

Autore sconosciuto

Ci siamo!

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Autore sconosciuto

Ci siamo!

1911

Passato il periodo dello scampanio, esagerato talvolta sino al punto di divenire un vero frastuono, una specie di **charivari** , attorno a questa Banca ovvero a quella Casa industriale, che aspiravano alla costruzione ed all'esercizio delle nuove linee ferroviarie in Basilicata ed in Calabria , siamo ormai nel campo dell'attuazione. Con grande interessamento, superati gli ostacoli non lievi che si frapponivano alla soluzione, S. E. Sacchi ha dato opera sollecita a mantenere le promesse e gli affidamenti, che le popolazioni di questo estremo Mezzogiorno ebbero ed intesero dai loro rappresentanti politici.

I giornali di Roma ci hanno recato l'annuncio: La «**Società Mediterranea**» è la concessionaria delle Ferrovie Calabro-Lucane. La «via crucis» delle discussioni e dei pareri è al suo termine.

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, in adunanza generale, tenuta domenica, ha approvato gli schemi di convenzione e di capitoli proposti dalla Società Mediterranea per assumere la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie della Basilicata e delle tre provincie calabresi, stabilite dalla legge 21 luglio 1910.

La vasta rete, che sarà costruita dalla Società Mediterranea, comprende le tre linee stabilite dalla legge del 1904. La prima, costituita da due tronchi, interrotti dal tratto esistente Ferrandina - Pisticci , parte da **Grumo** e s'interna nel cuore della regione, percorrendola in un grande semicerchio, **Matera , Ferrandina , Pisticci , Valle della Salandra , Valle del Sauro , Valle dell'Agri** , sino ad innestarsi alla ferrovia in esercizio Sicignano-Lagonegro .

Perpendicolare ad essa scenda la seconda linea, che necessità tecniche di costruzione e di esercizio consigliano di fare partire da **Potenza** col tracciato Laurenzana - Valle del Sarmento , per innestarsi a Nova Siri , nell'attuale linea Metaponto - Sibari .

La terza, infine, partendo da **Gravina** e percorrendo la **Valle del Bradano , Acerenza , Avigliano** , viene in parte a formare quasi la base del grande semicerchio.

Queste nuove linee a scartamento ridotto, fra loro staccate, frazionando l'impervia regione, presenterebbero difficoltà d'esercizio ed impedimento al commercio. E perciò che la legge del 1904, una delle migliori leggi di Giolitti, Luzzatti e Tedesco, ha consentito di unificare la prima delle tre linee suddette mediante l'interposizione della terza rotaia, nell'esistente tratto **Ferrandina - Pisticci** . Ed ha pure visto la opportunità del diretto congiungimento delle linee minori al capoluogo e la possibilità dell'accesso al porto di Bari, sia da Potenza , sia dai paesi tutti serviti dalle nuove linee; autorizzando l'interposizione della terza rotaia su altre parti di ferrovie in esercizio.

Si ha così una vera rete di Basilicata a scartamento ridotto, estesa circa 400 chilometri. Per la frequenza dei rapporti fra Basilicata e Calabria , e per comuni esigenze di traffico, la legge del 1904 rese poi possibile l'inoltro dei treni a scartamento ridotto per le linee esistenti Sicignano- Lagonegro , per il costruendo tronco Lagonegro - Castrovillari , e per il tronco in costruzione Castrovillari - Spezzano Albanese , autorizzata dalla legge 1902. Altre linee calabresi a sezione ridotta sono state autorizzate dalle leggi del 1905 e del 1906, quali

la Pietrafitta - Rogliano in costruzione; la Cosenza - Crotone , per la Sila pittoresca e selvosa; la Santa Venere - Monteleone - Serra Mongiana , con diramazione a Soverato ; il prolungamento della Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia - Catanzaro ; la Gioiosa - Piana di Palmi - Gioia Tauro ; ed il tronco Saline di Lungro alla ferrovia ionica.

Anche tali linee, così distribuite, non sarebbero comprese in un sistema di comunicazioni dirette, essendo divise da tratti a sezione normale, se non fosse sorto provvido il concetto di compendiare in una rete con le lucane le linee calabresi, che pur ascendono a circa 600 chilometri, suturando i diversi tronchi.

E la sutura si presenta facile, poichè utilizzando l'attuale linea Sicignano-Lagonegro, si ha l'innesto alla Lagonegro-Castrovillari, Spezzano Albanese e diramazioni Spezzano-Saline di Lungro . Con la interposizione della terza rotaia sull'attuale Sibari, Cosenza, Pietrafitta si consegue il congiungimento alla Pietrafitta-Rogliano, prolungata sino all'incontro della Sant'Eufemia -Catanzaro; mentre da Pedace può utilmente partire la diramazione a Crotone per la La Sila. Né riesce difficile il collegamento della stessa linea trasversale Santa Venere , Monteleone , Mongiano, Soverato adottando il servizio promiscuo sul breve tratto Marcellinara, Catanzaro, Soverato.

Viene così costituita una intera rete, estesa oltre 1200 chilometri, assolutamente indipendente, racchiusa dalle linee litoranee, con sbocchi diretti al mare da entrambi i versanti, e con frequenti contatti con le ferrovie principali.

Sugli schemi di convenzione e di capitolati, approvati dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, sarà fra breve sentito il parere del Consiglio di Stato e, prima che scada il termine fissato dalla legge di proroga, sarà proceduto, dopo deliberazione del Consiglio dei ministri, alla firma del contratto con la Società concessionaria.