

La viabilità della Capitanata

Il tema postomi, *la viabilità della Provincia di Foggia*, mi impegnerebbe a trattare tutta la rete viabile che insiste nel territorio della nostra Provincia, ma, per essermi sempre occupato della viabilità provinciale, mi limiterò ad illustrare soltanto questa con pochi accenni alle altre strade.

L'ATTUALE RETE PROVINCIALE

A parte le due autostrade, che fra qualche anno attraverseranno la nostra Provincia - una da Nord a Sud, la *Pescara Canosa*, che segue il secondo tracciato proposto dal Lyon's Club di Foggia alla considerazione del progettista prof. Tocchetti, e l'altra, la *Napoli-Bari*, che interessa la nostra Provincia nella Zona Torrente Calaggio, Candela, Cerignola -, la rete stradale della nostra Provincia comprende oggi complessivamente circa Km. 3.700, dei quali 720 circa di strade statali, 1780 c. di strade provinciali e 1.200 c. di strade di bonifica.

Non sono comprese le strade di trasformazione fondiaria e poderali, trattandosi di strade con traffico limitato ai bisogni agricoli locali, e le strade comunali, pochissime e quasi tutte allo stato di sentiero.

La rete provinciale ha quindi oggi uno sviluppo che rappresenta il 50% circa delle strade che insistono nella nostra Provincia e che è all'incirca di due volte e mezzo quello delle strade statali ed una volta e mezzo quello delle strade di bonifica.

Nè può essere diversamente perchè, per legge, mentre sono statali le strade che costituiscono le grandi direttrici di traffico nazionale ed internazionale o servono traffici interprovinciali, mentre sono comunali soltanto le strade che allacciano i Comuni alle loro frazioni e quelle interne agli abitati, tutte le altre sono da considerarsi provinciali. Le stesse strade di bonifica sono destinate a diventare statali, o provinciali, o comunali a seconda della loro importanza. Si vede chiaro quindi l'importanza che ha la viabilità provinciale per facilitare il traffico nell'interno della Provincia, per allacciare i Comuni fra di loro e per

valorizzare le zone di particolare interesse turistico, industriale, agricolo.

In rapporto alla superficie della Capitanata, (Kmq. 7184) ed alla popolazione (665.286 abitanti) riferita al censimento del 1961, abbiamo in Provincia il seguente sviluppo stradale relativo: 1) Km. 5,15 di strade per ogni 10 Kmq. di cui: Km. 1 di strade statali, Km. 2,48 di strade provinciali, Km. 1,67 di strade di bonifica; 2) Km. 5,56 di strade per ogni 1.000 abitanti, di cui: Km. 1,07 di strade statali, Km. 2,68 di strade provinciali, Km. 1,81 di strade di bonifica.

Fino al 1960 la rete stradale provinciale era di circa 1.100 Km., di cui 900 Km. circa di strade classificate provinciali a seguito di leggi o decreti, e Km. 200 circa non classificate ma per le quali l'Amministrazione Provinciale ha sempre curato la manutenzione.

Con legge 12 febbraio 1958 n. 126 furono emanate nuove norme per la classificazione di strade di uso pubblico; in virtù di essa il Consiglio Provinciale nel luglio 1958 approvò il piano generale per la classificazione di nuove strade ritenute di interesse provinciale, per un totale complessivo di Km. 970, così suddiviso: a) strade tenute in manutenzione dalla Provincia e mai classificate provinciali Km. 233; b) strade di bonifica Km. 558; c) strade comunali Km. 179.

Di queste, con D.P. 23 gennaio 1960 e 26 settembre 1960 sono state provincializzate strade per complessivi Km. 655, dei quali 218 di strade mantenute dalla Provincia e mai classificate; Km. 350 di strade di bonifica e Km. 87 di strade comunali.

A seguito di una nuova legge, la n. 181 del 21 aprile 1962, è imminente la classificazione a provinciali di tutte le altre strade comprese nel piano generale.

Con il passaggio quindi alla Provincia delle suddette strade di bonifica e comunali, la rete provinciale è oggi di Km. 1780, cioè il doppio di quella classificata tale fino al 1960 e la nostra Provincia occupa oggi il settimo posto, fra tutte le altre d'Italia, per l'estensione della rete stradale provinciale.

