

Redazione e
amministrazione:
Scesa Porta Laino, n. 33
87026 Mormanno (CS)
Tel. 0981 81819
Fax 0981 85700
redazione@faronotizie.it

Testata giornalistica
registrata al Tribunale di
Castrovillari n° 02/06
Registro Stampa
(n.188/06 RVG) del 24
marzo 2006

Direttore responsabile
Giorgio Rinaldi



Pio Borgo 26 agosto 2017: Album fotografico commemorativo della riscoperta di un Itinerario dimenticato del paesaggio ferroviario italiano, tra le stazioni di Mormanno e Papisidero.

di Francesco Aronne



La ferrovia Lagonegro - Spezzano faceva parte di un più ampio progetto, che mirava a realizzare un collegamento su ferro in senso longitudinale fra le costiere tirrenica e jonica, dal Napoletano alla piana di Sibari e fu gestita, fra gli anni '20 e '70, dalle Ferrovie Calabro Lucane.

Il collegamento si doveva realizzare partendo dalla linea Battipaglia - Sicignano - Lagonegro, diramazione della linea per Potenza delle Ferrovie dello Stato, (costruita in scartamento ordinario), ed allacciarsi alla Sibari - Cosenza con il tronco Spezzano - Sibari. Ma le difficoltà finanziarie e le solite incomprensioni politiche impedirono la realizzazione del progetto, così che con legge n.580 del luglio 1910, il Parlamento decise di incaricare una società privata alla realizzazione della tratta ferroviaria; fu scelta la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo che, nel 1911 sottoscrisse una convenzione per la costruzione e l'esercizio di 1271 km di ferrovie, a scartamento di 950 mm.

Lo scartamento ridotto risultava conveniente per la costruzione, impiegando meno materiale, e per l'esercizio vista che le linee da realizzare, tra cui la Lagonegro - Castrovillari - Spezzano Albanese, avrebbero avuto prevalentemente tracciati tortuosi e caratteristici di ferrovie di montagna, così da non consentire velocità commerciali superiori dai 15 ai 30 km/h.

da "La ferrovia tradita" di Davide Nesi
Eco della Basilicata - Dic. 2005

Con un post sul mio profilo Facebook ho messo alcune foto ed il commento che riporto integralmente, sulla bella giornata alla riscoperta di un tratto della nostra ferrovia ormai inesistente. Per quanti non frequentano i social ripropongo alcune foto della passeggiata a cui aggiungo foto storiche prese dalla pubblicazione citata nel francobollo, per ricordare quanti col loro lavoro realizzarono quell'opera sopravvissuta a terremoti ed altri cataclismi ma non alla miopia di coloro che con irresponsabile disinvoltura ne decretarono la dismissione. Una sorta di album commemorativo per quanti quel giorno c'erano, per quanti avrebbero voluto esserci, ma non solo per loro...



Francesco Aronne ha aggiunto 26 nuove foto.

27 agosto alle ore 10:47 · 🌐 ▼

Istanti cristallizzati in pixel di una passeggiata su un itinerario perduto del paesaggio ferroviario italiano. Grazie a Raffaella Galizia, all'Associazione Il Calabrone ed a Luigi Perrone guida del Parco Nazionale del Pollino per aver restituito ai partecipanti le suggestioni di un percorso scomparso reso nuovamente praticabile. Percorso tra le stazioni di Mormanno e Papisidero in cui littorine e locomotive a vapore in tempi oramai evaporati nella memoria dei più, hanno trasportato moltitudini con i loro fragili bagagli di appartenenti al genere umano. Contadini, emigranti, viaggiatori occasionali immersi nei loro pensieri ed assorti nei paesaggi che scorrevano dai finestrini. Graditissima sorpresa ad attenderci prima del ponte di Minnarra, Luigi Perrone Senior (Gino) memoria storica della Ferrovia Calabro Lucana e zio della nostra guida che nella circostanza è diventato Junior. Racconti di ferrovia vissuta che hanno fatto riaffiorare memorie e aspetti di una tecnologia creativa ed a basso impatto ambientale come l'originale, e per i presenti sconosciuto, sistema di approvvigionamento di acqua del serbatoio della stazione di Papisidero. Piacevole giornata di fine agosto carica di sana energia propulsiva culminata in un inatteso e conviviale pic-nic e destinata a diventare un punto di partenza per nuove suggestioni ed approdi...



