

LE STRADE DI PUGLIA

NELL'OPERA DELL'AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA

LE STRADE DI PUGLIA

NELL'OPERA DELL'AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA

L'automobilismo col suo rapido progresso tecnico creando, e quindi largamente diffondendo, il veicolo meccanico di facile guida, di sicuro funzionamento, capace di sviluppare normalmente velocità di marcia fra i settanta e i centoventi chilometri all'ora — mentre ha posto il problema tecnico che in Italia ha avuto i primi saggi di soluzione definitiva, se cioè sia opportuno creare vere e proprie autostrade non convogliando più su le vie preesistenti le automobili insieme ai veicoli a trazione animale ed alle biciclette — rese urgente e indifferibile affrontare la sistemazione generale della viabilità e in particolare quella delle maggiori arterie.

In realtà il problema stradale in Italia — forse anche come conseguenza dell'antica tradizione romana — ebbe sempre particolari cure e vastissima è la rete delle strade che solcano la nostra penisola penetrandone — salvo ormai poche eccezionali zone — ogni più remoto recesso.

Tuttavia, a prescindere da pochissime sporadiche manifestazioni, si può affermare mancasse ogni iniziativa diretta a radicali mutamenti di indirizzo, nella cura della viabilità, sì da adeguare questa alle necessità che lo sviluppo dell'automobilismo imponeva.

Nel 1928 — quando in Italia circolavano, purtroppo a disagio, già 250 mila autoveicoli — sorse, per iniziativa e volontà del Capo del Governo, l'Azienda Autonoma Statale della Strada con il compito di provvedere alla vasta rete delle strade di grande comunicazione: le statali, aventi uno sviluppo di oltre 21 mila chilometri.

L'A. A. S. S. ebbe la sua organizzazione dal Ministro dei LL. PP. del tempo — S. E. Giuriati — consacrata nella legge 17 maggio 1928 n. 1094 e cominciò a funzionare col 1° luglio

1928 a mezzo del Consiglio d'Amministrazione, presieduto dal Ministro dei LL. PP., della Direzione Generale e dei suoi organi esecutivi: i quattordici Compartimenti della Viabilità; dei quali l'XI comprende la Puglia e la Basilicata e fa capo a Bari con sezioni distaccate a Foggia, Lecce e Potenza.

Superfluo sarebbe esporre in sintesi la vasta opera compiuta in tutta Italia dall'A. A. S. S., con fervore appassionato e con visione veramente romana del problema, poichè basta richiamarsi alle due esaurienti pubblicazioni in materia curate dall'Ing. Pio Calletti, l'attuale Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. e che, sin dall'inizio, è il Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (1).

Opportuno invece può essere esporre con un certo dettaglio quanto riguarda l'attività dell'A. A. S. S. per le strade statali di Puglia. E, nell'esporre, sia pure a grandi linee, quanto interessa la viabilità della regione appula, cade acconcio associarvi un cenno anche per la viabilità della Lucania; che sempre più gràvita economicamente verso la contigua regione, costituendo un più vasto retroterra della costa adriatica pugliese, ricca di traffici ed in continuo rapido progresso economico sia pure attraverso le difficoltà di questi anni di crisi mondiale. E la viabilità rinnovata, riducendo a meno di un'ora il percorso fra Bari e Matera ed a due ore e mezzo il percorso fra Potenza e Bari, contribuisce particolarmente all'intimo legame delle due regioni.

Dei 2198 km. costituenti la rete stradale del Compartimento della Viabilità delle Puglie e Basilicata, ricadono esclusivamente nella regione pugliese, ovvero vi giungono attraverso anche la regione lucana, le vie:

Appia - (proveniente da Roma) dal confine campano verso Avellino, per Potenza e Taranto, sino a Brindisi, con uno sviluppo di km. 301;

Adriatica - (proveniente dalle Venezie) dal confine del Molise presso Serracapriola, per S. Severo - Foggia - Cerignola - Barletta - Trani - Bisceglie - Bari - Ostuni - Brindisi - Lecce - Maglie, sino al Capo di S. Maria di Leuca, per km. 415;

Appulo Sannitica - dal confine del Molise, verso Campobasso, per Volturara Appula e Lucera, sino a Foggia, per km. 66;

(1) Vedi: A. A. S. S., *Il primo quadriennio di gestione*, Roma, «Grafia», 1932; Ing. PIO CALLETTI, *Le strade da Roma imperiale all'Italia Fascista*, Roma, Tip. del Senato, 1932.

