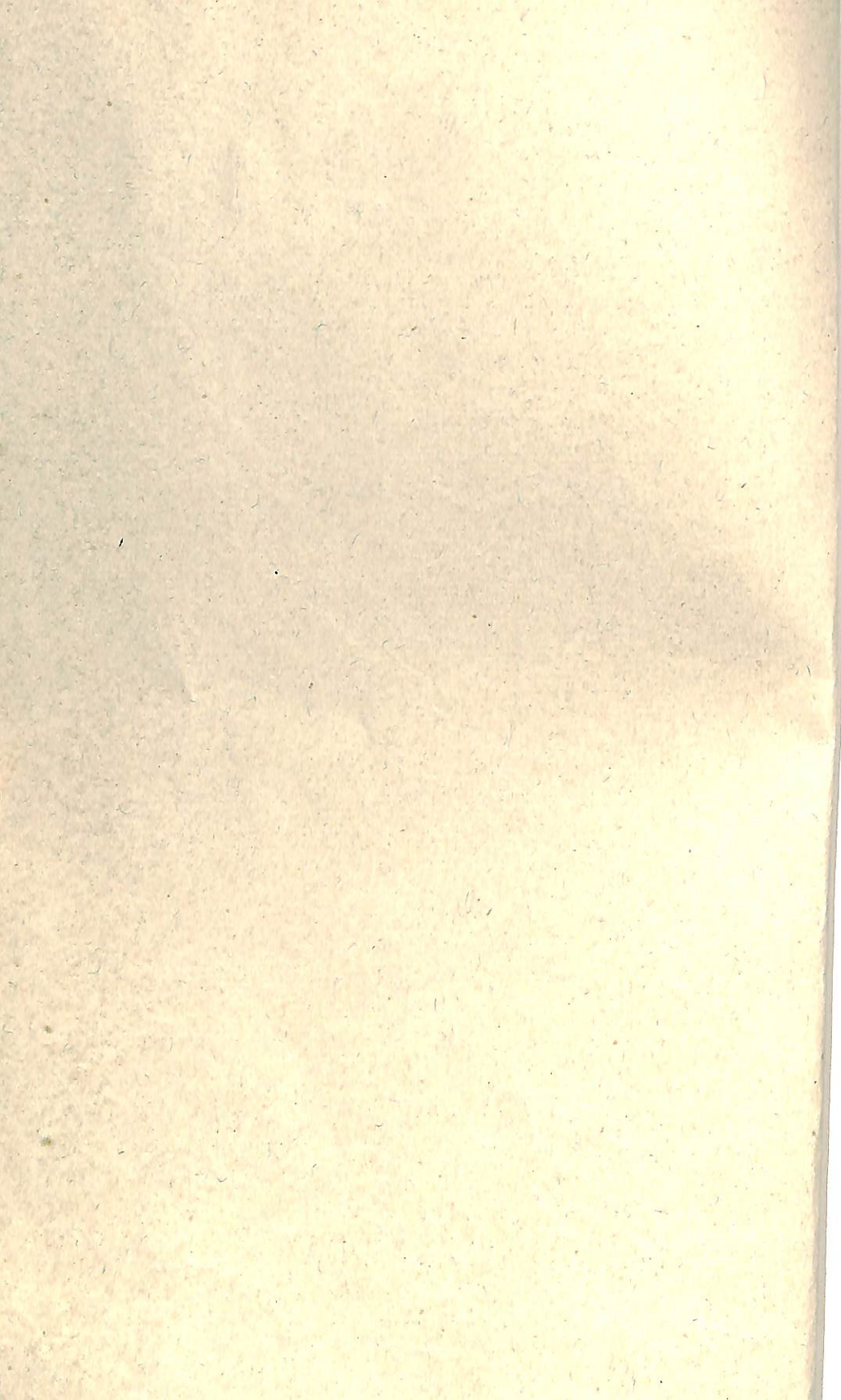
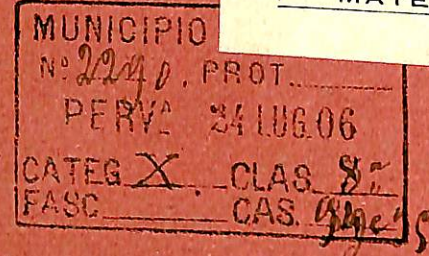
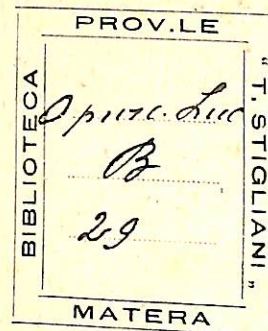




all' Illm. Sig. Sindaco

omaggio de

Per la ==
Ferrovia =
di Matera



Altamura . . .
1906
Fratelli . . .
Portoghese .

12/188

Per la ==

Ferrovia =

di Matera

Spusc. Luc

B

29

Tutta una falange di cittadini delle due provincie di Potenza e di Bari, dai più autorevoli ed illustri ai più umili ed oscuri (e fra questi mi posso mettere anch'io), ha da più di vent'anni dedicata la sua opera tenace e fiduciosa alla causa della ferrovia di Matera, che più volte sul punto di diventare realtà fu dal fato avverso sospinta nel campo dell'ideale.

Ancora una volta la meta è prossima, ma un nuovo ostacolo ci si para dinanzi.

La nostra causa non indebolita dalle lunghe e fortunate lotte, resa anzi più forte ed agguerrita, affronta anche quest'ultimo.

Essa conosce il nemico: l'ignoranza.

Ha l'arma per fugarlo: la luce del vero.

E quando questa brillerà sfolgorante sui nostri contraddittori, cesserà ogni contesa. Comune diverrà l'intento; e la ferrovia di Matera, oggetto di tanti dissidi, si compirà fra noi qual monumento di solidarietà civile.

Questo è il mio voto.

Altamura 16 luglio 1906.

ING. M. DE NORA

L tracciato della ferrovia appulo-lucana, destinata a congiungere direttamente il porto di Bari alla vasta e fertile regione compresa fra le Murgie ed il Basento, è stato oggetto di non poche discussioni a causa delle aspirazioni di alcuni comuni della provincia di Bari, che l'un dopo l'altro pretendevano spostare ora di quà ora di là, a seconda del proprio particolare vantaggio, il primitivo andamento già stabilito e concordato, dopo lunghi studii, dalle rispettive amministrazioni provinciali interessate insieme al Comune ed alla Camera di Commercio di Bari.

Il momento critico, in cui più intense divamparono le diverse aspirazioni, fu non appena che il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 15 marzo 1900 approvò il progetto della linea Grumo-Padula, presentato dalle due provincie di Bari e Potenza,

Vi fu allora tutta una fioritura letteraria di ferrovie con sempre nuove e spesso strane proposte di tracciati. E si ebbe pur troppo lo spettacolo, non certo edificante, di autorevoli consessi, che prima avevano stabilito ed accettato il tracciato per Grumo ed Altamura, indotti a ritirare l'approvazione a questo tracciato ed invece accogliere favorevolmente prima la proposta di un tracciato distaccantesi dalla Bari-Taranto al casello 25, presso Grumo, e passante per Cassano e Casale, per poi disapprovarlo ed accettare il tracciato per Bitritto-Sannicandro-Cassano e Casale, e finalmente, rigettato anche quest'ultimo, approvare il tracciato Bari-Bitritto-Sannicandro-Altamura-Matera, che, preso in considerazione anche dal Consiglio provinciale di Bari, fu studiato con regolare progetto da quell'Ufficio tecnico provinciale.

In conseguenza delle agitazioni suscitate all'ultim'ora per sostenere questa o quella proposta di variante, la ferrovia ormai prossima ad essere costruita, tornò a diventare una platonica aspirazione.

Si venne nel 1904 alla legge sui provvedimenti per la Basilicata, e la Camera dei deputati non volle saperne di qualsiasi variazione al primitivo tracciato Grumo-Altamura-Matera, che fissò definitivamente al n. 1 dell'art. 60 della legge stessa, non ostante vive raccomandazioni in contrario.

Subito dopo al Senato l'Ufficio centrale, presieduto dal Barone Serena, per tagliar corto alle rinnovate insistenze dei comuni, che chiedevano la variante per Bitritto-Sannicandro-Cassano-Altamura (di Santeramo ancora non si parlava), si dichiarò incompetente a decidere la questione dei diversi tracciati e si limitò ad esprimere la semplice raccomandazione, che la indicazione del tracciato nell'articolo 60 sopracitato si avesse a ritenere di massima, salvo al Governo di approvare il tracciato che meglio soddisfacesse alle lunghe aspirazioni delle due provincie finitime.

E dal Governo ciò fu fatto sottoponendo i diversi tracciati proposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, a quel supremo Consesso tecnico dello Stato, del quale S. E. Gianturco, inaugurandone recentemente le sedute, si dichiarò altero, come italiano, nel vedere in esso raccolta tanta sapienza, esperienza e virtù, per modo che egli ne avrebbe accettato il parere per ogni importante problema d'interesse generale, anche di indole legislativa.

