

Fortunato, Giustino

Il tracciato della Santa Venere-Potenza

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

Fortunato, Giustino

Il tracciato della Santa Venere-Potenza

1884-05-17

Capitolo 120, spese pe' lavori di costruzione relativi alle nuove linee complementari (leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881 e 5 luglio 1882). L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

In questa vera salmodia ferroviaria, che è l'ultimo capitolo del bilancio de' lavori pubblici, anch'io dovrei ripetere col poeta, che

di nuova pena mi convien far versi;

se non avessi la coscienza, che l'onorevole ministro non può non accogliere la modesta mia raccomandazione, cui si associano i miei colleghi e amici, gli onorevoli Ascanio Branca e Plastino. Parlo della ferrovia Santa Venere – Potenza, che interessa più specialmente le popolazioni, per mandato delle quali noi tre abbiamo l'onore di sedere in Parlamento.

Dopo cinque anni dalla promulgazione della legge del 29 luglio 1879, oggi finalmente è risolta, a' termini dell'articolo 21 della detta legge, la questione del tracciato di questa ferrovia, conforme a' voti del Consiglio provinciale di Basilicata; il quale, nell'autunno del 1881, fece istanza al Governo, affinché la linea seguisse il versante orientale del Vulture, per Melfi e Rionero, e, su per l'alta valle della fiumara di Atella, valicasse l'Appennino ad Avigliano. Certo, il problema, per ragioni tecniche, era grave e difficile; e a risolverlo degnamente occorsero studii e ispezioni di qualche importanza: ma non è men certo, che molto tempo è trascorso da allora a oggi. Oggi però il rammarico, «il molle rammarico» dell'inno patriottico, non serve; e non serve, perché l'onorevole ministro, se vuole, può

riquadagnare in parte il tempo perduto, ordinando che gli studii esecutivi procedano alacrementemente, d'ora in poi, e istituendo a questo fine in Melfi un apposito ufficio tecnico, come quelli de' quali sono già provvedute a la linea, che da Santa Venere, per Venosa e Altamura, andrà a Gioia, e l'altra, che da Avellino, lungo le valli del Calore e dell'Ofanto, metterà capo a Santa Venere.

L'onorevole ministro non può ignorare, che il Governo ha più di un obbligo, dirò così, morale verso la linea Santa Venere-Potenza.

La legge del 29 luglio 1879 ebbe a supremo criterio, nella classificazione delle linee, questo: che dovessero essere iscritte in seconda categoria le linee di congiunzione da capoluogo a capoluogo di provincia. Ora la ferrovia Santa Venere-Potenza, secondo tratto della strada da Foggia a Potenza, perché il primo tratto Foggia-Santa Venere è già in esercizio: la ferrovia Santa Venere-Potenza io dico, fu ed è, pur troppo, confinata in terza categoria. E in verità, senza l'opera efficacissima e la parola elevata del nostro collega onorevole Del Zio, essa non sarebbe stata neanche annoverata in quella legge, che pure creò, di sana pianta, tante ferrovie complementari, meno utili economicamente e meno militarmente importanti!

Questo, è evidente, fu un torto addirittura, che ci venne fatto; ma al torto, come è naturale, andò congiunto di pari passo il danno.

La ferrovia Santa Venere-Potenza, lunga settanta chilometri circa, è tutta nel territorio della provincia di Basilicata; e però il contributo sarà tutto a carico di questa: il suo costo, preventivato in ventidue milioni il

