



Qualcosa si mosse nel 1902 dopo il viaggio in Basilicata del presidente del Consiglio Giuseppe Zanardelli che toccò anche il territorio pugliese

L'isolamento del Sud e la nascita delle nuove tratte grazie agli sforzi di Salvemini o De Viti De Marco. Le parole di Carlo Levi: così cambiamo

di VITO ANTONIO LEUZZI

Sono giorni in cui si parla tragicamente dei binari di Puglia. Se vogliamo guardare indietro alla Storia, il processo di modernizzazione della Puglia dette un decisivo impulso la rete delle ferrovie secondarie attuata, in gran parte, nei primi decenni del Novecento. La realizzazione di centinaia di chilometri di strade ferrate, invocata a gran voce dagli esponenti più significativi del meridionalismo democratico, tra cui gli economisti Antonio De Viti De Marco e Giovanni Carano Don Vito, il geografo Carlo Maranelli e lo storico Gaetano Salvemini, trovò una sollecita attuazione dopo il viaggio in Basilicata (toccando anche una parte del territorio pugliese), compiuto nel 1902 dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Zanardelli.

Nel suo discorso, a conclusione del suo percorso sulle strade del Sud, egli sostenne l'importanza delle comunicazioni ferroviarie secondarie, e «da precedenza ove appena economicamente e tecnicamente possibile», per superare l'isolamento di intere popolazioni, «Stranieri gli uni agli altri», e per realizzare l'obiettivo di una «grande unità sociale».

Le aeree interne della Puglia caratterizzate da una trasformazione agricola senza precedenti con la diffusione della vite trovarono con la Ferrovia Sud-Est (prima la Bari-Locorotondo-Martina ed in seguito con i collegamenti con il Salento) un organico collegamento con l'industria manifatturiera del Nord. Le grandi case vinicole tra cui, «Martini e Rossi», «Gancia», «Folonari» costruirono i loro stabilimenti a ridosso della rete ferroviaria, tra Locorotondo e Martina rappresentando un grande esempio di integrazione tra agricoltura ed industria manifatturiera.



OLTRE LA TRAGEDIA COME NACQUE IL SISTEMA-TRENI IN PUGLIA E BASILICATA, TRA RITARDI E CANTIERI, TRA IDEE E SFORZI PER IL PROGRESSO

Quando il Sud lottò per i primi binari

La storia dei trasporti: il Meridionalismo e le ferrovie secondarie

In quegli anni la costruzione della ferrovia tra la Puglia, la Basilicata e la Calabria, mise fine all'isolamento delle aree interne di tre regioni.

Dopo le vicende tragiche del secondo conflitto mondiale e la distruzione di alcuni ponti ad opera dell'esercito tedesco in ritirata, le Ferrovie Calabro-Lucane andarono incontro ad un intenso sviluppo. Un recente ed interessante volume di Michele Mastodontato, *Un treno per Matera*, delle Edizioni dal Sud, ricostruisce tutta la storia anche sotto il profilo tecnico-scientifico di una strada ferrata che rappresenta oggi, tra l'altro, un veicolo importante di relazioni sociali, culturali, turistiche tra Bari e Matera dopo la designazione di quest'ultima a capitale

della cultura europea. La storia della Calabro-Lucana, gestita dalla «Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo» ebbe un tragico epilogo il 23 dicembre 1961. Una delle vetture del treno diretto a Catanzaro all'uscita della galleria del Pontano, nei pressi di Gagliano, sul viadotto del «torrente Fumarella», a causa della forte velocità in curva, «sviava dal binario e precipitava nel sottostante greto del torrente». Il bilancio tragico fu di 71 morti e decine di feriti, quasi tutti studenti che si recavano nel capoluogo per l'ultimo giorno di scuola prima delle vacanze natalizie. Due anni dopo il presidente del Consiglio Aldo Moro, revocò la concessione alla Società, affidando al Ministero dei Trasporti la «Gestione Com-

missariale Governativa delle Ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi governativi».

Nel sistema delle ferrovie secondarie bisogna considerare le Ferrovie del Gargano 79 km (S. Severo-Rodi-Peschici), tutta elettrificata, e la Ferrovia Bari Nord, 70 km, costituita dalla linea Bari-Andria-Barletta a scartamento ordinario, anche questa elettrificata. Quest'ultima linea ferroviaria progettata agli inizi del 900 e costruita parzialmente tra gli anni Venti e Trenta, dopo varie traversie, legate alla gestione prima di un gruppo belga e poi della «Ferrotranviaria società Anonima italiana», fu completata tra gli anni Cinquanta e Sessanta nel tratto Andria-Barletta. L'ultimazione e l'inaugurazione della nuova linea avvenne nel 1965 alla presenza



del Capo del Governo, Ado Moro.

Tutto l'entroterra barese caratterizzato, da centri popolosi e da una economia agricola e manifatturiera legata, prevalentemente alla coltivazione e alla produzione dell'olio, trovarono in questa via di comunicazione effetti benefici. La ferrovia Bari-Nord ha rappresentato una delle ultime ed importanti opere del sistema ferroviario secondario. Le drammatiche e sconvolgenti vicende di questi giorni, connesse ad un ennesimo disastro ferroviario, impongono serie riflessioni su un «bene comune» primario, che richiede un rigoroso sistema di controllo e di tutela, che non può essere delegato a privati, a burocrazie inefficienti o ai ritardi della politica.

Le parole di Carlo Levi, espresse nel breve saggio, *L'Italia ed il treno*, possono aiutarci a mantenere alta l'attenzione su aspetti fondamentali di un Paese civile: «Le vicende della costruzione dei singoli tratti ferroviari - sosteneva l'illustre scrittore e meridionalista - ci spiegano i profondi cambiamenti nella vita di questi paesi, ci spiegano come è cambiato il costume, come si è modificato il lavoro, il commercio, l'industria, come si sono cambiate le idee politiche e sociali, i modi del costume, le abitudini, i vestiti, i gesti, la concezione del mondo [...] come si sia andata foggando, giorno per giorno, attraverso infiniti, quasi invisibili mutamenti, l'unità del nostro Paese e la sua coscienza».

ROTAIE E BATTAGLIE

Da sinistra, alcune immagini di binari: in alto, la ferrovia di Ferrandina. Qui sopra a sinistra, Carlo Levi e un'immagine della visita del presidente Zanardelli in Basilicata