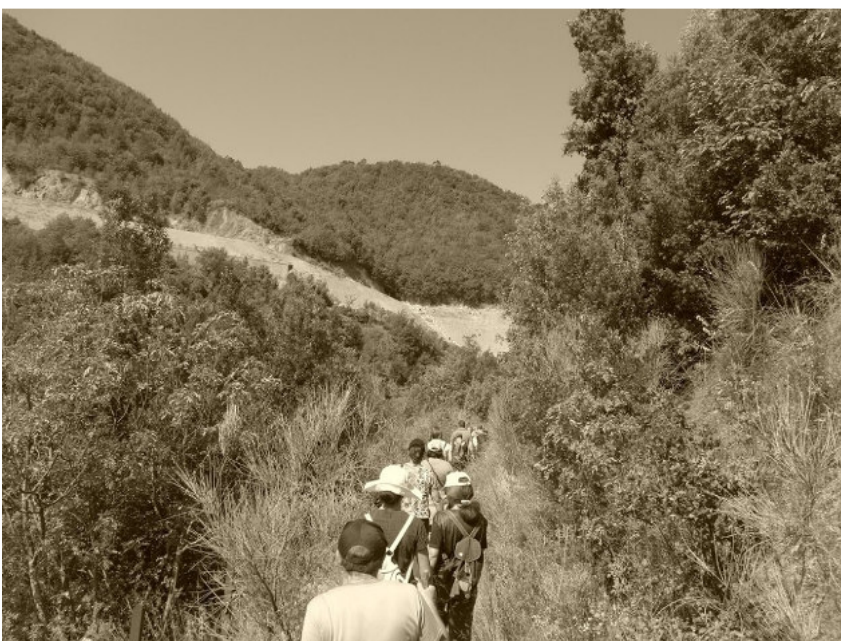










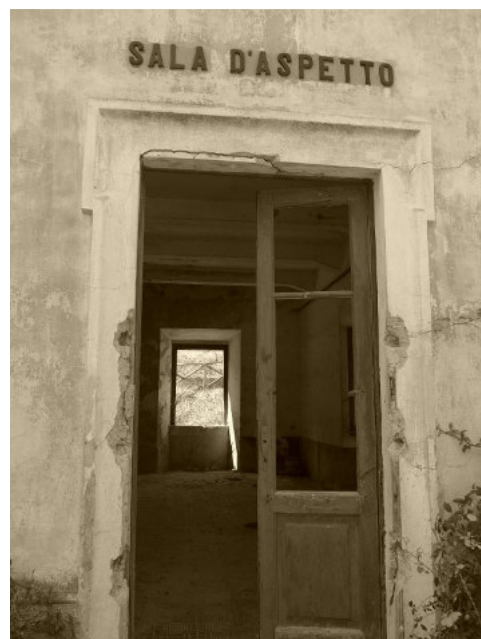






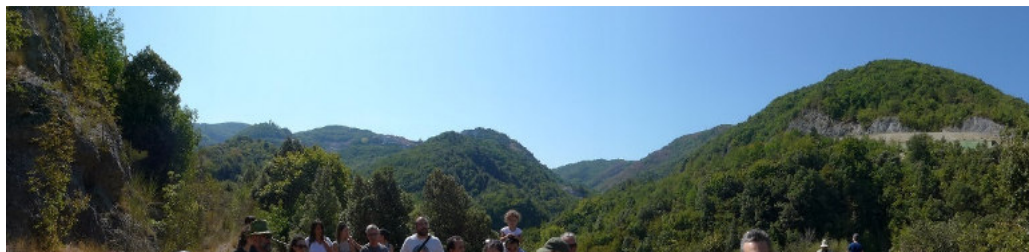












Le maestranze impegnate nella costruzione del ponte Battiniero



Strutture di armatura per la costruzione di una pila del ponte Battiniero



Operai in pieno fermento all'imbocco di una galleria



Lavori di sbancamento per il passaggio della ferrovia. Dirigenti in visita



Procedono alacremente i lavori di costruzione del ponte sul Battiniero



L'imponente struttura in legno per la costruzione dell'arcata centrale del ponte Battiniero



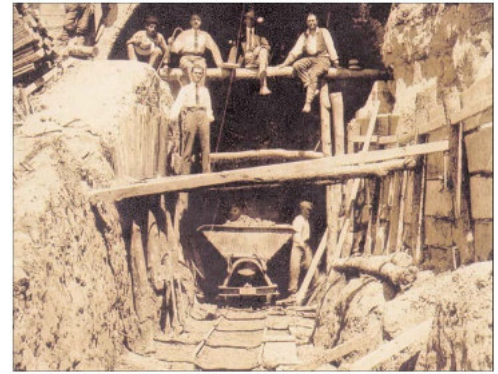
Altra vista dell'impalcatura, si noti il dedalo dei legni incrociati



