

Deputazione Provinciale di Basilicata

*Voto della Deputazione Provinciale di
Basilicata per le ferrovie della Provincia*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Deputazione Provinciale di Basilicata

*Voto della Deputazione Provinciale di
Basilicata per le ferrovie della Provincia*

1878

L'anno 1878 il giorno 23 luglio in Potenza , si è riunita la Deputazione Provinciale nella sala delle sue adunanze sotto la presidenza del prefetto Comm. Antonio Gilardoni , con l'intervento de' Deputati Signori Cav., Comm. Francesco Lomonaco , D.re Michele Lacava , Cav. Vincenzo Giliberti .

Dietro invito del Presidente, il Dottor Lacava legge la seguente relazione.

Avendo S. E. Il Ministro dei Pubblici Lavori di concerto con S. E. il Ministro delle Finanze, proposto la costruzione di altre strade ferrate a perfezionamento della rete ora esistente in Italia, la Deputazione Provinciale di Basilicata rassegna tanto all'on: Ministro dei Lavori Pubblici che all'onorevole Commissione Parlamentare, incaricata di studiare questo progetto di Legge, le ragioni, che assistono questa vasta Provincia ad essere tenuta in maggiore considerazione nella Legge, che all'uopo sarà sottoposta al Parlamento.

1.º per la linea da Napoli a Reggio , versante Tirreno, la Deputazione rinnova fervidamente il voto, che siegua il tracciato interno del versante Tirreno, quello, che attraverserebbe il Vallo di Teggiano ed il centro del Lagonegrese ; tracciato, che passerebbe per luoghi feracissimi e centri maggiori di abitati, interessando un milione e mezzo di popolazione, e che è intersecato o toccato tanto a destra quanto a sinistra del suo corso da molte vie rotabili; mentre l'altro tracciato, lungo la sponda del Tirreno, interesserebbe appena un quarto della popolazione, e lambirebbe per un solo lato, alla sinistra, la terra, avendo dall'altra banda il mare, che col cabotaggio, le farebbe grande concorrenza. Il primo

tracciato sarà immensamente proficuo ai nostri interessi commerciali, mentre che il secondo sarebbe quasi inutile.

2.º Per la linea Candela- Fiumara di Atella , posta in 4ª Categoria nel Progetto di Legge, la Deputazione fa voto che questa linea non faccia capomorto alla Fiumara di Atella , ma si prolunghi fino all'incontro della Eboli-Torremare , sia seguendosi la Valle della Tiera o pure quella della Fiumara di Avigliano e Ruoti . Ci sia permesso riandare la storia di questa via.

Con la Legge del 21 Agosto 1862 veniva decretata insieme ad altre vie una linea da Napoli per Eboli e Conza a Foggia. Fu concessa ed incominciarono i lavori; ma, due anni dopo, a questa linea fu sostituita l'altra da Napoli a Foggia per Benevento. Intanto avendo avuto principio i lavori da Eboli a Contursi e da Foggia verso Candela, così i primi furono utilizzati nella linea Eboli- Torremare ; e pei secondi si cercò provvedere al loro prosiegua lungo la Valle dell'Ofanto sino alla Fiumara di Atella . Il Governo volle il concorso delle Provincie e dei Comuni interessati, e questo si ottenne: con la Legge del 14 Maggio 1865 il tronco Foggia-Candela fu continuato mediante il concorso della Provincia di Capitanata 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 di questa via, vale a dire Candela- ponte S. Venere , e ponte S. Venere - Fiumara di Atella , il Governo era facoltato concederli all'industria con una sovvenzione annua di 100 mila lire.

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 S. Venere ; e così pure nel progetto di Legge, presentato il 7 Maggio 1869 da 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. Progetto di Legge, che, con leggiere modifiche, fu approvato dalla Camera nella tornata del 30 luglio 1870, e sanzionato il 28 Agosto medesimo anno.

