

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore SCHIAVONE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 1958

#### Costruzione della ferrovia Bari - Matera - Metaponto

ONOREVOLI SENATORI. — Dal Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato approvato in sede tecnica il progetto di massima per la costruzione del tronco di ferrovia destinato ad allacciare Bari con Metaponto, attraverso Matera.

Questa linea aveva formato oggetto di esame da parte della Commissione interministeriale di studio per la compilazione del piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie, Commissione che in definitiva ebbe lo scopo di coordinare il piano regolatore delle Ferrovie con quello delle autostrade. La detta Commissione interministeriale collocò al primo posto nella graduatoria delle nuove costruzioni da realizzare al sud il tronco in parola.

Le funzioni e le finalità di esso furono in quella sede precisate come appresso:

« Ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto: la Commissione ha ravvisato la necessità di attuare un nuovo allacciamento diretto, del litorale adriatico con il mare Jonio, mediante la costruzione della trasversale Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto, a cui attribuisce notevole interesse data l'importanza agricola e demografica della Regione attraversata ed anche in con-

siderazione che la nuova linea servirebbe a collegare il centro di Matera con la rete statale apportando considerevole vantaggio all'economia dei trasporti ed allo sviluppo agricolo-industriale della zona.

« La Commissione, riconosciuta l'importanza della zona destinata ad essere servita dalla nuova ferrovia, specialmente in dipendenza dei lavori di bonifica in corso e di prossimo inizio, e considerata la necessità di rendere più rapidi ed economici i trasporti da e per Matera liberando questo capoluogo di provincia dall'isolamento al quale ora è costretto, iscrive la nuova linea Bari-Grumo-Altamura-Matera-Metaponto fra le opere da eseguire in un primo tempo ».

La divisata linea fu ripresa in esame da una Commissione costituita presso la Cassa per il Mezzogiorno, d'accordo tra il Ministro Campilli, Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, ed i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per lo studio delle comunicazioni interessanti le province di Matera e di Cosenza.

È notevole che a comporre la Commissione fu chiamato fra gli altri un rappresentante di Bari, i cui organi provinciali erano stati i primi a richiedere sin dal 1948

la costruzione di una linea ferroviaria Bari-Matera-Metaponto, per l'interesse di quel capoluogo a una congiunzione più spedita con la Calabria, oltre che all'allacciamento col retroterra materano.

È notevole altresì che alla Commissione medesima parteciparono il Vice Direttore generale delle Ferrovie dello Stato ingegner Marin, e il Direttore generale delle nuove costruzioni ferroviarie ingegner Francolin, i quali nella riunione del 7 gennaio 1953, furono d'accordo nell'attribuire grande importanza alla trasversale ionica adriatica, alla linea cioè Metaponto-Matera-Bari, in quanto *destinata a ridurre i percorsi sulle grandi comunicazioni tra la Sicilia, la Calabria ed il Nord.*

Da allora ad oggi si è fatto un gran passo avanti con l'approvazione in sede tecnica del progetto di massima per la costruzione del detto tronco da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, come si è detto in principio; ma quell'alto Consesso ha espresso il parere che l'esecuzione di esso sia da rimandare a quando, realizzate le opere di bonifica di irrigazione e di trasformazione fondiaria di quella zona, sia possibile avere più precisi elementi per la valutazione sul piano economico della linea progettata.

Su tale indirizzo sembra aver influito il parere contrario alla realizzazione dell'opera espresso dalla direzione generale delle Ferrovie dello Stato, che da una parte adduce l'elevato costo di costruzione (21 miliardi), dall'altra assume un prevedibile *deficit* di esercizio per la limitata importanza che essa attribuisce alla linea.

Il progetto in virtù di tale indirizzo sotto le apparenze di un rinvio, potrebbe specialmente per le ragioni addotte dalla Direzione generale delle Ferrovie, essere destinato a dormire. Singolare sorte di questo tronco giudicato di primo tempo, cioè *urgente*, e messo in prima linea tra gli altri tronchi per l'Italia meridionale dalla Commissione interministeriale per il piano regolatore delle Ferrovie.

Senonchè a voler soffermarsi sulla proposta di attesa che siano realizzate le opere

di trasformazione fondiaria in corso nella zona, sarebbe da domandarsi se tali opere siano una vaga speranza, o non piuttosto — come effettivamente sono — in corso di avanzata realizzazione: e sarebbe da domandarsi soprattutto, se il largo intervento statale per il progresso del Mezzogiorno, non debba essere un intervento coordinato tra i vari settori, in modo che all'aumento della produzione debba corrispondere in coincidenza di tempo, il miglioramento delle comunicazioni, per non lasciare a marcire la nuova sovrabbondante produzione in attesa della costruzione della Ferrovia.