Delle Puglie - (proveniente da Avellino) dal confine campano presso Orsara per Bovino sino a Foggia, per km. 37;

Garganica - periferica dell'omonima pittoresca penisola, da S. Severo, per Apricena - Rodi - S. Menaio - Vieste - Manfredonia, a Foggia, lunga km. 204;

Appulo Lucana - da Barletta per Canosa - Lavello sino a congiungersi con l'Appia poco a Nord di Potenza, lunga km. 125;

Barese - da Bari per Modugno - Altamura - Gravina di Puglia sino a congiungersi con l'Appia poco a sud di Potenza, lunga km. 122;

Delle Murge - da Gravina, partendo dalla Barese, per Spinazzola e Minervino sino a Canosa, ove s'innesta nell'Appulo Lucana, lunga km. 67;

Andriese Coratina - da Canosa per Andria - Corato Terlizzi - Bitonto sino a Modugno, ove si innesta con la Barese, lunga km. 59;

Di Matera - collegante l'Appia, presso Miglionico, con la Barese, ad Altamura, passando per Matera, lunga km. 38;

Di Gioia del Colle - da Bari verso Taranto, che si innesta nell'Appia, dopo essere passata per Capurso - Casamassima - S. Michele di Bari - Gioia del Colle - Mottola, lunga km. 63;

Salentina - che percorre il versante Ionico dell'omonima penisola e collega Lecce con Gallipoli attraverso Lequile e Galatone, lunga km. 37;

Di Otranto - collegante Otranto con Lecce innestandosi nell'Adriatica presso Zollino, lunga km. 22;

Tali vie interessano i territori di sette provincie ed hanno caratteristiche diverse a seconda che si insinuino fra le valli ed i valichi della regione Lucana, così orograficamente accidentata, e dove raggiungono i mille metri di altitudine, o che si adagino fra i frequenti popolosi abitati della pianeggiante regione pugliese; la quale solo eccezionalmente impone qualche lieve tortuosità di andamento planimetrico in corrispondenza delle colline, delle Murge o del promontorio garganico, ma che, per il rimanente, ha consentito di avere generalmente lievi pendenze e lunghi rettifili raccordati, quasi sempre, da ampie curve.

Allorquando l'Azienda della Strada assunse la cura di tale rete stradale la efficienza di questa era molto scarsa.

La manutenzione veniva attuata disponendo nel periodo estivo ingombranti masse di pietrisco lungo le stesse strade, diminuendone la larghezza utile, e alle prime piogge si spar-

geva quasi completamente tale pietrisco, di dimensioni assai spesso vicino a quelle di vere e proprie pietre, sulla zona rotabile, lasciando al carreggio la cura di agglomerarlo e non sempre preoccupandosi delle solcature longitudinali che si venivano costituendo, nè del fango che si formava con le piogge.

A tali inconvenienti s'aggiungeva, nel periodo estivo, il formarsi di molte buche e soprattutto il dominio incontrastato della polvere. La scarsissima durezza del materiale calcareo impiegato, utilizzando le pietre che si avevano più sottomano, l'angustia della zona rotabile (capostrada), di poco superiore ai quattro metri anche in strade larghe circa dieci metri, rendevano particolarmente insidioso il traffico automobilistico. La lunga durata del periodo asciutto e in genere la scarsa pluviosità, davano, come caratteristica delle strade, dei bianchi nastri molto polverosi attraversanti campagne coltivate con cura, ma che non apparivano quasi mai verdi, per il viandante, perchè, per larga distesa, lateralmente, si incipriavano con gli insidiosi nuvoli di polvere inseguenti ciascuna automobile e che vietavano sovente, per lunghi tratti, qualsiasi visibilità degli altri veicoli o degli incroci, a chiunque, anzicchè attardarsi, si azzardasse comunque a voler sorpassare o dovesse incrociare.

Per completare il quadro della condizione di fatto preesistente all'opera compiuta dall'A. A. S. S. valga ricordare che moltissime opere d'arte (ponti, ponticelli, muri di sostegno, ed opere di presidio erano fatiscenti per vetustà, che non vi erano curve sagomate in relazione alle necessità del traffico veloce, e che frequenti erano, e senza segnalamenti, gli insidiosi avvallamenti trasversali (cunette) irrazionalmente creati per passaggi d'acqua.

