

Saraceni, Luigi et al.

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

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 prima]*

1902

I. La viabilità ferroviaria nella provincia di Cosenza

1. Una delle cause principali dell'attuale depressione economica della Provincia di Cosenza deve ricercarsi nello stato della viabilità ferroviaria, in nulla rispondente ai bisogni del traffico.

La litoranea ionica, e la Sibari-Cosenza sono ubicate in modo da lasciare in disparte il maggior numero dei centri abitati; e pel cattivo stato della viabilità ordinaria, sono difficilmente accessibili.

La linea litoranea tirrena serve al solo circondario di Paola, i cui commerci veramente si avvalgono a preferenza della via di mare. I capiluogo di circondario non sono uniti direttamente a Cosenza; mancano dirette comunicazioni con le limitrofe Provincie di Catanzaro e di Potenza, con le quali esistono rapporti d'ogni genere; manca uno sbocco importante sul mare.

Per raggiungere Napoli, che è il gran centro d'affari per tutto il Mezzogiorno, occorre fare il lungo e dispendioso giro per Metaponto; infine vi sono ancora estese ed importanti zone di territorio prive assolutamente di ferrovia.

2. Quanto questo stato di cose sia dannoso al commercio, non ha bisogno d'esser dimostrato; quanto sia differente dalle facilitazioni di cui così largamente son dotate tante altre provincie del Regno è cosa assai evidente.

Il problema ferroviario della Provincia è perciò sempre all'ordine del giorno, e la sua soluzione pratica s'impone. Assai spesso i voti delle legali rappresentanze delle provincie interessate vi richiamarono l'attenzione del Governo, ma l'azione governativa seppa sempre

avvalersi di ingegnosi pretesti per mantenersi o negativa o avversa.

Il popolo sopportò con evangelica rassegnazione la incuria del Governo, affinché ritenne che ad altri e maggiori interessi fosse concessuta la precedenza negli impegni dello Stato. Il malcontento però serpeggiava, e si accrebbe sempre più, quando la ripartizione dei beneficii vide in proporzione non dei bisogni ma delle sollecitazioni e delle personali influenze.

Allora il malcontento, anziché assumere le forme incomposte della sollevazione e della rivolta, assunse – e fu segno di civile progresso – la forma della protesta emanata da pubblici comizi. Lo scorso autunno la Calabria Citeriore, accusata di apatia e di indifferentismo, fu come un rigoglio di vita collettiva, manifestatosi nelle imponenti riunioni popolari di Castrovillari, di Morano, S. Basile, Saracena, Lungro, Cassano, Rogliano, Paola, Spezzano, Grimaldi e Cosenza, a cui fe' riscontro il movimento di Rotonda, ed il recente di Lagonegro e di altri centri di Basilicata coi quali abbiamo comuni i bisogni e le aspirazioni. E furono manifestazioni spontanee del sentimento popolare, su cui certo non soffiò né un meschino spirito regionale, né l'interesse di avidi speculatori. La spontaneità, la umanità di tali esteriori manifestazioni sono un avvertimento non trascurabile sulle condizioni d'animo di queste popolazioni, sul cui tradizionale quietismo non è da fare più oltre eccessivo assegnamento.

3. I voti di tutti i Comizi si accordano nel ritenere che la soluzione del problema ferroviario sia prima ed essenziale condizione per uscire dal presente stato di

grave crisi economica. Il Governo, per bocca dell'On. Ministro Giusso, ebbe il buon senso di riconoscerlo, ed il coraggio di affermare la necessità di correggere la legge del 29 luglio 1879, per risolverlo in conformità dei veri e generali interessi delle popolazioni. La Commissione Reale istituita con Decreto 18 luglio 1901, inviata sopra luogo, riconobbe l'assoluta deficienza della viabilità attuale, e l'opportunità di correggere la legge organica ferroviaria, in modo da dare una soluzione che mentre risponda alle necessità del traffico, tuteli la finanza dello Stato da inutili sperperi.

Tale parere della R. Sotto-Commissione si accorda pienamente coi desideri e i voti dell'intera Provincia di Cosenza, la quale nel pubblico memorando Comizio degli 8 Dicembre dello scorso anno tenuto nel capoluogo con la partecipazione delle rappresentanze di tutti i Comuni interessati, riassunse le universali aspirazioni nel richiedere al Governo:

- a) che il tronco Cosenza-Pietrafitta (della Cosenza-Nocera, n.14 tabella B della legge 29 luglio 1879) si prolunghi, per ora, fino a Rogliano.
- b) Che al tronco Lagonegro-Castrocucco, non ancora costruito (della linea Reggio-Paola-Castrocucco per la valle di Diano e del Noce alla linea Eboli-Romagnano, n.8, tabella A, legge del '79) venga sostituito il tronco Lagonegro-Castrovillari.
- c) Che sia costruita la Cosenza-Paola.

Il presente scritto si propone di dimostrare la grande importanza commerciale e politica della Lagonegro-Castrovillari, come quella che è destinata ad

essere l'arteria principale della viabilità ferroviaria della Provincia di Cosenza.