La distribuzione della rete stradale provinciale nelle tre zone in cui è divisa la Capitanata - pianura al centro, Sub-appennino da una parte e Gargano dall'altra, in relazione anche alla superficie ed alla popolazione di ogni singola zona, è la seguente:

la *zona di pianura*, con popolazione relativa di 114 abitanti per Kmq., è servita oggi da Km. 630 di strade provinciali, mentre fino al 1960 erano di Km. 200 circa; lo sviluppo stradale relativo è di Km. 1,77 per ogni 10 Kmq. e di Km. 1,55 per ogni 1000 abitanti;

il *Sub-appennino*, con popolazione relativa di 63 abitanti per Kmq., è attraversato da 690 Km. di strade provinciali, mentre prima del 1960 erano di Km. 450; lo sviluppo stradale relativo è di Km. 4 per ogni 10 Kmq. e di Km. 6,35 per ogni 1.000 abitanti;

il *Gargano*, con popolazione relativa di 79 abitanti per Kmq., è attraversato da 460 Km. di strade provinciali, mentre prima del 1960 erano di Km. 250 circa; lo sviluppo stradale relativo è di Km. 2,4 per ogni 10 Kmq. E di Km. 3 per ogni 1.000 abitanti.

In percentuale la rete viabile provinciale è divisa per il 35,39% in pianura, per il 38,76% nel Sub-appennino e per il 25,85% nel Gargano.

Il maggiore incremento si è avuto, quindi, nella zona di pianura, che ha visto più che triplicato (da 200 a 630 Km.) il patrimonio stradale provinciale, mentre questo è quasi raddoppiato sul Gargano (da 250 a 460 Km.) ed è diventato circa una volta e mezza nel Sub-appennino (da 450 a 650 Km.). Questo si spiega, considerando che le strade classificate provinciali con le citate leggi 126 e 181 sono state, per la maggior parte, costruite dal Consorzio Generale di Bonifica, che, come è noto, opera principalmente in pianura. L'aumento invece del patrimonio stradale provinciale nel Sub-appennino e nel Gargano è dovuto per piccola parte alle strade di bonifica o comunali ma, principalmente, alla provincializzazione delle strade comunali obbligatorie e di quelle costruite direttamente dalla Provincia, che sono state sempre tenute in manutenzione dall'Ente Provincia ma che solo ora sono state classificate.

Rispetto alla pavimentazione, i 1.780 Km. di strade provinciali sono così suddivisi: bitumati Km. 720, non bitumati Km. 1.060. Da notare che dei 720 Km. di strade bitumate, circa 600 Km. erano tali già prima della legge 126, per cui, mentre nel 1960 il rapporto era del 70% circa di strade bitumate e del 30% circa di strade non bitumate, ora, con la provincializzazione di nuove strade, tali percentuali sono diventate rispettivamente il 40% ed il 60%. Non meraviglia questa eccessiva estensione di strade non bitumate, oggi assolutamente non rispondenti al moderno traffico veloce, in quanto, con le stesse leggi n. 126 e n. 181 lo Stato ha concesso alle singole Province contributi sulla spesa necessaria per la sistemazione e bitumatura di nuove strade provinciali, da corrispondersi in diversi esercizi finanziari fino a quello del 1968-1969.

CONTRIBUTI E FINANZIAMENTI

Con la legge n.ro 181, operante dall'esercizio 1965-66 in poi, il contributo è stato esteso anche alle vecchie strade provinciali. Alla nostra Provincia il contributo totale concesso dallo Stato è di L. 6.478.000.000; di cui 3 miliardi ai sensi della L. n. 126 e L. 3.478.000.000 a norma della L. n. 181; esso è stato concesso nella misura massima dell'80% per cui a tale contributo corrisponde, tenendo conto del 20% a carico della Provincia, un programma di lavoro di L. 8.097.500.000 per l'ammodernamento e la sistemazione di strade provinciali vecchie e nuove. Con detta somma si prevede di poter sistemare, entro il 1970, circa 800 Km. di strade; la rete a pavimentazione protetta raggiungerà allora l'85% della estensione generale. Sono del parere che, dandone facoltà la legge n. 181, prima fra tutte devono essere sistemate le vecchie strade provinciali ancora a macadam, che indubbiamente hanno per la viabilità provinciale un interesse maggiore, e le strade comprese nel piano stralcio relativo alla legge 126, che, fra le nuove strade, sono quelle che rivestono maggiormente le caratteristiche di provincialità e per le quali, dato l'aumento dei prezzi verificatosi in questi ultimi tempi, non bastano più i fondi a suo tempo assegnati.