Quale sia l'opera compiuta da allora ad oggi dicono in modo lusinghiero la soddisfazione di quanti hanno motivo di transitare su la rinnovata rete stradale, nonchè il più che raddoppiato numero degli autoveicoli ora in circolazione.

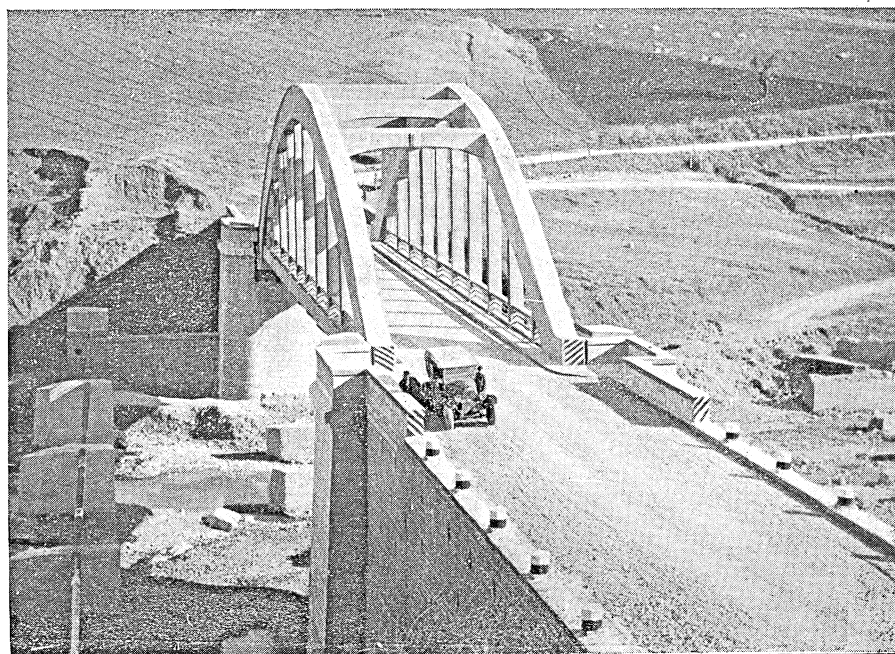
In un primissimo tempo si provvide a razionalizzare la manutenzione delle strade e mediante la costruzione di adatte piazzuole di deposito si eliminò l'ingombro di masse di pietrisco dalle strade a cominciare da quelle meno ampie. Nel solo Compartimento di Puglia e Basilicata si sono formate oltre sedicimila di tali piazzuole.

Le dimensioni del materiale di inghiaia venne, per le strade in manutenzione ordinaria, ridotta a limiti tollerabili; si ebbe