Se poi si voglia seguire la serie di ragioni addotte dalla Direzione generale delle Ferrovie per dichiararsi contraria alla realizzazione dell'opera, altri interrogativi si pongono anche più imponenti.

Potrebbe taluno formalizzarsi e fermarsi a rilevare soltanto la contraddizione col pensiero della stessa Direzione generale delle Ferrovie rappresentata dal Vice Direttore generale Marin, in seno alla Commissione presso il Comitato dei ministri della Cassa del Mezzogiorno nella riunione del 7 gennaio 1953, quando alla linea Metaponto-Matera-Bari fu attribuita particolare importanza, perchè trasversale dallo Ionio all'Adriatico, destinata a ridurre i percorsi delle grandi comunicazioni tra la Sicilia e la Calabria, e il Nord.

Non è dunque una linea di limitata importanza, quasi a carattere puramente locale, quale oggi si vorrebbe dalla stessa Direzione generale delle Ferrovie ravvisare.

Ma che effettivamente l'interesse di questa linea sia di gran lunga maggiore è confermato dal fatto sintomatico che la prima iniziativa per farne richiesta partì dagli organi provinciali di Bari, evidentemente per la maggiore rapidità delle comunicazioni con la Sicilia e con la Calabria.

Come scriveva il senatore Di Crollalanza sul giornale d'Italia del 22 gennaio 1958, il costruendo tronco Bari-Matera-Metaponto, il giorno che fosse anche completamente ammodernata la linea ionica, consentirebbe lo acceleramento, oltre quelli già realizzati o prossimi con l'elettrificazione sull'Adriatico,

*di oltre due ore, nei tempi di marcia dei convogli agricoli che dalla Sicilia e dalla Calabria, per le Puglie si avviano verso i mercati del Nord e dell'Europa centrale.*

Non resta dunque che l'argomento del costo di costruzione di 21 miliardi, che si giudica elevato e che vorrebbe essere argomento idoneo per assorbire ogni altro.

Da un punto di vista superiore esso contraddice ai principi del progresso sociale, invocati persino nel campo internazionale, principi secondo i quali si chiede la collaborazione dei paesi più ricchi verso quelli che non hanno raggiunto ancora un grado di sviluppo adeguato alle essenziali esigenze delle popolazioni.

Tanto più questi principi debbono valere all'interno. Mentre al Nord la rete esistente delle ferrovie è completa, quella delle grandi comunicazioni al Sud presenta delle lacune, fra le quali è la congiunzione trasversale dello Jonio con l'Adriatico.

Non sembra dunque che se elevato volesse considerarsi il costo di 21 miliardi, costituirebbe ciò ragione sufficiente per negare a quella parte del Mezzogiorno una delle condizioni primordiali per il suo progresso agricolo-industriale, quale è un adeguato sviluppo delle comunicazioni. Anche dunque — giova sottolinearlo — progresso industriale. Ritorna il concetto dell'on. De Gasperi, il quale intendeva che le opere straordinarie per il Mezzogiorno dovessero considerarsi

come una programmazione pre-industriale, come premessa cioè per la industrializzazione del Mezzogiorno. Ma senza le comunicazioni non vi può essere industrializzazione.

In concreto poi i 21 miliardi debbono per necessità essere distribuiti in un numero congruo di anni, perchè una ferrovia non si costruisce in un giorno.

Quest'ultima considerazione riconduce a considerare l'errore del rinvio. Mentre la trasformazione fondiaria procede speditamente e già il Metapontino si presenta come una plaga che rallegra l'occhio di chi la attraversa, ricca di piantagioni e di case coloniche, la ferrovia richiesta per i più rapidi trasporti al Nord e al Mercato comune negli appositi carri frigoriferi, arriverebbe in ritardo, con immensa perdita di ricchezza.

La linea Bari-Matera-Metaponto dichiarata urgente dalla Commissione per il piano regolatore delle ferrovie, tale rimane per le considerazioni su esposte, se non fosse ormai anche tempo che sia risolto il problema ferroviario di Matera, capoluogo di provincia, per triste privilegio non congiunto alla rete ferroviaria dello Stato.

Il Parlamento vorrà rendere giustizia alle giuste aspettative per lo sviluppo sociale ed economico delle popolazioni meridionali interessate, e della città di Matera, approvando il presente disegno di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

*Articolo unico.*

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato, per la costruzione della ferrovia Bari-Metaponto-Matera, a stanziare nel bilancio preventivo, per gli anni appresso indicati, la spesa relativa così ripartita:

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1959-60;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1960-61;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1961-62;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1962-63;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1963-64;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1964-65;

3 miliardi per l'esercizio finanziario 1965-66.