

48694

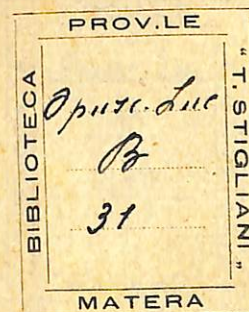


CONSIGLIO PROVINCIALE DELL'ECONOMIA DI TARANTO

LA CAMIONABILE
TARANTO - METAPONTO - NOVA SIRI - SIBARI

*Relazione del Prof. Dott. Beniamino Mazzilli
presentata al 2° Convegno Turistico del Mezzogiorno
svoltosi in Napoli nei giorni 23 e 24 Aprile 1928*

NICOLA FANO
M.
BITONTO





CONSIGLIO PROVINCIALE DELL'ECONOMIA DI TARANTO

LA CAMIONABILE TARANTO - METAPONTO - NOVA SIRI - SIBARI

*Relazione del Prof. Dott. **Beniamino Mazzilli**
presentata al 2° Convegno Turistico del Mezzogiorno
svoltosi in Napoli nei giorni 23 e 24 Aprile 1928*



NICOLA FANO
M.
BITONTO



TARANTO
STAB. TIP. "IL POPOLO IONICO"
1928

Chi per poco osservi una carta geografica e faccia cadere lo sguardo su quella plaga vastissima che si estende lungo il Terzo Mare d'Italia, tra Taranto e la Regione Calabrese, non può non domandarsi delle sorti che i secoli e gli uomini riservarono ad una terra di tanta classica rinomanza.

Ivi infatti fiorirono Città e Repubbliche, quali Sibari, Siri, Eraclea e Metaponto, cui si connettono immortali ricordi di grandezza riflettenti arte, sapienza, commerci e industrie, tutta una vita di splendore insomma che si confonde con la stessa storia dei due più nobili e forti popoli dell' antichità, il Greco ed il Romano.

I fasti della Magna Grecia sono tuttora testimoniati da una vasta raccolta archeologica custodita nel Museo di Taranto e da vestigia di diversa natura sparse in un punto o in altro della lunga distesa; ma il turista che, sino a poco tempo fa, si fosse recato, per esempio, a visitare gl'imponenti ruderi di Metaponto, invano avrebbe cercato di conoscere la prodigiosa feracità di quel suolo che una volta chiamò, come a terra promessa, e colonizzatori e guerrieri, assicurando al popolo che vi visse magnificenze e dovizie. L' abbandono, lo squallore e la morte, causati dalla malaria e dall'acquittrino, vi hanno per secoli e secoli dominato sovrani, pur rimanendo in contrasto con la luminosità del cielo, con la dolcezza del clima e la bellezza panoramica della pianura, il cui orizzonte trova confine nei pittoreschi monti dell' Appennino Calabro-Lucano e nelle acque del Mare Jonio.

Abbiamo detto sino a poco tempo fa, giacchè oggi, mercè un'altra iniziativa gigante del Fascismo, il lavoro italiano sta per riportare un nuovo alito di vita su tutta quella zona, per la quale già splende la promessa dell' antico rigoglio.

Da alcuni anni infatti le opere di bonifica, di risanamento e messa a cultura vi fervono ininterrottamente e tenacemente, come a Pantano Cagiuno nei pressi di Taranto, alla Stornara e

nella piana di Sibari, mentre altre se ne vanno iniziando e da parte dell'Opera Nazionale dei Combattenti e da parte dei Consorzi costituiti o di prossima costituzione, come nella pianura Metapontina, a Policoro, a Nova Siri e via dicendo. In tanta estensione perciò, e fra non molto, le più lussureggianti culture renderanno milioni e milioni di produzione, contribuendo notevolmente alla miglitoria della bilancia economica nazionale, mentre così alta benemeranza del Fascismo resterà scolpita nei cuori di noi meridionali.

Orbene, in occasione di questo insperato e poderoso risveglio, che assicura al paese nuova ricchezza, nuova vita e nuova dignità, adusandolo alla concezione ed all'attuazione di iniziative il cui stile può chiamarsi soltanto romano, le popolazioni dell'Alto versante Jonico, che va da Taranto a Sibari, hanno fissata la loro attenzione su un problema non meno assillante di quello delle bonifiche e cioè sul problema delle comunicazioni, senza la cui adeguata soluzione non è possibile giungere alla valorizzazione completa di tante risultanze storiche, di tante bellezze naturali, di tante varie possibilità e soprattutto di tante ricchezze, che riguardano, si può dire, tre regioni del Mezzogiorno.

