

Lacava, Michele

Le ferrovie dell'Ofanto

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali

sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

Lacava, Michele

Le ferrovie dell'Ofanto

1890

Ferrovie dell' Ofanto

Al confine di tre provincie, Basilicata , Capitanata ed Avellino, presso un ponte romano trovasi un nodo ferroviario, il più interessante dell' Italia Meridionale , ove due linee ferroviarie si taglieranno a croce: una che parte da Foggia, o per meglio dire si distacca dalla linea Foggia-Napoli al Cervaro, e per la valle del Carapella raggiunge quella dell' Ofanto , e per Melfi , Rionero , Potenza va all'incontro della Potenza - Metaponto ; e l'altra che, per Avellino e valle dell'Ofanto , interseca la precedente e va per Venosa , Gravina ed Altamura, all'incontro della linea Bari-Taranto a Gioia del Colle. Approssimativamente la prima linea siegue la direzione della via Erculea ; e la seconda l' Appia . Queste vie sono d'interesse massimo, sia economico e commerciale e sia militare. Sono da 30 anni aspettate e ardentemente desiderate da tutta intera una vasta comarca di luoghi che abbraccia 8 circondarii, appartenenti a 4 provincie. Vi è una intera bibliografia riguardo a queste ferrate, incominciate dagli Onorevoli Capozzi e Del Zio , fino all'Onorevole Fortunato , che ha pubblicato memorie e numerosi volumi di documenti. Sono state oggetto di 9 leggi dello Stato .

Moltissimi Deputati ne hanno preso strenuamente la difesa nel Parlamento; e da lunghi anni .

Facciamo un po' di storia .

Colla legge del 21 Agosto 1862 veniva decretata una rete ferroviaria nelle provincie meridionali, e fra le altre linee eravi quella da Napoli per Eboli e Conza a Foggia. Fu

conceduta ed incominciarono i lavori; ma due anni dopo, a questa linea fu sostituita l'altra da Foggia a Napoli per Benevento. Intanto come avevano avuto principio i lavori da Eboli a Contursi, e da Foggia verso Candela, così i primi furono mantenuti per essere utilizzati nella linea Eboli- Metaponto ; e pei secondi si cercò del pari provvedere al loro mantenimento e prosiegua lungo la valle dell' Ofanto , fino alla fiumara di Atella . Il Governo volle il concorso delle provincie e dei comuni interessati: colla legge del 14 Maggio 1865, il tronco Foggia-Candela fu continuato mediante il concorso della Provincia di Capinata e quello di diversi comuni (tra i quali Lacedonia in provincia di Avellino; Melfi , Rapolla , Atella , e Ripacandida nella nostra); e per gli altri tronchi, il Governo era facoltato concederli all'industria privata con una sovvenzione annua di 100 mila lire; ma nulla di ciò si fece.

Nel progetto di legge presentato dal Ministro Iacini alla Camera dei Deputati nel gennaio 1867, fu compresa la costruzione del tronco da Candela a Ponte Santa Venere ; così pure nel progetto di legge presentato ai 7 maggio 1869 dal Ministro Pasini, veniva autorizzato il Governo di concedere alla Società delle strade ferrate meridionali il medesimo tratto di ferrovia, dando il Governo un capitale di lire 200 mila, ed un sussidio annuo non eccedente la somma di 60 mila lire: nella quale somma avrebbero dovuto concorrere per una terza parte i comuni interessati. Progetto di legge che con leggiera modifiche fu approvato dalla Camera nella tornata dei 30 luglio 1870, e sanzionato il 28 Agosto del medesimo anno. La società intanto delle meridionali, che doveva assumere la costruzione, pretese enormi condizioni, ed oltre le lire

200 mila, e la sovvenzione annua di lire 60 mila, voleva lire 75 mila di ratizzi annui dai comuni interessati .

Queste condizioni erano inaccettabili, e nulla si concluse. Il 10 gennaio 1873 fu presentato al Parlamento un progetto di legge per l'approvazione di una convenzione, con la quale se ne concedeva la costruzione alla società acquirente del bosco di Monticchio : questo progetto non fu poi discusso, perché tale società non versava in buone condizioni finanziarie.