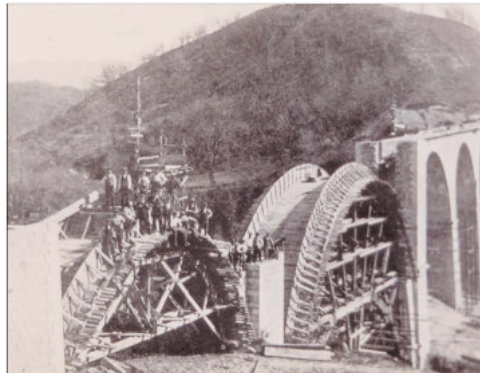
Dirigenti e ingegneri in visita ad un cantiere



Tratto di linea in costruzione con binario provvisorio per lo spostamento materiali



Una galleria in costruzione. Autorità della Società di costruzione in posa fotografica



Viata dall'alto della costruzione dell'arcata centrale del ponte Battiniere. Operai in posa



Il treno inaugurale alla stazione di Laino Bruzio, come era allora chiamato il paese che univa la zona castello e borgo

➔ Ecco di seguito il testo di un volantino fatto circolare a Morano Calabro in occasione di un dibattito nel 1980 al quale parteciparono il Presidente della Comunità Montana del Pollino Nicola Rocco, il Funzionario del Compartimento di Bari delle FF.CC.I.I. Salvatore Rangone, il Funzionario del Ministero dei Trasporti Walter Guadagno, il Direttore della rivista "Clam ferrovie" Alfredo Falcone.

"Il funzionamento del tronco Castrovillari-Iagonegro della Ferrovia Calabro-Lucana è stato sospeso e i suoi impianti rischiano di essere smantellati da un giorno all'altro. Una delle due locomotive a vapore, l'ultimo vagone viaggiatori, alcuni scambi ed altri dispositivi sono stati già venduti; i carri merci sono stati smontati o si stanno deteriorando; diversi caselli stanno per crollare e tra qualche anno saranno dei ruderi; rimangono soltanto le rotaie e qualche automotrice.

La Ferrovia Calabro-Lucana ha un innegabile valore storico per la nostra zona. Per ottenerla lottammo duramente, con alcuni uomini politici del tempo (tra cui il combattivo Luigi Saraceni), le popolazioni del circondario. Quando entrò finalmente in funzione, in essa si vide una vera e propria conquista: alcuni paesi avrebbero potuto rompere un isolamento secolare e dal miglioramento del sistema dei trasporti avrebbe potuto trarre vantaggio l'intera zona.

Nell'ambito dell'archeologia industriale (una disciplina del tutto nuova che tende ad affermarsi sempre di più), la ferrovia Calabro-Lucana offre un esempio di indubbio interesse, che sarebbe stato doveroso salvaguardare e non disperdere così stoltamente (all'estero o nel Nord Italia avrebbero fatto di tutto per preservare dalla distruzione una ferrovia del genere).

Ma il valore della ferrovia in esame è soprattutto di ordine turistico. Nel tratto compreso tra Castrovillari e Lauria, essa attraversa alcuni dei punti più suggestivi della zona del Pollino; un viaggio lungo questa linea (da compiere possibilmente su vagoni d'epoca, trainati da un'ansimante locomotiva a vapore) può essere l'occasione ideale non solo per ritrovare alcune sensazioni che sono ormai affidate soltanto alla memoria e rivivere un momento significativo dell'infanzia, ma anche per gustare scorci panoramici e paesistici di grande bellezza. In quanto collega le località più interne e decentrate da una vasta zona al confine tra la Basilicata e la Calabria, la Ferrovia Calabro-Lucana può, inoltre, avere ancora la sua utilità specialmente per le popolazioni di alcune campagne e può svolgere un suo ruolo nel sistema delle comunicazioni dell'area del Pollino.

Tenendo presente questi motivi, occorre condurre un'azione decisa ed immediata per bloccare, da un lato, lo smantellamento già in atto delle Ferrovie Calabro-Lucana e per far sì, dall'altro, che essa venga sfruttata adeguatamente sul piano turistico. Si può dare in tal modo un concreto contributo alla valorizzazione turistica del Pollino. Tale azione, di cui si fa carico in primo luogo la Comunità Montana del Pollino, deve coinvolgere per avere successo, le popolazioni del circondario, le amministrazioni comunali dei paesi interessati e gli enti e le associazioni che operano per la difesa e la valorizzazione dei beni culturali ed ambientali."