuo non lieve contributo, che la città paga tuttora, chiese al Governo e, negandosi il Governo, chiese e ottenne dalla Camera, grazie ad Achille Argentino e a Ruggero Bonghi, il mantenimento di quel tronco nel deserto da Cervaro a Candela, allora del tutto inutile a noi, ma da quel giorno testimonianza del nostro buon diritto leso e violato.

Così Melfi, nel 1865, assicurò il nostro avvenire. Che dopo una lotta senza pari, durata da Floriano Del Ziper quindici lunghissimi anni, nuove leggi del Parlamento, riparatrici di quella offesa, bandirono, insieme con i prolungamenti laterali per Avellino e per Gioia del Colle, questa mirabile via di congiunzione da Candela a

Potenza, secondo il progetto di massima di Michelangelo Mancini, che Melfi, sindaco Federico Severini, fece suo nell'8 settembre, e il Consiglio provinciale, auspice Ascanio Branca, raccomandò nel 29 ottobre del 1881.

L'opera, che è tutta un lavoro d'arte, è oggi a mezzo compiuta: la vaporiera viene quassù dall' Ofanto, e di qui sale a Rionero, traversando la regione più varia di bellezza, di letizia e di fertilità, che abbia la provincia. — Sono scorsi ventotto anni dacché il general Menabrea parlò, per il primo nella Camera, di una strada ferrata da Foggia a Potenza!

Or non voi, onorevole Del Zio, non voi, ingegnere Mancini, ne' cui cuori è tanta parte del sentimento della vostra città, avete bisogno dei miei congratulamenti; se avessi aspettato oggi a farveli, o se oggi ve li rifacessi qui, voi forse mi stimereste e mi amereste meno. Dell'opera vostra io ho scritto già, commosso, otto anni addietro; e poiché mi conoscete, e io so la vostra virtù, voi stessi vorrete che evochi i nomi di quelli, piuttosto, che diedero sanzione di leggi alla vostra parola, onorevole Del Zio, al disegno vostro, ingegnere Mancini.

Sì, da questa Melfi nobilissima diamo un saluto devoto alla cara memoria di Alfredo Baccarini e di Agostino Depretis, autori della legge del 29 luglio 1879, provvida legge di perequazione, che appagando i più ardenti voti nostri, e coronando l'opera difficilissima del Comitato parlamentare per le nostre ferrovie, stabili in massima, che nel gruppo delle Ofantine una linea di congiunzione, mediante il contributo del venti per cento, dovesse essere costruita dal Tavoliere di Puglia al Basento. E un caro saluto mandiamo a Francesco Genala, cui personalmente

io devo la miglior parte di me: a Francesco Genala, garibaldino a Capua e fratel nostro a Casamicciola, il quale, con la legge delle Convenzioni del 27 aprile 1885, tanto calunniata perché tanto ignorata, il consenso delle province rese obbligatorio, il contributo degli enti locali scemò al cinque per cento, e questa nostra linea definì, secondo il progetto esecutivo degl'ingegneri Ferrucci e Fabris, per il versante orientale del Monte Vulture. E un saluto di riconoscenza inviamo a Giuseppe Saracco, il quale con l'ultima legge del 20 luglio 1888, della cui Commissione parlamentare fu relatore il Genala stesso, assicurò a noi, nonostante un momento così critico della finanza dello Stato, la immediata esecuzione di questa nostra ferrovia; a Giuseppe Saracco, che la costruzione e l'esercizio di essa affidò alla Società per le strade ferrate Meridionali, il cui direttore, commendator Borgnini, mi fa l'onore d'indirizzarmi, or ora, un telegramma, del quale mi piace dar lettura: «Lieto che in questo giorno si compia la inaugurazione del secondo tronco della primogenita fra le linee Ofantine, ho dato incarico di rappresentare la Società al mio vecchio amico Pessione, che indefesso alla fatica, ben merita di essere testimone del trionfo dell'opera sua, soprattutto se questa, come spero, incontrerà il gradimento della patriottica provincia di Basilicata».

E qui permettete mi renda interprete dell'animo vostro presso il presidente e i componenti la Deputazione provinciale, ed esprima loro, a nome del Circondario, i sensi della più sincera riconoscenza nostra. La legge del 1879 correva rischio, tanto per le linee Ofantine — così chiamate fin dal 1865, nella prima Camera italiana sedente a Torino — quanto per gli altri gruppi di ferrovie

meridionali, di restare, lungamente, un magnifico castello in aria: che l'assenso preventivo, richiesto per le linee di terza categoria, pareva impossibile, e l'onere del contributo superiore alle nostre forze contributive. Or bene, anche prima che l'accordo fosse stato reso non più necessario, e il contributo stesso ridotto a più equa misura, la provincia, solo per giovare a noi, non esitò ad aprir trattative, a stringere patti con Terra di Bari e Capitanata..

