

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 11 gennaio 1999

Il progetto di ripristino della Castrovillari - Lagonegro

di Dario Pisani

L'Ente Parco del Pollino ha stanziato nei mesi scorsi mezzo miliardo per il progetto di ripristino della ferrovia che collegava Spezzano a Lagonegro.

I Ministeri competenti tra l'altro avevano indicato tale progetto, come "ad alta quota, a bassa velocità" e risale al novembre 1983 un convegno che prospettava di non smantellare quanto restava della linea proprio per un utilizzo turistico. Sempre in quel periodo, precisamente nell'aprile del 1982, vari enti ed Associazioni erano riusciti ad ottenere il fermo dei lavori di smantellamento intrapresi con la solita "foga" tutta italiana del "togliere binari per far spazio ad asfalto o cemento"; tutto ciò accadeva a tre anni dal decreto di chiusura ed a quattro dal passaggio dell'ultima "Emmina".



1. Un'automotrice "Emmina", protagonista della ferrovia Castrovillari=Lagonegro fino agli ultimi giorni di esercizio. (Foto Dario Pisani, 30 aprile 1979)

Ma nel 1984, in primavera, inesorabile riprese l'opera dei demolitori che nell'arco di pochi giorni fecero sparire tutte le rotaie, mentre le FCL avevano già provveduto a vendere carri, locomotive, automotrici: di questo materiale rotabile sopravvissero solo la 503, esposta a Castrovillari nel 1977, alcune Emmine a ruota dentata, attive a Catanzaro fino al 1985 insieme alla locomotiva 358 di proprietà dell'ingegnere Di Giacomo.

Da appassionati non ci facciamo troppe illusioni! Non solo, ovviamente, il tracciato si discosterà da quello originario per motivi di urbanizzazione più o meno selvaggia; impensabile poi riparare la 503 esposta da oltre 20 anni, macchina a cremagliera per la quale comunque occorre una speciale abilitazione... ecc...



Foto Dario Pisani

2 Locomotiva 503 monumentata a Castrovillari. (Foto Dario Pisani, 26 marzo 1978)

Pensiamo però che l'unica cosa che dovrà obbligare in un certo qual modo alla costruzione è la compartecipazione dei fondi della C.E. come è avvenuta per i rotabili storici delle FDS (FCS), per cui le cifre concesse e stanziare devono essere utilizzate poiché finalizzate a tali lavori, i quali devono avere un termine preciso di consegna!

Dal nostro "osservatorio" di appassionati possiamo solo pensare a quale trazione si adotterà: essendo una ferrovia che attraversa un parco naturale è impensabile quella diesel; le pendenze da superare sono discrete, ma non tali da richiedere aderenza artificiale, almeno se pensiamo al vecchio tragitto dove dai 250 metri di Castrovillari, si raggiungevano i circa 1.050 di Campotenese, punto di accesso a varie zone del Parco, meta di turisti ed appassionati della natura.

Terremo comunque informati i nostri lettori sugli sviluppi di questo che speriamo sia il primo (e non unico) esempio di ricostruzione di una linea, fra le tante, mai dimenticata, che rinasce con scopi ben precisi, in un panorama ferroviario italiano certamente poco confortante, per non parlare della situazione che vede strettamente legati ecologia, economia e sistema dei trasporti nel nostro Belpaese!

Dario Pisani - 11 gennaio 1999

☐ 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.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003