Ebbene il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto unanime decise, che « per
« l'interesse generale e nei riguardi dell'econo-
« mia si dovesse preferire il primo tracciato della
« linea per **Grumo-Toritto-Altamura-Matera** etc.,
« come il più logico, razionale e meglio rispon-
« dente allo scopo della linea. »

Pareva che dopo tale solenne verdetto non potesse più parlarsi di varianti al tracciato per Grumo - Toritto ed Altamura, tanto più che la Provincia di Bari, in conseguenza di questa decisione aveva stipulato a Matera con la Provincia di Basilicata la costituzione del Consorzio per la *Grumo-Altamura-Matera-Ferrandina*.

Ma dopo che nel luglio 1905 si ebbe la legge sui provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari, legge che, rimuovendo le difficoltà fin allora esistenti per l'istituto della concessione di ferrovie all'industria privata, rese possibile la esecuzione delle linee stabilite dalla citata legge per la Basilicata con la prevista sovvenzione chilometrica, si tornò daccapo a proporre una nuova e più strana variante.

E proprio quando già si erano iniziate le trattative con importanti case bancarie per la esecuzione della linea Grumo-Ferrandina (trattative che portarono alla domanda di concessione regolarmente avanzata da una potente Casa estera), si cercò con tal mezzo d'impedire che fosse tradotto in atto il voto di tanti anni di queste popolazioni. Infatti il Consiglio comunale di Bari nella tornata del 23 settemb. 1905, su proposta del consigliere Bavaro, deliberò di promuovere un consorzio con i comuni di Bitritto, Lóseto, Sannicandro, Cassano e Sante-ramo e con la Provincia stessa allo scopo di ottenere dal Governo, *prima che si accinga a costruire la Grumo-Matera*, l'approvazione ed

il sussidio chilometrico ad una ferrovia da Bari per Bitritto, Sannicandro e Cassano a Sante-ramo da prolungarsi poi a Matera.

Così dopo 4 anni con la tardiva proposta di un nuovo tracciato si ricominciò l'agitazione contro la linea Grumo-Matera, sempre nella speranza di riuscire a far modificare il tracciato, che e decisioni del più alto Consesso tecnico dello Stato e disposizioni di legge avevano definitivamente determinato e stabilito.

Insieme al progetto tecnico di un breve tronco di questa variante si è presentata una relazione a stampa a firma del Sindaco di Bari, quale presidente del Consorzio, e diretta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, nella quale lo stato di fatto non è sempre rappresentato in conformità del vero ed induce perciò a conclusioni infondate ed erronee, che non poco danno potrebbero arrecare alla linea Grumo-Matera, non fosse altro rimandandone ancora per altro tempo la imminente esecuzione.

E perciò che si ritiene necessario di mettere in chiaro i fatti e ribattere i speciosi argomenti addotti nella citata relazione.

Cominciamo dai dati storici.

La relazione asserisce che « *la storia del « progetto della ferrovia Bari-Matera è nel con-
« tempo la storia del **progettato** tronco ferro-
« viario, che da tempo reclamano Bari, Bitritto,
« Sannicandro, Cassano e Santeramo ed i Con-
« sigli provinciali di Bari e di Basilicata con-*

« formemente alle loro Camere di Commercio. »

Tale asserzione è smentita dai documenti, che si citano nella seguente esposizione cronologica :

1.° Con voto del 23 luglio 1878 l'onorevole Deputazione di Basilicata raccomandava al Governo la linea da Bari per *Grumo-Altamura-Matera* alla Eboli-Metaponto.

2.° Nel 1879 discutendosi in Parlamento il vasto programma delle ferrovie complementari, l'on. Correale propugnò una linea di 4.^a categoria da *Altamura* a *Matera*. E Governo e Commissione fecero buon viso alla proposta, che non potè essere votata mancando i dati necessari (vedi l'opuscolo dell'avv. N. De Ruggeri « Per la ferrovia interprovinciale Grumo Appula-Matera-Basento » pag. 11).

3.° Il Comune di *Matera* nel 1883 si fece iniziatore e propugnatore di un consorzio per la linea da *Grumo Appula* per *Altamura* e *Matera* alla Basentana, e rivolse perciò appello ai comuni di Grumo, Altamura, Toritto etc. in data 26 novembre 1883.

4.° Nella tornata del Consiglio provinciale di Basilicata in data 27 aprile 1885 fu deliberato domandarsi al Governo la concessione della linea « dalla stazione di *Grumo Appula* sulla *Bari-Taranto* ad *Altamura* sulla *Gioia Santa-Venere* alla ferrovia del *Basento*. »

E qui giova ricordare le parole del Comm. Ing. Nigro riportate nel n.° 46 anno XII del

giornale locale *L'Eco* « fra le linee interessanti la Basilicata per doverosa giustizia segnerei prima la interprovinciale **Grumo-Altamura-Matera** alla ferrovia del *Basento*. »

5.° Iniziati gli studii definitivi della Santa Venere-Gioia, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, incaricato di far proposte al Governo circa il tracciato della linea suddetta, scartò recisamente il progetto di avvicinare la linea a *Matera*, e consigliò invece un allacciamento fra la linea e la suddetta città.

Allo scopo pertanto di congiungere nel modo più breve *Matera* alla Santa Venere Gioia fu studiato, per iniziativa dell'on. Torraca, il progetto del tronco *Casale d'Altamura-Matera*, sulla traccia già proposta dall'Ufficio tecnico della Santa Venere-Gioia.

Però non ostante che per questo tronco si fosse ottenuto un sussidio chilometrico complessivo di L. 5000 per 70 anni, ben presto si smise ogni idea di costruirlo, perchè si riconobbe non essere conveniente per l'ubicazione della stazione di *Matera* a circa quattro chilometri dall'abitato e per l'enormi difficoltà che avrebbe presentato il prolungamento della linea al di là di *Matera*.

6.° Intanto la Santa Venere-Gioia era stata costruita e questa, senza migliorare le comunicazioni fra Bari e la regione compresa dalle Murgie di Altamura al Basento, aveva creato due nuovi sbocchi di seria concorrenza al porto

di Bari, il porto di Taranto prima e poi quello di Barletta con la successiva costruzione della linea Barletta-Spinazzola.

Epperziò la Camera di Commercio di Bari preoccupata del danno che dalle due ferrovie suddette veniva alla piazza di Bari, il 9 settembre 1893 deliberò di far voti al Governo « per la costruzione di un tronco ferroviario da **Grumo Appula** per **Matera** al **Basento**. »

7.° Seguì il Comune di Bari, il quale a sua volta si faceva iniziatore di un consorzio per la nuova linea tra Bari e la Basilicata. Il sindaco di quella città così si esprimeva nella relazione al Consiglio nella tornata del 22 settemb. 1893: « per ottenere la via più breve « fra Bari e **Matera** si dovesse costruire il « tronco **Altamura-Grumo**, e che per rendere più « utile il il tratto **Altamura-Matera** sarebbe conveniente prolungarlo sino al **Basento**. »

8.° L'onorevole Consiglio provinciale di Terra di Bari, in seguito ad invito del Comune della stessa città, nella tornata del 29 novemb. 1893 deliberava di unirsi in consorzio col Comune e la Camera di Commercio di Bari per gli studii della nuova ferrovia **Grumo-Matera**.

Si formava perciò un Comitato composto dei rappresentanti di ciascuno dei tre enti sopradetti con la presidenza del Senatore Melodia.

9.° Il Comune di **Matera** fece adesione al consorzio « riconoscendo subito che la nuova « linea **Grumo-Altamura-Matera** proposta dal

« Comitato barese era mille volte superiore al « tronco **Casale-Matera**. » (vedi pubblicazione sopracitata dell'avv. De Ruggieri).

10.° Così pure il Consiglio provinciale di Basilicata nella tornata dell' 11 dicembre 1895 deliberava di fare adesione al Consorzio per la ferrovia **Grumo-Matera**.

11.° Con un promemoria dell' aprile 1898 gli on. Lacava e Torraca insistevano, perchè dal comitato promotore si procedesse all' incarico per gli studii e conseguenti trattative per la costruzione della ferrovia **Sala-Matera-Altamura**.

12.° Subito dopo il Consiglio comunale di **Matera** votò un primo fondo per le spese e nominò un comitato locale, il quale si rivolse agli altri comuni interessati per riunire la somma necessaria agli studii di quella ferrovia.

13.° L'on. Lacava, divenuto Ministro dei lavori pubblici, in un convegno alla stazione di Potenza, tenutosi ai primi di settembre del 1898 col comitato materano ed i sindaci di **Matera**, **Grottole**, **Miglionico**, **Pomarico** e **Grassano**, ebbe ad assicurare che « l'esecuzione della « linea propugnata dal comitato non era una « lontana speranza ma una realtà, una certezza « molto prossima se si avesse una serietà di « proponimento e si spiegasse un'attività coe- « rente allo scopo che si brama conseguire » (Vedi opuscolo citato).