Il 10 gennaio 1873 fu presentato al Parlamento un progetto di Legge, con quale si concedeva la costruzione di questa strada ferrata alla Società acquirente del bosco di Monticchio , progetto, che non fu discusso, perché la Società non versava in buone condizioni finanziarie, e la concessione fu dichiarata sciolta da solenni pronunziati del Magistrato Civile. È uopo osservare ancora che con la Legge del 27 Giugno 1869 sulla rete stradale delle Province Napoletane fu autorizzata la costruzione, come Nazionale, della strada da Candela al ponte S. Venere , e questa neppure fu costrutta, perché con la Legge sopracitata del 30 agosto 1870 il suo fondo in bilancio di lire 200 mila fu investito come sussidio per la costruzione della ferrata in discorso.

Abbiamo riportato la storia legislativa di questa via per dimostrare che è stata molte volte proposta e discussa in Parlamento, nonché vivamente raccomandata al Governo nella relazione del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, anno 1874; e come il Ministero avesse sempre annuito alla sua costruzione. Ora è stata presa in considerazione ed emettiamo vivi ringraziamenti ad ambi i Ministeri per aver saputo tener presenti i morali e legali impegni, che per essa esistevano da parte

dei Poteri dello Stato. Ma questa via arrestarsi e far capomorto alla Fiumara di Atella , e non procedere oltre per Atella e per l'agro di Avigliano congiungersi alla Eboli-Torremare è un assurdo e non avrebbe ragione d'esistere: le vie ferrate hanno assoluta necessità di congiungersi con altre. Questa via ha interesse massimo di venire prolungata alla Eboli- Torremare , per molte ragioni d'interessi generali dello Stato. Unirebbe il Circondario tutto del Melfese a questo Capoluogo ed a tutti gli altri tre Circondarii della Provincia. Servirebbe a congiungere insieme le tre vaste e ricche Provincie di Avellino, Foggia e Basilicata ; e specialmente varrebbe a sviluppare industria e commercio nei loro più ricchi circondari. Metterebbe in pronta e diretta comunicazione con la Provincia di Campobasso, con gli Abruzzi, e tutto il versante Adriatico della Media ed Alta Italia, non solamente la nostra Provincia, ma tutta la parte Orientale della Calabria ; mentrechè ora, senza questa trasversale, bisogna percorrere i lunghi giri di Napoli o Taranto. Ma più degl'interessi provinciali, verrebbe nell'interesse nazionale e strategico a congiungere Roma e Napoli col Golfo di Taranto mediante una strada continuamente interna: interessi riconosciuti anche nella Relazione che precede il Progetto di Legge.

Quindi la linea trasversale Candela- Fiumara di Atella , e suo prolungamento alla Eboli- Torremare riesce di grande interesse locale e generale; ed è necessario ed urgente addivenire alla sua pronta costruzione, e per questi interessi così gravi dovrebbe passare almeno dalla 4^a alla 2^a categoria.

La Deputazione si crede ancora nel dovere di sottoporre all'onorevole Commissione altre vie, che col concorso

dello stato, dei Comuni e della Provincia, sarebbe assoluta necessità ancora costruire; e queste riflettono le comunicazioni con la Provincia di Bari, e la ferrata per la valle dell'Agri .

3. – Chi considera il gran lato di confine della nostra Provincia con quella di Bari, le relazioni commerciali tra noi e Bari, dopo Napoli, nostro principale emporio di commercio, la ricchezza e gli svariati prodotti di queste due Provincie, il numero delle città e paesi interessati; non potrà punto e menomamente disconvenire dall'importanza di questa ferrata, che proveniente da Bari per Grumo o Gioia, toccherebbe Matera od Altamura o Gravina, Montepeloso e Tolve per congiungersi alla Eboli- Torremare .

