

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 128-A)

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI,  
MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore SCHIAVONE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 1958

---

Costruzione della ferrovia Bari - Matera - Metaponto

---

Comunicata alla Presidenza l'11 ottobre 1962

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il progetto di massima riguardante la costruzione della ferrovia Bari-Matera-Metaponto, progettato dal Ministero dei lavori pubblici, Ufficio nuove costruzioni ferroviarie, per il collegamento ferroviario a scartamento normale del capoluogo di Matera da una parte con la città di Bari e la linea adriatica e dall'altra con la linea jonica e le provincie meridionali, venne approvato, in linea puramente tecnica, dall'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici nella seduta del 30 agosto 1957.

La nuova linea corre sul tracciato della Bari-Taranto fino a Grumo; da lì si distacca e, passando per Altamura e Matera, raggiunge Metaponto. Il tratto di linea da costruire ha uno sviluppo di km. 95,5, minimo raggio di curva di m. 600, pendenza massima del 16 per mille, le gallerie sono 16 dello sviluppo complessivo di km. 20,830 (22 per cento della lunghezza della linea), le stazioni intermedie (escluse, quindi, le due esistenti stazioni di estremità) sono 13 poste alla distanza media di km. 6,8, con una distanza massima tra due stazioni limitrofe di km. 9.

In pratica la linea risulta costituita da tre tronconi:

Bari-Altamura di km. 52;  
Altamura-Matera di km. 15,2;  
Matera-Metaponto di km. 43,3;

e, nei primi due tronchi, ricalca in buona parte le direttrici della attuale linea a scartamento ridotto delle ferrovie Calabro-Lucane, Bari-Altamura (km. 49) e Altamura-Matera (km. 27).

Il nuovo collegamento ferroviario risponde in parte alle aspirazioni degli enti ed autorità locali che da tempo sostengono la necessità della trasformazione a scartamento ordinario dei tronchi ferroviari della Calabro-Lucana che gravitano nella zona di Matera e in parte alla esigenza di attuare un nuovo allacciamento diretto fra il litorale jonico e quello adriatico. Tale esigenza è stata ravvisata dalla Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie

(edizione 1953), quando decise di iscrivere fra le opere da eseguire in un primo tempo la costruzione della traversale Bari-Matera-Metaponto, attribuendole notevole interesse, data l'importanza agricola e demografica della regione attraversata ed anche in considerazione che la nuova linea dovrebbe servire a collegare il centro di Matera con la rete ferroviaria statale, apportando considerevole vantaggio all'economia dei trasporti e allo sviluppo agricolo-industriale della zona. Altri motivi tenuti presente dalla predetta Commissione sono stati la riconosciuta importanza della zona destinata ad essere servita dalla nuova ferrovia, specialmente in dipendenza dei lavori di bonifica in corso e la necessità di rendere più rapidi ed economici i trasporti da e per Matera liberando questo capoluogo di provincia dall'isolamento al quale è ora costretto.

I principali centri serviti dalla nuova linea sono Matera, Altamura, Montescaglioso e Ginosa. Matera, capoluogo di provincia (36 mila abitanti), centro prevalentemente agricolo con qualche industria; il commercio è soprattutto in relazione con l'attività agricola. Altamura (44 mila abitanti), centro agricolo ed industriale; il commercio, come per Matera, è soprattutto in relazione con l'attività agricola. Montescaglioso (10 mila abitanti) e Ginosa (18 mila abitanti) sono anch'essi centri agricoli con qualche industria.

Occorre inoltre aggiungere che nella tratta Torritto-San Teodoro la nuova ferrovia servirebbe 12 centri, tra i quali Sant'Andrea, Ferricello, Giardinetto, San Teodoro che attualmente non dispongono di alcun servizio ferroviario.

Le opere di bonifica e di trasformazione agraria nel comprensorio di Metaponto, in corso da parte del Consorzio di bonifica di Metaponto e della Media Valle del Bradano, riguardano 250 mila ettari, di cui 29 mila a superficie irrigabile mediante la realizzazione della diga di San Giuliano sul fiume Bradano ed altre opere idrauliche di notevole impegno. Della superficie irrigabile nel 1956 erano irrigati solo 400 ha. nella località Giardini di Montalbano; nel 1957 1.360 ha., essendosi aggiunte le zone di Po-

licoro e Scanzano Litoranea; nel 1958 gli ettari irrigati erano già 1.880 con la previsione di raggiungere ed oltrepassare i 18 mila ha. nel 1961.