14.° Il 17 settembre 1898 sotto la presi-

denza del Senatore Melodia si riunì in Bari il comitato generale interprovinciale e, fissati gli accordi principali, si procedette ai relativi incarichi per la compilazione dei progetti della intera linea da **Grumo** per *Altamura* e *Matera* al *Basento* con proseguimento per le valli del Sauro e dell'Agri fino a Padula sulla Sicignano-Sala-Lagonegro.

15.° Il 17 maggio 1899 il Consiglio prov. di Bari deliberò di unirsi in consorzio con la provincia di Potenza per la costruzione e l'esercizio della linea **Grumo-Matera-Ferrandina**.

16.° Il 27 maggio dello stesso anno il Consiglio prov. di Basilicata deliberò di chiedere al Governo la concessione della linea *Grumo-Matera-Ferrandina*, sussidiandola con L. 1000 a chilometro per 70 anni, e deliberò inoltre di unirsi in consorzio per la stessa con la provincia di Bari.

17.° Con deliberato del 10 novembre 1899 il Consiglio prov. di Bari approvò il progetto della linea *Grumo-Altamura-Matera-Ferrandina*, che stabilì di sussidiare con L. 750 a chilometro per 70 anni, e di chiedere al Governo in concessione unitamente alla provincia di Basilicata.

18.° Il progetto dell'intera linea *Grumo-Padula*, dopo parere favorevole del R. Ispettorato generale delle Ferrovie e su relazione del compianto Comm. Ing. Muzy, ebbe l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici nella adunanza del 15 marzo 1900.

19.° Il consiglio prov. di Bari nella tornata del 15 aprile 1900 rigettò su parere dell'Ufficio tecnico provinciale la variante, proposta dal consigliere Petrerà, dal casello 25 (sulla Bari-Taranto a chilometri 8 da Grumo) per Cassano, Casale, Matera, nonché le seguenti varianti proposte dal comune di Acquaviva:

1.° Bari - Bitritto - Sannicandro - Cassano - Casale di Altamura - Matera.

2.° Acquaviva - Cassano - *Santeramo* - *Matera*.

3.° Casamassima - Acquaviva - Cassano - *Santeramo* - *Matera*.

4.° Bari - Bitritto - Sannicandro - Acquaviva - Cassano - *Santeramo* - *Matera*.

Di più, dopo che la Deputazione provinciale ebbe messo in evidenza « il fatto che la linea « *Grumo - Matera al Basento*, studiata con « *tutta la ponderatezza e competenza tecnica*, « *è quella che, rispondendo al programma che « dal 1893 fin oggi si erano imposti la Provincia il Comune e la Camera di Commercio « di Bari, raggiunge con la maggiore economia « il fine proposto* », il Consiglio, tanto per evitare il trasbordo a Grumo quanto per collegare con la stessa linea i comuni di Cassano e Bitritto e Sannicandro, su proposta della Deputazione deliberò di fare eseguire gli studi definitivi della variante Bari - Bitritto - Sannicandro - Cassano - Altamura per promuovere su di questa gli atti della concessione gover-

nativa, con la soggiunta, che « nel caso però
« che i detti studi non possano favorevolmente
« decidere per la variante del tracciato, mante-
« nersi fermo il tracciato già deliberato il 10
« novemb. 1899 cioè la **Grumo-Altamura-Matera.** »

20. Nella tornata del 13 giugno 1900 il Consiglio prov.le di Bari nel ratificare le modalità della costituzione del consorzio tra le provincie di Bari e Basilicata confermò quanto già precedentemente aveva deciso nella tornata del 5 aprile ed era stato convenuto fra i rappresentanti delle due Amm.ⁱ provinciali e cioè, che
« se la variante per Bitritto-Sannicandro-Cas-
« sano-Altamura non sarà approvata dalle su-
« periori autorità, debba rimanere fermo il trac-
« ciato **Grumo-Altamura-Matera-Ferrandina.** »

21. Nella tornata del Consiglio prov.le di Bari in data 3 febbraio 1902 il Presidente della Deputazione informò il Consiglio che il Ministro dei lavori pubblici gli aveva partecipato, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva deciso, che « per l'interesse generale e
« nei riguardi dell'economia fosse da preferirsi
« il tracciato per **Grumo - Altamura - Matera** »;
e, dopo raccomandazione da parte di alcuni consiglieri, accettò di insistere presso il Governo per la variante « nei limiti del possi-
« bile, fermo — in caso d'insuccesso — il deli-
« berato precedente relativo al tracciato Gru-
« mo-Matera, con dichiarazione che la Deputa-
« zione non sospenderebbe gli atti di sua com-
« petenza ».

Ed infatti nel maggio dello stesso anno si addivenne in Matera fra i delegati delle due Amm.ⁱ prov.ⁱ alla stipula della costituzione del consorzio per la Grumo - Altamura - Matera - Ferrandina.

22. Nel settembre seguente quando Giuseppe Zanardelli che « per suprema energia
« di patriottico pensiero costringeva le forze
« ormai esauste del suo organismo alla consta-
« tazione personale del triste stato della Ba-
« silicata », fra i provvedimenti con più insi-
stenza unanimamente reclamati al venerando vegliardo fu appunto la costruzione della ferrovia Grumo - Ferrandina.

Il Grande Italiano nel pubblico discorso che al termine del suo aspro pellegrinaggio tenne a Potenza, fra le provvidenze che gli sembravano più necessarie indicò: « completare sol-
« lecitamente la viabilità ordinaria; e, quanto
« a strade ferrate, ritenendo un fatto compiuto
« la linea Lagonegro - Castrovillari, assicurare
« la costruzione e l'esercizio della linea Grumo -
« Matera - Ferrandina - Padula con una straordi-
« naria, giustificata prestazione chilometrica da
« parte dello Stato. »

In conseguenza di quel viaggio memorabile il 2 febbraio 1904 fu presentato alla Camera dei deputati il progetto di legge per i provvedimenti a favore della Basilicata, nel quale la ferrovia tanto attesa fu designata all'art. 60 n.º 1 col tracciato « Grumo - Matera - Fer-

randina, » e con questo stesso tracciato divenne legge dello Stato il 31 marzo 1904.

Risulta da quanto si è esposto, che l'idea di una linea dal Basento a Bari sorse dapprima in Basilicata e poscia, in seguito alla costruzione della Rocchetta - Gioia, anche la provincia di Bari, allarmata pei danni prodotti al commercio di Bari da questa ferrovia, chiese insistentemente la stessa linea propugnata dalla Basilicata, da Grumo per Altamura e Matera a Ferrandina; e che per quante varianti si tentasse di sostituire alla linea primitiva, mai si portò in discussione il tracciato Bari - Bitritto - Sannicandro - Cassano - Santeramo - Matera, che ora si viene a sostenere essere stato nientemeno che il tracciato « *da 15 anni reclamato dai consigli provinciali di Bari e di Basilicata conformemente alle loro Camere di Commercio* » !....

È appena dal settembre scorso che il Consiglio com.^e di Bari, dopo essersi successivamente rimangiata l'approvazione a parecchi tracciati della linea per Matera, fu indotto in ultimo a farsi promotore del tracciato per Santeramo; pur tuttavia si ha la pretesa di dire che la ferrovia « Bari-Santeramo a quest'ora » sarebbe già da parecchio tempo un fatto compiuto se non vi fossero stati vari ritardi ». Quali ritardi?

Ma tutta la lunga storia delle vicende della disgraziata ferrovia per Matera sta a provare

che mai si è discussa una tale variante, la quale è stata messa su all'ultima ora contro il tracciato per Grumo - Altamura e per ragioni tutt'altro che tecniche ed economiche.

Esaminiamo infatti tecnicamente la variante Bari - Santeramo - Matera.

Esame tecnico. — Mentre nella relazione si parla della ferrovia Bari-Santeramo-Matera, non si presenta poi che il progetto del solo tronco Bari-Santeramo.

Se si vuol sostituire alla linea primitiva un nuovo tracciato non basta studiare solo una parte di esso, che è per giunta la più facile, e sul rimanente formulare le più strane asserzioni senza nemmeno il corredo di uno studio tecnico sommario.

Tutto ciò non è serio, e di per se solo impedirebbe che fosse presa in considerazione la nuova variante, che si presume di contrapporre al tracciato — ponderatamente e completamente studiato — senza neppure presentare il progetto concreto di tale variante.

In tal modo si può ben dichiarare che da Santeramo a Matera vi sarebbe un tronco ferroviario « *di soli 22 chilometri* ».

Ma se si fosse percorsa la località o almeno dato una occhiata alle carte dello Stato Maggiore si sarebbe visto l'enorme differenza

fra questo tracciato fantastico e quello compatibile con la condizione dei luoghi.

Basta infatti por mente che la stazione di Santeramo trovasi nel versante Nord dell'alta collina, su cui è posta la città omonima, e che per andare a Matera occorre girare la collina suddetta, discenderne le ripide coste, attraversare un'ampia vallata intersecata di parecchi burroni, fra i quali assai larghi e profondi quelli di Iesce e della Gravina, e, passato quest'ultimo, non potendo più proseguire verso Matera per l'erto e scosceso colle che si alza di contro e forma sponda alla Gravina, è necessario tornare indietro verso Altamura per gettarsi sul fianco Ovest della strada nazionale e quindi risalire sulla traccia della linea primitiva proveniente da Altamura fino a raggiungere la stazione di Matera nel sito presso l'abitato, già fissato nel progetto approvato della Grumo - Ferrandina.

