

Fortunato, Giustino

La strada nazionale lungo il Vulture

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Fortunato, Giustino

La strada nazionale lungo il Vulture

1896

Capitolo 20, Manutenzione delle strade nazionali, lire 3.670.000.

L'on. Fortunato ha facoltà di parlare.

FORTUNATO. Io raccomando all'onorevole ministro de' lavori pubblici di sollecitare lo studio definitivo di esecuzione del progetto di una nuova variante della via nazionale n.55, detta di Matera, compresa nel quinto suo tronco di manutenzione, che va dall'abitato di Atella, per Barile e Rapolla, al passo di Gaudiano, e propriamente nel tratto dal molino dell'Arcidiacono al Ponte Aguzzo. Quella via, com'è noto, ha inizio dalla stazione ferroviaria di Contursi, su la linea Napoli-Potenza, e fa capo al porto di Barletta: valica l'Appennino a Sant'Andrea di Conza, e gira, di là da Ruvo del Monte, tutto intorno al versante orientale del Vulture. Essa è dunque tra le più importanti dell'Italia Meridionale, anche perché non è parallela né concorrente a nessuna linea di ferrovia, e perché interessa quattro province, - quelle di Salerno, Avellino, Potenza e Bari. Il comune di Rapolla comunica, mediante quel tratto, con la stazione ferroviaria della Rendina, lungo la linea Rocchetta-Gioia del Colle.

Ora la variante, cui io accenno, si trova già in corso di studio da parecchio tempo: il più lento, il più misterioso, il più malinconico studio che si possa mai immaginare, affidato, naturalmente, all'Ufficio del Genio civile di Potenza. Eppure non si tratta se non di riportare il piano stradale, per alcuni chilometri, lungo la sponda destra del corso della fiumana di Ripacandida, ritogliendolo da un doppio faticosissimo e fastidiosissimo saliscendo di

una costa mobile e argillosa della sponda sinistra; ossia, di riportarlo là dov'era stato fin da prima saggiamente designato.

La spesa, io credo, sarà minima; certo sarà notevole la economia nella manutenzione. Tutto l'esercizio della via, oggi, costa annualmente al bilancio dello Stato una spesa di centoventicinque mila lire. Or il maggior costo chilometrico si avvera appunto nel tratto da Rapolla a Lavello, non per altra cagione se non per le frane della costa di Ponte Aguzzo.

Un'ultima parola ed ho finito. Qualora accada, come io mi auguro, e come l'onorevole ministro ha promesso alla Camera, che si faccia, una buona volta, la classificazione delle nostre strade nazionali, non si dimentichi, per carità, di dare alla via n.55 il vero nome che le spetta, quello, cioè, di via nazionale dell'Ofanto. Il nome di Matera è errato, è un nome usurpato. Quando, or è circa un secolo, quella via fu progettata e decretata, era intendimento dei Borboni condurla, giunta sull'altipiano di Lavello, ove si arrestò fin quasi alla vigilia del 1860, non a Barletta, ma a Matera. Or che essa va a Barletta e non a Matera, non si sa perché noi ci si debba tuttora ostinare a chiamarla in modo non conforme alla verità delle cose, ossia, in modo falso e scorretto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro de' lavori pubblici.

PERAZZI, *ministro de' lavori pubblici*

L'on. Cao-Pinna, rivolgendomi parole di ringraziamento per lo studio che ho ordinato della questione delle bonifiche in Sardegna, m'ha fatto non poche

osservazioni, tornando a parlare della manutenzione delle strade comunali obbligatorie. Io già ebbi occasione, tre giorni fa, di rispondere all'on. Fortunato, che avrei studiata la questione e che spero in novembre di presentare un apposito disegno di legge, perché sono profondamente convinto esser conveniente che questo gran patrimonio delle strade comunali obbligatorie sia mantenuto ad uso del pubblico e non abbandonato.

Oggi l'on. Fortunato mi invita a studiare una nuova variante su la strada nazionale di Matera, e mi accenna a una spesa minima. Farò studiare la questione, e confido di dargli nel prossimo bilancio una risposta concreta.

Le progettate deviazioni della via nazionale, i cui lavori si protrassero ben oltre il decennio, ottennero, sin da prima, fosse a carico dello Stato, nonché il selciato lungo il tratto interno di Barile, la fontana, rifatta di pianta, fuori l'abitato di Rapolla, - così una come l'altra spesa spettanti a' rispettivi Comuni.

Di lì a diciassette anni, dietro contratto stipulato il 22 febbraio 1901 e il 7 febbraio 1902 collaudato per l'ammontare netto di lire 17.626,83, veniva, dopo lunghissima aspettazione, costruito il ponte in muratura sul primitivo scomodo abbassamento, ricoperto di grandi lastre calcari, della Valle dell'Arena, a metà quasi della via nazionale da Rionero ad Atella.