

Fortunato, Giustino

*Stazione d'innesto della
linea Barletta-Spinazzola*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali
sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

Fortunato, Giustino

*Stazione d'innesto della
linea Barletta-Spinazzola*

1927

IV. STAZIONE D'INNESTO DELLA LINEA BARLETTA-SPINAZZOLA

(Dalla *Cronaca Lucana* di Roma)

Al sig. dott. Decio Albini, direttore della *Cronaca Lucana*

Napoli, 10 aprile 1892

Caro Albini,

siatemi cortese, ve ne prego, della ospitale vostra *Cronaca Lucana* per una questione, di cui è parola in una lettera a voi diretta, il 30 marzo, dall'avvocato Michele Siniscalchi. Si tratta della istanza inviata al Governo dal municipio di Montemilone, perché, nella costruzione della Barletta-Spinazzola, la linea venga deviata dalla stazione di Minervino, e, traverso il territorio di Montemilone, faccia capo, non più a Spinazzola, ma alla stazione di Palazzo-Montemilone.

Io ebbi già occasione di scrivere franco e netto, com'era mio dovere, l'avviso mio al sindaco del Comune, che a nome della cittadinanza faceva appello all'opera di noi, deputati del Collegio. E, poiché oggi l'avvocato Siniscalchi questo appello ripete per le stampe, io, se voi me lo permettete, il mio avviso fo di pubblica ragione su le colonne della *Cronaca Lucana*.

Il voto del Consiglio comunale di Montemilone non è letteralmente traducibile in atto, qualunque sia il buon volere del Governo, qualunque lo sforzo della deputazione politica, per due gravissime ragioni.

La prima, è che la Barletta-Spinazzola è di quarta categoria, ossia linea consorziale; la seconda, che l'innesto a Spinazzola è prescritto dalla legge del 20 luglio 1888.

I primi studii di questa linea furono eseguiti nel 1874, e il disegno di massima, che venne fuori, servì di base a una proposta di costruzione e di esercizio, fatta da una ditta costruttrice al consorzio costituitosi fra la provincia di Bari e i comuni di Barletta, Andria, Canosa, Minervino e Spinazzola. Fallite le prime intese per difficoltà finanziarie, e ritiratasi Andria dopo la costruzione della tramvia a vapore della Barletta-Andria-Bari, la provincia e i rimanenti comuni restati in consorzio, chiesero al Governo e ottennero, che la Barletta-Spinazzola fosse compresa fra le strade ferrate complementari di quarta categoria, giusta le disposizioni dell'articolo 10 della legge del 29 luglio 1879; e a questo bandirono un concorso per un progetto definitivo, che venne approvato il 4 luglio 1885 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Iniziate dal ministro Saracco le trattative con la Società delle strade ferrate Meridionali per concessioni di nuove linee della rete complementare, il Governo, nell'intento di assicurare la pronta esecuzione di tutto il gruppo delle Ofantine, decise di comprendervi anche, nonostante fosse di quarta categoria, la Barletta-Spinazzola. Parve un sogno; e quel sogno, di lì a poco, divenne realtà!

Io non dirò dei gravi e lunghi dissidii, che insorsero durante la compilazione del progetto definitivo della Rocchetta-Gioia tra Spinazzola e i comuni contermini della nostra provincia, perché, essigatorio l'innesto a Spinazzola della Barletta-Spinazzola, il tratto della

Rocchetta-Gioia tornasse, il più che possibile, non inutile a noi: Genzano e Montepeloso informino; informi tutta l'opera, andata a monte, della nostra Deputazione provinciale di quel tempo, che pure ebbe nell'onorevole Borges e nell'onorevole Correale, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, un assai valido aiuto. Chi avesse voglia di saperne qualche cosa, potrebbe leggere, non senza profitto, tanto la relazione dell'ispettorato del Genio civile, quanto il voto del Consiglio superiore, quella del 26 marzo, questo del 21 novembre 1885.