Per migliorare, qualitativamente e quantitativamente, la viabilità provinciale non sono mancati altre provvidenze, come i finanziamenti avuti dalla Cassa per il Mezzogiorno ed i contributi concessi dallo Stato

in virtù della legge 589, conosciuta come legge Tupini. L'intervento della Cassa è stato molto notevole fin dall'atto della sua istituzione, circa 3 miliardi finora; con questi fondi è stato possibile bitumare circa 500 Km. di strade e costruire alcune strade importanti per la viabilità provinciale. E' recente la notizia che la Cassa provvederà alla ricostruzione del ponte sul Fortore lungo la strada interprovinciale tra Casalnuovo Monterotaro e Colletorto, crollato sin dal gennaio 1957 a seguito di alluvione. Ciò si deve, mi piace dirlo, all'interessamento del capo della nostra Amministrazione Provinciale, avv. Consiglio. E' inoltre alla approvazione della Cassa un progetto per la costruzione di una strada che dalla *stazione di Candela* raggiungerà la *stazione di Rocchetta S. Antonio*, che, quasi del tutto pianeggiante, faciliterà le comunicazioni tra le Province di Foggia e di Potenza.

Con il contributo dello Stato ai sensi della legge n. 589 sono in corso di costruzione alcune strade che serviranno a rendere più dirette ed agevoli le comunicazioni fra alcuni paesi della Provincia, e, quindi, fra le zone che gravitano su questi paesi, come la *Faeto-Roseto Valfortore*, che ridurrà a meno della metà il percorso attuale per recarsi da un paese all'altro; la *Volturino-Alberona*, che ridurrà a circa 10 Km. un percorso che oggi è di 40 Km. Queste due strade completeranno la dorsale Sub-appenninica che da *Casalnuovo* arriverà fino a *Faeto*.

E' recente, poi, le comunicazioni che sono state ammesse al contributo dello Stato altre tre strade della massima importanza: la *Bovino-Accadia*, che ridurrà a meno di 10 Km. Il percorso attuale fra i due paesi, oggi di 25 Km. circa, ciò dice molto se si pensa che Bovino è sede della Diocesi e dei più importanti uffici statali; la *Accadia-Bastia*, che permetterà di raggiungere più facilmente da Accadia, Anzano, Monteleone la zona di Candela, Ascoli e Rocchetta, oltre che a ridurre di circa 10 Km. Il percorso tra Accadia e Foggia; la *Manacore-Sfinale*, che serve a chiudere la litoranea Peschici-Vieste-Mattinata in corso di costruzione da parte del Consorzio di Bonifica Montana del Gargano. Anche la realizzazione di queste tre strade si deve all'interessamento dell'avv. Consiglio.

Con i fondi propri di bilancio, l'Amministrazione Provinciale va conducendo lavori per l'allargamento e bitumatura della strada *Monte S. Angelo-Macchia* e sono in fase di ultimazione i lavori per la costruzione della strada *Peschici-Manacore*, il primo tratto cioè, della *Litoranea garganica*. Si sta per iniziare, infine, la strada che attraverserà l'isola di *S. Domino* alle Tremiti e che servirà a collegare l'approdo con l'albergo e con il Camping; strada questa di notevole interesse turistico.

Ma se la costruzione di nuove strade e l'ammodernamento di quelle vecchie è oggi una necessità imposta dal traffico moderno, imperniato esclusivamente sui mezzi veloci, ancor più necessaria è la loro manutenzione, che rappresenta la spina di chiunque, amministratore o tecnico, abbia governo di strade.

La spesa dell'Amministrazione Provinciale per la manutenzione ordinaria delle sue strade, dai 300.000.000 circa del 1960 è salita ai 400.000.000 circa del 1961 e del 1962, ed ai 500.000.000 previsti per

l'esercizio in corso. Questa somma non basta; occorrerebbero non meno di 700.000.000, ma, purtroppo all'aumentato chilometraggio di strade hanno fatto riscontro altrettanti notevoli aumenti negli altri compiti della Provincia, come quelli assistenziali, quelli scolastici, etc. Non va dimenticato che oltre alla manutenzione ordinaria, esiste anche quella straordinaria, che quest'anno è particolarmente gravosa per le frane verificatesi lungo molte strade del Sub-appennino dopo le abbondanti nevicate dell'inverno scorso e che richiede una spesa non inferiore a L. 200.000.000.

