



## Lagonegro-Spezzano, l'unica "calabro-lucana"

di **Dario Pisani**

La rete FCL (e prima del riscatto, MCL) comprendeva anche tronchi nella vicina Puglia nonché, limitatamente alla Atena-Marsico Nuovo anche in Campania; ci pare dunque logico che la sola linea che unisse Lucania a Calabria in tutti i sensi fosse la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.



Foto Claudio Pisani

**1** Un'immagine del piazzale di stazione di Lauria, due anni prima che fosse smantellato l'armamento (Foto Claudio Pisani, maggio 1982)

I due capolinea, come avveniva anche per altre linee FCL, erano punto d'incontro e scambio con le FS, originando così anche complicati intrecci di rotaie nei piazzali merci (Spezzano) ed in piena linea (Avigliano, Altamura, bivio Castrovillari).

La linea tariffata per 147 km a causa delle tre tratte a cremagliera (Lagonegro-Rivello, Civita-Cassano, Cassano-Spezzano, per un totale di quasi 6 Km) era in realtà lunga 105 km.

In questi 105 km venivano toccati, talvolta in maniera più isolata, talvolta in modo quasi "metropolitano" ben 12 comuni delle province di Cosenza e Potenza, senza contare fermate o stazioni secondarie (per esempio Pecorone-Lauria); inoltre alcuni paesi come Frascineto contavano anche due FV.

Per questa ferrovia ci fu perfino un'insurrezione popolare per accelerarne l'inaugurazione come accadde a Castrovillari nel 1915: ne è prova la richiesta urgente alle FS di alcune locomotive a cremagliera del Gr.R370, della rete Sicula, servite per inaugurare la linea e per istruire il personale di condotta ai fini dell'abilitazione alla cremagliera che come detto interessava per due tratti la linea fra Spezzano e Castrovillari.



Foto Dario Pisani

**2** Foto lato binari di quello che rimane del fabbricato viaggiatori di Civita, costruito dalle FS nel loro stile (Foto Dario Pisani, maggio 1988)

Molti non sanno inoltre che questo primo tronco era stato già costruito dalle FS e ne sono una testimonianza i FV fino a Castrovillari (taluni ancora esistenti come Civita) dall'architettura tipica anche della già citata rete Sicula a scartamento ridotto, nonché la piastra ancora esistente sul viadotto che alla porte di Castrovillari immetteva nell'area del deposito locomotive e quindi nella stazione della cittadina del Pollino (il viadotto esiste ed è perfettamente conservato): su questa lastra c'è il primo monogramma (oggi lo si chiamerebbe "logo") delle FS, quello con la "F" sovrapposta alla "S".



Foto Donato Tamilio

**3. Il ponte sul Serra nei pressi di Lagonegro; nella foto è evidente l'innalzamento del primo arco, dovuto ad un fenomeno di bradisismo che per un certo periodo ha interessato la zona (Foto Donato Tamilio, 1960)**

La linea, dalle pianure di Spezzano e Cassano, si servirà poi della cremagliera fino a Civita, comune alle porte di Castrovillari, mentre per raggiungere l'altipiano del Pollino (oltre 1.000 m) non aveva bisogno di aderenza artificiale, toccando pendenze del 60 per mille, con una serie notevole di gallerie e viadotti, tutti ancora ben riconoscibili ai lati della statale 19: vere opere d'arte, tutte realizzate con pietra viva!

Dopo Castrovillari quindi l'architettura dei fabbricati era quella tipica delle FCL con i tetti non più a terrazzo ma spioventi con tegole.

Dopo Spezzano la linea correva con terza rotaia sulla Cosenza-Sibari sino al km 13 di questa dove se ne staccava inerpicandosi su una collinetta presidiata da un casello (ancora esistente, ma diruto ed ormai circondato da un pescheto) per raggiungere Cassano Jonio, la cui stazione FS è qualche Km più avanti.

I regimi di circolazione fra le due linee erano governati dalle stazioni FS di Cassano e Spezzano.

In questo capolinea non ci sono mai stati né depositi né rimesse, ma solo un dispositivo a triangolo per girare le "emmine".



Foto Claudio Pisani

**4. Un'altra immagine della linea nei pressi di Lauria, prima che fosse tolto l'armamento (Foto Claudio Pisani, maggio 1982)**

Pochi sanno che a Spezzano giungeva da Zoccalia di Saracena una ferrovia decauville forestale della società Rueping, ché lavoro nella zona per quasi un ventennio.

