

Bruno, Giovanni

*La ferrovia Lagonegro-
Castrovillari per la valle del Sinni*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Bruno, Giovanni

*La ferrovia Lagonegro-
Castrovillari per la valle del Sinni*

1901

S. E. il conte Giusso, ministro pei lavori pubblici, fra i tanti problemi di cui si è imposto la soluzione, ha voluto comprendere anche quello del completamento della rete ferroviaria del Regno, tracciata dalla legge 20 luglio 1879, n. 5002. Data la tenacia di propositi del Ministro e la sua abitudine di far presto e bene, si può esser sicuri che gli studi da lui promossi a mezzo della Commissione nominata col decreto 20 luglio u. s. avranno presto il loro epilogo.

Fra le linee considerate nella predetta legge sulle ferrovie complementari vi è la Sicignano-Castrocucco, costruita ed in esercizio fino a Lagonegro, della quale resterebbe a costruire l'ultimo tronco, da Lagonegro fino all'incontro della linea Eboli-Reggio, nella località denominata Castrocucco e cioè allo sbocco in mare del fiume Noce.

Le accidentalità topografiche della valle compresa fra Lagonegro e Castrocucco, la sua brevità con le conseguenti difficoltà di costruirvi il tronco ferroviario e, quel che più monta, un più ponderato esame dei bisogni locali da soddisfare e di un più razionale obiettivo, cui avrebbe potuto mirare la linea Sicignano-Lagonegro, fecero subito vedere a molti la poca o nessuna utilità che avrebbe avuto la dispendiosa costruzione del tronco Lagonegro-Castrocucco, ed il maggior profitto che, sotto ogni riguardo, si conseguirebbe congiungendo questa linea con quella della Valle del Crati, passando per Castrovillari, importantissimo capoluogo di circondario, ancora privo di comunicazione ferroviaria.

Questo nuovo concetto è entrato ormai nel convincimento quasi generale, giacché le popolazioni interessate, nella loro maggioranza, convengano non

doversi più occupare di congiungere direttamente Lagonegro con la Eboli-Reggio nella località pestifera di Castrocuco, ma che l'obiettivo della linea debba essere la stazione di Spezzano sulla Sibari-Cosenza, passando per Castrovillari. E si dice più brevemente che alla Lagonegro-Castrocuco debba sostituirsi la Lagonegro-Castrovillari. Questa sostituzione, oltre che servire a più estesi interessi commerciali ed economici della regione, possiede in grado eminente il carattere strategico-militare, conciliando così l'interesse locale con quello generale della Nazione.

La soluzione di un tale problema è affidata alla sopraddeffa Commissione, la quale, composta di elementi competentissimi, ha iniziato i suoi lavori e con le visite locali delle diverse regioni e l'esame scrupoloso dei molteplici bisogni da soddisfare e conciliare, saprà certamente trovare e proporre la più soddisfacente soluzione.

Già fin da moltissimi anni fu ventilata la possibilità di una linea Lagonegro-Castrovillari, ed allora si costituirono dei comitati locali, di cui uno inteso a propugnare l'andamento per la valle del Sinni. Decretata però la Lagonegro-Castrocuco, la cosa fu messa a tacere.

Rimessa ora nuovamente a galla la convenienza di allacciare Lagonegro con Castrovillari, tutte le regioni interessate in questa linea, o quelle che in essa vedono una lontana tavola di salvezza per uscire dall'isolamento in cui si trovano, si agitano per trovar modo di soddisfare questo loro desiderio.

Fra le regioni più derelitte è da mettere senza dubbio il circondario di Lagonegro, il quale distende dal Tirreno al Jonio per una lunghezza di circa 100 chilometri e possiede il capoluogo proprio al suo estremo occidentale, in confine con la provincia di Salerno.

Le sue mitissime e laboriose popolazioni hanno sempre aspirato a poter uscire dall'isolamento completo in cui si trovano, a mezzo di una ferrovia lungo la valle del Sinni, che divide quasi in due parti eguali la superficie del circondario. E vi fu un tempo in cui tali aspirazioni parve dovessero in parte esser soddisfatte: e fu quando lo Stato fece studiare il tracciato di una linea Lagonegro-Castrovillari, la quale penetrava nella valle del Sinni, percorrendone pochi chilometri fino oltre Latronico, per indi passare nel contiguo bacino del Mercure e dirigersi per Rotonda e Mormanno a Castrovillari.

Quegli studi però non ebbero alcun seguito: misero soltanto in rilievo le difficoltà che ad una stabile sede ferroviaria presentava il bacino del Sinni a monte di Latronico a causa delle frane che lo tormentano. Venuta la legge 20 luglio 1879, essa sanzionò Castrocucco quale punto finale della linea Sicignano-Lagonegro, e la cosa finì lì.

Riconosciuta ora la convenienza di ritornare alla primitiva idea, di congiungere cioè Lagonegro con Castrovillari, è naturale che anche nelle popolazioni della valle del Sinni si sia ridestato più vivo il desiderio di approfittare della circostanza per far sì che tale congiungente riesca pure del massimo giovamento a quel circondario, di cui esse formano la grandissima

maggioranza. E niuno che sappia in quali eccezionali condizioni d'isolamento si trovi la valle del Sinni coi principali suoi affluenti, potrebbe dar loro torto.

Personalmente sono stato sempre convinto dell'assoluta opportunità che l'obiettivo della Sicignano-Lagonegro dovesse essere Castrovillari, anziché Castrocucco. Questa idea resi pubblica in un mio opuscolo del 1898, nel quale facevo anche notare la convenienza di abbandonare l'ultima tratta dell'attuale ferrovia che precede Lagonegro, a cominciare dallo sbocco della galleria della Pertusata, sia per le frane che rendono precarie le condizioni di gallerie e viadotti ricadenti in quella tratta e sia per tenere la linea più in alto portandola razionalmente in salita, come vorrebbe il nuovo obiettivo. Si attraverserebbero così terreni saldissimi e si agevolerebbe il tracciato seguente, uscendo con più facilità dal nodo dei contrafforti del monte Sirino ed evitandosi o attraversandosi in alto qualche zona franosa che ricade fra Lagonegro e Lauria; e finalmente si avrebbe una linea a più miti pendenze.

Basilicatense, se non di nascita, per origine di famiglia, per elezione e per volontà di parecchi Comuni del circondario di Lagonegro, nel quale ho trascorso oltre cinque lustri della mia carriera, sono stato invitato a voler dare un maggior sviluppo a quella mia idea: e non potendo negarmi a tali affettuose premure, ho sacrificato i pochi giorni di licenza di cui godevo, per concorrere, per quanto modestissimamente, al conseguimento di un beneficio per regioni che si vedono tagliate fuori da tutto il movimento della patria penisola.

Ecco la ragione unica di questa pubblicazione.

Non ho la pretesa di presentare un progetto, ma solamente esplicar meglio l'idea già manifestata nel citato opuscolo del 1898, e cioè che: nell'interesse economico della linea, nell'interesse del circondario di Lagonegro e di quello di Castrovillari, nell'interesse delle due provincie di Potenza e Cosenza ed anche nell'interesse generale dello Stato la linea Lagonegro-Castrovillari, con poco maggior sacrificio, potrebbe più utilmente passare per la valle del Sinni, evitandone gli inconvenienti e giovando a tutti.