Sarebbero circa 34 chilometri di sviluppo, tanto che si giri attorno alla collina di Santeramo dal lato di Gioia che da quello di Altamura.

Ritengo anzi che il percorso più breve e più economico sarebbe proprio quello costituito dal tratto Santeramo-Casale, della ferrovia Gioia-Rocchetta, seguito dal tronco Casale-Matera, già progettato dall'Ing. Tassistro, con l'aggiunta del tratto necessario per salire dal sito detto il Pedale della Palomba, ove era posta la stazione di Matera in quel progetto, fino all'abitato

E secondo un tal tracciato il calcolo della lunghezza del tronco è presto fatto:

Da Santeramo a Casale, sulla Gioia - Rocchetta, sono chilometri 10,701, da Casale al Pedale della Palomba chilometri 18,900, secondo il progetto Tassistro; e dal Pedale della Palomba alla stazione di Matera altri chilometri 4, quindi in complesso circa 34 chilometri e non 22 come facilmente si asserisce nella relazione in esame, e tanto meno poi 20 chilometri, come è segnato nella carta geografica annessa alla relazione medesima.

E come si diminuiscono i chilometri fra Santeramo e Matera, così si esagerano le lunghezze dei tronchi Bari - Grumo - Altamura ed Altamura - Matera.

Mettiamo un pò le cose a posto.

La distanza tra Bari ed Altamura, percorrendo la strada provinciale Bari - Grumo e poi la strada nazionale Grumo - Altamura è di Km. 44. La distanza fra Altamura e Matera, percorrendo la strada nazionale appulo-lucana, è di Km. 20. Quindi per la strada ordinaria, che passa per Altamura, la distanza fra Bari e Matera è di Km. 64.

Per ferrovia: dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Bari all'asse del fabbricato viaggiatori dalla stazione di Grumo si hanno Km. 21 + 308,44
dall'asse della stazione di Gru-

Km. 21 + 308,44

Km. 21 + 308,44
mo a quello di Matera secondo
il tracciato diretto del progetto
studiato ed approvato superiormente si hanno . . . Km. 48 + 784,28

Distanza totale fra Bari e Matera sulla ferrovia fra Grumo - Altamura . . . Km. 70 + 092,72

e non 74 chilometri, come si asserisce nella relazione citata, la quale del resto è in contraddizione con quanto è segnato nella carta geografica annessa alla stessa. Infatti nella detta carta è segnato « *da Matera a Grumo chilometri 45* », ai quali aggiunti i Km. 21,300 da Grumo a Bari, si avrebbero da Matera a Bari, secondo i dati stessi dei nostri contraddittori, Km. 66,300 e non 74!....

Parimenti da Bari a Santeramo, secondo il tracciato della variante per Bitritto - Sannicandro e Cassano, si avrebbero Km. 41 + 541,30, da Santeramo a Matera fino all'asse del fabbricato viaggiatori della stazione, già fissata sulla Grumo - Ferrandina, Km. 34 circa, in complesso dunque *da Bari a Matera per Santeramo* si avrebbero chilometri **75** e più!...

Queste sono cifre risultanti da progetti esistenti e non già immaginarie come quelle che danzano nella fervida fantasia dei nostri contraddittori forse sotto impulso della carità del natio loco, certo encomiabile ma non sufficiente a dar valore a quelle cifre cervelotiche fino

a quando non si presenti un progetto concreto che le accerti.

In conclusione dunque col tracciato per Santeramo si avrebbero fra Bari e Matera ben 5 chilometri in più che non col tracciato per Altamura, e ben 11 chilometri in più che non sull'*unica* strada rotabile esistente tra Bari e Matera.

Ma il tracciato per Santeramo, oltre ad avere una maggiore lunghezza di percorso rispetto a quello diretto per Grumo - Toritto - Altamura, presenta assai maggiori difficoltà tecniche da superare in confronto di quest'ultimo tracciato e specialmente nel tratto da Santeramo a Matera a causa della natura dei terreni e del numero ed ampiezza dei burroni da attraversare, dei quali invece v'è completa assenza nell'altro tracciato.

A comprovare tutto ciò è opportuno riportare il parere dell'Ufficio tecnico prov. di Bari tanto sul tracciato Casale-Matera che sui possibili tracciati Santeramo-Matera, riportato nel verbale della tornata del Consiglio provinc. del 5 aprile 1900.

Si legge infatti in quel verbale: « Sulla variante Bari-Bitritto-Sannicandro-Cassano-Casale-Matera con dati di fatto l'Ufficio tecnico « esclude recisamente il tratto Cassano-Casale-Matera, perchè, oltre ad essere insuscettibile « della minore percorrenza da Bari a Matera, « si avvale proprio dei chilometri diciotto di

« ferrovia progettata nel 1889 dall'ingegnere
« Tassistro da Matera a Casale, che a quel
« tempo aveva un limitato obbiettivo, quello
« cioè di allacciare Matera alla Santa Venere-
« Gioia e che per difficoltà tecniche stabiliva
« la stazione di Matera alla distanza di chi-
« lometri 4 dall'abitato. E poichè, nel fine di
« raggiungere con la ferrovia per Montesca-
« glioso il Basento, occorrerebbe eseguire o
« uno sviluppo indietro verso Altamura di circa
« sei chilometri per guadagnare il pendio ob-
« bligato dal ciglione interposto tra il vallone
« della Gravina di Matera e quello propria-
« mente detto della Gravina, o eseguire una
« galleria sotto lo stesso ciglione per la lun-
« ghezza di circa tre chilometri, la spesa
« a cui si andrebbe incontro salirebbe smisu-
« ratamente.

« Tutto ciò porta che con tale variante
« cresce la spesa, crescendo con la lunghezza
« del percorso la difficoltà della linea, risul-
« tando che non solo sette chilometri in più
« del percorso Grumo-Altamura-Matera, ma
« ben ventuno chilometri si avrebbero di nuova
« costruzione, oltre le difficoltà tecniche a Ma-
« tera.

« Ma a parte queste tecniche difficoltà ed
« il maggior costo della costruzione, altre con-
« siderazioni di ordine economico consigliano
« di preferire al tratto Cassano-Casale-Matera,
« il tratto Altamura-Matera. Dovendo la nuova

« ferrovia concedersi all'industria privata, che
« ha il diritto di trovare un giusto corrispet-
« tivo della spesa di costruzione ed esercizio
« nei prodotti del traffico della linea, la scelta
« di questa non può farsi senza tener debito
« conto, a parità di lunghezza di tracciato, del
« maggior movimento di merci e viaggiatori e
« del maggior percorso di essi sulla linea. E
« chi non sa che i paesi destinati a dare il
« maggior contributo per l'alimentazione della
« nuova ferrovia sieno appunto Matera, Alta-
« mura, Gravina, Irsina? Essi sono posti quasi
« al centro della linea ad una non lieve di-
« stanza dagli sbocchi della stessa, per cui non
« vi è a temere che gli attuali mezzi ordinarii
« di trasporto le possano far concorrenza al-
« cuna. Hanno comune un feracissimo territo-
« rio dell'estensione di oltre 130 mila ettari a
« coltura estensiva, oltre la parte a pascolo,
« con una popolazione intraprendente ed indu-
« striosa di più di 63 mila abitanti.

« Dal movimento importante del traffico,
« che ne deriva, questi Comuni da soli baste-
« rebbero ad alimentare la linea, nè si può
« fare a meno di Altamura, centro di questa
« produzione agricola, senza scuotere seria-
« mente le basi del piano finanziario, su cui
« principalmente riposa l'avvenire di questa
« ferrovia, e la facilità più o meno di trovare
« capitalisti che ne assumano la costruzione e
« l'esercizio, nonchè gl'interessi di Bari, che

« tanto si ripromette da questa nuova linea.
 « Nè è a dire che i Comuni di Cassano, San-
 « nicandro e Bitritto, nel cui interesse sono
 « state annunciate le varianti, possano soppe-
 « rire alla diminuzione del traffico, se si al-
 « lontana dalla linea Altamura, specie se si
 « consideri che il commercio di questi comuni
 « con Bari resterà nella massima parte sulle
 « vie ordinarie pianeggianti, perchè fatto con
 « maggiore economia di carico e scarico, di
 « sovratassa e di guadagno di tempo. V' ha di
 « più: — Altamura, posta quasi al displuvio
 « dei due versanti adriatico e jonio, è destinata
 « ad essere importantissimo punto strategico,
 « tanto più importante per quanto cresce l'im-
 « portanza del porto di Taranto, ove uno sbarco
 « nemico comprometterebbe le sorti dell' Italia
 « meridionale, se ad Altamura non trovasse
 « un serio baluardo. Una ferrovia per Alta-
 « mura in tal caso dovrebbe mirare a com-
 « piere facili dislocamenti di truppe senza far
 « uso della Bari-Taranto, che facilmente sa-
 « rebbe tagliata per le occupazioni nemiche a
 « Taranto. A parte poi la condizione di Alta-
 « mura come capoluogo di circondario, che ai
 « sensi della legge 1889 si offre perchè non
 « resti fuori la linea ferroviaria se vorrà spe-
 « rarsi che il Governo ne prenda considera-
 « zione e la sussidii.

