

La civiltà dei trasporti

LE FERROVIE DEL SUD-EST

Fino al 1900 non esistevano in Puglia ferrovie esercitate dall'industria privata: infatti la Bari-Barletta, aperta all'esercizio il 1. aprile 1882, era una tranvia.

Per essere precisi, si dovrebbe dire che in quel tempo tutte le ferrovie erano in mano dell'industria privata essendo le linee nazionali esercitate dalle tre Grandi Reti (Adriatica, Mediterranea e Sicula) che poi nel 1905 formarono le Ferrovie dello Stato. Ma qui s'intende parlare di ferrovie minori che, in quei tempi, si chiamavano più propriamente ferrovie economiche.

Molte di queste già da tempo attraversavano diverse zone dell'Italia settentrionale, e mancavano invece, non solo nella Puglia, come s'è detto, ma in tutta l'Italia Centrale e Meridionale, eccezion fatta delle linee facenti capo a Napoli (Circumvesuviana e Nola-Baiano), della Arezzo-Fossato e Circumetnea; tutte però a scartamento ridotto.

Il 10 agosto 1900 fu aperto all'esercizio il tronco Bari-Putignano delle ferrovie Bari-Locorotondo. Successivamente furono aperti gli altri due tronchi Putignano-Locorotondo (14 dicembre 1903) e Bari-Casamassima-Putignano (5 settembre 1905).

Questa ferrovia fu concessa e costruita in tempi di lesina e non poté quindi essere adeguatamente sussidiata in modo da assicurarle una vita più rispondente ai bisogni del pubblico. Anzi, poichè allora le ferrovie si classificavano in tre tipi (ossia ferrovie principali, ferrovie tipo 1. complementare e ferrovie tipo 2. complementare) la Bari-Locorotondo fu classificata di tipo 2. complementare, cioè d'ordine arciscondario.

La Società, nel costruirla, fece del suo meglio per darle una potenzialità maggiore di quella prevista sottoponendosi a sacrifici che le costarono poi il fallimento (dal 1906 al 1908).

Da notare ancora che la Bari-Locorotondo si stende tutta su terreno montuoso (raggiunge m. 465 sul mare) epperò il suo andamento, altimetrico e planimetrico, le imprimono le caratteristiche delle linee montane dove l'esercizio è lento e costoso, specialmente quando sono esercite con trazione a vapore.

Per moltissimi anni questa ferrovia ha servito mirabilmente le importanti zone agricole da essa attraversate potenziandone i traffici e auxiliando le popolazioni nei loro contatti col capoluogo della Regione.

Alla Bari-Locorotondo seguirono, in Puglia, le linee delle Ferrovie Salentine. Il 16 ottobre 1911 fu aperta all'esercizio la Nardò-Tricase-

Maglie a cui si aggiunsero, nel 1913, le linee Lecce-Francavilla e Novoli-Nardò cedute dalle Ferrovie dello Stato che le esercitavano.

Il 9 giugno 1919 fu aperta all'esercizio la Casarano-Gallipoli; poi la Francavilla-Locorotondo (24 dicembre 1925) ed infine la Taranto-Martina (22 aprile 1931).

Avvenuto il congiungimento a Locorotondo delle linee e della Bari-Locorotondo con quelle delle Salentine, era logico che i due gruppi avrebbero dovuto finire col fondersi in una sola rete. E poichè l'illuminata saggezza del Regime era già venuta nella determinazione di promuovere e favorire i raggruppamenti per farne degli organismi più saldi e più ampi, disponendosi pure, se necessario per raggiungere lo scopo, a cedere ed incorporare in questi raggruppamenti qualche linea esercitata dallo Stato, fu progettata la costituzione di una nuova Società (che prese il nome di « Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Sud-Est ») la quale avrebbe dovuto assorbire le due società esercenti la Bari-Locorotondo e le Salentine, integrando la Rete, che così sarebbe venuta a formarsi, con la cessione, da parte dello Stato, delle linee Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto.