Non essendo le Amministrazioni locali che vi sono obbligate in condizione di poter provvedere alla manutenzione delle proprie strade con i normali fondi di bilancio, bisogna che lo Stato intervenga ad incrementare la spesa occorrente per la ordinaria manutenzione stradale. Si è avuta, è vero, la legge n. 1014 del 16 settembre 1960 con la quale si prevede di dare un contributo, fino al massimo di L. 300.000 al Km., per la manutenzione delle strade provinciali classificate tali dopo la entrata in vigore della legge n. 126, ma è anche vero che tale contributo è stato finora pagato a gocce e con notevole ritardo, tanto che in tutti i congressi stradali che si sono tenuti dal 1961 in poi vi è stata una continua lamentela per la mancata sollecita applicazione del testo legislativo, sul quale tutti gli Enti avevano fatto legittimo affidamento. Basti pensare che la Amministrazione Provinciale di Foggia avrebbe dovuto avere, dall'esercizio finanziario 1961-62 in poi, oltre L. 150.000.000 l'anno, e, finora, ha avuto solo circa 15 milioni e soltanto l'annunzio telegrafico dell'arrivo di altri 12 milioni.

Da quanto ho esposto credo si possa affermare che la viabilità della nostra Provincia può essere considerata, dopo i lavori di ammodernamento in corso di esecuzione più o meno prossima, abbastanza soddisfacente.

L'A.N.A.S., infatti, con la grande variante che eliminerà le salite di *Serracapriola* e di *S. Paolo Civitate*, con l'allargamento del tratto da *S. Severo* a *Cerignola* e con la nuova circumvallazione di *Foggia*, posta ad una distanza media di circa 5 Km. dal capoluogo, sta trasformando la statale n. 16 in una strada di grande comunicazione a traffico veloce.

UNO SGUARDO AL FUTURO

Le strade provinciali, quando saranno completati i lavori di ammodernamento previsti nei piani, saranno comode sedi agevolmente percorribili.

Non conosco i futuri possibili miglioramenti delle strade di bonifica, però, una raccomandazione vorrei fare agli Enti prepostivi: nel costruire le loro strade non le facciano con il piano viabile inferiore al minimo indispensabile di 6 m., specie quelle che, per legge, dopo il collaudo devono essere classificate provinciali. Bene ha fatto il Consorzio di Bonifica Montana del Gargano a costruire la Litoranea garganica con caratteristiche di strada provinciale.

Dando uno sguardo al futuro, si ha bisogno, a mio avviso, di qualche altra opera per completare e migliorare la viabilità interprovinciale

e quella interna alla Provincia. Prima di ogni cosa occorre che venga riconosciuta la necessità di avere una stazione di accesso all'autostrada Pescara-Canosa nei pressi di Lesina. La stazione di Lesina è indispensabile per il futuro sviluppo turistico del Gargano; il turista che proviene dal Nord per recarsi sul Gargano non deve arrivare fino a San Severo, per poi percorrere la tortuosa e disagiata statale n. 89, quando a Lesina può trovare una comoda strada pianeggiante, ora in corso di ammodernamento da parte dell'Amministrazione Provinciale, che in meno di un'ora può portarlo fino a Rodi. Il Presidente della Provincia non ha mancato di fare i necessari passi presso il Capo del Governo, il Ministro dei LL.PP., i Parlamentari, l'A.N.A.S., la Società Costruzioni Autostrade, ed io personalmente delegato dal mio Presidente, ho fatto presente a viva voce al Direttore Generale dell'A.N.A.S. l'assoluta necessità della stazione di Lesina. Si è ottenuta la promessa verbale di prendere in considerazione la convenienza di un accesso all'area di servizio, prevista nei pressi di Lesina, e quindi all'autostrada.

Occorre inoltre ammodernare, fino a portarla al livello di una superstrada, la provinciale *Foggia-Quadrivio di Candela*, la strada di accesso, cioè, alla stazione autostradale di Candela sulla Napoli-Bari, e, quindi, di collegamento tra le due autostrade. Tutti vedono l'assoluta necessità di questa strada di rapido scorrimento, la cui realizzazione non presenta difficoltà tecniche; si tratta di allargare convenientemente l'attuale strada provinciale, e di costruire una variante fra la stazione di Ascoli Satriano e il sottopassaggio di Ponte Parozzo per evitare il doppio attraversamento della ferrovia per Potenza. L'Amministrazione Provinciale sin dall'ottobre scorso ha avanzato istanza al Ministero dei LL.PP., alla Cassa per il Mezzogiorno ed alla Direzione Generale dell'A.N.A.S. per vedere realizzata questa arteria.

