

# LA LUNGA STORIA DELLA STRADA MARSICO - BRIENZA

IL DIBATTITO ED I PROGETTI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPORTANTE ASSE VIARIO FRA IL 1836 E IL 1842

Antonio Capano



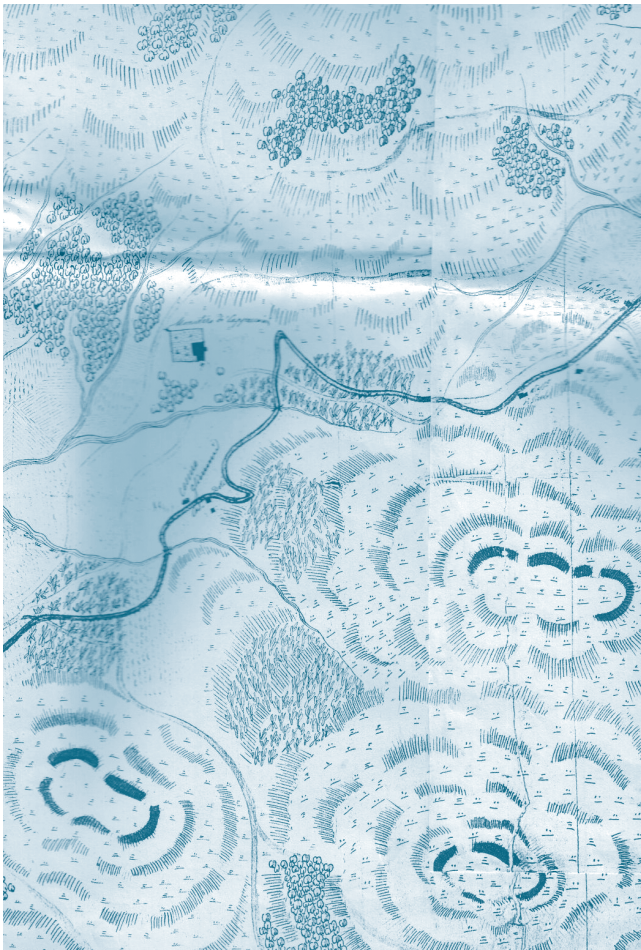
Planimetria progettuale: 1° tratto (Marsico) (cfr. nota 8)

Marsiconuovo, per la sua posizione strategica nel corso della storia che l'ha vista territorialmente inclusa anche nel Prin-

cipato Citra<sup>1</sup>, è stata sempre al centro di importanti assi viari. A partire dall'antichità, quando, nella media età del Bronzo (XVI-XIV sec. a. C.) la Civita di Paterno<sup>2</sup> si collegava ai percorsi della transumanza con il Vallo di Diano, o nell'epoca romana, per il passaggio della viabilità principale costituita dalla Via Herculea, per il tramite di Tintera Vecchia in agro di Pignola e la Maddalena, che raggiungeva Grumentum e, quindi, da un lato, la costa ionica e dall'altro quella tirrenica dopo l'innesto presso Nerulum (Castelluccio Inferiore) con la via Capua-Reggio (Calabria). Un tracciato alternativo interessava Tito, Satrianum e Marsico Nuovo, un altro Potentia, Anxia (Anzi) e Laurenzana<sup>3</sup>. E non è un caso che un cippo miliario, ormai scomparso, vi si stato rinvenuto nel territorio di Marsico<sup>4</sup>.

La viabilità di età medievale segue ancora per lo più il corso della strada romana citata, sia nell'itinerario ionico per Saponara, il borgo fortificato che ha sostituito sul vicino colle la ormai quasi del tutto abbandonata Grumentum dopo i saccheggi saraceni del X-XI secolo, sia, per il tramite della valle del Pergola, Brienza, importante centro fortificato longobardo, al controllo delle strade per Atena e il Vallo di Diano da un lato e per il Potentino interno dall'altro<sup>5</sup>.

