

Gianturco, Emanuele

*Emanuele Gianturco sulla
Lagonegro-Castrovillari*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Gianturco, Emanuele

*Emanuele Gianturco sulla
Lagonegro-Castrovillari*

1906

Da qualche mese si è ravvivata, anche su vari giornali, la quistione della utilità e costo delle ferrovie *a scartamento ridotto* , che il nostro corrispondente di Avigliano , con molta opportunità, nel penultimo numero chiedeva al Ministro dei LL. PP. per la *Avigliano -Gravina* . Il giornale la *Tribuna* del 1° e del 2 ottobre pubblicava sotto il titolo «*Un pregiudizio ferroviario*» due articoli, contenenti la dimostrazione della praticità dello scartamento ridotto nei paesi montuosi, e quindi della grande *rete Calabro-Lucana* , composta delle tre linee concesse con la legge della Basilicata e delle due con la precedente sulle ferrovie complementari.

Poiché in questi giorni il pensiero del Ministro Gianturco sul grave tema è stato espresso con una lettera così dettagliata, da dimostrare il grande interessamento accordato a questa quistione, abbiamo pregato il solerte Deputato Mango , che di questa agitazione è tanta parte, a volerci consentire la pubblicazione della seguente lettera. Per le ragioni convincenti in essa contenute, parci che l'On. Mango , perchè queste ferrovie si affrettino, dovrebbe desistere dalla campagna sostenuta alla Camera, e con la tenacia del suo carattere proseguita poscia, a pro dello scartamento normale, in ispecie poi per la Lagonegro - Castrovillari , che con gravissimi sforzi si potè concludere nella legge 1902; fino allora questa non era stata che un sogno, mentre la breve *Lagonegro - Castrocucco* era sepolta da anni e da leggi.

Che vengano e presto queste ferrovie di Basilicata e Calabria ; S. E. Gianturco ne affretti il compimento, e l'Italia intera riconoscerà che egli così non rende un favore alla sua terra natale, ma compie un atto di pura e stretta giustizia.

Roma, 1 ottobre 1906.

« *Caro Mango* ,

Fo seguito alla mia del 13 decorso settembre, rispondendo alle gradite tue lettere ed alle varie quistioni da te rilevate riguardanti la ferrovia Lagonegro - Castrovillari specialmente.

La scelta di un tracciato per una conveniente ferrovia a scartamento ridotto può, per qualche località, presentarsi effettivamente come problema tecnico più difficile di quello da risolversi per un tracciato di ferrovia a scartamento normale, ma mai, ed in nessun caso, la spesa per queste si verificherà inferiore a quella corrente per lo scartamento ridotto.

Lo scartamento a piccolo calibro ammette curve di raggio di metri 100 ed anche minori, di maniera che il tracciato può convenientemente adattarsi alle sinuosità del terreno, contorna speroni e girando valloni, contando la esecuzione di lunghe gallerie, d'importanti viadotti e di forti movimenti di terra, che appunto si rendono necessari per l'impianto di una ferrovia a scartamento ordinario, che non ammette curve di raggio inferiore a metri 300, riducibili soltanto in casi speciali a metri 200. È conseguenza quindi che la spesa per una ferrovia a scartamento ridotto risulti sempre inferiore a quella normale.

In quanto a potenzialità vi sono tutte le garanzie che la ferrovia Lagonegro - Castrovillari a scartamento ridotto risulterà in pratica proporzionalità al presumibile traffico locale, del quale si può trarre norma da quello della

Sicignano-Lagonegro, che diede finora un prodotto di circa L. 3 mila a km.

D'altra parte altre regioni ubertose e popolate sono convenientemente servite da ferrovie a scartamento ridotto, come lo prova la linea Arezzo-Fossato, che è di ben km. 134.

Nè vi è da temere, come tu dici, che la adozione in alcuni tratti del sistema a cremagliera porti pregiudizio alla potenzialità stessa, perchè, in grazia della aderenza artificiale offerta dal detto sistema, una locomotiva può rimorchiare sui tratti in parola, con pendenza del 75 per mille, lo stesso carico massimo che rimorchia sui tratti ad aderenza ordinaria con livelletta del 25 per mille.