La necessità della soluzione che si vuol raggiungere traspare evidente dal semplice esame di una carta stradale, dalla quale può ricavarsi che mentre quella zona che trovasi ad oriente della ferrovia Taranto-Bari ed a mezzogiorno della Taranto-Brindisi è solcata da una fitta rete di strade, la zona che trovasi ad occidente della Taranto-Bari e che si dilunga sino a Sibari ed al Tirreno è quasi priva di strade ordinarie, se si faccia eccezione dei soliti tratturi o strade poco praticabili che salgono da valle a monte e che non trovano alcuno sbocco in arterie più vaste, le sole capaci di congiungere efficacemente un numero esteso di campagne e abitati, di piccoli e grandi centri, di comuni senza vita e mercati animati, di luoghi chiusi di montagna e paesi aperti sul mare.

Possiamo dire allora che il risanamento della costiera Jonica e la sua valorizzazione colturale han prestato oggi non solo l'occasione ma anche, e più di tutto, la possibilità della realizzazione

di un'opera del genere, che, per il passato, doveva essere lontana da qualunque mente.

E nell'ideazione non si è fatto, quasi per un fatale ricorso, che seguire le orme dei nostri avi. In altri termini là dove un giorno si svilupparono la Via Aquilia e la Traiano-Appia, oggi si concepisce di costruire la Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari, che, dalla larghezza di dieci metri e dallo sviluppo di centoventi chilometri, con nome e funzioni di camionabile, dovrebbe percorrere il litorale Jonico bonificato o in via di bonifica, accogliendo, come ruscelli a fiume, strade di allacciamento scendenti dal gran numero di comuni, frazioni e centri agricoli di prim'ordine situati sino a quaranta e più chilometri dal mare sulla criniera del sistema Calabro-Lucano e ancora da un certo numero di comuni che affacciano sulla sponda del Tirreno, in direzione di Sibari.

La concezione di quest'opera ha origini, dimensioni, finalità e stile veramente fascisti.

Proposta dalle Autorità e dai più importanti Enti della Provincia di Taranto in un primo momento col nome di camionabile Taranto-Metaponto, anche in vista della possibilità di utilizzazione di un tratto di strada di diversi chilometri già costruita dall'Opera Nazionale Combattenti nella zona di bonifica Stornara, venne poi, in un convegno tenutosi tra i rappresentanti della Provincia di Taranto e della limitrofa Basilicata, protratta sino a Nova Siri, comune che è ai confini tra la Basilicata e la Calabria, e poscia ancora, con più opportuno criterio ed esatta considerazione, sino a Sibari.

Mercè la nuova grandiosa arteria, le Puglie, la Basilicata e le Calabrie, verrebbero, attraverso i loro molteplici centri, rapidamente e comodamente congiunte, mentre a paesi che oggi sembrano tanto lontani verrebbe data la possibilità di raggiungere, in una o due ore, Taranto, città tra le più popolose d'Italia e del Mezzogiorno, mercato di consumo importantissimo, centro industriale e commerciale di notevole portata, provvista per giunta di un porto il cui traffico viene scarsamente o affatto alimentato dal ristrettissimo attuale *hinterland*.

Tanto basta a dispensarci da una dimostrazione più dettagliata circa la straordinaria valorizzazione turistica ed economica di paesi, campagne e città sparsi su di una superficie superiore ai cinquemila chilometri quadrati di suolo assai fecondo e promettente, in ogni punto del quale quanto mai efficaci e benefici giungerebbero gli effetti di quest'opera, che, se si tiene conto della complessa natura dei luoghi, ben può dirsi di penetrazione.

Nè la costruzione della Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari ha fini soltanto turistici ed economici, bensì anche militari, sociali e politici-amministrativi.

A parte infatti la considerazione nostra sommaria che Taranto, essendo piazza militare marittima di primo ordine, verrebbe, con grande vantaggio tattico e logistico, congiunta, lunghe l'Jonio alla sponda tirrenica ed ai paesi interni, ciò che dimostra il valore dal punto di vista militare della strada in progetto è il fatto stesso dell'interessamento che si dice abbiano all'uopo dimostrato le Autorità Militari non meno di quelle civili e politiche.