"Nel 1815, anno del catasto Provvisorio, esiste una viabilità che sarà documentata, ad esempio in 'due strade principali, la prima che va dalla piazza fino alle monache e l'altra fuori dell'abitato che principia dalla Torretta e va a finire nei due villaggi di Paterno e di Matina; e per due ponti, uno delle Cianche e uno dell'Abbate sopra Agri'<sup>6</sup>. Tale viabilità la troviamo ancora nell'Atlante di Benedetto Marzolla del 1854, che mostra per Marsico (Nuovo) un collegamento, tramite una rotabile, con Calvello, Abriola, Vignola e Potenza a nord e con Tramutola a sud, mentre non risulta 'rotabile' il tratto Tramutola, Viggiano e Corleto (Peticara). Non è invece, collegata



Planimetria con il tracciato: tratto centrale tra Marsico e Brienza (cfr. nota 8)

Marsico con Brienza, anche se la realizzazione di una rotabile, già prevista per Marsico nel 1835 – e che presentiamo in questa sede – verrà affrontata con i suoi mezzi finanziari negli anni 1842-1845. E, soltanto con la legge del 27 giugno 1869, si disporrà la costruzione di una Provinciale di 1a Serie da Brienza a Montemurro<sup>7</sup>.

Quanto alla prima fase progettuale ottocentesca della strada in argomento, sappiamo, grazie ai documenti consultati presso l'Archivio di Stato di Potenza<sup>8</sup> che l'Intendente scriveva il 17 aprile 1835 all'ingegnere di 1a classe: "Il Consiglio provinciale dello scorso anno raccomandò a S. M. una domanda del Comune di Marsico, colla quale chiese di voler costruire a proprie spese e di altri Comuni interessati un tratto di strada di miglia sei per congiungerlo nel territorio di Brienza alla strada da Tito ad Atena". Il re approva la domanda e l'Intendente incarica

l'ingegnere di "formare detta perizia".

Il Comune di Marsico, nella lettera all'Intendente, tra l'altro, precisa "che potrebbe concorrervi anche il Comune di Calvello, che ne profitterebbe; e che potrebbe inoltre col tempo essere proseguita da Marsico più in là verso la marina di Policoro". L'Intendente chiede, inoltre, al sindaco di Marsico "che si apra un registro di iscrizioni volontarie", volendo anche conoscere "quali sono i Comuni vicini ed interessati all'opera".

Il 2 agosto di quell'anno, nella prima domenica del mese si riunisce il decurionato di Marsico, che esprime l'aspirazione che tale opera "si fosse sempre diretta dal Consiglio, in primo luogo dall'Ecc.mo Prelato mons. D. Pietro Marolda<sup>9</sup>, e di accordo con esso lui, da una Commissione che dovesse provvedere al cominciamento". Si fa indicare dal vescovo il tracciato, il che è messo su carta dall'ingegnere dell'Intendenza Sig. D. Giacomo Prada "coi lumi dategli dallo stesso vescovo ed altri gentiluomini di questa Comune".

Si chiede, inoltre, che il lavoro si faccia in economia, che si autorizzi la nomina da parte del Decurionato di una commissione "composta di due più intelligenti e dignitosi ecclesiastici, di tre principali Galantuomini proprietari, di due più facoltosi e morali Massari, ed in fine di due più commodi e cordati bracciali, 3° di autorizzare la nomina di un cassiere benestante e di conosciuta morale nelle cui mani dovesse depositarsi ogni somma con tenersi una triclave, una da conservarsi dagli Ecclesiastici, l'altra dai tre principali Galantuomini, tutti componenti la detta Commissione, e l'altra dal Sindaco, qual presidente di essa ... 4° Sia autorizzato questo Decurionato a nominare cento venti Deputati, composti di quattro masse d'individui, cioè trenta Galantuomini e Sacerdoti, trenta Maestri d'arte, trenta Massari e trenta bracciali de' più cordati, attivi e diligenti, li quali per turno dovranno vigilare ogni giorno alla costruzione di essa strada, cioè quattro il giorno ... 5° Che qualunque operazione d'importanza debba farsi col consenso di monsignor Vescovo ... Infine che tanto la Commissione, quanto i Deputati e Cassiere non debbano mai percepire emolumento alcuno, ma che tutto debba farsi per animare la popolazione a travagliare con energia, e tirare a compimento un'opera vantaggiosissima ...". Firmato il sindaco Barrese, i decurioni Giuseppe Navarra, Michele Pasquarelli, notar Luigi Doti, Donatantonio Corleto, Nicola Sarli, Vincenzo Giacchetti, Gianovario Rivelli, Gaetano Marzo, Michele Rondinelli, Giuseppe Blasi, Gianovario Messi-