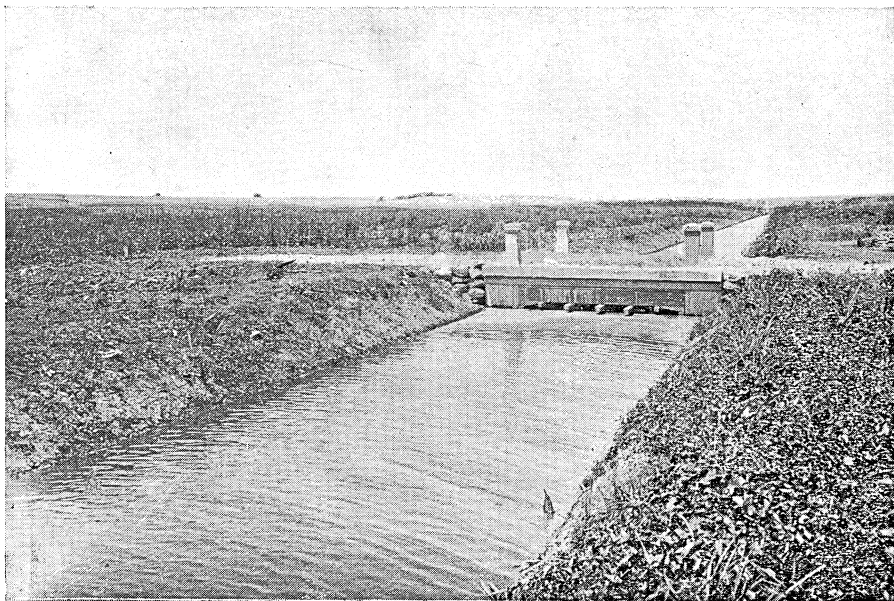
Le strade di Puglia



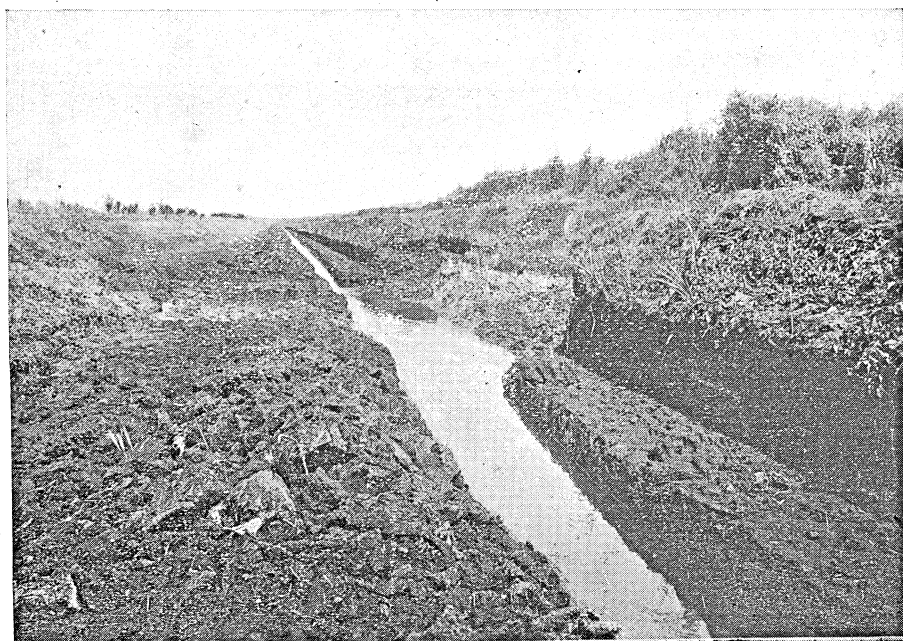
Nuovo ponte sul Tiera lungo l'Appulo-lucana.



Ponte di luce m. 40 costruito sull'Appia dopo l'alluvione del 1926.



TARANTO: Bonifica della Stornara: colatore Chiaradonna approfondito.

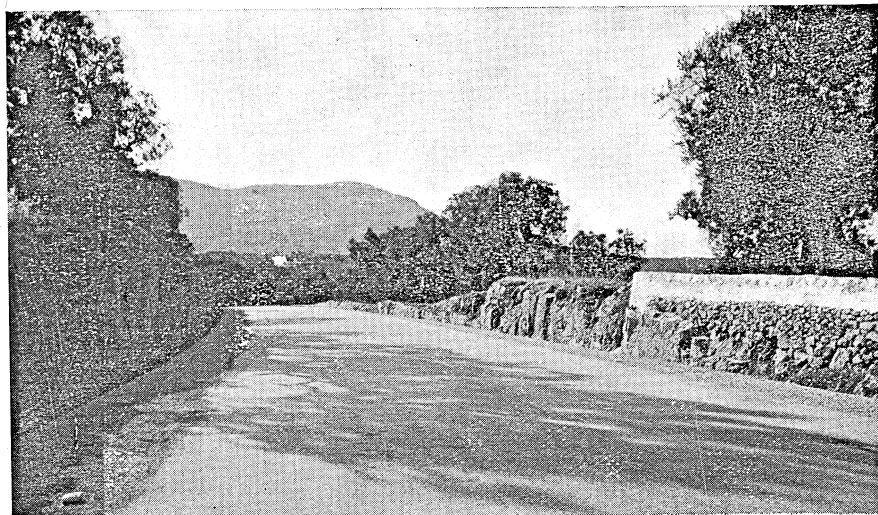


TARANTO - Bonifica della Stornara: approfondimento del collettore Stornara.