1879, non sarà meno di ventotto a tenore degli studi di massima, come annunciò alla Camera il relatore del bilancio, onorevole Lacava, pochi giorni addietro. E sia! Ma il guaio è che la nostra provincia, per effetto della stessa legge, fu obbligata a concorrere non solo per un milione all'Eboli-Reggio, che pure è di prima categoria e quindi dovrebbe essere tutta a carico dello Stato, ma anche alla metà dell'intero contributo della Santa Venere-Gioia, di terza categoria. Se io non m'inganno, e credo di non ingannarmi, la provincia di Basilicata, che non è certamente in buone condizioni finanziarie, e non ha risolto il difficile suo sistema di viabilità, dovrà aggravare il proprio bilancio annuale, per effetto della legge del 29 luglio 1879, di trecentocinquantomila lire, a conti fatti, se non vuole, che per essa la legge resti lettera morta; ovvero i centosettantacinquemila, se la proposta, che ora ci vien fatta dall'onorevole Genala, quella, cioè, che sia ridotto a metà il contributo per le ferrovie di seconda e di terza categoria, avrà, come io mi auguro, efficacia e valore di legge. I comuni interessati, dal canto loro, dovrebbero poi dare, annualmente, centosettanta mila lire nel primo caso, ottantacinquemila nel secondo. Tutto ciò, o signori, è appena credibile; ma, pur troppo, è vero. È il destino parlamentare di certe leggi!

Dunque, onorevole ministro de' lavori pubblici, sia per il tempo perduto, sia per l'ingiustizia patita e il danno sofferto, a' deputati del primo collegio di Basilicata pare di avere il diritto di chiedere al Governo del Re, che gli studi esecutivi della Santa Venere – Potenza, or che la questione del tracciato è decisa in via definitiva, siano affrettati il più che possibile, mercé speciale ufficio tecnico, dotato di largo personale.

Non facciamo recriminazioni! disse qualche giorno fa l'onorevole Morpurgo. Non ne facciamo, ripeto anch'io; ma a patto di provvedere una buona volta, e sul serio, perché l'indugio non si prolunghi più oltre!

La strada da Santa Venere a Potenza è stata oggetto di studii diligenti, perché ha una notevole importanza, traversando paesi, che non hanno strade ferrate, e che per la loro floridezza meritano di essere, finalmente, muniti di questo nuovo strumento di civiltà.

Era innanzi tutto necessario di stabilire in qual punto questa strada, che parte dal ponte di Santa Venere, debba incontrare la Eboli-Potenza, e gli studii non erano facili, né i primi tracciati soddisfacenti. Di là l'ordine che io diedi da molti mesi di fare su ciò uno studio accurato, e inviai su' luoghi un ispettore molto esperto della materia. Lo studio fu fatto ed è maturo, e fra breve sarò in grado di fare il decreto a' termini dell'articolo 21 della legge del 1879, che stabilirà il tracciato della strada per Melfi e Rionero, in modo, io credo, corrispondente agl'interessi, veri e cospicui, di quella regione d'Italia.

Stabilito il tracciato, si cominceranno tosto gli studii esecutivi; e a questo scopo si istituirà un ufficio sul luogo, probabilmente in Melfi, affinché da codesta posizione importante possano gli studi venir condotti senza interruzione e con la massima accuratezza da parte di abili ingegneri.

Compiuti gli studii, sarà cura del governo di far procedere alla costruzione della strada; ma, per averla compiuta in tempo non lontano, è necessario, come da ogni parte si chiede, che le costruzioni siano affrettate. Il modo noi lo abbiamo proposto, nella

tornata del 5 corrente, col disegno di legge per le convenzioni ferroviarie, e confidiamo che il parlamento vorrà approvarlo.

A me corre l'obbligo di dichiarare, che la provincia di Basilicata andrà debitrice all'onorevole Genala della soluzione definitiva del tracciato, per il versante orientale del Vulture, della strada ferrata da Santa Venere a Potenza.

Intanto, io prendo atto della promessa da lui fatta riguardo all'impianto dell'ufficio tecnico, nel capoluogo del circondario, per gli studii esecutivi; e lo ringrazio, anche a nome de' miei colleghi Ascanio Branca e Plastino, di avere, finalmente, assicurata alle tre linee ofantine di Potenza, Avellino e Gioia, mercé il comune loro punto di distacco alla stazione originaria di Rocchetta Sant'Antonio, giù al ponte di Santa Venere, quella reciproca autonomia chilometrica, che era ed è ne' desiderii di tutte le popolazioni appulo-lucane della media valle dell'Ofanto.