Planimetria con il tracciato viario in progetto: Brienza (cfr. nota 8)

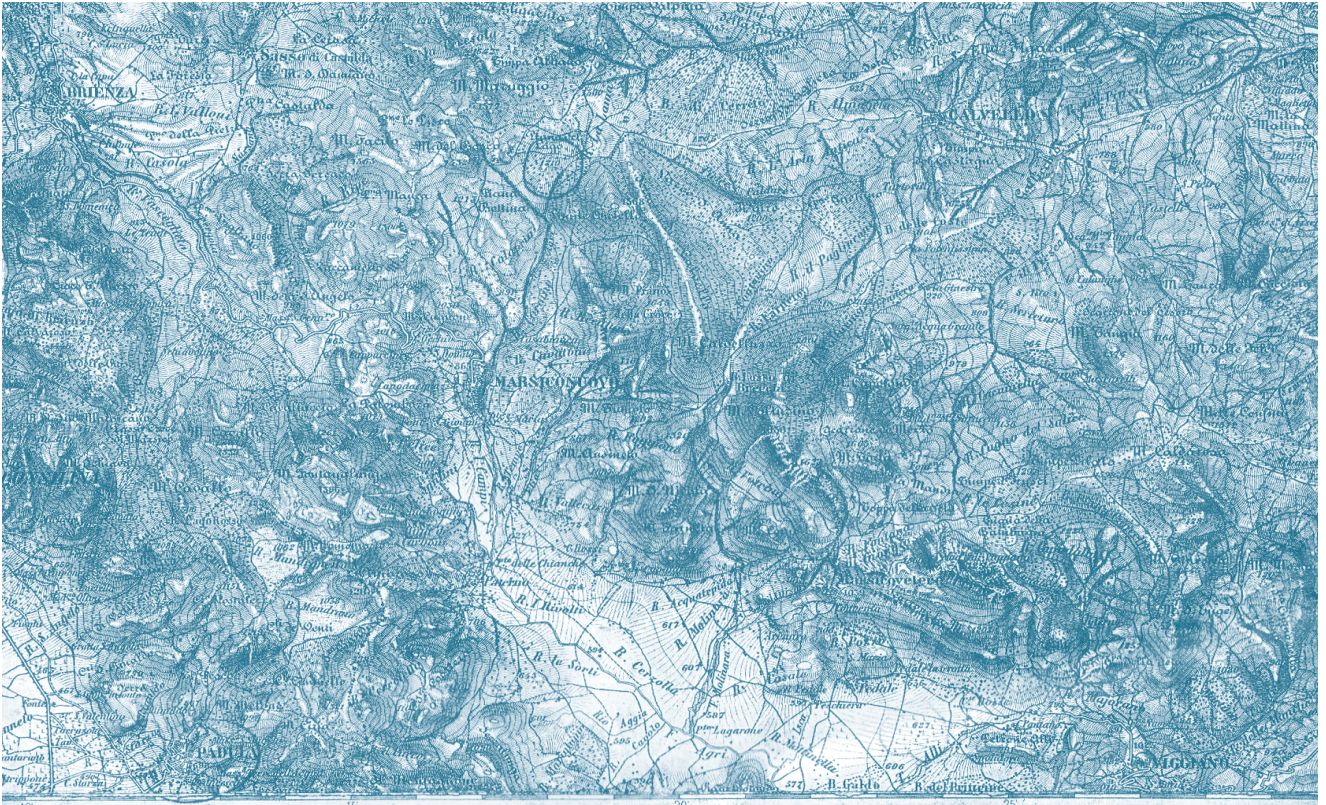
na, Giovanni Masini, Alessandro Barrese.