Le strade di Puglia

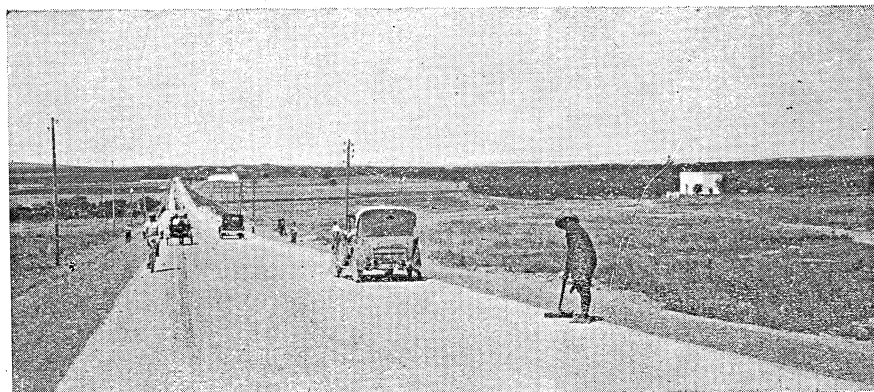


La traversa di Mola, nell'« Adriatica », divenuta un'artistica passeggiata.



« L'Adriatica » presso Ostuni attraverso il suggestivo paesaggio.

Le strade di Puglia



La via Appia presso Taranto, con pavimentazione permanente.



L'« Adriatica » sulla pianura foggiana ravvivata da piantagioni e cantoniere.

particolare cura di correggere le curve più insidiose sopraelevandole all'esterno, si provvide con ricarichi e compressione meccanica a ripristinare quei tratti di strada ove la massicciata non più ricopriva la sottostante ossatura. Si attese inoltre con diligenza ad asportare fango e polvere, a curare lo spurgo dei fossi, ed assicurare il deflusso rapido delle pluviali, soprattutto a ricercare ed adottare (il che si riteneva per l'innanzi impossibile potesse farsi in Puglia) materiali locali di inghiaimento di sufficiente durezza e resistenza; e infine si attese alle riparazioni, spesso radicali, delle opere d'arte, che sono alcune migliaia.

Taluni di questi lavori — in conseguenza di gravi danneggiamenti prodotti da alluvioni — assunsero alla entità di costruzione ex novo di opere molto importanti quali sull'« Adriatica » il ponte in località Fesca presso Bari, costituito da tre travate in cemento armato delle quali quella centrale con luce di metri 15 e quelle laterali con luce di metri 9; sull'Appia il ponte Tiera ad arco parabolico con spinte eliminate di luce metri 40, sulla Barese il ponte Alvo in cemento armato, analogo al precedente e di luce m. 30, ed infine, sull'Appulo Lucana, il ponte in muratura a tre luci, ciascuna di sette metri anch'esso sul torrente Tiera.

L'azione dell'A. A. S. S., nel miglioramento rapido e nella buona conservazione delle strade affidatele, venne ben presto notata dal gran pubblico e più ancora dagli automobilisti, specie in occasione di gare — quali la Coppa Di Crollalanza — che si svolsero consentendo notevoli velocità e senza inconvenienti.

Ma il buono stato di manutenzione, mentre rendeva le strade ottime per il comune carreggio, era soltanto il presupposto necessario per le strade di Puglia tormentate soprattutto dalla polvere durante quasi tutto l'anno. Le provvidenze ulteriori non potevano mancare specialmente in Puglia, e nell'autunno del 1929 si iniziarono su vasta scala i lavori di sistemazione generale, dell'« Adriatica », della « Barese » e della Bari-Taranto. A tre anni da quella data si hanno oggi risultati che riempiono di legittimo compiacimento quanti hanno — per ripetere l'espressione usata dal Direttore Generale della A. A. S. S. — « sentito l'onore e il vanto di essere stati chiamati alla grande opera e si sono ad essa dedicati con slancio fede e fervore ».

I tratti di strade già sistemate sono:

L'Adriatica da S. Severo a Nord di Foggia, sino a Maglie, a sud di Lecce, per km. 323;

La via di Gioia del Colle per tutta la lunghezza di km. 63;

L'Appia nei tratti da Potenza all'innesto con la Barese, dall'incontro con la via di Gioia a Taranto, da Taranto a Grottaglie e da Mesagne a Brindisi per km. 77;

La Barese da Bari ad Altamura per km. 45.

La via delle Puglie in tutto il tratto ricadente nella regione, per km. 37;

La via di Matera da Matera ad Altamura per km. 19;

La Gallipolina per tutta la sua lunghezza di km. 37;

La Garganica per i 3 km. più vicini a Foggia.

