

Fortunato, Giustino

La Badia di Monticchio [estratto n.13]

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Fortunato, Giustino

La Badia di Monticchio [estratto n.13]

1904

Soppresso l'ordine Costantiniano, e incorporato Monticchio al demanio dello Stato, più volte il suo nome risuonò nelle aule parlamentari, il 1865, in occasione del disegno di legge, che fu legge dello Stato il 14 maggio di quell'anno, sul riordinamento delle ferrovie del Regno. Una strada ferrata lungo la valle dell'Ofanto, che traverso il valico di Conza avesse congiunto l'Adriatico al Tirreno, era già stata deliberata con legge del 21 luglio 1861 e già in parte eseguita, quando, a un tratto, il Ministero, presieduto dal generale Lamarmora, propose di abbandonarla, per il tracciato più facile e più agevole di Benevento. Tutti ricordano le varie e lunghe sorti delle ferrovie ofantine, che pure, a che nascondere?, ci hanno tanto, finora almeno, ingannato nell'aspettazione nelle speranze, nelle credenze: nessuno, forse, rammenta più le iperboli di quel tempo, che dell'inganno, in gran parte, ci danno oggi ragione.

[...]

La legge del 21 agosto 1862 n.793 ordinò la pubblica vendita, in favore dello Stato, de' beni costituendi l'antica badia di Monticchio: quella del 24 novembre 1864 n. 2006 ne affidò l'incarico alla «Società per la vendita de' beni demaniali».

Il 29 luglio del 1866 fu proceduto all'incanto, fruttuosamente per Acquatetta, infruttuosamente per Monticchio; così pure il 20 ottobre del 1867: de' tredici lotti, ne' quali venne diviso, un solo, quello del Cupero, fu lasciato al maggiore offerente.

Ridotto il prezzo da L. 7,905,845 a L. 6,324,676, tornò nuovamente deserta l'asta nel 29 dicembre del 1870.

Presentata istanza, nel 29 agosto 1871, dal signor Benedetto Necker per l'acquisto a trattativa privata nell'interesse di una società da costituire, e questa costituitasi il 7 dicembre del 1871 sotto il nome di «Società del demanio di Monticchio», la vendita ne venne stipulata, per il prezzo di L. 6,340,000, con atto del 21 gennaio 1872.

Mancati però i pagamenti delle quote dovute, bisognò iniziare giudizio di risoluzione in danno: e il giudizio durò sino a tutto il 1891. Rimesso in vendita, quel prezzo inutilmente venne ridotto a tre milioni e mezzo: solo più tardi, e per sole L. 3,180,000, Monticchio passò, il 2 dicembre del 1892, a una società in accomandita semplice, costituita dell'ingegner Lanari di Ancona e de' maggiori portatori della stessa «Società per la vendita de' beni demaniali» (Credito mobiliare di Roma, Banco di Genova cui successe la Commerciale, Banco Sconto di Torino, Balduino, Rossi e Collarini). La società riscattò i due molini, da cento e più anni dati in enfiteusi, quello dell'Iscone da' Margotta di Calitri nel 1872 per L. 12,000, l'altro di Pietra dell'Olio dallo Stentalis di Carbonara nell'87 per L. 19,000.

Al 1902 l'assemblea degli acquirenti deliberò lo scioglimento dell'accomandita e la divisione del fondo in due parti, la prima a' Lanari, la seconda al gruppo sociale; e la divisione fu stipulata in Roma, con rogito del 18 luglio del seguente anno: a' Lanari spettò la quota inscritta nel territorio di Rionero, insieme col lago grande e col molino di Pietra dell'Olio, agli altri la quota territoriale di Atella, unitamente col lago piccolo, il convento, i ruderi della badia e del castello, il molino dell'Iscone; ai primi una superficie di ettari 1,875; ai

secondi – che serbando i faggi dell’una costa del cratere, ne coprono l’altra di castagni – di ettari 3,298.

1

2

CAPOZZI, *Su la ferrovia da Avellino a ponte Santa Venere*, 1872; F. DEL ZIO, *La ferrovia dell’Aufido*, 1874; SERENA, *La ferrovia dall’Ofanto a Gioia del Colle*, 1878; MELISURGO, *La ferrovia da Avellino a ponte Santa Venere*, 1885; CAPONE, *La ferrovia da Avellino all’Ofanto*, 1886; DI MARZO, *Le strade ferrate della provincia di Avellino*, 1895; FORTUNATO, *Le strade ferrate Ofantine*, 1898. – La nuova linea dell’Ofanto per il valico di Nusco, dovuta alle leggi del 29 luglio 1879 (Baccarini), del 27 aprile 1885 (Genala) e del 28 luglio 1888 (Saracco), venne aperta al pubblico esercizio il 27 novembre del 1895.

L’on. D’ERRICO, per esempio, che pure era un ingegnere di molto valore intellettuale, così diceva, parlando della Basilicata, l’8 aprile del 1865: «quando tutte le difficoltà delle comunicazioni ferroviarie fossero straordinariamente difficili, io credo che sia tale l’importanza che offre la provincia, per le cui magnifiche valli si possono congiungere tre mari e quattro porti de’ più interessanti d’Italia, che tutti gli ostacoli, dove si potessero agguagliare anche a quelle della ferrovia del Sömmering, dovrebbero assolutamente essere superate. I vantaggi peculiari che offre la Basilicata, sono di varia natura. La regione offre delle produzioni spontanee, e tali sono i marmi, le miniere di ferro e di rame, il legname di abeti da’ fusti così grandi come quelli delle selve di Germania, acque termali e minerali, sorgenti di petrolio e di nafta purissima...., e produzioni che emergono dall’agricoltura e dall’industria: ottime lane, eccellenti vini, sublimi olii, che formano oggetto delle esportazioni francesi; le stesse granaglie, il *triticum sativum*, vincono, per il peso, quelle di tutte le altre parti d’Italia, e su le spiagge del Jonio il cotone

è quasi spontaneo. Né basta. Con l'uso delle acque, di cui la provincia abbonda moltissimo, noi potremmo animare degli stabilimenti, servendocene come forza motrice, e bonificare e irrigare quei paraggi, ove un giorno sorgevano Eraclea, Metaponto, Sibari. Perché io mi auguro che la regione ritorni all'antico lustro, e che il destino di Taranto, che si collega con quello di tutta la parte meridionale d'Italia, sorga un'altra volta a sublime grandezza (Bene!)».

BUCCICO, *Il castagno e il rimboschimento nella regione del Monte Vulture* Vulture, 1903.