L'Intendente, il 16 aprile 1836, approva la nomina sia dei deputati che del cassiere, inviando nel contempo il registro citato. Ed è lo stesso ingegnere, il 28 maggio di quell'anno, a chiedere all'Intendente di autorizzare al sindaco di Marsico ed a quello di Brienza la spesa di ducati 40 "per l'apertura del tracciolino", mentre "per formare la pianta del terreno e le livellazioni prima dell'apertura del tracciolino", occorre prevedere una somma non inferiore a ducati 30, che comprende anche "quelli che conducono gli strumenti geodetici, e che si occupano della misura con la catena e delle biffe per la livellazione".

Il sindaco Barrese scrive, il 7 luglio, che il 20 giugno il decurionato ha deliberato ducati 633.30; ed il 21 ottobre 1840, il suo successore Navarra, dichiara "le offerte de' Cittadini, le quali asciesero a ducati 3100"; e propone che altri fondi potrebbero recuperarsi tra le somme già destinate al Camposanto, "quasi completo", e dall'onorario "del Maestro di scuola, col sospendersi, ... durante la costruzione della ridetta strada, anche sul riflesso che sin'ora niuno ha profitto di tal mezzo

d'istruzione, ed i Cittadini si sono rivolti a Maestri particolari, ed al Seminario per l'educazione de' proprj figli". Inoltre "si potrebbero investire pure i D. 60 per le strade interne, per la dicui buona tenuta si penderebbe diversamente... Si dovrebbe sciogliere la promiscuità col Comune di Tramutola, dalla quale si potrebbe avere un positivo cespite d'introito: scioglimento che si è reclamato altresì con urgenza dai tanti inconvenienti dai quali la rapacità, ed avidità de' Tramutolesi danno luogo tutto giorno, come si verificò nell'està ultima allorché i Tramutolesi spingendosi fino al Villaggio di Paterno, devastarono anche coi loro animali quei campi, in modo che se i naturali di quel Villaggio non si fossero trovati in Puglia, ne sarebbe avvenuta una sommossa popolare, ed anche per evitare le risse che continuamente si verificano ....". E ricorda "che l'Intendente ha già sciolta tale promiscuità dei Comuni di Calvello con Marsicovetere, di Sasso con Pietrafesa, ed altri...".

L'ingegnere, quindi, relazionando, il 16 novembre 1840, sulla perlustrazione eseguita tra Marsico e Brienza, scrive all'Intendente che "necessita di far di tutto da non attraversare il



Carta IGM, F. 199, scala originaria 1:100.000, ultimi decenni dell'800

torrente delle Petridici, dove un ponte si dovrebbe fare con molta spesa. Incominciati con l'aiuto dell'architetto Pippa la livellazione secondo l'andamento che mi parve più conducente ... fin presso i Piani di S. Vito". Anche se la mancanza di tempo non gli ha permesso di fare il tracciolino, l'andamento per lui più idoneo dovrebbe "incominciare dalla Piazza di Marsico, contornare l'abitato fino al Palazzo de Principe, indi battere la mezzacosta fino alla cappella di S. Donato, solcare le vigne in seguito, attraversare il torrente S. Lorenzo, fare la Costa delle Castagne dirimpetto alla ripidissima costa detta il Cognone, lasciando a sinistra i Cappuccini, piano di S. Vito, punto chiamato Bocca del passo, masseria del Russo, boschetto di S. Angelo, Fontana degl'Infanti, e tirare così al nuovo ponte sul Pergola in Brienza"<sup>10</sup>.

Il 7 dicembre di quell'anno il sindaco propone all'Intendente il taglio "de' cerri sistenti nel bosco Luma", ed una fida o taglio, di porzione del bosco Tasseto, che può effettuarsi co' naturali di Sala, Padula e Montesano, e ciò sul riflesso che questi, ad onta della vigilanza da parte di questo Comune continuamen-

te devastano detto bosco Tasseto senza alcun lucro del Comune istesso"<sup>11</sup>.

Il 2° Eletto del comune di Marsico, D. Gianovario Votta, a sua volta, informa l'Intendente, il 7 gennaio 1841: In "questo Comune, tra gl'immensi boschi che possiede, vi è quello di qualche considerazione nelle contrade dette Valle della fazzatora e Cozzi d'Aurioso. Questo perché confinante col demanio del Comune di Sala, il quale può dirsi affatto sprovvisto di boschi, potrebbesi agli abitanti di quel Comune vendere un taglio regolare di faggi, senza che al bosco anzidetto venghi ad arrecarsi del menomo pregiudizio, stante la spessezza degli alberi cedui"<sup>12</sup>.