Lo stesso Ufficio tecnico sulle enunciate
 varianti proposte dal Comune di Acquaviva ed

includenti tutte il tratto Santeramo-Matera die-
 de parimenti parere sfavorevole « *sulla consi-
 « derazione delle difficoltà tecniche nell' attra-
 « versamento delle Murge di Cassano e Sante-
 « ramo e nel raggiungimento di Matera in sito
 « da poter prolungarsi verso il Basento e delle
 « difficoltà di convenienza, perchè il commercio
 « della Basilicata su Bari verrebbe distratto in
 « gran parte verso Taranto* ».

Ed anche il Comitato ferroviario composto
 dei rappresentanti della Provincia, del **Comune**
 e della Camera di Commercio di Bari nella
 sua adunanza del 20 marzo 1900 espresse in
 proposito il seguente parere:

« Escludersi la linea Casale-Matera per
 « ragioni tecniche, che impediscono il prolun-
 « gamento della ferrovia fino al Basento senza
 « ingenti spese, com'è stato constatato dall'Uf-
 « ficio tecnico della provincia di Potenza.

« Sull'altra proposta del Comune d'Acqua-
 « viva lo stesso Comitato non crede provocare
 « alcun voto, trovando che basandosi il trac-
 « ciato su **Santeramo-Matera** si sarebbe costretti
 « o a seguire la Casale-Matera, o a girare la
 « *Murgia di Santeramo e perciò ne deriverebbero*
 « **gli stessi inconvenienti della Casale-Matera** ».

Tecnicamente dunque pel parere unanime
 di quanti hanno studiato la questione e spe-
 cialmente dei competenti Uffici tecnici delle due
 province l'unico tracciato possibile per giun-
 gere sino presso all'abitato di Matera è quello

che si svolge ad ovest della strada nazionale nella direzione Matera-Altamura, secondo la quale si prolunga in dolce pendio il colle materano, che invece del lato verso Casale e peggio ancora verso Santeramo precipita in una successione di balze, di rupi e burroni inaccessibili.

E dopo tutto ciò nella relazione in esame a pagina 17 con mirabile sicurezza si giunge ad affermare che « *la Santeramo-Matera è più breve di 4 o 5 chilometri del tratto Altamura-Matera ed ha condizioni di terreno più favorevoli* ».!....

Per buona fortuna la immaginosa poesia della relazione viene sfatata dalla prosa (non sempre tale però) dei dati esposti a corredo della relazione stessa.

Si rileva infatti dalla tabella D, a questa allegata, che la spesa totale chilometrica della linea Bari - Santeramo ascenderebbe a lire 123.852,65; e non vi è compreso il tratto Santeramo-Matera assai più difficile e costoso del primo e che farebbe salire il costo chilometrico medio di molte altre migliaia.

Ora per la linea Grumo-Matera, secondo il progetto primitivo approvato, la spesa media complessiva chilometrica dell'intera linea è inferiore a lire 100 mila per chilometro, non ostante che i prezzi adottati nella stima fossero stati tenuti alquanto più elevati che non nel progetto del tratto Bari-Bitritto-Sannicandro

-Cassano, pur essendo analoghe le condizioni di lavoro.

Laonde anche dal solo costo chilometrico del tratto Bari-Santeramo, risultante dai progetti elaborati per conto della Provincia e del Consorzio della Bari-Santeramo, si deduce quanto debba essere più dispendioso del tracciato per Grumo ed Altamura quello per Cassano e Santeramo, supposti entrambi a sezione ordinaria.

Ma la linea Bari-Grumo-Matera dovrà essere costruita con la sezione di m. 0,95 ed il suo costo sarà notevolmente inferiore a quello per la linea a sezione normale, ed in conseguenza la differenza di spesa fra il tracciato per Grumo e quello per Santeramo risulterebbe in definitiva enorme a danno del secondo tracciato, pel quale del resto non si comprende il motivo che abbia indotto il Consorzio ad adottare la sezione normale, affatto sproporzionata ai bisogni del traffico, come attestano gli stessi dati preventivi posti a corredo della relazione in esame; ove con le più rosee previsioni si giunge appena ad un prodotto lordo chilometrico di L. 2464,67!

Una linea a sezione ridotta può senza difficoltà di esercizio raggiungere un traffico di L. 20.000 a chilometro, quanto non ne hanno la maggior parte delle ferrovie del mezzogiorno, ed al tempo stesso le spese di esercizio sarebbero sempre proporzionalmente minori che nel caso di linea a sezione normale.

Nè ragionevolmente v'è a temere per la nostra linea l'inconveniente del trasbordo delle merci, perchè la maggior parte di esse dovrebbero essere inoltrate fino al porto di Bari per esservi imbarcate; e per quelle poche, con destinazione per ferrovia oltre Bari, la spesa di trasbordo potrebbe ridursi nella maggior parte dei casi anche a meno di L. 0,20 per tonnellata, adottando opportuni mezzi meccanici già in uso specialmente all'estero, e sarebbe quindi largamente compensata dal risparmio sulla spesa di trasporto adottando — in ossequio alle disposizioni di legge — tariffe inferiori del 40% a quelle vigenti sulle reti principali.

L'illustre Commissione parlamentare per la legge sulla Basilicata, che aveva a presidente l'on. Lacava, a relatore l'on. Torracca ed a componente l'attuale Ministro dei lavori pubblici on. Gianturco, ritenne preferibile per le ferrovie necessarie al traffico eminentemente agricolo della Basilicata la sezione di m. 0,95, nella considerazione che questa avrebbe permesso ad un tempo una costruzione ed un esercizio economico con tariffe miti e adeguate al valore delle merci da trasportare, raggiungendo con spesa non eccessiva un esercizio utile e proporzionato ai presenti bisogni non solo ma a qualunque sviluppo dei bisogni futuri, e notava che a differenza delle grandi ferrovie, che per la forte spesa occorrente « rimangono, anche se ordinate per legge, un desiderio, una

« illusione, quelle a sezione ridotta possono « essere una realtà vicina e tangibile ».

La stessa Commissione, riportando le parole dell'ing. Spera, nativo di Basilicata, deplorava « che specialmente in queste contrade le popolazioni applaudiscano la costruzione di una « grande arteria di ferrovia, che per esse è « inaccessibile e di poco o nessun valore passando lontano attraverso grandi gallerie e « viadotti maestosi, e si sentano quasi mortificate e deluse quando si progetta una ferrovia modesta che s'interessa realmente dei « bisogni locali, e che può portare veri benefici economici e morali ».

Ma poichè, contrariamente alla disposizione della legge del 31 marzo 1904, distruggendo anzi quel geniale ed organico programma di ferrovie economiche e più corrispondenti alle condizioni di queste contrade stabilito dalla legge e che è merito di quella illustre Commissione parlamentare, si pretende che la linea da Bari a Matera sia a sezione normale, questa anzicchè far parte della rete di ferrovie economiche, a sezione ridotta istituita per la Basilicata con l'art. 60 della citata legge, dovrebbe entrare nella rete delle ferrovie dello Stato, il quale, ora specialmente che col riscatto delle meridionali diventa proprietario del tratto Bari-Grumo, non sarà certo prodigo di 75 chilometri di ferrovia, quando ne bastano solo 49 da Grumo, e la linea da Bari a Matera con questi

nuovi 49 chilometri risulta più breve dell'altra tutta nuova per Santeramo.

Ed oltre al minor numero dei chilometri da costruire e minor lunghezza di percorso in esercizio, v'è un'altra ragione di capitale importanza per decidere lo stato in favore della linea per Grumo e sono precisamente:

« la non lieve difficoltà e le maggiori spese che implicherebbe l'innesto della nuova linea nella stazione di Bari » già ritenute dal Consiglio superiore dei lavori pubblici motivo sufficiente per scartare tanto la variante per Bitritto-Sannicandro-Cassano, quanto quella molto più logica e conveniente per Bitonto e Palo.

E le difficoltà e le spese sono oggi ancora accresciute dalla sistemazione del torrente Picone, attraversante la parte della stazione, ove è da farsi l'ampliamento, sistemazione che dopo gli ultimi alluvioni ha acquistato una speciale importanza.

Nè poi è da trascurarsi che mentre lungo la linea Grumo-Matera non si hanno che terreni solidissimi costituiti in massima parte da roccia calcarea dell'epoca secondaria, nell'altro tracciato non mancano i terreni franosi ed in particolare alla stazione di Cassano, che verrebbe situata in una profonda trincea da scavarsi nelle argille.

Prima di chiudere l'esame tecnico della variante è bene dire due parole sull'altra esagerazione che si legge nella stessa relazione

relativamente al vantaggio che presenterebbe il prolungamento della variante da Santeramo a Metaponto.

Si asserisce che *« con 52 chilometri di ferrovia da Santeramo si giungerebbe a Metaponto in terreno facile e pianeggiante »*!