Ed è soltanto con la introduzione dello accennato sistema che si evita pei tratti ad aderenza ordinaria la pendenza del 30 per mille, come d'altra parte non vi è punto l'inconveniente ed il pericolo che per la cremagliera le merci ed i passeggeri abbiano a cambiare i vagoni; il materiale muta solo al punto d'incontro dei due scartamenti diversi, e la dentiera non ha influenza che sulle modalità di costruzione delle locomotive, come permettendo essa un notevole minor sviluppo di linea, farà sì che anche la durata del viaggio risulterà minore con evidente vantaggio del pubblico. L'adozione del sistema a cremagliera, che in Germania e Svizzera ha dato ottimi risultati anche su linee d'importante traffico, da tempo aperte all'esercizio, non è soltanto riservata alle ferrovie della Calabria a scartamento ridotto, inquantochè il sistema stesso venne già introdotto nel progetto della Cosenza-Paola, stato ammesso di recente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Giova però avvertire che se le linee a scartamento ridotto e le cremagliere possono rendere possibili maggiori avvicinamenti agli abitati, ciò non deve ritenersi in senso assoluto. Per la minore accidentalità dei terreni e per trovarsi gli abitati della Calabria sempre sul fondo delle valli o a piccola altezza, riesce facilissimo, e con nessuna maggiore spesa di toccare colla linea gli abitati della regione Calabrese, mentre riesce più difficile toccare quelli della Basilicata, che come Lauria e Rotonda si trovano tra mezze coste ripidissime e frastagliate, ed ove i terreni per la loro qualità e frane, lasciano molto spesso a desiderare.

Per quanto riguarda lo spostamento della stazione di Lagonegro, sul quale tu insisti, portandola a monte del paese e deviando l'attuale linea, per evitare i presunti pericoli che possono derivare dai movimenti franosi manifestatisi nella galleria Zanco, vi è da osservare che il domandato provvedimento richiederebbe lo abbandono di tre chilometri di linea nonchè dell'attuale Stazione, che costarono allo Stato una spesa di poco minore ai tre milioni, mentre è possibile di eliminare i temuti pericoli di sicurezza della ferrovia esistente, mediante la esecuzione di un ben studiato consolidamento dell'imbocco della galleria Zanco, assicurando, senza grave spesa, la stabilità della galleria stessa.

Intorno al tuo desiderio sullo acceleramento dei lavori, dirò che gli studi definitivi della Lagonegro-Spezzano vennero iniziati, come è ovvio, alle due estremità della linea, cioè a Lagonegro ed a Spezzano, ed il fatto che si potranno iniziare i lavori prima a Spezzano che non a Lagonegro, dimostra niente altro che appunto le

difficoltà a vincere sono maggiori a Lagonegro, donde la necessità di studii più accurati.

Ma su tale circostanza devi tranquillizzarti, poichè anche della parte di Lagonegro si inizieranno fra pochi mesi i lavori.

Io spero che quanto sopra ti ho detto varrà a calmare gli animi delle popolazioni da te degnamente rappresentate, le quali devono aver fiducia nei tecnici preposti allo studio di codesta linea.

Del resto tu comprender bene che avendo la legge assegnato alla Lagonegro-Castrovillari, come ad altre linee *calabresi e di Basilicata* , lo scartamento ridotto come il più adatto per la natura dei terreni da attraversarsi ed anche sufficiente per il servizio che la ferrovia stessa deve prestare, non è il caso di tornare sopra una quistione dibattuta e risolta, mentre per adottare lo scartamento normale occorrerebbe *una nuova legge* , con nuovi ed ingiustificati ritardi.

Da mia parte spero che gl'intendimenti del Governo, i quali mirano ad affrettare la costruzione della ferrovia in parola, possano presto dirsi un fatto compiuto; e mi auguro poi che l'introito della stazione di Lagonegro raggiunga quel milione di cui spesso si parla, e dal quale siamo stati finora, come tu ben sai, molto lontani, non essendo neppure raggiunte le lire centomila.

Con i migliori saluti, e con una stretta di mano mi riaffermo.

TUO GIANTURCO.