Che la necessità della realizzazione della strada sia sentita si evidenzia anche dalla nota del 23 maggio a firma del sindaco Giuseppe Rossi<sup>13</sup>: "... tutt'i miei amministrati mossi da un mero civismo, hanno sacrificato le singole proprietà nel far passare la linea della strada segnata dall'arte: danni che ogni classe ne à sofferti ...". Ed anche il 27 maggio, quando ancora il Votta, "pe'l sindaco impedito", rende noto che "il lavorio turnario

continua con fervore, l'opera progredisce alla giornata, solo son dolente che dovendo partire questi contadini per le Puglie a mietere così devesi arrestare il lavoro"<sup>14</sup>.

In una fase più vicina alla realizzazione dell'opera, l'"Architetto Civile" Giuseppe Pippa, relaziona da Potenza, il 20 ottobre 1842, che "tale opera non solo servirà pel comodo, e vantaggio degli abitanti di Marsico, ma bensì per tanti altri paesi limitrofi, i quali potranno con lieve spesa unirsi con le loro rispettive traverse alla suddetta strada, ed aprire una comunicazione attiva con il Capoluogo della Provincia, con la Capitale, Principato Citra, Calabria, ed altre Provincie finitime", offrendo anche dati sulla disponibilità della popolazione a collaborare nel trasporto del materiale, sul carattere tranquillo e generoso dei contadini, la cui opera concorrerà a dimezzare la spesa complessiva che ascende a 30.000 ducati, alla visita effettuata a Marsico dall'Intendente Duca della Verdura in compagnia dell'"ingegnere Direttore D. Raffaele Ingaldo", necessaria per dirimere con la dovuta autorità controversie ancora non risolte sul compimento dell'opera. Altre informazioni riguardano la lunghezza del tracciato, calcolato in 10 miglia e 6500 palmi, equivalenti a circa km. 20,306<sup>15</sup>, e alla realizzazione del ponte a tre archi sul torrente Petridici, la cui costruzione allora non risulta di estrema urgenza per la possibilità di attraversare il letto del fiume dal carattere pianeggiante, quando le condizioni meteorologiche lo permettono<sup>16</sup>.

#### Note

1) Cfr. ad es Terra di Bari e Basilicata nell'edizione del Bleau, Amsterdam 1635 o nella Terra di Bari e Basilicata tratta dalle Carte del Signor Rizzi Zannoni, Venezia 1783, presentate nelle Tavole XII e XIV del volume di AA. VV., *Giacomo Racioppi e il suo tempo*, a cura di Pietro Borrato, Congedo editore, Galatina 1975.

2) S. Bianco – L. Cataldo, *L'insediamento appenninico di Civita di Paterno (Potenza)*, Congedo Editore, Galatina (LE)1994.

3) R. J. Buck, *The Via Herulia*, (Plates XVIII-XX), in "Papers of the British School at Rome" XXXIX/1971, pp. 66-87. Quanto all'innesto per Castelluccio Inferiore (Nerulum): P. Bottini, *La Conca di Castelluccio dalla romanizzazione al Medioevo*, in AA. VV., *Archaeologia arte e storia alle sorgenti del Lao*, Matera 1988, pp. 227-275. Il tracciato ionico per Spinoso, S. Martino d'Agri, Castelsaraceno, Roccanova, Tursi, Eraclea, di recente è stato ripreso da I. e Teresa Iannelli, in "BollStoBas", 2f - 1995, pp. 97-124.

4) T. Mommsen, CIL, X, 1, p. 25.

5) T. Pedio, *Cartulario della Basilicata (476-1443)*, Appia 2 Editrice, Venosa, 1998, II, pp. 36-37, in A. Capano, *Il catasto provvisorio del comune di Marsiconuovo* (1815, in Idem, *Notizie storiche in margine al Catasto Provvisorio dei comuni del 'Vallo di Marsico', attuale 'Alta Val d'Agri', e di Melfi, "Tarsia" - 5*, Rionero 2001 (= Capano 2001), p. 50, n. 52.