Ma questa lunghezza è presso a poco la distanza, che intercede in linea retta tra la stazione di Santeramo e quella di Metaponto, non già la lunghezza di un tronco ferroviario, che unisca quelle due stazioni.

Per convincersene basta considerare le speciali condizioni dei luoghi: Santeramo su un'alta collina a più che 500 metri sul mare la sua stazione situata sul versante opposto alla direzione che deve seguire un tracciato per Laterza, Ginosa e Metaponto, permodochè questo, come il tracciato per Matera, deve con largo giro contornare la collina suddetta: a sud di Santeramo le ripide coste delle Murgie della Marsara, di cui bisogna pur seguire le sinuosità per discendere fino al piano di Fragnaro.

Presso Laterza occorre deviare verso ovest ed internarsi fra valloni sempre più accidentati e profondi fino a raggiungere Ginosa, ove le difficoltà che presenta il terreno diventano gravissime ed obbligano ad un andamento tutto a curve e controcurve fino a tanto che non si raggiunge la regione denominata la Bandiera a circa tre chilometri a sud dello abitato.

Finalmente per non costruire un apposito ponte sul Bradano sarebbe necessario innestarsi alla litoranea Taranto-Metaponto prima dell'attraversamento di quel fiume, per cui si avrebbe un altro aumento di sviluppo. In complesso dunque, per quanto risulta da un sommario ma accurato studio della località, la lunghezza di un tronco ferroviario tra Santeramo e Metaponto dovrebbe essere di circa chilometri 76 ed in terreni tutt'altro che « *facili e pianeggianti* »....

Ma a prescindere che anche con la Grumo-Ferrandina si avrebbe tra Bari e Metaponto una diminuzione di percorso di circa 20 chilometri rispetto alla linea per Taranto e più ancora col proseguimento da Pisticci alla valle dell'Agri; quando si volesse raggiungere un tale intento, che del resto ora è fuori dell'obbiettivo della linea destinata a congiungere direttamente Bari alla Basilicata, sarebbe preferibile la seguente soluzione:

Da Bari per Ceglie, Valenzano e Casamassima fino a S. Michele, sulla ferrovia Bari-Lorotondo (destinata ad essere fra non molto riscattata) sarebbero 30 chilometri; da S. Michele a Gioia un breve tronco di 11 chilometri, di cui 10 di nuova costruzione; da Gioia a Castellaneta sulla Bari-Taranto 23 chilometri; da Castellaneta per Laterza e Ginosa a Metaponto 52 chilometri di nuova costruzione; in complesso 116 chilometri invece di 158, quanti se

ne hanno attualmente girando per Taranto. Ciò si otterrebbe con la costruzione di 62 chilometri di ferrovia e con i seguenti vantaggi rispetto al tracciato per Santeramo:

1.° Gioia si avvicinerebbe a Bari di 13 chilometri, eliminando così la concorrenza che al porto di Bari può fare quello di Taranto, il quale si troverebbe a 20 chilometri più distante da Gioia che non il porto di Bari.

2.° si collegherebbero Laterza e Ginosa a Castellaneta, che è la più vicina stazione sulla Bari-Taranto, e verso la quale naturalmente è diretto il commercio di quelle due città.

3.° Si eviterebbe di far salire i treni viaggianti tra Bari e la Calabria fino alla stazione di Santeramo, che è la più alta della linea Rocchetta-Gioia e 100 metri più elevata della stazione di Gioia; per cui non solo si potrebbero adottare pendenze più miti, che darebbero maggior potenzialità alla linea e permetterebbero il passaggio dei treni diretti — scopo precipuo della linea —, ma risparmierebbero la salita di ben 100 metri d'altezza, il che costituirebbe una rilevantissima economia nell'esercizio e quindi porterebbe una diminuzione nelle tariffe.

In conclusione una tal linea non solo richiederebbe un minor numero di chilometri da costruire, ma avrebbe una lunghezza virtuale molto minore dell'altra per Santeramo. E così anche questo tanto decantato vantaggio della variante per Santeramo è affatto illusorio!

Esame economico — Si dice nella relazione che il Consorzio della Bari-Santeramo surse per consiglio dello stesso Ministro dei lavori pubblici on. Tedesco allo scopo di *“avvantaggiare gl'interessi finanziari dello Stato”*. Si noti però che mentre il consiglio *“causa mali tanti”*, sarebbe stato dato ad apposita Commissione *“alla vigilia della discussione della legge pei provvedimenti a favore della Basilicata”*, quindi prima del marzo 1904, epoca in cui questa divenne legge dello Stato, la proposta invece della variante Bari-Santeramo e del conseguente consorzio non fu fatta che nella tornata consigliare del comune di Bari del 23 settembre 1905! Un sì lungo ritardo nel decidersi a seguire il consiglio del Ministro farebbe dubitare della sincerità della motivazione addotta, tanto più che appunto pochi giorni prima del 23 Settembre 1905 furono note le trattative intraprese con Case bancarie per la concessione della linea Bari-Grumo-Ferrandina.

Ma comunque costoro, che si mostrano così curanti delle finanze dello Stato da non voler che il Governo spenda in queste derelitte regioni del mezzogiorno neppure tutte le somme concessa per legge, non pare che abbiano posto egual cura nello stabilire la base finanziaria della variante proposta.

Dicono, che l'on. Tedesco consigliò loro di fare il tronco *“Bari-Santeramo, così il*

*« Governo trovando a Santeramo una ferrovia
« diretta per Bari certamente non avrebbe
« speso inutilmente il denaro pubblico per co-
« struire un'altra linea superflua e più lunga
« al medesimo scopo, passando per Altamura »*. Ed essi, formato un Consorzio fra i Comuni interessati e compilato un progetto, chiedono al Governo che la proposta ferrovia sia sussidiata dallo Stato con la sovvenzione chilometrica di L. 6300 annue per 70 anni, pretendendo in tal modo di *« fare risparmiare dei milioni allo Stato »*.

Prima di tutto lo Stato non risparmia nulla se deve corrispondere quella sovvenzione, che rappresenta il costo di costruzione della linea; e l'on. Tedesco nel dire che lo Stato non avrebbe speso inutilmente il pubblico danaro per costruire un'altra linea *« trovando a Santeramo una ferrovia diretta a Bari »*, intendeva evidentemente che lo Stato dovesse trovare tale ferrovia bella e costruita senza che gli costasse nulla e non già che vi dovesse spendere almeno *tanto quanto* avrebbe dovuto corrispondere per la linea stabilita dalla legge, nel tratto equipollente Bari-Altamura. Solo in caso che il tratto Bari-Santeramo sia costruito interamente a spese del Consorzio si avrebbe, almeno apparentemente, una economia per le finanze dello Stato.

Ma lo Stato non solo non risparmierebbe nulla col dare la chiesta sovvenzione di L. 6300

per i Km. 41,500 tra Bari e Santeramo, ma spenderebbe molto di più che non per la linea per Grumo-Altamura.

Per questa infatti, anche a sezione normale e non soltanto da Grumo ad Altamura ma fino a Matera, si avrebbe bisogno per la costruzione d'un sussidio inferiore a L. 5000 a chilometro, giusta il progetto già approvato; sussidio che verrebbe a diminuire se si adottasse la sezione di m. O. 95.

Quindi se per i chilometri 41.5 della Bari-Santeramo occorre il sussidio chilometrico di L. 6300, per i 27 chilometri da Grumo ad Altamura basterebbe quello di L. 5000: ma giunte le due linee, la prima a Santeramo e l'altra ad Altamura si avrebbero ancora da fare, per arrivare a Matera, altri 34 chilometri con la prima e solo 22 con la seconda.

E poichè il tratto Santeramo-Matera, per le ragioni dette innanzi, sarebbe assai più costoso del tratto Altamura-Matera, anche per esso sarebbe necessario un maggior sussidio che non per quest'ultimo.

Cosicchè in definitiva, ammesso che pure il sussidio fosse costante di L. 6300 per la linea Bari-Santeramo-Matera — sebbene assai più costoso è il tronco Santeramo-Matera del tronco Bari-Santeramo —, lo Stato mentre per i 49 chilometri della Grumo-Matera basterebbe che desse all'anno un sussidio di L. 245.000, per la linea Bari-Santeramo-Matera dovrebbe dare

quello di L. 472.500 cioè L. 227.500 in più che per l'altra linea; ed una tal cifra sarebbe di molto accresciuta, se anche pel tratto Santeramo-Matera il sussidio fosse proporzionato al costo più elevato, che indubbiamente risulterebbe da un regolare progetto tecnico.

Ma la linea non può arrestarsi a Matera. Essa deve proseguire almeno fino a Ferrandina ed il tratto Matera-Ferrandina, secondo il progetto approvato, a sezione ordinaria costa L. 270.000 a chilometro, e richiederebbe perciò una sovvenzione considerevolmente maggiore del tratto precedente!

Laonde col tronco Bari-Santeramo a sezione ordinaria ed in conseguenza adottando tale sezione in tutta la linea fino a Ferrandina, la sovvenzione media chilometrica necessaria per l'intera linea dovrebbe essere molto maggiore delle 7500 a chilometro fissate dalla legge.