Ciò in totale km. 601 di strade.

Sono in avanzato corso i lavori di sistemazione generale della rimanente parte della Barese fra Altamura e Potenza, per km. 77, della Adriatica fra S. Paolo di Civitate e San Severo per km. 10 e della Andriese Coratina fra Modugno e Bitonto per km. 9.

Trattasi già quindi di un notevolissimo sviluppo di strade sistemate e pavimentate, cioè circa 700 km., il che ha posto la viabilità statale della regione alla pari con le più progredite d'Italia, cioè ad un rango di cui la feracità del suolo, accoppiata alla indistinta operosità della sua folta popolazione, la rendono meritevole. Ed è indubbiamente con animo grato che la popolazione stessa vede in ciò il segno dell'equo riconoscimento delle sue necessità da parte degli uomini aventi responsabilità di governo.

Su tutta la rete si è allargata la zona rotabile portandola di norma alla larghezza di m. 6 previa costituzione di ossatura di sottofondo, sopraelevazione delle curve e correzione di quelle difettose o troppo brusche, ricarico generale di pietrisco, di adatta durezza, e cilindratura meccanica.

Le pavimentazioni adottate sono state diverse a seconda l'intensità del traffico. Per km. 607 vale a dire mq. 3.650.500 si è usato il trattamento superficiale con triplice applicazione di emulsione bituminosa e graniglia: per 42 chilometri e cioè per mq. 250.000 la « penetrazione di bitume a caldo » con la quale si costituisce uno strato spesso sette centimetri di pietrisco duro e bitume. L'asfalto compresso dello spessore di cinque centimetri, ha avuto impiego su 30.500 metri quadri; il Topeka o affini (a doppio strato, il primo di conglomerato bituminoso, il secondo di malta bituminosa) furono adottati

per km. 24 e cioè circa 150 mila mq. Infine per 20 km. e cioè per 120 mila mq. si sono usati tappeti bituminosi da 3 a 4 cm. di spessore e di vario tipo (sintex - impregnit - monolastiche etc.); nonchè circa 4.000 mq. di tubetti di porfido.

Si è atteso inoltre ad importanti lavori di varianti, costruendosi in complesso km. 20 di strada su sede completamente nuova, sia per correggere difetti di tracciato sia per allargare opere d'arte insufficienti, sia per la eliminazione di passaggi a livello ferroviari particolarmente insidiosi per il traffico o per evitare viziosi attraversamenti di abitati.

Di tali varianti valgono una particolare menzione quelle all'uscita di Foggia e presso il Ponte Cervaro, nonchè quella presso San Ferdinando di Puglia, tutte — su l'« Adriatica ». E inoltre la variante esterna all'abitato di S. Michele di Bari e quelle delle rampe fra Gioia del Colle e S. Basilio su la via di Gioia del Colle. Ma assunsero singolare importanza — tale da costituire ciascuna, da sola, opera molto notevole — le varianti mediante le quali si sono sopprese in totale nove passaggi a livello. Due di questi sono stati soppressi a sud di Bari, sull'« Adriatica » costruendosi un nuovo tratto di strada lungo sette chilometri; dei quali oltre cinque hanno caratteristica di passeggiata lungomare, svolgentesi lungo la riva rocciosa dell'Adriatico e in modo da porre in evidenza il paesaggio vario e suggestivo; ad ornare il quale concorreranno, col loro futuro sviluppo, le piantagioai a boschetti che si sono fatte in corrispondenza dei relitti compresi fra il battente del mare e la nuova via. Lungo tale variante si hanno anche due importanti opere d'arte: il ponte sul Valenzano in cemento armato con cinque luci ciascuna di metri dieci e il ponte sul Vallone S. Giorgio con cinque archi in muratura di pietra da taglio, lungo 40 metri.

Anche la variante presso Monopoli, sull'Adriatica, mentre è valsa ad eliminare due insidiosi e ingombrati passaggi a livello, ha richiesto la costruzione di oltre tre chilometri di nuova strada con vari importanti manufatti: quali, il ponte di luce m. 9, sul torrente Ferraricchio e il ponte di luce m. 6 sul torrente S. Donato. Ma l'opera di gran lunga più notevole, per tale variante, è il calcavia ferroviario con viadotti di accesso e relative rampe. Queste rampe, lunghe complessivamente circa un chilometro — data la loro entità e la impossibilità pratica di ricavare dalle campagne circostanti — se non a costo di depauperarle del superficiale strato di terreno vege-

tale esistente — materie sciolte nella quantità necessaria ai grandi rilevati — sono in gran parte costituite da archi e pilastri. Si contano ben 64 archi che, nel loro insieme, danno particolare risalto alla grandiosità dell'opera.