6) Capano 2001, *ibidem*.

7) *La viabilità della Provincia di Basilicata per Dottor Michele Lacava*, Potenza 1890, pp. 26-27, in Capano 2001, *ivi*, n. 53: "La sua estensione è di chilometri 59,056 metri. Parte da Brienza, valica gli Appennini al colle Vignola, passa per Marsiconuovo e per Paterno, si avvicina a Tramutola, indi transita dalla destra alla sinistra sponda dell'Agri, si distende per sotto Viggiano, accavalca il torrente Casale, incontra poco dopo la Nazionale dell'Agri (della quale percorre circa un chilometro), e va a mettere capo a Montemurro. Si divide in quattro tratti: 1° da Brienza a Montemurro, chilometri 18,722 metri. E' propriamente diviso questo tratto in due tronchi: il primo da Brienza fino al colle Vignola esteso 13,327 metri; e l'altro dal colle Vignola a Marsico di 5,595 metri. Nel primo tronco si rattrova un bel ponte sul fiume Pergola, ad una sola luce colla corda di 12 metri; e nel secondo la sola opera di arte alquanto considerevole, è il ponte sull'Occhio".

8) "Costruzione del tratto della strada rotabile da congiungersi alla strada di Brienza" (ASP, Intendenza, b. 1013).

9) Sul vescovo D. Pietro Ignazio Marolda, (1822-1837), nativo di Muro (Lucano), L. Ventre, *op. cit.* nella nota 3, pp. 222-223.

10) Tale toponimo, anche nella versione Petririci (m. 1159), in IGM 199 II NO 60-80d; M. Teresa Greco, *Toponimi del comune di Marsiconuovo*, in Eadem – A. Lotierzo, *Toponomastica di Marsiconuovo*, Libria – Melfi 1992 (= Greco 1992), p. 92. e Capano 2001, p. 74 (Petridici). Costa della castagne (non citata in Greco 1992, né in Capano 2001), Cognone (Greco 1992, p. 63, Capano 2001, p. 69), Piano di S. Vito (tra Marsico e Pergola: Greco 1992, p. 106, Capano 2001, p. 68; Campo di S. Vito), Bocca del Passo (Greco 1992, p. 52; Capano 2001, p. 68).

11) Sul Bosco Tassetto, o Tassito, situato ai confini con Tramutola, cfr. Greco 1992, p. 111, Capano 2001, Tassetto, p. 77.

12) Valle della Fazzatora: Capano 2001, p. 79; Valico della fazzatora in Greco 1992, p. 117, non identificata nell'ubicazione. Cozzo d'Aurioso (non citato in Greco 1992 né in Capano 2001).

13) Scrive il Ventre, fin troppo sinteticamente (L. Ventre, *La Lucania dalle origini all'epoca odierna vista ed illustrata attraverso la storia della città di Marsiconuovo*, Salerno 1965, p. 266-267) : "Fu merito del sindaco Giuseppe Michele Rossi se si potette costruire il primo tratto della rotabile che porta a Brienza, dall'ingresso di Marsico fino al Ponte Occhio. E torna ancora merito del dilui fratello Enrico Achille che, eletto Consigliere Provinciale pel Mandamento di Marsico Nuovo, fu vigile custode degli interessi del suo paese natio; e, quando la Provinca affrontò, timidamente, il problema della diramazione della rete stradale, ottenne lo sviluppo della strada nell'abitato di Marsico, innestandola nel tratto che già menava ad Occhio". Un sindaco Giuseppe Maria Rossi è documentato dal 17/05/1853 al 17/12/1859: *ivi*, p. 282.

14) Sulla migrazione stagionale della popolazione locale verso la Puglia, cfr. G. Colitti, *L'altra America, L'emigrazione meridionale in Puglia*, ESI, Napoli 1990.

