

Saraceni, Luigi et al.

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

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 seconda]*

1902

II. Importanza della Lagonegro-Castrovillari

4. La ferrovia Lagonegro-Castrovillari non è che il raccordo tra la linea Sicignano-Castrocucco, che attualmente muore a Lagonegro, con la Sibari-Cosenza per Castrovillari. Con tale accordo si otterrebbe una comunicazione rapida e diretta alle provincie di Cosenza e di Basilicata con Napoli e Bari, e si completerebbe quella comunicazione interna con l'estremo sud della Penisola, che era stata ordinata fin dal 25 Settembre 1860 con decreto del Dittatore. La linea seguirebbe press'a poco le secolari vie commerciali avviate sulla Nazionale delle Calabria, che i Romani – i quali furono grandi maestri nel costruire le strade – tracciarono fin da 20 secoli per Campotenese attraverso il baluardo del Pollino.

Tale raccordo, da gran tempo reclamato dai voti delle due provincie interessate, fu anche preso in considerazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che, nel 20 marzo 1886, ne approvava il progetto di massima, e lo raccomandava al Governo per gli opportuni provvedimenti di legge.

5. La linea attraversava la zona più vasta che in Italia sia ancora priva di ferrovia. Su questa zona trovansi sparsi 42 comuni con una popolazione complessiva di 156,000 abitanti.

Tali comuni sono:

Lagonegro con abitanti 4114
Rivello..... 4938
Nemoli 1128
Latronico4103

Castelsaraceno	2380
Episcopia	1940
S. Costantino Albanese.....	1561
S. Severino Lucano.....	3515
Chiaromonte	2787
Francavilla sul Sinni	2848
Noepoli	1743
Senise	5602
S. Paolo Albanese	1083
Cersosimo	1108
Terranova di Pollino	2022
Lauria	11135
Castelluccio Sup.	2840
Castelluccio Inf.	2807
Viggianello	5322
Rotonda	4633
Laino	4713
Papasidero	2809
Mormanno.....	5932
Morano.....	9974
Castrovillari	10646
Frascineto	2814
Civita	3482
S. Lorenzo Bellizzi	2128
Cerchiara	3228
Cassano all'Iono	9030
S. Basile.....	1835
Saracena	3672
Firmo	1916
Lungro.....	5348
Altomonte	3097
Acquaformosa	1733
S. Donato Ninea	3661

S. Agata	3064
S. Sosti.....	3181
Malvito	1670
Spezzano Albanese	3737
Totale ab.	155,921

dei quali i primi 20 appartengono alla Basilicata, e gli altri 22 alla Provincia di Cosenza.

Oltre a giovare a questa gran massa di popolazione, la quale ingiustamente finora si è tenuta lontana dai benefici della civiltà, la linea attrarrebbe a sé tutto il movimento commerciale della Sibari-Cosenza, e della Sibari-Crotone, poiché sarebbe la via più breve per Napoli e per Roma; ed estenderebbe perciò a tutte le popolazioni messe su le due linee sopracitate i benefici di un considerevole abbreviamento di percorso. Possiamo, senza incorrere in deplorevoli esagerazioni, affermare, che la linea Lagonegro-Castrovillari gioverebbe ad una popolazione di 400,000 abitanti.

6. La zona attraversata è ricca di molte risorse naturali, le quali giacciono inoperose per il pessimo stato della viabilità; la nazionale che l'attraversa ha pendenze così eccessive che rendono difficoltosi e molto onerosi i trasporti a ruota. La industria del legname specialmente, che ora si dibatte tra tante difficoltà, per le distanze tra il luogo di produzione ed uno scalo ferroviario o marittimo, si svilupperebbe così rapidamente da essere una vera risorsa pel paese. L'Austria promette, nei nuovi trattati di commercio, l'esenzione dei dazi sugli agrumi che si importino nell'Impero in cassette di legno austriaco; noi che abbiamo in casa tanti tesori di faggi, saremo costretti,

per mancanza di viabilità, ad importare dall'estero un genere così sovrabbondante tra noi.

Sulla catena del Pollino sono boschi di faggi e abeti di dimensioni colossali e di estensione così rilevante, come ve ne sono pochi al mondo. Attualmente vi sono impiantate 2 segherie a vapore, che, ad onta del caro dei trasporti, sostengono la concorrenza ed esportano ogni anno circa 3000 metri cubi di legname lavorato.

7. Ma dove principalmente richiamiamo l'attenzione del lettore e del Governo, si è sulla nuova industria delle traversine di faggio per la ferrovia, mercè l'inezione col sistema Guissani.

Questo ritrovato, mercè cui alla rovere sarà sostituito il faggio nelle traversine, con notevole economia nei prezzi, comincia a far riversare dall'estero verso queste nostre contrade il capitale in cerca di investirsi in una industria che ha un sicuro avvenire. Disgraziatamente finora, le esistenti difficoltà nei trasporti minacciano di far abortire tutte le trattative in corso, perocché dai conti eseguiti dagli ingegneri venuti sul luogo per conto di una Società Francese, una traversina di faggio non si potrà – resa a bordo – cedere a un prezzo minore di L. 310, delle quali L. 1,10 verrebbe assorbita dal trasporto dal piè della montagna alla più vicina spiaggia o stazione ferroviaria. Questo grave dispendio sarebbe completamente evitato con la linea richiesta, la quale lambirebbe i fianchi del Pollino, e permetterebbe di poter cedere alle Società costruttrici le traversine a un prezzo altrettanto minore.