Analoga risoluzione tecnica è stata adottata per la costruzione della variante con sovrappassaggio ferroviario presso la stazione di S. Vito dei Normanni, sempre sull'Adriatica. È valsa ad eliminare un passaggio a livello che, per essere molto prossimo alla stazione, restava chiuso lungo tempo, anche durante la manovra dei treni merci. Si hanno quivi — oltre il vero e proprio cavalcavia costruito con travate in cemento armato di luce m. 9,5 — ben 36 archi, nella parte più alta della rampa di accesso.

Invece, all'inizio della « Barese » presso il Cimitero di Bari, l'ingombrante passaggio a livello a triplice binario è stato eliminato mediante sottopassaggio.

La luce del manufatto, costituito da travi di ferro a doppio T alte 65 cm. annegate in calcestruzzo di cemento ad alta resistenza, è di m. 10. Le due rampe di accesso, in gran parte scavate in roccia, sono complessivamente lunghe circa mezzo chilometro; e, poichè con la rampa verso Bari si attraversa un letto alluvionale, è stato necessario difenderla, dalla possibile invasione di acque, con una diga in cemento armato rincalzata all'esterno da argine in terra, e inoltre si è dovuto costruire un ponte della luce di 15 metri a travi inclinate di cemento armato.

Nè è stato trascurato, nei lavori di sistemazione generale della viabilità pugliese, il problema delle case cantoniere che si sono costruite numerose, nelle località meno abitate, secondo un tipo che, con richiami alle caratteristiche architettoniche regionali, pur nella sua semplicità e praticità, riesce a dar vita al paesaggio e può rappresentare un decoroso inizio di piccole borgate rurali.

Hanno integrato i lavori: le segnalazioni dei bordi delle strade mediante la cosiddetta « punteggiatura terminale » costituita da selci dipinti in bianco, ed inoltre le segnalazioni delle curve mediante paletti bianchi e neri e la analoga dipintura di tutti i parapetti e ostacoli che fiancheggiano le strade.

Anche l'alberatura — che è stata eseguita — per 690 chilometri di strada — influisce a dar nuovo aspetto alle rinnovate arterie su le quali si svolge l'intenso traffico della regione pugliese.

E veramente può dirsi che è stato ravvivato anche qui, il volto della patria, perchè ora veramente si percorrono in rapida e sicura corsa le grandi vie che in ogni senso solcano la Puglia potendone ammirare il verde degli uliveti, dei frutteti, delle coltivazioni in genere, che la rendono ricca della vera ricchezza: quella legata alla terra.

Il complesso delle opere già eseguite, indipendentemente dalle opere manutentorie della rete, ha richiesto una spesa di circa 130 milioni e notevolissimo impiego di materiali e mano d'opera. Basti accennare che sono occorsi in totale oltre ottocento mila metri cubi di pietra di cava impiegata in sottofondi stradali, massicciata e opere murarie, e che si è avuto durante il quadriennio un impiego di oltre tre milioni e mezzo di giornate di operai locali, non tenendo conto di quelli impiegati nei laboratori ed officine di produzione.

L'attività passata non ha soste nel presente; poichè, oltre al completamento dei lavori accennati, altri ne sono già in progetto e di prossimo inizio, mentre interessante e vigile procede il lavoro manutentorio del ricco patrimonio stradale costituitosi.

Gradito ci giunge frattanto l'eco del compiacimento di quanti percorrono le rinnovate vie, anche in terra di Puglia; ma non ci indugiamo nella esaltazione dell'opera compiuta, perchè ciascuno di noi, vivente d'azione, sa che un breve indugio nell'esame dei risultati conseguiti, deve unicamente valere a maggior stimolo per operare fedelmente — nel solco tracciato da chi ha la responsabilità del comando — al fine di conquistare, in ogni campo d'attività, un sempre più degno avvenire a questa nostra Italia; che è tutta protesa verso il suo immane domani.

Ing. EUGENIO GRA

Capo Compartimento della Viabilità
per la Puglia e Basilicata