Condotta a termine questo progetto, fu stipulata con il Governo la relativa Convenzione che fu approvata col R. D. 22 ottobre 1931-IX N. 1480; e dal 1. luglio 1933, essendo avvenuta la cessione delle linee statali Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto, la Rete delle Ferrovie del Sud-Est fu costituita al completo con le seguenti linee:

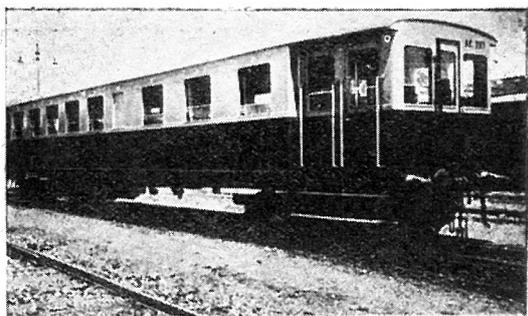
1. - Bari-Convertano-Martina-Taranto, con diramazione Mungivacca-Putignano	Km. 156
2. - Martina-Francavilla-Lecce	» 102
3. - Novoli-Nardò-Gagliano	» 75
4. - Casarano-Gallipoli	» 22
5. - Lecce-Zollino-Gallipoli	» 54
6. - Zollino-Maglie-Gagliano	» 47
7. - Maglie-Otranto	» 19

Totale Km. 475



Il Dopolavoro delle Ferrovie del Sud-Est
alle Grotte di Putignano

Ma il sorgere della Sud-Est non è stato soltanto conclusione e definizione di un periodo preparatorio: l'atto di nascita della Società segna l'inizio di una vita nuova, il punto di partenza per conquiste ulteriori: esso è tutto un programma che si propone l'Ente per diventare veramente strumento di potenza economica della Puglia, programma di iniziative e di intenso lavoro.



Nuovissimo modello di vettura

Già il R. D. L. 22 ottobre 1931 prevedeva la costruzione della Taranto-Manduria-Nardò, affidando la concessione del tronco Manduria-Nardò alla Sud-Est, che veniva così a sostituirsi al Consorzio Ionico Salentino che era sorto per tale costruzione, rimborsandolo delle spese di progetto e i Comuni Consorziati delle somme che essi avevano anticipato.

Quindi costruzioni nuove: creazione di altre linee da innestare nella rete, e opere che non si esauriscono in breve corso di tempo, ma che sono già in via di attuazione. Basti accennare, oltre ai progetti per la Manduria-Nardò, alle due officine per veicoli di Bari e di Lecce che risolveranno organicamente il problema del decentramento del materiale rotabile, la costruzione delle quali sarà intrapresa non appena il Ministero avrà pronunciato le sue definitive determinazioni.

A distanza di cinque anni, già si può volgere lo sguardo al cammino percorso, e si ha chiara la visione che per quanto la fusione sia avvenuta in pieno periodo di crisi economica generale, aggravata per le aziende di trasporti ferroviari dalla concorrenza sempre più attiva dell'automobile e dalla contrazione dei traffici, buoni risultati per le esigenze del pubblico sono già acquisiti in quanto gli Amministratori hanno avuto chiara la visione che questi periodi si sorpassano e si vincono con lo spirito d'iniziativa.

Intanto, collateralmente al servizio ferroviario, la Società creava sei linee automobilisti-

che dello sviluppo complessivo di Km. 273, lungo le quali modernissimi autobus, appositamente costruiti dalla Carrozzeria Emiliana su chassis O. M. tipo BLDPL, uniscono i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce con Putignano, Conversano, Turi, Cutrofiano, Serrano e Santa Cesarea Terme. Esse sono la base iniziale di una più vasta rete, in cui i trasporti automobilistici saranno perfettamente coordinati con quelli ferroviari della zona.