E fu davvero fortuna, se a traverso quelle difficoltà si giunse a salvaguardare l'interesse di Palazzo San Gervasio: ch  il tracciato, invece di tirar dritto, su piano uniforme, con due chilometri in meno, dalla Mattinella a Santa Lucia, si ottenne dovesse piegare in curva a mano dritta, e impiantare cos , con una pendenza e contropendenza del 10 e 15 per mille, il fabbricato della stazione a Fontana Rotta. Ricordo, anzi, che bisogn  del bello e del buono, affin  cotesta ubicazione fosse tassativamente assicurata nella convenzione del 1888: e della controversia parl  il deputato Lazzaro, in una corrispondenza al Roma del 24 maggio di quell'anno.

Al punto cui siamo, null'altro, dunque,   letteralmente possibile. Figurarsi! null'altro fu possibile, anche prima della legge del 1888, ad Andria, la quale, pentita di essere uscita dal consorzio, invano cerc , comunque, di rientrarvi, per avere il beneficio di essere collegata alla Barletta-Spinazzola. Durante la discussione di quella legge, nella seconda tornata del 4 luglio, inutilmente il deputato Serena patrocin  la causa di Andria, che pure aveva in favor suo il voto unanime del Consiglio provinciale di Bari. Il Genala, relatore

della Commissione, si esprime testualmente così: «La Commissione non ha potuto e non può accogliere il voto del comune di Andria e la petizione della provincia di Bari, perché il tracciato della linea Barletta-Spinazzola, per Canosa e Minervino, non potrebbe venir variato, e non credo anzi che nemmeno legalmente potrebbe essere mutato. Si tratta di una linea di quarta categoria, che venne così concessa ed accettata dal consorzio di comuni di quella provincia. I comuni, dopo lunga lotta fra loro, decisero di proporre questo tracciato, e votarono il sussidio perché si facesse la strada così. Poi, a termini di legge, chiesero, che, invece di essi, la costruisse lo Stato; lo Stato accettò di costruirla, e deve costruirla secondo il tracciato proposto dal consorzio. Il fare altrimenti sarebbe anche impossibile: occorrerebbe una nuova convenzione, perché questa linea è compresa nella convenzione con l'Adriatica, e il compenso per essa fu stabilita in rapporto al tracciato. Dunque, per quanto riguarda la Barletta-Spinazzola, credo l'onorevole Serena, che la Commissione non ha potuto mutare nulla, e il Governo, interrogato su tale questione, è rimasto e rimane interamente d'accordo con essa». – E Dio sa quant'altro, da quell'anno in poi, abbia continuato a fare il municipio di Andria per accordarsi col consorzio comunale della Barletta-Spinazzola! È giunto finanche a promettere il contributo di parecchi milioni... Tutto è stato ed è inutile, come fu chiaro dalla risposta del ministro Branca, è pronto fin dall'anno scorso, e, a quest'ora, è già stato comunicato alla Direzione generale della Società.

Tutta la linea, com'è noto, dev'essere aperta all'esercizio il 1895. – Il ministro Branca, volendo rispondere al

sindaco di Montemilone, non avrebbe che a ripetere, parola per parola, il breve discorso di Genala

La questione legale, caro Albini, è, come vedete, così imperativa e categorica, da rendere assolutamente vana ogni altra considerazione di ordine tecnico e finanziario, che, per caso, si possa accampare di contro alla istanza del municipio di Montemilone: perché, a dir tutto, da un lato sarebbe estremamente difficile un tracciato, che dovendo collegar Minervino con Palazzo, fosse obbligato a valicare in discesa e in ascesa la profonda vallata del Locone, dall'altro noi di Basilicata dovremmo inevitabilmente contribuire alla spesa di costruzione, in misura ben altrimenti più grave che per le nostre linee di terza categoria.

Sì, caro Albini, il Governo è impotente a mutare lo stato di fatto, che poi non è così triste, almeno per noi del circondario di Melfi: la Rocchetta-Gioia, lunga centoquaranta chilometri, sarà aperta all'esercizio sette anni prima del termine prescritto dalla legge del 1879! Il municipio di Montemilone e l'avvocato Siniscalchi possono e devono convincersi, che il Governo e i deputati non hanno la virtù di rendere possibile ciò che possibile non è; e soprattutto devono convincersi, per quanto si attiene a me, che, se io avessi loro parlato altrimenti, se per poco li avessi lusingati, io, sapendo il vero, avrei commesso un'azione non degna di un uomo onesto.

Voi abbiatevi, insieme con i miei ringraziamenti, una cordiale stretta di mano dal

Vostro

GIUSTINO FORTUNATO