Così per sei anni stettero le cose, ancorché il Governo fosse stato richiamato all'adempimento delle sue promesse da reiterati voti del nostro consiglio e di quello di Avellino, Foggia e Bari; non che dalla voce di qualche Deputato in Parlamento :

Intanto, benefica venne la legge del 29 Luglio 1879, che decretò tre linee da distaccarsi dal ponte di Santa Venere , una da rimontare l' Ofanto ed andare in Provincia d'Avellino, altra, pel corso della fiumara d' Atella , raggiungere la Eboli- Metaponto , e la terza, per Venosa ed Altamura, andare a Gioia del Colle. Queste vie erano state precedentemente richieste dalla Deputazione della Provincia con un voto ragionato posto a stampa, e di cui ebbi l'onore di essere relatore; ed ai nostri voti ardenti si erano uniti i voti delle Deputazioni e Consigli delle altre provincie a noi contigue, e come noi fortemente interessati per la loro costruzione.

La legge le fissò di 3^a categoria, ossia a costruirsi dallo stato col concorso del 20 per 100 delle Provincie interessate.

Le insistenze fatte di promuoverle alla seconda categoria furono infruttuose.

Supremamente provvida fu la legge del 29 Luglio 1879; ma occorre che gli enti interessati avessero accettati gli oneri che ad essi pervenivano dalle costruzioni delle ferrovie complementari di 3^a serie.

Ed in ciò che la nostra provincia si dimostrò solertissima; e mentre sanzionava con solenni deliberati i suoi impegni, nel tempo stesso promuoveva una unione in Roma dei delegati delle provincie di Avellino, Foggia, Bari e Basilicata , per tradurre in obbligo consortile e contrattuale la partecipazione alla costruzione di tali linee: i nostri delegati furono l'Onorevole Buano e Cavaliere Pierro . E quello fu un altro gran passo per la costruzione di queste vie.

Venne la legge del 5 luglio 1882 che approva il reparto delle somme per le linee di 2^a e di 3^a categoria; e questa legge ci giovò ancora perché ridusse da un ventennio ad un decennio la facoltà accordata al governo per la costruzione delle ferrovie in discorso.

Ed in questa legge si ottenne, mercé agli Onorevoli Correale e Fortunato , che le due linee da Candela alla fiumara di Atella , e dalla fiumara di Atella alla Eboli-Potenza , formassero una sola colla denominazione Candela- fiumara di Atella alla Eboli- Potenza , giusta i voti espressi dai Consigli provinciali di Basilicata e Capitanata.

Favorevolissima ancora ci fu la legge del 27 Aprile 1885, con la quale le quote di concorso a carico delle provincie furono ridotte al quarto; e riguardo alle ferrovie dell'

Ofanto si accetta in sostituzione della dizione Candela-Fiumara di Atella alla Eboli-Potenza, quella di Candela-ponte Santa Venere - Melfi - Rionero - Potenza. Quali siano stati i rilevanti vantaggi che la nostra provincia ha ottenuto da questa legge, si rileva dal seguente squarcio che prendiamo dalle pubblicazioni dell'On. Fortunato.

«Il disegno di legge per le convenzioni ferroviarie, con l'articolo 18, emendato in seguito a proposta degli Onorevoli Giolitti, Berti, Lacava, Mordini e Fortunato, e votato per appello nominale dalla Camera dei Deputati il 5 Marzo 1885, riduce di tre quarti il contributo delle provincie interessate, quale esso fu determinato dalla legge del 29 Luglio 1879.

Ai termini di questo articolo, il contributo della provincia di Basilicata, viene scemato di 6.092.865 lire [] ossia, secondo la legge del 29 Luglio 1879, la provincia di Basilicata avrebbe dovuto gravare di più che lire 400.000 l'annuo suo bilancio, mentre che, a tenore del presente disegno di legge, l'onere annuale sarebbe ridotto di meno che lire 100,000 – di cui un terzo, com'è noto ricadrebbe sui comuni interessati.

Solo da una così fatta riduzione del contributo, è finalmente assicurata la costruzione delle tre linee ofantine, rese dalla legge, non più facoltative, ma obbligatorie.»

Passata al Parlamento la legge 27 Aprile 1885, le linee Candela-ponte Santa Venere - Melfi - Rionero - Potenza, e linea Rocchetta -Gioia, furono comprese per la loro costruzione nella rete adriatica, e la ponte Santa Venere -Avellino nella rete mediterranea.

In ultimo venne la legge del 24 Luglio 1887, colla quale si provvedeva ai maggiori fondi occorrenti, ed alla divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le sincole ferrovie complementari. E questa fu la legge che decise della pronta costruzione delle ferrovie dell' Ofanto .

Dobbiamo e facciamo una solenne dichiarazione: che in tutte queste leggi, i nostri Deputati tutti presero parte attivissima, e si abbiano il plauso di ogni cittadino di Basilicata .

Diamo un passo indietro, e facciamo la istoria del tracciato definitivo della linea Candela, o per meglio dire Rocchetta - Melfi - Rionero - Potenza .