Ecco dunque la bella economia che la linea a sezione normale proposta per Santeramo farebbe fare alle finanze dello Stato: che nel primo tratto Bari-Santeramo-Matera pretenderebbe una sovvenzione maggiore che in quella corrispondente Grumo-Altamura-Matera, ed obbligherebbe lo Stato a proseguire a sezione ordinaria anche il tratto Matera-Ferrandina, sorpassando enormemente il costo pel quale sarebbe sufficiente la sovvenzione fissata dalla legge: e quando si credesse poter tollerare l'inconveniente di una linea fino a Santeramo a sezione ordinaria e

perchè espressi dopo che dal Comune di Bari parti l'ingiustificata agitazione pel nuovo fantastico tracciato, sono: 1° il voto ad unanimità formulato dal Consiglio provinciale di Basilicata nel deliberato del 25 marzo 1906, perchè appunto « *la ferrovia Grumo-Matera-Ferrandina fosse costruita prima di qualsiasi altra della provincia* ».

2°. quello che il Consiglio comunale di Matera unitamente al Comitato ferroviario di quella città *nella solenne adunanza* del 9 corrente mese energicamente espresse per reclamare dal Governo « *la sollecita costruzione della linea da Grumo a Ferrandina per Matera* », deliberando di comunicare il voto suddetto a tutti gli interessati alla costruzione della ferrovia preveduta dalla legge 31 marzo 1904, nonchè « *personalmente ed in massa al Sotto-prefetto di Matera, perchè tutti comprendano lo stretto dovere e ciascuno assuma la propria responsabilità nel reclamare incessantemente ed ottenere al più presto l'adempimento dal Governo centrale degli obblighi di giustizia e di legge* ».

Si smetta dunque una buona volta di farsi avanti con fantastici tracciati neppur corredati di progetti, pretendendo con vane parole distruggere l'opera ormai portata a compimento dopo 20 più anni di lavoro fra continui ostacoli.

Una sì irragionevole opposizione non può avere altro effetto se non quello di ritardare

l'esecuzione di una ferrovia, che se finora fu pazientemente attesa dalla Basilicata, è ben difficile che possa subire ulteriore ritardo senza provocare in quelle sfiduciate popolazioni una pericolosa reazione, che già si annunzia dalle stesse autorità esistere allo stato latente.

Abbandoniamo almeno per carità di patria la folle contesa, che dà purtroppo ragione ai nostri connazionali del settentrione di accusarci di regresso civile.

Non così essi pensarono mai di fare durante il mirabile sviluppo della loro rete ferroviaria. E che sarebbe avvenuto se quando si progettò d'aprire il primo valico alpino sotto il Cenisio, voluto dal Piemonte, Milano avesse contrapposto il Gottardo ed altri il Sempione o lo Spluga o il Montebianco?

Sarebbero trascorsi in vane logomachie molti anni ed intanto il progresso economico non avrebbe avuto colà un sì rapido sviluppo. Invece eseguito senza alcuna gelosa opposizione il primo valico sotto il Cenisio, il secondo del Gottardo è venuto in conseguenza al primo per effetto dell'aumentato traffico; il quale, sviluppato sempre più anche per causa del nuovo valico, ha ben presto reso necessario quello odierno del Sempione, che a sua volta, diventando inadeguato al crescente bisogno reclamerà nuovi compagni di lavoro attraversanti le viscere delle Alpi per far fronte al portentoso ingigantirsi del movimento commerciale

di quella civile regione, onore d'Italia, e che noi dovremmo, più che invidiare, prendere a modello!....

Lasciamo dunque che anche da noi le ferrovie sorgano progressivamente secondo la legge naturale dello sviluppo anzicchè anticipatamente per artificio di politiche pressioni; e ricordiamoci che solo le ferrovie, costruite a seconda dei veri bisogni, sviluppano, anzi creano la ricchezza economica, e non limitatamente al loro percorso ma anche nelle zone adiacenti, tanto da rendere ben presto necessarie nuove linee in diramazione, in prosecuzione ed anche parallele alle prime. Così l'una dopo l'altra, ogni ferrovia raggiunge naturalmente l'epoca dell'opportuna e vantaggiosa costruzione.

La linea naturale tra Bari ed il Basento e di cui impellentemente è sentita la necessità è la Grumo-Altamura-Matera-Ferrandina, perchè essa segue l'unica e costante via del commercio secolare tra Bari e la regione compresa dalle Murge al Basento.

Ben a proposito l'on. Calderoni ricordava nel Consiglio prov.^e di Bari, che « quando fu « costruita la strada ordinaria da Bari per la « Basilicata si andò per Grumo-Altamura-Matera. Venuti i Francesi e adottatisi nuovi « criterî strategici, fu variato l'andamento della « strada per Matera, ma per il traffico la via « per Matera è rimasta sempre l'antica ».

E qui è increscioso rilevare un'altra delle incomprensibili invenzioni, di cui è intessuta la relazione a sostegno della Bari-Santeramo.

A pag. 15 è detto: « *Le merci e viaggia-
« tori con lunghe e frequenti file di carri e
« di vetture passano quotidianamente da San-
« teramo per Cassano e Sannicandro dirette a
« Bari da Matera, Miglionico, Montescaglioso* ».

Ebbene Matera e Santeramo non sono congiunte da alcuna strada carreggiabile; come dunque può aversi « *quel continuo movimento di afflusso e deflusso* » che passi per Santeramo proveniente da Matera e diretto a Bari?....

Invece tutto il movimento commerciale tra Bari e Matera passa esclusivamente per Altamura seguendo la strada nazionale appulo-lucano n° 56, e non quel commercio soltanto, ma pure quello di Montescaglioso, Pomarico, Miglionico e Grottole da un lato e quello di Gravina ed Irsina dall'altra. Tutto questo movimento insieme a quello di Altamura seguirebbe a percorrere la strada nazionale, perchè il percorso in ferrovia per Santeramo sarebbe assai più lungo e quindi più dispendioso, specialmente ora che dallo Stato con opportune rettifiche si vanno eliminando le più forti pendenze sulla nazionale tra Altamura e Toritto.

Si aggiunge che il movimento commerciale di Cassano, Sannicandro, Bitritto e Loseto è quasi esclusivamente con Bari, come si riconosce anche nella relazione di cui ci occupiamo, e

non potrebbe essere assorbito che in minima parte dalla ferrovia, perchè il trasporto per questa sarebbe molto più costoso — specialmente per il doppio carico e scarico — che non per le strade ordinarie, essendo troppo breve la distanza a percorrere ed essendo queste numerose, comode e pianeggianti.

Cosicchè dai prodotti del traffico computati nel piano finanziario della ferrovia Bari-Santeramo dovrebbero ragionevolmente dedursi quello del trasporto delle merci da Altamura, Gravina ecc, gran parte di quello delle merci da e per Bitritto, Loseto e Sannicandro ed anche Cassano, nonchè quello delle merci che Santeramo invia a preferenza nell'Alta Italia, come uva, vino ecc., le quali merci dovrebbero seguitare ad avviarsi per la Gioia-Rocchetta.

Quindi dal già esiguo prodotto del traffico delle merci di questa linea, preventivato nella relazione complessivamente per L. 67.646.30, circa la metà sarebbe da escludersi. Il rimanente è in massima parte costituito da quello che si prevede che debba aversi dalla Basilicata, e perciò è subordinato alla costruzione della Santeramo-Matera-Ferrandina.

E come si riduce l'attivo per tale diminuzione dei prodotti del traffico, così dovrebbero aggiungersi al passivo la tassa di ricchezza mobile gravante sulle sovvenzioni dello Stato, della Provincia e dei Comuni, la tassa di circolazione sulle azioni ed obbligazioni, le per-

dite di cambio e provvigioni, le tasse sugli affari, i premî di assicurazione degli operai, gli interessi sugli approvvigionamenti, le percentuali per i fondi di previdenza, cassa pensione, infortuni ecc., partite, che in complesso per altre ferrovie concesse superano il 25 % dello ammontare delle sovvenzioni chilometriche.

Tutto ciò ci porta purtroppo alla sconsolante conclusione che la ferrovia Bari-Santeramo avrebbe un *deficit* annuo di esercizio, che da L. 45.000, secondo la stessa relazione in esame, salirebbe a più che L. 90.000, e che non ostante il sussidio chilometrico complessivo di L. 7.500, quella linea risulterebbe disastrosamente passiva !..

Ma anche ammesso che le merci da e per la Basilicata percorressero la Santeramo-Bari, esse dovrebbero sopportare una maggiore spesa di trasporto che non sulla Altamura-Bari, giacchè mentre le tariffe della Bari-Santeramo (quali sono fissate nelle tabelle annesse alla relazione sulla stessa linea e che sono di base ai calcoli del reddito) sono presso a poco eguali a quelle che si hanno sulle linee delle reti principali; le tariffe che si dovrebbero adottare sulla Bari-Altamura saranno, per l'art. 62 della legge sulla Basilicata, « *ridotte del 40 per % rispetto a quelle in vigore sulle reti principali.* »

Qualora poi si volessero adottare anche sulla Bari-Santeramo-Matera le tariffe ridotte del 40 per % ancor più disastroso sarebbe l'eserci-

ziò, giacchè assai limitato sarebbe il movimento del rimanente tratto oltre Santeramo e parte di esso con direzione verso il Basento.