Le colture previste nella zona irrigua sono: agrumi (ha. 3.000), colture orticole e colture industriali (ha. 8.000), piante da frutta (ha. 2.000), vigneti (ha. 1.000) e per il resto cereali e colture foragere.

Gli incrementi di produzione agricola del Comprensorio di Metaponto, per effetto dei programmati interventi saranno notevolissimi e faranno risentire i loro risultati positivi sull'economia di tutta la zona circostante.

Nel settore industriale di notevole interesse uno zuccherificio, uno stabilimento per la lavorazione del cotone, uno per la fabbricazione di manufatti di cemento, una centrale ortofrutticola per la conservazione e la refrigerazione dei prodotti del suolo, ed è in costruzione, da parte dell'E.N.I. a Ferrandina, per utilizzare una parte del metano ivi scoperto e creare un nuovo polo di attrazione e di attività industriale in una regione notevolmente depressa, un impianto petrolchimico che richiederà l'investimento di 40 miliardi ed occuperà circa 1.000 lavoratori, assorbendo un terzo del metano giornalmente estratto.

La funzione preminente della nuova linea è quella di assicurare il collegamento ferroviario del capoluogo di Matera con la rete nazionale e di fornire ad una zona economicamente depressa una nuova via di comunicazione che possa costituire un ulteriore incentivo allo sviluppo di quelle attività agricole ed industriali finora rimaste allo stato embrionale.

La linea ferroviaria costituirebbe una integrazione alle opere già intraprese dalla Cassa per il Mezzogiorno nei settori della riforma agraria e della viabilità ordinaria, nel presupposto che gli interventi nel settore dei trasporti devono essere convergenti e coordinati con quelli degli altri settori produttivi, specie in una zona ad economia depressa, data la funzione propulsiva per la vita economica in una regione che è propria dei trasporti.

Al riguardo è da considerare che il vasto programma per lo sviluppo della rete stradale nella zona attraversata dalla nuova linea, in corso di attuazione ad opera della Cassa per il Mezzogiorno, costituisce, più che un fattore negativo, un utile presupposto per una maggiore vitalità della nuova linea in quanto consentirà una più agevole possibilità di afflusso alla ferrovia dai centri di produzione circostanti. Ancora una volta strada e rotaia dovranno, in questa zona, in passato sguarnita delle infrastrutture fondamentali per lo sviluppo dell'economia locale, fondare una positiva simbiosi basata su una reciproca integrazione.

È da escludere invece che la nuova linea possa costituire un nuovo itinerario notevolmente più favorevole per il collegamento della linea jonica a sud di Metaponto con il Nord. Infatti, pur avendo con la nuova linea, il percorso Metaponto-Bari una lunghezza reale di 40 km. inferiore all'attuale via Taranto-Gioia del Colle (118 invece di 158 km.), in effetti, la lunghezza virtuale della nuova linea, date le caratteristiche del tracciato più sfavorevole, è inferiore solo di 12 km. (180 invece di 192 km.). D'altra parte la linea esistente via Taranto con una potenzialità di oltre 50 treni al giorno, ha oggi una circolazione giornaliera di 32-36 treni e quindi il margine disponibile è tale da far guardare all'avvenire con sufficiente tranquillità. Si deve tenere anche presente che con l'adozione della trazione diesel e l'avvenuta sistemazione delle stazioni al modulo di lunghezza di 500 m. i treni potranno essere più pesanti e quindi suscettibili di offrire una maggiore capacità di trasporto a parità di numero di treni in circolazione.