15) "Dopo l'introduzione del sistema metrico decimale, una commissione della reale Accademia delle scienze in Napoli, comparò, nel 1811, quei valori con quelli del sistema francese"; pertanto miglio = 1000 passi o 7000 palmi = 1845,690000 m.: C. Salvati, *Misure e pesi nella documentazione storica dell'Italia del Mezzogiorno*, Napoli 1970, p. 27. Agli inizi dell'800 il Giustiniani (L. Giustiniani, *Dizionario geografico ragionato del Regno di Napoli*, tomo V, Napoli 1802, p. 367) scriveva soltanto che Marsiconuovo è "distante da Salerno miglia 60"; e non dissimile dalla situazione di Potenza, collegata non da strade ma da sentieri ai centri limitrofi (T. Pedio, *La Statistica murattiana del Regno di Napoli*, I, *Condizioni economiche, artigianato e manifatture in Basilicata all'inizio del sec. XIX*, Potenza 1964, p. 19), si presentava il panorama della viabilità nell'alta Val d'Agri, ove il passaggio obbligatorio per Marsiconuovo era stato soggetto fino all'ultimo decennio del '700 al pagamento del pedaggio (Idem, *La relazione Gaudioso sulla Basilicata* (1736), Bari 1965, p. 24 con riferimento a G. M. Galanti, *Nuova descrizione storica geografica delle Sicilie ...*, ed. 1788, tomo III, p. 314 ss.). Inoltre "l'asprezza de' luoghi non permette negozio alcuno (f. 291). La mancanza assoluta di vie di comunicazione e quelle poche esistenti, assolutamente impraticabili d'inverno, non consentono alcuna attività commerciale ... strade insufficienti, mal tenute e poco sicure" (ivi, p. 23). La viabilità che migliorerà concretamente dopo l'unità d'Italia: cfr. n. 7 in questa sede.

16) "La impresa di tanta opera al colpo d'occhio sembra forse strana per le forze de' Marsicani; ma però è tutto il contrario. Questi ultimi, sebbene ora sieno sproveduti di mezzi patrimoniali del loro Comune, sono però realmente caldi di entusiasmo per la premura d'incivilirsi, e ricchi di braccia per il gran numero de' contadini atti alla fatica, i quali, attesa la loro naturale docilezza, chi gratuitamente, chi con lievissima mercede, potranno senza dubbio impiegarsi ai lavori de' tagliamenti, e de' trasporti corrispondenti, che in detta opera assorbono la maggior parte della spesa. Una prova incontrastabile n'ebbi io stesso l'anno scorso, allorchando fu aperto quasi per intero il tracciolino da Marsico a Brienza; questo fu eseguito in pochi giorni col mezzo dell'opera turnaria, in cui concorse buona parte della popolazione al semplice invito di quel zelante Sindaco, e di quei disinteressati agenti comunali; ed in questo momento si interessante l'opera sarebbe già nel suo gran progresso se non fossero sorte alcune malintese difficoltà su l'andamento stradale, le quali sono state oramai dileguate, e spianate tutte mediante le sagge misure prese dal prelodato Signor Intendente Duca Verdura, il quale con la occasione trovatasi ultimamente in giro per la Provincia, ha voluto accedere personalmente in Marsico / in unione dell'Ingegnere Direttore D. Raffaele Ingaldo, e tra le tante cose colà ben sistemate, si è compiaciuto dirimere ancora quelle della strada in esame, troncando con la sua grande energia, e col suo nobile, ed integerrimo modo di pensare tutti gli ostacoli (che) ivi eran sorti. La sudetta strada dunque tiene principio dal ponte sopra Acri attaccato alla Cappella di Santa Maria di Costantinopoli, attraversa buona parte dell'Abitato di Marsico, giunge alla piazza, e sboccando fuori l'abitato medesimo, contorna il lato Nord-Ovest della ridente, ed amena collina denominata i Piaggi, rade la Cappella di S. Donato, interseca talune vigne e castagne, giunge alla costa detta del Cagnone, e percorrendo una parte della sua falda, nel lato Ovest, attraversa il burrone di San Lorenzo, e passa nell'altra costa opposta coltivata a vigne; si distende inoltre nei terreni seminatori di Don Luigi Doti, circoscrive il lato a Settentrione del casino di quest'ultimo, e si distende, attraversando la vigna di Luigi Caso, ed altri terreni seminatori fino al Castagneto della Cattedrale nella costa detta delle Ginestre; qui fa gomito con riposo in piano, e volta a dritta su