Obbligarsi duramente, anche prima del 1885, per linee costose come le nostre, anzi per soli centocinquanta chilometri, quanti ne lambiscono questo estremo angolo nord-est della regione vulturina dalla stazione di Pescopagano lungo l'Avellino-Rocchetta a quella di Palazzo lungo la Rocchetta-Gioia; pensare, oggi ancora, in condizioni assai migliori, che tanto le valli che si adimano al Jonio quanto l'alpestre nodo del Lagonegrese dovranno pagare due milioni sonanti per queste ferrovie esclusivamente nostre: in verità non è possibile non avere, quanti qui siamo, un palpito di profonda gratitudine per la buona, l'antica, la materna nostra Basilicata. Certo non noi, a differenza del poeta nostro immortale,

... Lucanus an Appulus anceps,

non noi possiamo aver dubbio dell'esser nostro e della nostra qualità di cittadini lucani! L'onorevole Buano, tornando a Potenza, dica pure a' suoi colleghi del Consiglio provinciale, che Melfi, già capitale della provincia quando Federico II la provincia istituiva qui dal vecchio nido de' normanni, Melfi e il suo Circondario sanno di dover essere debitori delle loro

ferrovie allo spirito di alta solidarietà, da cui fu sempre animata la rappresentanza elettiva dell'Amministrazione provinciale.

E dopo la provincia, io inneggio alla patria comune, l'Italia, che noi dovremmo sempre benedire in solennità grandi come questa: «l'amatissima Italia», esclamava stamane Abele Mancini, dinnanzi alla lapide commemorativa di Angelo Antonio Della Monica, «che forma il nostro orgoglio inconsumabile, la nostra gioia incorruttibile».

Se è vero che questo nostro malinconico paese di Lucania, i cui primi abitanti ci sono rappresentati come il ramo più forte e bellicoso della famiglia sannitica, abbia per il primo, nel Mezzogiorno della penisola, raccolto nascente il nome d' Italia, che era destinato a spiegare ne' secoli così largo volo; se ciò è vero, — ebbene, nel santo nome d' Italia noi dobbiamo comporre, dinnanzi all'opera nazionale di queste ferrovie, tutto ciò che l'anima ha di più puro e di più ideale.

Si, o signori: quella grande smentita alla storia e alla geografia, che è l'unità d'Italia, non era mai possibile se non nell'epoca delle strade ferrate; e una così ingente spesa ferroviaria come quella che abbiamo sostenuta, non sarebbe mai stata possibile se l'Italia, dopo tanti secoli di affanni e di vergogne, non avesse ricomposte a unità le sparse sue membra. Perché non v'ha in tutta Europa un paese come l' Italia meridionale dagli Abruzzi alle Calabrie, in cui la questione ferroviaria altro non sia, per difficili condizioni di clima e di suolo, se non una questione, pura e semplice, di civiltà. Qui da noi la vaporiera è tramite di progresso ben

più efficace dell'alfabeto obbligatorio; qui le ferrovie rappresentano, come disse il conte di Cavour, quella cura di ferro, che sola ci potrà redimere da una lunga eredità di sofferenze ineffabili; qui le strade ferrate, più che un fatto economico, non sono né possono essere se non un pubblico servizio di Stato, cagioni supreme di coesistenza in ragioni così duramente colpite dal doppio fato della natura e della storia. Ecco perché né l'Italia autorizzò le ferrovie per mettere a frutto o a cambio il suo danaro, né la soluzione del problema ferroviario ci permise, nel 1888, un più lungo indugio. Furono intendimenti di civiltà, anche più che di giustizia, quelli che spinsero il legislatore italiano, nel 1861 e nel 1879, a decretare e l'una e l'altra rete ferroviaria. Or con le questioni di giustizia la ragione di Stato può, in certi casi, imporre che si transiga; ma con le questioni di civiltà, in un paese come il nostro, imbastito di recente, non sono possibili transazioni di sorta.

E oggi l'Italia assolve il debito con una sollecitudine, con una munificenza che non hanno pari, aprendo all'esercizio questa seconda parte della nostra ferrovia da Foggia a Potenza, miracolo della mente e della mano dell'uomo. Presto la vaporiera valicherà l'Appennino di Avigliano, il quale, lungo le sue cime da Acerenza a Conza della Campania, — così come stamane vi si sono spiegate allo sguardo dalla stazione di Rionero, — ha tuttora impresso, ne' fortilizi di Lagopesole, San Cataldo, San Fele e Pescopagano, il confine che già a lungo divide Melfi da Potenza, l'Apulia dal Principato, il dominio bizantino dal dominio longobardo. Oggi il confine dell'Italia nuova bisogna, volendo, andarlo a cercare su le Alpi lontane, oltre le quali si riattacca

ormai a tutta quanta la fitta rete stradale dell'Europa civile il tronco di ferrovia, da noi felicemente inaugurato. Il triste retaggio del passato è sparito per sempre. Anche per noi, grazie alla patria concorde, è sorta l'alba novella! Raccogliamoci, come per un pensiero, per un sentimento di cosa sacra. Che il lavoro e il risparmio, virtù cardinali de' popoli seri, a' quali sorride l'avvenire, non l'aspettazione delle grazie celesti, dote funesta delle genti cattoliche, — che il lavoro e il risparmio ci facciano degni di tanta fortuna: ecco l'augurio, con cui invito voi tutti a levare in alto i calici, e a ripetere insieme con me il grido, che mi rompe dal petto, di «viva l'Italia»!