Le considerazioni di cui innanzi farebbero escludere, in ogni caso, la necessità di utilizzare la linea per i trasporti dalla Sicilia per il Nord (che, nell'ipotesi di istradamento via jonica, potrebbero seguire senza difficoltà la via Taranto), ma al riguardo c'è da aggiungere che, per l'istradamento dei trasporti dalla Sicilia e dalla Calabria meridionale verso il nord, l'itinerario più conveniente rimane sempre quello via tirrenica, linea che, com'è noto, è in corso

## LEGISLATURA III - 1958-62 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di raddoppio e per la quale il completamento del doppio binario, per la cui necessità non vi sono dubbi, è nei programmi dell'Azienda ferroviaria per fasi successive. Risulta che è in programma di ultimare detto raddoppio nel piano quinquennale col finanziamento di 800 miliardi.

In effetti, premesso che sia la linea tirrenica che la linea adriatica nel loro proseguimento verso il settore nord-orientale della rete ferroviaria fanno capo a Bologna, le distanze reali e virtuali dei due itinerari fra Villa San Giovanni e Bologna sono:

	Distanza reale	Distanza virtuale
via tirrenica	km. 1.084	km. 1.305
via adriatica	» 1.250	» 1.332

Inoltre la tirrenica fa capo a linee di grande comunicazione a doppio binario, suscettibili di essere potenziate al massimo, intervenendo nel settore degli impianti di sicurezza e segnalamento, in modo da elevarne la potenzialità a livelli idonei a soddisfare le esigenze del traffico ragionevolmente prevedibile per il prossimo futuro, senza impegni di spesa proibitivi tenendo presente che è previsto il raddoppio completo della linea, l'eliminazione delle gravi limitazioni offerte dal vallico di Cava dei Tirreni mediante la realizzazione della nuova linea in galleria fra Salerno e Nocera Inferiore e che è anche nei programmi dell'Amministrazione ferroviaria la direttissima Roma-Firenze per migliorare le caratteristiche planimetriche e altimetriche dell'attuale tracciato.

Le presenti considerazioni, che potrebbero sembrare a sfavore della realizzazione della nuova linea, si è ritenuto, invece, opportuno di fare per eliminare, dal campo della discussione, due argomenti che sovente vengono portati a sostegno della necessità della realizzazione di questa nuova linea; argomenti che, essendo tecnicamente infondati, costituiscono il più immediato appiglio, per chi intenda pronunciarsi negativamente nei riguardi della nuova opera.

Vediamo invece questa nuova linea nella

sua funzione naturale, che è quella di un potente mezzo strumentale, integrativo delle attività produttive incentivate dallo Stato nella regione lucana, mezzo di propulsione fondamentale per l'economia della regione, e decidiamo di conseguenza.

I bilanci economici di esercizio, basati su previsioni di traffico, anche ottimistici, elaborati a più riprese dall'Azienda ferroviaria, hanno messo in evidenza che la linea non potrà essere attiva; l'esperienza insegna, infatti, che il mezzo su rotaia è un mezzo molto costoso, con spese di esercizio rigide e non comprimibili al di sotto di determinati limiti con il variare del traffico.

Questa linea però non ha e non può avere una finalità che può essere circoscritta al risultato del suo bilancio economico. Questa linea che, come si è detto, ha una finalità economica di largo raggio, è uno strumento in più che si aggiunge a quelli già decisi nei più diversi settori per la rinascita del meridione. È un completamento delle iniziative intraprese nel settore agricolo, è una integrazione delle opere grandiose già decise nel settore industriale che i fortunati ritrovamenti di Ferrandina faranno sviluppare nella regione lucana.

Visto sotto tale aspetto, l'investimento di 21 miliardi, previsto per la realizzazione dell'opera, potrà trovare la sua giustificazione e la sua produttività nel quadro della economia generale del Meridione.

Alla realizzazione della nuova linea, il cui tracciato, come è stato innanzi detto, si sviluppa parallelo a quello della esistente linea a scartamento ridotto delle ferrovie Calabro-Lucane, dovrebbe seguire la chiusura all'esercizio di quest'ultima, e quindi la riduzione del *deficit* di esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane di circa 300 milioni.

Ciò significa, nel quadro dell'economia generale del Paese, che il *deficit* di esercizio previsto per la nuova linea da costruire verrebbe ridotto di altrettanto.

Tutto ciò considerato, si esprime il parere favorevole per l'approvazione del disegno di legge in esame.

FLORENA, *relatore*.

**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.