La industria delle traversine di faggio avrebbe così uno sviluppo considerevole, perché, secondo le informazioni attinte all'ufficio forestale di Castrovillari, l'estensione

dei boschi del Pollino permetterebbe una annua lavorazione di tonnellate 80 mila, pur procedendo nei tagli con le norme di legge, ed a zone limitate da sboscarsi successivamente. E difatti le trattative in corso tra gli industriali e i vari Comuni e privati, proprietari dei tre boschi principali, assicurerebbero una lavorazione annua superiore agli 80 mila metri cubi.

Si pensi che tale industria trarrebbe seco l'altra delle cassette per agrumi e frutta secche, da costruirsi coi resti del legno fuori misura, e l'altra industria del carbone vegetale, il quale pel basso prezzo potrebbe sostenere qualsiasi concorrenza su tutti i mercati ove le facilitazioni dei trasporti ne consigliassero l'impianto.

Codeste industrie non aspettano che la costruzione della linea per svilupparsi giganti; ma altre ed importanti ve ne sono, che da essa attingerebbero quella prosperità che ora vien contesa dall'incongruo sistema di viabilità ferroviaria.

Altra risorsa che giace inoperosa sono i giacimenti di lignite di Laino e Rotonda, i cui campioni, esaminati, furono riscontrati ottimi, tanto che si era costituita già a Marsiglia nel 1900 una Società per lo sfruttamento; ma la difficoltà dei trasporti fe' cadere l'affare.

8. Sono le industrie agricole quelle che principalmente attendono incremento dalle migliorate condizioni di viabilità. La pastorizia langue, perché i prodotti non possono sostenere la concorrenza di altre regioni messe sulle grandi vie commerciali, ed anche per la difficoltà di trasportare dalla marina alla montagna gli armenti e viceversa. E con la pastorizia si arriverebbe l'agricoltura, e specialmente l'orticoltura, che per Castrovillari,

Cassano ed altri paesi potrebbe essere fonte di ricchezza, per le grandi estensioni di terreni fertili ed irrigabili che trovansi nella gran valle del Coscile. I prodotti di tali orti, oggi già sovrabbondanti, si esportano fino in Basilicata, e potrebbero riversarsi sui mercati di Potenza e di Roma, ove sono assai ricercati. Soprattutto poi le industrie vinicole ed olearie ne avrebbero sollievo, perché il prodotto supera di assai i bisogni del consumo locale, come risulta dal seguente specchietto, ricavato dalle statistiche degli ultimi 10 anni elaborate dalla R. Cattedra di enologia in Castrovillari:

OLIO Comune di Castrovillari - superficie olivetata: 4140ha / produzione media annua: 10450hl
Circondario di Castrovillari - superficie olivetata: 8167ha / produzione media annua: 22800hl
Circondario di Rossano - superficie olivetata: 7270ha / produzione media annua: 21370hl
Circondario di Cosenza - superficie olivetata: 2180ha / produzione media annua: 9720hl

Comune di Castrovillari - superficie vitata: 4800ha / produzione media annua: 96000hl
Circondario di Castrovillari - superficie vitata: 9150ha / produzione media annua: 185000hl
Circondario di Rossano - superficie vitata: 6000ha / produzione media annua: 50000hl
Circondario di Cosenza - superficie vitata: 7125ha / produzione media annua: 128000hl

Con tale produzione, l'esportazione di vino si riduce a qualche migliaio di ettolitri che vanno in America, ove trovansi vere colonie di nativi calabresi; perché il trasporto fino al piroscafo costa assai più caro che non la traversata dell'oceano.

A stenti si riesce a collocarne qualche ettolitro in Basilicata, mentre la sua robustezza lo rende assai pregiato per tagliare i vini deboli.

La industria dello allevamento dei suini, cui il pascolo nomade tra i boschi di querce conferisce una squisitezza unica di sapore, potrebbe sollevarsi al grado di un vero commercio internazionale, mentre al presente non trova sul posto un prezzo superiore a L.40 il quintale.

9. Prescindendo dalle industrie agricole, trovansi nella zona attraversata dalla invocata ferrovia tre corsi d'acqua di portata considerevole: il Coscile, che alle sorgenti ha una portata di 8 m.c. al l., il Lao che ne ha 10, ed altrettanti il Mercure. Quale fonte di energia elettrica si potrebbe trarre da tali corsi di acqua, e come facilmente la si potrebbe sfruttare in industrie di vario genere, in un paese ove è sovrabbondanza di materia prima uguale soltanto alla scarshezza di capitali e d'iniziativa! Anche lo Stato dalle concessioni d'acqua potrebbe ritrarre vantaggio considerevole, qualora la facilità dei trasporti incoraggiasse l'impianto delle industrie, e l'impiego dei capitali.

Menzioneremo infine la grande industria salifera di Lungro, la cui miniera, una delle più antiche e vaste al mondo, menzionata fin da Plinio il Giovane, ricca di cloruro di sodio allo stato di purezza, potrebbe fornire il sale, e non solo il raffinato, a tutto il Regno, se il caro prezzo dei trasporti, decuplicando il prezzo di estrazione, non ne rendesse poco proficuo per la finanza dello Stato l'esercizio.

Quando fossero facilitati i trasporti col mezzo di una ferrovia, il governo che oggi limita l'estrazione a 6000 tonnellate annue, potrebbe estendere il beneficio di

questo prezioso minerale, oltrecchè alla Calabria, a tutto il mezzogiorno d'Italia, con supremo vantaggio per l'igiene delle popolazioni.

10. È evidente dopo tali considerazioni, che la ragione principale della nostra penuria è la difficoltà dei trasporti; e che una ferrovia, che attraversasse territori così naturalmente ricchi di risorse svariate, varrebbe a ravvivarle, e sarebbe di incommensurabile giovamento alle popolazioni.