Sempre nei pressi di Spezzano, nel progetto delle MCL, doveva giungere una linea di 15 km dalle saline di Lungro, attive fino al 1977.

Le vaporiere utilizzate su questa linea negli anni più recenti erano le potenti 0-4-0 gruppo 350, in particolare quelle Ansaldo numerate da 358 a 361, ma non mancò anche la 353, unica superstite attualmente atta e riparata a Cosenza nel 1990; le tratte a cremagliera erano invece duro compito delle Gr.500 (501, 503 quest'ultima monumentata a Castrovillari un anno prima della definitiva chiusura della linea) costruita da Cemsu su Licenza SLM; ma di questa fabbrica erano anche le macchine che il personale chiamava "le Svizzere", due gruppi di tre unità acquistate "usate" verso il 1915/1917 dalle MCL ed adattate allo scartamento ridotto "italiano", demolite verso il 1960.

Si trattava dei gruppi 250 e 260 piccole vaporiere a cremagliera, simili le prime alle Winthertur FCS ed alle Gr.980-981 FS le seconde.



Foto Archivio Studio Fotografico Rocca

**5. Il treno speciale organizzato dal GRAF, trainato dalla FCL 358, qui nei pressi di Castelluccio (PZ) (Foto Archivio Studio Fotografico Rocca, 04 maggio 1977)**

Durante i lavori della linea, le FCL avevano usato invece un'altra SLM a 2 assi interni al telaio, a cremagliera, un'esemplare unico proveniente dalla SV, N.10, denominata 241.

Fecero una breve apparizione anche tre Breda a cremagliera Gr.200, ma i cattivi risultati dati su aderenza artificiale ne decretarono l'utilizzo, senza meccanismo dentato, su altre linee calabresi.

Non troviamo sulla Spezzano-Lagonegro, perchè non adatte al profilo della linea, le 21 "tuttofare" delle FCL, le Gr.400 che condividono con le tre "omonyme" delle FCS la distribuzione a valvole Caprotti.



**6** Una automotrice "Emmina" ripresa presso Catanzaro Lido (Foto Dario Pisani, 28 gennaio 1989)

Le uniche automotrici a circolare furono le varie serie di "Emmine" usate anche sulle FCS e sulle FP: per le tratte a cremagliera venne allestita la serie "R" usata anche a Catanzaro; infatti dopo la chiusura della linea del Pollino queste curiose automotrici furono utilizzate sulla linea del lido fino al 1985.

Davvero eccessiva la dotazione di carri merci, tanto da essere accantonati un po' ovunque anche in epoche passate, pur essendo la Lagonegro-Spezzano una delle linee a maggior traffico merci dell'intera Rete.

Non mancava un carro spartineve poi sostituito dalle locomotive Gr.350, cosa che permise alla 358 di sopravvivere fino alla chiusura della linea e di trainare il treno GRAF del giugno 1977.

Le vetture erano del tipo a terrazzino a due assi, ma c'è chi ricorda, allo stato di relitto, anche qualche carrozza a carrelli.

Sono passati quasi vent'anni dalla chiusura, tutti ricordano la "Calabro-Lumaca", molti la rimpiangono ed al pari di tante altre vittime, più o meno illustri della dissennata politica dei rami secchi, non pochi vorrebbero veder sbuffare la poderosa 503 costretta in un angusto recinto all'ex stazione di Castrovillari, mentre rombanti e puzzolenti autobus le passano e ripassano davanti...



**7** Locomotiva FCL 503 esposta come monumento, presso la ex stazione FCL di Castrovillari (Foto Dario Pisani, giugno 1986)

Si disse che il parco del Pollino, ancora sulla carta, avrebbe salvato la ferrovia e la ferrovia avrebbe evitato al parco ingorghi stradali e costruzioni selvagge; a noi sembra che anche la cittadina del Pollino con i suoi 25mila abitanti ed un interland di oltre 30mila anime che vi gravitano per i servizi (USL, Ospedale, tribunale, uffici finanziari, caserma Bersaglieri, ecc.) abbia perduto molto; anche la autostrada artefice della affrettata chiusura e, quel che è peggio, smantellamento delle rotaie, non ha servito Castrovillari come si aspettava: i due svincoli sono scomodi e lontani.

Nè gli autoservizi hanno migliorato la percorrenza fra i due capolinea per orario e celerità: una corsa sola collega Castrovillari alla cittadina lucana e con gli stessi tempi di quella ferrovia che suscitò per la sua ritardata apertura perfino moti popolari e che nessuno riuscì a salvare dalla definitiva scomparsa.

**Dario Pisani - 07 luglio 1997**

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