Nel progetto della linea Grumo-Padula il maggior affidamento per i prodotti dell'esercizio si faceva sul tratto percorrente la provincia di Bari; e dallo studio fatto in proposito nel 1898 dall'Ufficio tecnico della provincia di Potenza si rileva che il solo prodotto della stazione di Altamura per la nuova linea rappresentava il 60 per 100 dell'intero traffico. Che può sostituire la linea per Santeramo al mancato traffico di Altamura ed a quello di Gravina ed Irsina, che ad Altamura farebbe capo?

Inoltre la ferrovia passante per Altamura non solo unisce due capoluoghi di circondario limitrofi, importanti per popolazione e territorio, i quali hanno fra loro continui e considerevoli scambi commerciali, ma serve a congiungere Matera a Gravina e ad Irsina, la quale ultima appartiene al circondario di Matera.

Con la variante Bari-Santeramo-Matera per recarsi da Matera ad Altamura, che distano fra loro 20 chilometri, occorrerebbe percorrerne 54!, e da Matera a Gravina, che distano fra loro 27 chilometri circa per strada ordinaria in costruzione, bisognerebbe percorrerne 66!

Irsina poi sarebbe allontanata da Matera di 32 chilometri rispetto al percorso necessario passando per Altamura.

Ma un altro gravissimo danno si avrebbe con la linea per Santeramo.

La legge del 31 marzo 1904 per la Basilicata stabilì fra le linee, che dovranno costituire la rete di ferrovie economiche per quella provincia, la ferrovia da Altamura a Potenza per Gravina, Irsina, Acerenza ed Avigliano.

Questa linea è destinata a portare al porto di Bari il movimento commerciale della parte settentrionale del circondario di Potenza, che invece avrebbe dovuto avviarsi a Barletta con la Potenza-Spinazzola, secondo il progetto redatto per conto della Camera di Commercio di Potenza ed approvato fin dal 1886 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Con la linea Potenza-Altamura il percorso da Bari a Potenza si abbrevierebbe di ben 100 chilometri, e di 88 da Bari a Salerno; anche il percorso da Bari a Napoli sarebbe diminuito di circa 20 chilometri, salvo a diminuire ancora di più con la costruzione del tronco Avellino-Baiano.

Ora la linea Potenza-Altamura, se non fosse costruita la Bari-Grumo-Matera, non troverebbe ad Altamura il diretto proseguimento nè per Matera nè per Bari; cosicchè da una parte resterebbe interrotta la rete delle ferrovie economiche di Basilicata e dall'altra Bari perderebbe l'importante movimento che la linea sopradetta le avrebbe portato, movimento che con quello di Gravina e forse anche con quello di Altamura avrebbe allora tutta la convenienza di dirigersi per la linea Gravina-Ruvo-Barletta o Molfetta ventilata da qualche tempo.

Per la costruzione di quest' ultima linea si stanno agitando vivamente i comuni del circondario di Barletta e già hanno costituito il relativo consorzio e studiato i progetti di alcuni tronchi. Anche il comune di Gravina ha deliberato di unirsi a quel consorzio e probabilmente sarebbe seguito da Altamura se contrariamente alla logica ed alla giustizia questa città si vedesse negata la diretta comunicazione col porto di Bari, meta naturale del suo commercio.

Ecco dove condurrebbe l' inconsulta opposizione che si fa attualmente dal comune di Bari all'azione delle città più cospicue della provincia, i cui interessi commerciali collimanti perfettamente con quelli di Bari meriterebbero la più perfetta armonia di intenti!

Intanto l' agitarsi per la linea Gravina-Ruvo, parallela ed a sinistra della Altamura-Grumo, come per la Bari-Santeramo anch' essa parallela ma a destra della Altamura-Grumo, mentre dimostra che nè l'una nè l'altra delle due linee estreme sarebbe da sola atta a dar sfogo economicamente a tutto il movimento commerciale fra regione interna della provincia e l'Adriatico, indica altresì chiaramente che la linea mediana Altamura-Grumo-Bari debba essere quella che con opportune diramazioni soddisfichi convenientemente ai generali bisogni. Basterebbe infatti a destra eseguire una diramazione, che collegando Cassano, Sannicandro e Bitritto

giungesse fino a Ceglie sulla Bari-Locorotondo, ed a sinistra la diramazione per Mariotta e Ruvo e l'altra per Palo e Bitonto, da prolungarsi eventualmente per Barletta e per Molfetta, tutte a sezione di m. 0,95, e che per la natura pianeggiante e solida del terreno attraversato importerebbero una minima spesa.

Allora tutti questi paesi unitamente a quelli sulla linea Bari-Ferrandina, nonchè sulla Altamura-Potenza avrebbero il vantaggio di godere tariffe del 40 per cento ridotte rispetto a quelle delle altre linee; e basterebbe questo eccezionale vantaggio per far preferire il percorso un po' più lungo su queste linee al più diretto a quelle città come Gravina Ruvo ecc, che cercano attualmente porsi in diretta comunicazione fra di loro.

Inoltre, reso più intenso il movimento sulla linea principale, maggiore vi sarebbe il numero dei treni giornalieri e quindi maggiore la comodità degli stessi viaggiatori; il che non si avrebbe se lo stesso movimento dovesse dividersi su due linee parallele, condannate perciò ad un servizio stentato e passivo.

Tanto per comprovare con cifre la esattezza di tali considerazioni dirò, che il percorso Gravina-Ruvo con la linea diretta sarebbe di circa Km. 41, mentre per Altamura e Mariotta sarebbe di 51 chilometri, dei quali solo 23 di nuova costruzione, oltre la parte contemplata nella legge per la Basilicata.

Ora la spesa per il trasporto di un quintale di merce tra Gravina e Ruvo per la linea diretta — obbligata a salire fino alla quota 530 sul livello del mare e ad adottare pendenze del 25 per mille — in base alla tariffa speciale media per prodotti agricoli sarebbe di L. 0,30; invece per Altamura e Mariotta, in base alle tariffe, ridotte del 40 per cento nel solo tratto Gravina-Mariotta, sarebbe di L. 0,26.

Pertanto risulta chiaramente da quanto si è detto che il tronco Grumo-Altamura riunisce le due importanti correnti del traffico provenienti l'una da Matera, Montescaglioso, Pomarico, Miglionico, Grottole, Ferrandina ecc. e l'altra da Gravina, Irsina, San Chirico, Tolve, Cancellara, Acerenza ecc., alle quali aggiunge il traffico dell'esteso ed ubertoso territorio di Altamura, ed assieme le avvia direttamente al porto di Bari.

E Bari, solo con la costruzione di quel tronco (diretto prolungamento della Bari-Grumo), può ricuperare ed assicurarsi il traffico, già affluente dai nominati paesi per la strada nazionale, che passa da Altamura, la più battuta pur essendo la più faticosa strada della provincia.

Questa strada è l'arteria del commercio tra Bari e quella regione eminentemente agricola e soprattutto granifera, e per essa, anche dopo la costruzione delle ferrovie disposte parallelamente all'Adriatico, gran parte di quel commercio ha continuato a dirigersi pur sopportando ingente dispendio pel difficile transito.

Se perciò la costruzione di quel tronco ferroviario da una parte sarà di vantaggio a queste contrade diminuendo la gravosa spesa di trasporto che deprime la produzione agricola, dall'altra gioverà ancor più a Bari, perchè trasformando finalmente in strada ferrata quella che è stata la naturale via del suo commercio con queste contrade, impedirà che la produzione agricola, sempre più crescente, sia costretta a procacciarsi nuovi sbocchi verso altre città sull'Adriatico, le quali nulla trascurano per favorirne l'avviamento e già si agitano per attuare questa antica loro aspirazione.

La città di Bari deve spassionatamente riconoscere che sostenendo i diritti della Grumo-Matera si sostengono i diritti suoi.

Lasci dunque la civica Rappresentanza di quella nobile ed operosa città di farsi rimorchiare in un'azione dannosa agli stessi interessi della popolazione che rappresenta, e riprenda il posto che onorevolmente occupava quando nell'ora del primo e spontaneo entusiasmo affermò e sostenne la ferrovia Grumo-Matera.

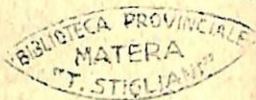
Lottiamo non con forze disperse dirette ad intenti diversi, che assorbono e neutralizzano le nostre energie, ma concentrandole in un'unica azione contro un punto solo, successivamente dal più facile al più difficile a conquistare.

Su questa opera di suprema importanza per l'avvenire di queste contrade affermiamo la

solidarietà degli intenti comuni, base d'ogni
progresso civile, e la vittoria di oggi suggel-
lerà l'impegno per domani.

Altamura, 16 luglio 1906.

ING. M. DE NORA



Inventario n. 3842