Alla viabilità interprovinciale occorrono di urgenza il completamento della strada statale 90 bis e la variante alla statale 17, che elimini le salite ed i tornanti di Motta Montecorvino e di Volturara. L'apertura al traffico della 90 bis è divenuta ormai una questione annosa, a nulla finora sono valse le numerose interrogazioni fatte alla Camera dai nostri rappresentanti al Parlamento.

Anche per la variante alla statale 17 molto si è parlato e scritto. Le Amministrazioni Provinciali e le Camere di Commercio di Foggia e di Campobasso, in una riunione tenuta a Foggia nella primavera del 1962, avevano deciso di studiare un progetto per conto proprio e di riunirsi in consorzio per la costruzione della strada; dopo pochi giorni da tale riunione si seppe che l'A.N.A.S. aveva stanziato la somma di oltre 2 miliardi per la variante, da costruirsi a seguito di appaltoconcorso. Sembra che l'appaltoconcorso è scaduto il 15 giugno e che i fondi non siano sufficienti.

Per la viabilità nell'interno della nostra Provincia mi sembra sia necessario costruire alcune strade che ritengo essenziali per la facilità di collegamento, l'economia, la valorizzazione turistica delle zone.

Nel Sub-appennino occorrono una strada *pedesubappenninica* e la strada *Casalnuovo Monterotaro-Carlantino*. La prima, che dalla contrada di Tertiveri (5 Km. da Biccari) raggiungerebbe la provinciale Torre-

maggiore-Casalvecchio, permettendo a tutti i paesi del Sub-appennino che gravitano su Lucera di comunicare fra loro senza dover prima raggiungere tale centro, come avviene ora. La seconda, unendo direttamente tra di loro due zone ora non collegate, apporterebbe un gran vantaggio economico ad un vasto territorio, ora sprovvisto di strade. Esso chiuderebbe la maglia fra la dorsale e la pede-subappenninica. Da molti anni per entrambe queste strade l'Amministrazione Provinciale chiede di poterle costruire con i benefici della legge Tupini.

Sul Gargano occorrono una strada che colleghi la foresta Umbra alla statale 89, nel tratto tra *Peschici* e *Vieste*, ed una strada lungo la *Valle Carbonara* che congiunga la località di *Ponte S. Raffaele* alla statale 89 nei pressi di *Mattinata*. La prima è la strada che, a mio modesto avviso, manca alla sostanziale valorizzazione turistica del Gargano, servendo essa a collegare, con un percorso di circa 10 Km., le belle spiagge da Peschici a Vieste ed oltre - dove si attuano iniziative di notevole importanza -, alla foresta Umbra. L'Amministrazione Provinciale ha chiesto con insistenza alla Cassa il finanziamento per la realizzazione dell'opera. La seconda permetterebbe, ai mezzi provenienti dall'interno del Gargano e diretti verso Mattinata e Vieste, di ridurre il percorso di almeno 15 Km. ma, principalmente, di evitare di dover salire fino a Monte S. Angelo per poi ridiscendere a Mattinata.

UNA PROPOSTA

Per avere nel futuro un più organico sviluppo della viabilità minore nella nostra Provincia vorrei concludere con una proposta: quella della istituzione di un comitato provinciale permanente per il coordinamento della viabilità stessa. Nella nostra Provincia vi sono diversi Enti che costruiscono strade, l'uno indipendentemente dall'altra; la Provincia, due Consorzi di Bonifica, prossimi a diventare tre con il riconoscimento del Consorzio di Bonifica Montana del Sub-appennino, l'Ente Riforma. Perché, prima di iniziare lo studio del progetto di una nuova strada, non si riuniscono gli organi responsabili della viabilità, per vedere come può essere inserita questa nuova strada in rapporto a tutta la viabilità? Mi sembra una cosa necessaria per rendere la rete stradale utile non solo a certe determinate zone, ma a tutta la nostra Provincia; alle volte, basta spostare di poco una strada per evitare che un altro Ente nel domani sia costretto a costruirne un'altra; basta innestarsi su una strada esistente, in un punto anziché in un altro, per rendere più agevole il traffico in un dato senso, e ciò non credo sia cosa da poco. Il Comitato che propongo di istituire dovrebbe cioè essere inteso come un Comitato per il piano regolatore della viabilità minore, nel quale non dovrebbero mancare il rappresentante dell'A.N.A.S., come massimo organo stradale, e del Genio Civile, come organo tutorio degli Enti locali.

LUIGI TRICARICO

Dott. LUIGI TRICARICO, ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Foggia.