

Lacava, Michele

La ferrovia nel Lagonegrese

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Lacava, Michele

La ferrovia nel Lagonegrese

1890

[...] Questa via era in progetto di eseguirsi ancor prima della nostra rigenerazione politica; e fu poi questo progetto ripreso nel 1861 dalla commissione degl'Ispettori ed Ingegneri della Direzione dell'ex reame di Napoli. Il medesimo concetto fu ampiamente svolto nel Consiglio Provinciale di Salerno, e più tardi nella Camera di commercio di Napoli. Nel luglio del 1870 la commissione nominata per riferire su parecchie convenzioni ferroviarie e proposte del Governo, si fece a proporre nella Camera un invito al Ministro di studiare e provvedere a tempo opportuno alla ferrovia Eboli-Reggio, versante tirreno, Difeso dagli Onorevoli Deputati Bonghi, Lacava, Crispi, Nicotera e Lovito, quest'ordine del giorno vinse la prova.

Dopo tale votazione i Consigli Provinciali, Camera di Commercio, e molti Municipi delle provincie di Napoli, Salerno, la nostra e le tre Calabrie si affrettarono a votar fondi per agevolare l'attuazione.

Pel suo tracciato sursero due diverse opinioni: uno lungo il litorale tirreno, e l'altro per la parte interna del versante tirreno. Il primo venne affidato agli studii dell'ingegnere Giordano, e l'altro all'ingegnere Ferdinando Gargiuolo.

Questi solerte compì il lavoro presentando un progetto completo ed accurato nel giugno 1873.

La via avrebbe attraversato il Vallo di Teggiano, il Lagonegrese, sarebbe entrata in Calabrie, avrebbe toccato Cosenza ed i punti principali delle provincie di Catanzaro e Reggio. Si sarebbe giovato della via Eboli-Metaponto fin presso Romagnano e di quella del Crati da Spezzano Albanese fino a Cosenza. Avrebbe intersecato

gli abitati od i territori di Auletta, Polla, Pertosa, Caggiano, Atena, Teggiano, Sala, Padula, Montesano, Casalnuovo, Lagonegro, Lauria, Castelluccio superiore ed Castelluccio Inferiore, Viggianello, Rotonda, Mormanno, Morano, Castrovillari, Lungro, Spezzano Albanese, Tarsia, Cosenza, Lepiane, Aprigliano, Rogliano, Colosimi, Soveria, Serrastretta, Tiriolo, Marcellinara, Pizzo, Briatico, Nicotera, Rosarno, Gioia, Palmi, Scilla, Bagnara, Villa S. Giovanni e Reggio, ove avrebbe posto termine alla stazione della ferrata del Ionio.

Questo tracciato ebbe l'adesione del comitato militare per la difesa nazionale, come quello che sarebbe stato strategico in supremo grado. A questo tracciato, fu presentato alla Camera dal Deputato Fazzari, un progetto di varianti anzi una completa modifica. La linea proposta dal Fazzari sarebbe passata per Catanzaro, Nicastro, Cosenza, Spezzano, Castrovillari, Chiaromonte, Potenza. Si sarebbe giovata dei tronchi costruiti, Reggio-Catanzaro, Cosenza-Spezzano, e Potenza-Eboli. Una variante di questo progetto fu oggetto di aspirazioni per i paesi della Valle del Sinni, e di studio da parte del Dott. Antonio Vitale. Ma il Ministero ha prescelto pel tracciato Mediterraneo quello che giunto la via a Lagonegro vada per la valle del fiume Noce a congiungersi col tracciato litoraneo presso il disabitato castello di Castrocucco. Questa via ancorché per poco solcasse la nostra Provincia è utilissima ai nostri paesi: Brienza, Marsiconuovo, Marsicovetere, Tramutola, Viggiano, Saponara, Moliterno, Montemurro, Spinoso ed altri del Vallo dell'Agri; mentreché Lagonegro, Lauria, Rivello

e Trecchina ne hanno direttissimi vantaggi. A questa ferrata immettono molte nostre vie: La Tito-Atena; la nazionale dell'Agri sotto Montesano; la provinciale Padula-Tramutola; la via Tirrena; la provinciale Vecchia via delle Calabrie e la nazionale del Sinni.

Questa linea interna Eboli-Reggio, è una variante alla gran linea che percorre il litorale Tirreno, la quale interessa questa Provincia per breve tratto, quando appunto è la lunghezza della spiaggia di Maratea.

Per ambo queste due vie il contributo della nostra provincia per la legge del 29 Luglio 1879, sarebbe stato 1,031,520 ma fortunatamente per noi fu ridotto a L. 257,880.

Tutte e due queste linee sono in costruzione; e quale sia lo stato presente dei lavori, e le principali opere d'arte fatte o da farsi, si desume da due rapporti che originalmente pubblichiamo, e che ci sono pervenuti dal Cav. Croce, Direttore Capo dell'ufficio ferroviario di Salerno.

1

2

Pel passo da Romagnano al Vallo di Teggiano, esistono ancora presso il Ministero dei Lavori Pubblici, degli studii fatti da De Vincenzi, prima di questi eseguiti dal Gargiuolo.

Gli studii compiuti dell'ingegnere Gargiuolo furono a spese per 20 mila lire della Provincia di Napoli, per 22 della nostra, 8 mila dei comuni del Vallo di Teggiano, 2 mila della Provincia di Salerno, e 2 mila di quella di Cosenza: totale lire 54,000.