la stessa / costa, percorrendo taluni altri terreni seminatori, giunge al vallone S. Silvestre, e passa nell'altra costa a Sud-Est, seguendo le dolci sinuosità di quest'ultima, si estende fino alle Raje de' Cappuccini, ove fa gomito con altro riposo in piano; e voltando a sinistra, percorre questa stessa costa fino all'apice della salita, ove incontra con la strada naturale che mena ai Piani di S. Vito detta Cannata della Ricolta. Da questo punto principia a scendere fin sotto la masseria di Vignola e di Don Michelangelo Piscopia, giunge alla cappella di S. Vito, e continuando a scendere a sinistra de' così detti Piani di S. Vito, interseca il rigagnolo al Castello de' Lepri nella parte inferiore di detti piani, e salendo nuovamente lungo la via naturale, arriva al quadrivio, che mena alla fossa de' Troni, alla masseria di Panaro, ed a Pergola, voltando poscia a sinistra, e percorrendo la via naturale, giunge al termine della salita nel sito detto Tempa di Cappitiello nel terreno incolto di Donato Corleto; quindi, scendendo lungo la costa Sud Ovest, attraversa vari terreni seminatori, ed incontra colla via che mena alla Sala, e continuando a scendere parte lungo / la Costa Nord-Ovest, e parte a Sud-Ovest, passa per vicino alla masseria di D. Genuario Votta, e si distende fino al torrente detto Petridici, che viene dal territorio di Sasso; attraversa detto Torrente, quasi vicino al confluente con il fiume Pergola, e passando all'altra costa, sale falda falda dolcemente lungo il lato Sud Ovest della costa medesima, ed intersecando vari terreni seminatori, giunge all'imboccatura dell'abitato di Brienza, preciso all'innesto della strada rotabile da Tito ad Atena. Secondo l'indicato andamento, che è da preferirsi ad ogni altra linea sotto tutt'i rapporti, perché munito di tutt'i requisiti prescritti dai regolamenti, viene la strada lunga miglia dieci, e palmi 6500, e gli appesi longitudinali variano a seconda delle circostanze del terreno, ma non oltrepassano il cinque per cento; e comeché la strada medesima viene formata la maggior parte nella mezza costa, l'ho progettata ad una sola pendenza laterale in dentro, e maggiore di quelle longitudinali; tranne però il solo cortissimo tratto nello abitato di Marsico, precise quello tra la piazza, ed il giardino del Signor Lacava immediatamente / fuori l'abitato, che verrà fatto tutto a basolato, ed in forma insensibilmente convessa. Rispetto alla larghezza assegnata alla strada, dessa è di palmi quattordici pel massiccio, palmi quattro per ciascuno de' passeggiatoi, e palmi tre per il fosso, unitamente dunque palmi venticinque ... E non restandomi altro a dire se non che la spesa di tutti i lavori, che servono a costruire questa strada, compreso la indennizzazione dovuta ai proprietari così delle case da demolirsi nello interno dell'abitato di Marsico, che de' terreni da occuparsi, la quale ascende, secondo il citato stato, alla somma di ducati 30.000,00, che con la collaborazione della popolazione può ridursi a Duc. 15.000. "Si aggiunga finalmente in linea di osservazione che fino a tanto il Comune di Marsico non sarà al caso di poter costruire il sudetto ponte a tre luci sul / Torrente Petridici, pure fatta la strada, potrà liberamente aprire il traffico con Brienza anche senza detto ponte; e ciò perché il letto del torrente medesimo, non essendo né scabroso, né incassato, ma invece naturalmente bene spianato, e quasi a livello con la campagna adiacente, non potrà perciò offerire verun ostacolo ai viandanti nello attraversarlo, a meno che in quelle poche ore di qualche giorno dell'anno, in cui sogliono verificarsi le alluvioni, perlochè si avrà certamente l'avvertenza di attendere per poco nell'una, o nell'altra sponda fino a tanto che le acque scorreranno..." (Potenza 20 Ottobre 1842. L'Architetto Civile / Giuseppe Pippa). Segue lo "Stato descrittivo de' lavori ed estimativa della spesa occorrente per la costruzione della detta strada" (ASP, Intendenza, b. 1013).