Il tracciato della linea ponte S. Venere - Fiumara di Atella ora, secondo il dettato della legge, per la parte occidentale del Vulture , luogo deserto e malsano; ed a giusta ragione vi fu chi fece la proposta, tradotta in progetto, di abbandonarsi questo tracciato inutile a qualunque paese, ed invece la linea fosse corsa per la parte orientale; la quale è bene coltivata, ricca di svariati prodotti agricoli, e soprattutto di vini, i quali, anche nello stato attuale delle comunicazioni, si esportano in grandi quantità, ed entro un raggio di pochi chilometri, vi si trova raccolta nei quattro comuni di Melfi , Rapolla , Barile e Rionero , una popolazione di circa 32,000 abitanti.

Quest'uomo fu «l'ingegnere Michelangelo Mancini , il cui nome nell'animo delle popolazioni del Melfese , non è possibile vada mai più scompagnato da quello dell'Onorevole Del Zio . Egli per il primo

divinò e sostenne il tracciato della ferrovia da Santa Venere a Potenza lungo il versante orientale del Vulture , compiendo da sé stesso, a tutte sue spese, un coscienzioso progetto di massima, a cui unanimi tributarono lodi quanti si fecero, dopo lui, ad esaminare attentamente la cosa, e che è stato oramai, salvo alcune poche modificazioni, definitivamente adottato dal Governo .»

Il Municipio di Melfi , auspice il Sindaco Severino, accettò il progetto, si nominò un comitato scelto fra i più ragguardevoli cittadini dei paesi interessati, per propugnare questo tracciato; vi si aggiunse un deliberato del nostro Consiglio provinciale, e si ottenne che la ferrovia si fosse sviluppata, giusta i comuni desideri per le falde orientali del Vulture .

Ardente quistione fu quella dello sbocco di questa via, se alla stazione di Baragiano pel corso della Fiumara di Avigliano o pure a Potenza lungo la Tiera . Fu preferita l'unione a Potenza , non solo per ragioni tecniche, ma ancora per interessi generali dello stato e particolari della provincia.

A dire il vero la linea per Baragiano avrebbe giovato unicamente ad Avigliano (paese quanto mai altro meritevole di riguardo) e Ruoti , ma danneggiato poi tutti gli altri paesi, sia per le comunicazioni di una gran parte della provincia, ed inoltre danneggiato il commercio della Calabria e della nostra provincia colla Capitanata, cogli Abruzzi, coll'Italia centrale e superiore.

«Lo sbocco a Baragiano , fatta astrazione dalle grandi difficoltà di costruzione, verrebbe ad offendere anche più i bisogni e i desideri della provincia di Basilicata .

Esso non è richiesto o desiderato da alcuno: trovandosi la stazione di Baragiano a ventinove chilometri da Potenza , i tragitti della parte settentrionale della provincia al suo capoluogo verrebbero allungati piuttosto che raccorciati. Quindi l'obbiettivo dello sbocco a Baragiano non potrebbe essere, che quello di abbreviare il percorso da Foggia al versante del Cilento; ma assicurata la costruzione del tronco da San Severino a Salerno le comunicazioni da Foggia al Tirreno si faranno, quasi con eguale brevità di percorso, e in condizioni di esercizio migliori, per la linea di Avellino. Ed anche per il valle di Diano e per il circondario di Lagonegro lo sbocco a Baragiano non procurerebbe un considerevole abbreviamento in confronto di una linea, che da Santa Venere si dirigesse a Potenza per Melfi ed Avigliano ; cotesto tenue vantaggio non compenserebbe gli inconvenienti dell'allungamento per Potenza e della creazione, con grave dispendio, in una località molto difficile, di una stazione di diramazione, che si troverebbe a soli trentuno chilometri da Sicignano e a ventinove da Potenza . Da tutte queste considerazioni si ritrae la convinzione, che occorra indubbiamente adottare il tracciato per il versante orientale del Vulture , e che il tracciato stesso debba far capo direttamente alla stazione di Potenza .»

Questo tracciato ottenne il parere favorevole del Consiglio superiore dei Pubblici lavori.