I fini sociali poi sono impliciti nei fini economici e conseguenziali alle opere di risanamento fatte e da farsi nella zona litoranea, che richiedono, per più vantaggiosi risultati, opportune comodità di trasporto, in ispecie per gli operai e per quanti dovranno continuare a dare l'opera loro, del braccio e della mente, ancora in mezzo ai pericolosi acquitrini, perchè le mortifere paludi di una volta restino definitivamente acquisite alla Patria quali fonti di benessere e di ricchezza.

Nè ultimi per importanza sono i fini d'indole amministrativa e politica che si verrebbero a raggiungere con la realizzazione della litoranea Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari, chè, mentre infatti alcuni centri popolosi, che distano dai Capoluoghi per lunghi chilometri, sino a sentirsene spiritualmente e materialmente distaccati, come ad esempio Ginosola e Laterza in Provincia di Taranto, verrebbero ad essere fortemente agevolati nei loro rapporti per ragioni amministrative e giudiziarie, che ora richiedono spessi, faticosissimi e dispendiosi viaggi, altre decine e decine di comuni, avviati in una nuova, provvidenziale e valorizzatrice corrente di traffico, non potrebbero non accrescere la loro profonda devozione al Fascismo.

E sempre dal punto di vista politico è pur necessario che il Fascismo, silenzioso ed operatore, il quale ha fatto assurgere i problemi del Mezzogiorno al giusto valore di problemi nazionali del Mezzogiorno, dia un'altra prova tangibile del suo vigile interessamento ed opportuno intervento in tutto ciò che si attiene al progresso ed allo sviluppo delle nostre contrade.

La questione trattata in questa relazione non è completamente nuova, tanto che circa due anni or sono se ne ebbe già ad interessare l'on. Ministero ai Lavori Pubblici, chiedendo agli uffici periferici competenti dettagliati rapporti, comprendenti financo preventivi di spese, ma successivamente, col progettato prolungamento della litoranea sino a Sibari, il problema ha accresciuto il suo valore, rivestendo, sotto tutti gli aspetti, una importanza che solo parzialmente può attribuirsi all'antica più ristretta ideazione.

L'opinione pubblica si è vivamente appassionata intorno alla progettata Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari, che la stampa tratta insistentemente, ribadendone i caratteri di necessità, mentre le Autorità tutte e gli Enti che sovrintendono allo sviluppo ed al progresso economico e civile non possono rimaner sordi all'appello solidale ed univoco, che riflette interessi locali è vero, ma in tanta piena armonia con quelli superiori della Nazione.

Il Consiglio Provinciale dell'Economia di Taranto si è voluto perciò, ancora in occasione del 2° Convegno Turistico, che tanto propiziamente si svolge nella Metropoli del Mezzogiorno, occupare del problema, ed i suoi delegati, con l'augurio della più felice realizzazione, si onorano di sottoporre all'approvazione dell'On. Congresso il seguente

ORDINE DEL GIORNO

« Il 2° Convegno Turistico del Mezzogiorno

« Considerato che, per volere del Fascismo, tutta la zona dell'alto versante Jonico, che si estende tra Taranto e Sibari, si avvia, mercè opere grandiose di bonifica e messa a cultura, all'antico rigoglio;

« Considerato che, per giungere alla valorizzazione completa di tale plaga e del non meno importante retroterra, l'attuazione

della camionabile Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari s'impone come necessità e come opera integratrice di tanto lavoro;

« Considerata l'importanza dei fini di carattere economico, turistico, militare, sociale e politico-amministrativo che si verrebbero a raggiungere con la nuova arteria;

DELIBERA:

« Di far voti al Governo perché, nell'interesse delle tre grandi Regioni del Mezzogiorno, Puglie, Basilicata e Calabria, e della Nazione tutta, la progettata camionabile Taranto-Metaponto-Nova Siri-Sibari entri nella sua fase di realizzazione ».

Relatore

DOTT. PROF. BENIAMINO MAZZILLI

SEGRETARIO GENERALE

DEL CONS. PROV. DELL'ECON. DI TARANTO

Il 2° Convegno Turistico, approvando la relazione che precede, accoglieva il relativo ordine del giorno, includendolo tra i voti che la Presidenza avrebbe presentati al Governo Nazionale.



12092

Inventario n. 3844