Questa linea è stata sempre nei voti delle due Provincie di Basilicata e Bari, e costituisce il vivo desiderio di tutto il Circondario di Altamura in Provincia di Bari, Matera e Circondario di Potenza nella nostra. A questa linea oltre degl'interessi commerciali tra Basilicata e Bari si uniscono ancora quelli tra Salerno e Bari per una loro più diretta comunicazione.

Questa linea in nulla lederebbe l'altra via pur di grande interesse, che si trova in 5.^a Categoria nell'allegato 3.^o della Legge: la Ferrata Gioia - ponte Santa Venere , la quale avrebbe con questa più tronchi comuni e ne sarebbe la più utile ed interessante diramazione. Anche per questa via la Deputazione unisce i suoi voti a quelli della Provincia di Bari, e reclama un miglioramento di categoria.

Altra linea interessantissima sarebbe quella della Valle dell'Agri.

Il progetto di tale via non è recente, ma rimonta al 1861. Via, che attraverserebbe loghi feracissimi e di densa popolazione. La valle dell'Agri è la feracissima nella nostra Provincia, invano si trova chi possa superarla in feracità, e densità di popolazione: la bassa valle dà liquirizia, cotone, agrumi, frumento; la media olivi, vini generosi, ortaggi, frutta squisite; la parte superiore è quasi del tutto irrigabile, e produce lino, canape, granaglie, legumi, vini; le colline ed i monti, che la circondano sono ricoverti da castagni, querce, faggi. È abitata da 83 mila persone, ove è innato lo spirito dell'industria e che ha il commercio della Provincia nelle mani: i suoi paesi sono 25 unendovi ancora la valle del principale confluyente, che è il Sauro . Questa linea converrebbe allacciarla o alla linea Eboli- Reggio nel Vallo di Teggiano perché servirebbe inoltre ad una più diretta e breve comunicazione del Vallo di Teggiano con la parte orientale della nostra Provincia e col litorale ionico delle Calabrie ; o pure dovrebbe passare nella valle del Pergola ed innestarsi a Romagnano alla Eboli-Torremare . La valle del Pergola se non ha bellezza, l'estensione e l'ubertosità di quella dell'Agri è ferace abbastanza nei suoi paesi, che sono: Sasso di Castalda , Brienza , Pietrafesa , S. Angelo Le Fratte e Vietri .

Queste vie si chiedono dalla Deputazione provinciale non con mire egoistiche e di campanile, ristrette a pochi ed isolati vantaggi, ma si richiedono nell'interesse di questa Provincia, una delle più vaste dello Stato, ricca dei più svariati prodotti della natura; e nell'interesse interprovinciale di tutte e sei le provincie, che la circondano: le tre Puglie, i due Principati, e Calabria Citra .

Queste vie si chiedono ancora nell'interesse generale dello Stato.

Questa Provincia le chiede in nome della giustizia distributiva, che regnar deve in un Governo Nazionale, innanzi al quale si è tutti pari nei sacrifici, e tutti lo dovrebbero essere nei vantaggi. Vive perciò la deputazione sicura di trovare le sue ragioni ascolto presso del Ministero e dell'onorevole Commissione.

Al presente voto si unisce una memoria tecnica sul tracciato di queste vie, e dalla quale apparisce come tutto sia praticabile, senza pretendersi l'impossibile, e come le spese della loro costruzione non sarebbero eccessive.

Tenuta presente la soprascritta relazione, e considerato che le ragioni in essa svolte sono conformi perfettamente agl'intendimenti della Deputazione – e per conseguenza le fa sue.

Considerato come per lo sviluppo industriale e commerciale di questa vasta e popolosa Provincia occorrono grandi e larghe comunicazioni stradali.

DELIBERA

Farsi voto ai Poteri dello Stato perché tenendo presenti le ragioni svolte nella suddetta relazione aderisca ai giusti desideri di questa Provincia.

Il Deputato Anziano MICHELE LACAVA

Il Prefetto Presidente ANTONIO GILARDONI