E così «dopo cinque lunghi anni dalla promulgazione della legge del 29 Luglio 1879, la vittoria, già tanto contrastata, poteva finalmente arridere alle popolazioni del Melfese ! Nella tornata del 19 maggio, discutendosi alla Camera il bilancio dei lavori pubblici, il relatore

onorevole Lacava , interprete del sentimento dei suoi colleghi di Basilicata , si affrettò a chiedere al Ministro la pronta risoluzione della questione, «rimasta tanti anni vexata quaestio» ai termini dell'articolo 21 della legge, nonché la sollecita istituzione in Melfi , «or che tutto il tracciato da Santa Venere a Potenza è definito,» di un apposito ufficio tecnico per la condotta degli studii esecutivi. E l'onorevole Genala, che saviamente fino allora era andato col calzare di piombo, non potette questa volta non permettere una e l'altra cosa, e riconoscere, che «la strada da Santa Venere a Potenza ha una notevole importanza, traversando paesi, che per la loro floridezza meritano di essere finalmente muniti di questo nuovo strumento di civiltà .»

Ed il Ministro il 27 Maggio tradusse in decreto le assicurazioni date alla Camera.

Fissato lo sbocco di questa linea, fu lungamente dibattuto il traforo dell' Appennino , ossia il passaggio da Lagopesole alla valle del Tiera . Un primo progetto fu fatto dal Poggi nel 1863; dal Pesapane il 5 maggio 1878, e dal Ferrucci nel 1884.

La società delle ferrovie della rete Adriatica nel 20 settembre 1885 presentava un progetto nel quale l' Appennino sarebbe stato attraversato sotto il monte Santangelo con una galleria di 6465 metri, diretta da settentrione a mezzogiorno sboccante presso al rivo Lavotana , al fondo della valle della Tiera . Indi la società medesima presentò in tre altri progetti per lo stesso traforo: il primo del vallone Grosso ad un punto tra la masseria Maccaro e quella di Stolfi; un secondo tracciato

dal vallone Grosso al vallone Stolfi ; il terzo dal vallone della Giardiniera al vallone Lavotana .

Il primo sarebbe stato lungo 3246 metri; il secondo 3665 ed il terzo 3225. Dopo tanto battagliare e progetti sopra progetti, fu risoluto il valico dell' Appennino , a mezzo le pendici orientali del monte Santangelo , dal vallone della Giardiniera a quello della vallone della Votana con una galleria di metri 3275. E con ciò, abbastanza abbiamo detto della storia delle ferrovie dell' Ofanto.

TRACCIATI

TRACCIATO DALLA FERROVIA ROCCHETTA-GIOIA DEL COLLE.

Si distacca dalla stazione della Rocchetta, provincia di Avellino, per entrare subito dopo attraverso l'Ofanto, nella provincia di Basilicata che percorre fino al chilometro 49,450. La sua direzione è da occidente ad oriente, batte una campagna soda con pochissime opere di arte importanti. Passa le alture presso Santa Venere con un traforo di metri 175,44; costeggia per due chilometri l'Ofanto, e se ne distacca ad Isca della Ricotta, dopo il passaggio di un altro piccolo traforo. Quivi la linea fa un angolo retto; continua ad andare quasi parallela a questo fiume per altri 13 chilometri, discosta però dalla riva da 1 a 3 chilometri. Al chilometro 12,230 trovasi la fermata di S. Nicola, tra i due torrenti Catacapane e Casella. Al chilometro 16 fa un gomito e risale fino al chilometro 21 la fiumara della Rendina. A chilometro 22,525 trovasi la stazione di Rapolla-Lavello . A circa chilometri 20 accavalca l'Arcidiaconata, e poi segue il cammino della fiumara

di Venosa per circa 20 chilometri. A metà circa di questa fiumara, e propriamente a chilometri 33,208, trovasi la stazione di Venosa. Dalla fiumara di Venosa passa nel piano di Palazzo, e dal displuvio adriatico, a quello ionico del Basentello; a chilometri 46,950, trovasi la stazione di Palazzo; indi la via si dirige verso Spinazzola, la cui stazione trovasi a chilometri 55,982 della percorrenza. Quivi si distacca la linea Spinazzola-Barletta. Passano ambo queste linee per le gallerie di Spinazzola e Macchia, e poi la Rocchetta-Gioia entra nella pianura della Chiana, e percorre un lunghissimo rettilineo, costeggiando il Regio Tratturo, che si dirige verso Gravina: questo Tratturo è il tracciato, in questa località, della via Appia. – A chilometro 74,408 trovasi la fermata di Poggiorsini, e raggiunge Gravina, la cui stazione è a chilometri 93,003. Da Gravina con quasi rettilineo raggiunge Altamura, la cui stazione è a chilometri 104,347; indi si dirige, verso Santeramo dopo della fermata del Casale, che trovasi a chilometri 114,094, ed il passaggio delle Murge, che avviene 109,120 colla galleria Lamalonga, estesa metri 407,50; la stazione di Santeramo trovasi a chilometri 124,180. Poi va a Gioia del Colle. La intera percorrenza della linea è di chilometri 139,325. Tutte le stazioni e fermate anzidette sono sulla destra della linea.