E mentre così integrava i propri servizi, la Società provvedeva inoltre alla rinnovazione del materiale rotabile. E' bensì vero che la convenzione autorizzava la Società a mantenere in servizio le antiquate vetture a due assi ereditate dalla Bari-Locorotondo, ma poiché queste apparivano non più rispondenti alle odierne esigenze, essa non ha esitato ad affrontare una spesa di tre milioni per sostituirle. Infatti il 31 maggio u. s., senza grande pompa né risonanze oratorie, un treno inaugurale percorreva l'anello Bari-Conversano-Putignano-Casamassima-Bari e da quel giorno venivano immesse sulle linee facenti capo a Bari 18 fiammanti vetture costruite dalla Carminati e Toselli a cassa interamente metallica, su carrelli, capaci di 100 posti a sedere. Queste vetture Pullmann, lunghe oltre 18 metri, con ingressi alle piattaforme delle due testate ed in cui anche i viaggiatori di terza classe trovano elastici sedili ricoperti di pelle, rappresentano un grande progresso nella tecnica delle costruzioni ferroviarie, ormai tutta orientata, per ovvie ragioni di economia di esercizio, verso l'alleggerimento del materiale rotabile.

La Società provvede così a svolgere gradualmente il programma di trasformazione e rinnovazione del materiale per adeguare sempre più il servizio alle moderne necessità ed ai bisogni temporanei ed eccezionali che possono derivare da particolari manifestazioni locali. Ricordiamo in proposito i servizi speciali organizzati e le riduzioni tariffarie concesse durante la sosta dell'autotreno del vino, per il Congresso Eucaristico di Lecce, per la Fiera del Levante, per la Fiera della Candelora a Martina Franca e per la partita di campionato fra il Bari ed il Palermo. E' stato del resto ufficialmente riconosciuto che la rinascita ed il crescente sviluppo del mercato e del porto di Gallipoli si deve alle facilitazioni concesse dalle Ferrovie del Sud-Est.

Naturalmente non sono stati dimenticati i problemi del turismo, che rappresenta uno dei più importanti rami dell'attività economica nazionale ed a cui sono rivolte le più assidue cure del Regime. La nostra Regione ha monumenti

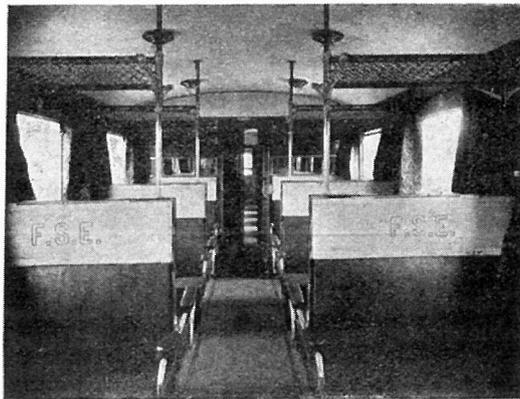
storici ed artistici, zone panoramiche, località di soggiorno e di cura da valorizzare; e la Società, con speciali concessioni per le spiagge marine, con treni popolari per i più interessanti centri delle varie provincie, con gli auto-servizi estivi, creando correnti di traffico poste in rilievo dai dati statistici e di cui in altri tempi non si era nemmeno intraveduto la possibilità, ha efficacemente contribuito a quella valorizzazione.

Nè può lasciarsi passare sotto silenzio quanto, nel quadro delle direttive di politica sociale, è stato fatto per i dipendenti dell'Azienda e specialmente l'organizzazione del Dopolavoro, le cui manifestazioni artistiche e culturali, sapientemente organizzate da apostoli della elevazione spirituale dei lavoratori, hanno ottenuto il più schietto successo.

* * *

Questi alcuni dei tratti più caratteristici dei risultati conseguiti dalla Società: risultati di pubblica utilità, dicevamo, ottenuti con sforzo costante e con non lieve sacrificio, volti alla preparazione di un migliore avvenire.

A questi risultati i Dirigenti dell'Azienda hanno collaborato traducendo in realtà concreta le direttive generali che venivano disposte dal Presidente, On. Marchese Carlo Bombini, e l'opera feconda si va compiendo sotto la guida quotidiana, incitatrice, realizzatrice dell'Amministratore Delegato della Società Conte Avv. Ugo Pasquini, animatore dinamico ed appassionato, che intelligenza, cultura ed amore ha dedicato alla nostra Terra, di cui è stato ospite per molti anni e della quale ha sicuramente intuito le grandi possibilità di sviluppo e di progresso civile.



Il signorile interno delle nuove vetture