

De Pilato, Sergio

*Problemi nostri: le comunicazioni
(le ferrovie in Basilicata)*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

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

De Pilato, Sergio

*Problemi nostri: le comunicazioni
(le ferrovie in Basilicata)*

1926

Per le sue specialissime condizioni di estensione (è una delle più ampie), di posizione geografica (è posta nel centro dell'Italia meridionale con piccoli sbocchi sull'Ionio e sul Tirreno), di natura prevalentemente montuosa (l' Appennino l'attraversa per lungo e per largo con altimetrie notevoli e numerosi paesi in alto), di popolazione, addensata, non numerosa e con 126 comuni, di clima, la Basilicata presenta più d'ogni altra regione grave e difficile il problema delle comunicazioni. Problema dovunque essenziale e fondamentale per lo sviluppo dei commerci, delle industrie, dell'agricoltura e per lo incremento della civiltà, intesa nel più ampio senso, in rapporto alla Basilicata essenzialissimo e fundamentalissimo, imprescindibile per la risoluzione di tutti gli altri.

Occorre pertanto occuparsi e preoccuparsi prima di tutto delle comunicazioni per intensificarle, facilitarle, estenderle, completarlo, crearle dove esse ancora mancano del tutto o sono deficienti, giacché senza di esse non è possibile risolvere e provvedere a tutti gli altri problemi. E crediamo così ora che alla nostra regione si comincia a pensare con spiriti nuovi opportuno studiare il problema delle comunicazioni in rapporto allo stato attuale di esse ed accennare ad alcune nostre idee sul riguardo.

Le ferrovie

La regione ed il suo capoluogo hanno delle discrete comunicazioni ferroviarie con Napoli, la capitale, con l'Italia centrale e settentrionale mercè i due tronchi Taranto-Napoli e Potenza -Foggia, gli unici a scartamento ordinario giacché in poche ore si

raggiungono Napoli e Roma e si prendono i vari rapidi treni che da Brindisi portano a Bologna, Torino, Milano, all'estero lungo l'Adriatico e da Roma portano dei pari nei più importanti centri dell'Italia centrale e nordica. Ma è necessario che i percorsi Taranto- Potenza -Napoli da un verso e Potenza - Rocchetta -Foggia dall'altro siano abbreviati, resi più rapidi. Quando si consideri che per percorrere i 249 km. da Napoli a Roma s'impiegano meno di 6 ore e i 527 da Foggia a Bologna meno di 12, e per percorrere i 310 km. da Taranto a Napoli ne occorrono non meno di 10 e i 119 da Potenza a Foggia ne occorrono 5, non è che non veda come le ferrovie da noi in Basilicata non raggiungono per nulla il loro vero obbiettivo.

È indispensabile quindi che il materiale risponda meglio alle difficoltà delle pendenze e del tracciato, ma soprattutto è indispensabile che la velocità dei treni sia maggiore e che il numero enorme delle fermate sia ridotto: sulla linea Taranto-Napoli, ve ne sono con certi treni ben 43 e su quella Potenza -Foggia 19 ed occorre quindi che almeno una coppia di treni su queste due linee, agili, leggeri, rapidi, da servire solo pei viaggiatori che compiono i viaggi più lunghi, non si fermi che alle stazioni capolinea o più importanti come Metaponto , Potenza , Sicignano, Battipaglia, Salerno sull'una e Melfi , Rocchetta sull'altra; e gli altri paesi potranno usufruire delle altre corse e dei treni che si fermeranno a tutte le stazioni.

Meno che con Taranto, Melfi , Salerno, Foggia la regione ed il suo capoluogo non hanno poi alcuna comunicazione ferroviaria diretta e rapida con i capoluoghi del Circondario, con i capoluoghi delle regioni finitime,

con le quali hanno pure rapporti ed interessi continui, ed è necessario quindi altresì con accorte modifiche di orari, con raccordi di linee ferroviarie, spesso ora tronchi isolati, morti, sperduti, o con nuove linee riavvicinare per quanto più è possibile il capoluogo agli altri capoluoghi, alle regioni vicine, ai centri maggiori di esse e non solo pei viaggiatori ma anche per le merci, assicurando nella stagione invernale le comunicazioni in parola.

E nella designazione come nel tracciato di queste linee ferroviarie novelle, autonome o di raccordo, occorre guardarsi da due vecchi errori così deleteri anche per la Basilicata, quello di subordinare ai reclami dei paesi i veri interessi della linea e quello di mutare in ferrovie economiche le ordinarie.

Accontentare nei tracciati ferroviarii tutti i paesi i quali tutti vorrebbero avere la stazione vicina, ha significato e significa dare al tracciato il più pazzo corso e ritogliere ad esso quello che deve essere la sua vera caratteristica, cioè la via più breve e più rapida, senza risolvere nulla per la gran parte dei paesi, i quali ugualmente, data la loro posizione topografica, erano e sono sempre condannati a guardare da lontano la stazione anche quando porta il loro nome e di fare sempre lunghi percorsi per arrivare ad essa.

Crediamo poi che la esperienza del passato dovrebbe ormai aprir gli occhi per le ferrovie economiche ed a scartamento ridotto. Esse hanno fatto il loro tempo, non servono allo scopo, sono non meno dispendiose delle altre. Specie quando, come avviene per solito, non sono riallacciate agli altri tronchi ordinari, hanno stazioni diverse e spesso lontane dalle altre, non passano

in prossimità degli abitati, esse servono assai male i viaggiatori, peggio ancora alle merci, per le quali occorre un carico e scarico continuo, disastroso pel tempo, catastrofico per la spesa.

Abolizione adunque di questi erronei criteri e sistemi, ai quali si è ispirato finora la costruzione di linee ferroviarie. Prescindendo da tutti i pianti, da tutte le sollecitazioni, da tutte le beghe paesane, deve essere studiato un piano ferroviario vario, ampio e geniale, che coi percorsi più brevi più opportuni e più diretti ponga la regione in comunicazione col capoluogo ed i centri più importanti di essa, anche dal punto di vista agricolo ed industriale, coi capoluoghi ed i centri più importanti di quelle vicine nell'unico e solo intento degli interessi generali e con lo scopo di migliorare le comunicazioni esistenti, di averne delle altre nuove rapide dirette, in rapporto alle persone, alle derrate, alle merci, agli animali, e quindi anche allo sviluppo commerciale.