I paesi che usufruiscono di questa via, Lavello, Montemilone, Spinazzola sono sulla sinistra; gli altri sono sulla destra.

1

Ferrovie dell'Aufido, dette latinamente dell'Onorevole Del Zio, e Ferrovie Ofantine dell'On. Deputato Giustino Fortunato.

2

3

4

5

6

7

Santavenere. Forse per questo ponte passava l'Appia, o forse meglio l'Erculea. Con dati di maggiori probabilità l'Appia passava pel ponte dell'Olio o meglio ancora per un ponte distrutto e di cui vedonsi gli avanzi al disopra del ponte dell'Olio. Allo stato presente tanto il ponte Santavenere, che quello della Pietra dell'Olio, nulla conservano di fabbrica romana, almeno apparentemente; ed è a ritenersi che successivamente fossero riattati o ricostruiti.

Si noti bene alla parola approssimativamente.

Legge 21 Luglio 1881, n. 134 (serie 1.) articolo 1. " 21 Agosto 1862, n. 763 (serie 1.) articolo unico. " 14 Maggio 1865, n. 2279 (serie 1.) articoli 4 e 6. " 28 Agosto 1870 n. 5959 (serie 1.) articoli 2, 19 e 20. " 29 Luglio 1879 n. 5002 (serie 2.) articoli 5, 6, 10, 11, 20 e 27. " 5 Luglio 1882, n. 875 (serie 3.) articoli 3, 4 e 6. " 27 Aprile 1885, n. 3048 (serie 3.) articoli 1, 11, 18 e 19. " 24 Luglio 1887, n. 4735 (serie 3.) articolo 3. " 20 Luglio 1888, n. 5500 (serie 3.) articoli 1, 2, 5, 6, 9 e 10.

Per dire dei nostri: d'Errico, , Marolda, Del Zio, Lacava, Correale, Branca, Plastino, Fortunato, Torraca.

Quello che diremo lo desumiamo fino al 1875, dal primo opuscolo che noi scrivemmo sulla viabilità della Provincia; fino al 1880 da quello che ne scrivemmo nella Idro-orografia della provincia di Basilicata, e dal 1880 in poi, dai documenti pubblicati dall'Onor. Fortunato.

Non è inutile osservare che colla legge del 27 giugno 1869, sulla rete stradale delle provincie napoletane, fu autorizzata la costruzione, come nazionale, della strada da Candela al ponte

8

9

10

11

12

Santa Venere; e questa non fu costruita perché colla legge sopracitata dei 30 agosto 1870 il suo fondo in bilancio di lire 200 mila fu invertito come sussidio per la costruzione della ferrata in discorso. Ed in tal guisa non si costruì né la strada di ferro, né la nazionale; ed il Melfese restò per qualche tempo senza comunicazione alcuna diretta colla Capitanata. E solo nel 1874 si ebbe una indirettissima comunicazione rotabile tra ponte Santa Venere e Candela, coll'andare pria in Principato Ulteriore, e fare un giro lunghissimo. Ma prima non esisteva affatto. Io mi ricordo, quando non si era ancora ottenuto Roma, e Firenze era la capitale provvisoria, come era difficile quanto doloroso il transito che allora facevano gli uomini, la posta e le merci tra Potenza e l'Italia superiore e centrale, e viceversa: giunti che si era a Candela bisognava attendere molte ore, e sulla schiena di un mulo o cavallo, andare a Melfi, o per lo meno al Ponte Santa Venere; e per lo contrario pervenuto a Melfi od al Ponte Santa Venere, andare a Candela.

La costruzione ferrata Foggia-Santavenere, Fiumara d'Atella fu vivamente raccomandata al Governo nella relazione del bilancio del Ministero dei lavori Pubblici, fatta dal Deputato Lacava, anno 1874.

La ferrovia da Foggia a Potenza – Roma 1884.

Giustino Fortunato – la ferrovia da Foggia a Potenza, Roma 1884.

Rapporto degl'Ingegneri Fabris e Ferrucci. Dalla memoria dell'Onorevole Fortunato; La ferrovia da Foggia a Potenza – Roma 1884.

Onorevole Fortunato, memoria citata.

Opportunamente situata, e che potrà benissimo servire anche a Melfi, Barile, Rionero e Ripacandida per andare a Barletta e nell'alto Barese, evitando il giro per Santa Venere.