



ARCHEOCLUB DI SAN SEVERO

39⁰ CONVEGNO NAZIONALE

sulla

Preistoria - Protostoria - Storia
della Daunia

San Severo 17 - 18 novembre 2018

A T T I

a cura di
Armando Gravina

SAN SEVERO 2019

Il 39° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria, Storia della Daunia è stato realizzato con il contributo di: **Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per i Beni Librari e gli Istituti Culturali – Sez. III; Amministrazione Comunale di San Severo**

– Comitato Scientifico:

SIMONETTA BONOMI

Sovrintendente Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e FG

GIULIANO VOLPE

Rettore emerito Università di Foggia

GIUSEPPE POLI

Prof. di Storia Moderna – Università degli Studi “A. Moro” di Bari

ALBERTO CAZZELLA

Ordinario di Paleontologia – Università degli Studi di Roma “La Sapienza”

PASQUALE CORSI

Prof. – Università degli Studi “A. Moro” di Bari

MARIA STELLA CALÒ MARIANI

Prof. emerito – Università degli Studi “A. Moro” di Bari

PASQUALE FAVIA

Prof. di Archeologia Medievale – Università degli Studi di Foggia

ALFREDO GENIOLA

Prof. – Università degli Studi “A. Moro” di Bari

ITALO M. MUNTONI

Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e FG

ARMANDO GRAVINA

Presidente Archeoclub di San Severo

ORGANIZZAZIONE

– Consiglio Direttivo della Sede di San Severo di Archeoclub d'Italia:

ARMANDO GRAVINA

Presidente

MARIA GRAZIA CRISTALLI

Vice Presidente

GRAZIOSO PICCALUGA

Segretario

– Segreteria del Convegno:

GRAZIOSO PICCALUGA

MARIA GRAZIA CRISTALLI

La viabilità garganica nella seconda metà dell'Ottocento

*Società di Storia Patria per la Puglia

Premessa

Uno dei più urgenti problemi in Capitanata all'indomani dell'unificazione del Paese fu quello dei collegamenti marittimi, stradali e ferroviari. Particolarmente grave era la mancanza di strade rotabili nel Gargano; il che limitava il commercio dei prodotti agricoli nel Promontorio e con i centri urbani del Tavoliere. Come accadeva in altre aree del Regno delle Due Sicilie, alla carenza di strade si rimediava con i trasporti via mare, ma nel Gargano la situazione era divenuta difficile anche per il commercio marittimo.

Il porto di Manfredonia consisteva in un molo che sporgeva per alcune centinaia di metri in uno specchio d'acqua con fondali di appena due metri, cosicché l'attività di carico e scarico delle merci si svolgeva per mezzo di imbarcazioni di allibo che facevano la spola tra il caricatoio e i bastimenti ancorati nella rada, con un notevole aggravio dei costi di trasporto.

A Rodi, dove pur si svolgeva un intenso traffico commerciale con diverse località del litorale adriatico, con la costa dalmata e con Trieste, i marinai erano costretti, dopo ogni viaggio, a tirare in secco le imbarcazioni, ma erano comunque esposti al rischio di naufragio. Anche i marinai di Vieste, non disponendo di approdi sicuri, erano soggetti agli stessi pericoli.

Si consideri, infine, che lungo il litorale tra l'Ofanto e il Fortore non vi era neppure un faro.

Quanto alle strade ferrate, si tenga presente che fu solo dal 1864 che la Capitanata ottenne il primo collegamento con l'Italia centro-settentrionale e che la ferrovia garganica sarebbe arrivata, dopo lunghe vicissitudini, circa settant'anni dopo.

La natura montuosa del Promontorio era sicuramente la principale causa del suo isolamento, ma allo sfavorevole elemento naturale si aggiungeva, da tempi remoti, l'assenza di viabilità.

Nel 1806 Michelangelo Manicone scrisse che le strade del Gargano erano tutte "impraticabili, disastrose e pericolose"¹ e nel 1807 l'Uditore Militare del Castello di Vieste, a sua volta, riferì: "Siam privi di vie rotabili, ed inceppati dalle montagne; per cui non possiamo avere neppure commercio interno".²

I primi tentativi di costruzione di una rete stradale nel Gargano

Nel 1825 ebbero inizio i lavori per la costruzione dell'arteria che dalla strada Manfredonia - Foggia, presso il ponte sul Candelaro, doveva arrivare a San Giovanni Rotondo e, proseguendo lungo la valle di Carbonara, giungere sotto Monte Sant'Angelo, per inoltrarsi poi fino a Vico del Gargano dopo aver attraversato la foresta Umbra. Ma alcuni anni dopo i lavori furono sospesi e la strada rimase in stato di abbandono, come scrisse nel 1858 Giuseppe de Leonardis:

A questo lavoro di fatto con grande ardore si attese fino al 1830. Ma da quel tempo in poi, a causa dello enorme speso, si abbandonò; e delle 12 miglia costruite, 9 dal lato di San Giovanni, a cui si doveva unire il braccio di San-Marco, e 3 da quello di Vico, a cui si dovevano innestare le ramificazioni di tutt'i paesi della falda settentrionale, si è già perduta fin anco la rimanente traccia, inselvaticita e dirupata.³

Grandi speranze e prime delusioni

Dopo l'Unità, della viabilità garganica si interessò il governatore Cesare Barde-soni, il quale osservò che per la strada tra San Giovanni, Monte Sant'Angelo e Vico

¹ M. MANICONE, *La Fisica Appula*, tomo primo, Napoli 1806, p. 172.

² *Lettera del Dottor Nobile Uditore Militare del Real Castello di Vieste ai compilatori del Giornale Enciclopedico di Napoli*, «Giornale Enciclopedico di Napoli» (Napoli), a. II (1807), n. 4 (aprile), pp. 58-65.

³ G. DE LEONARDIS, *Monografia generale del promontorio Gargano*, Napoli 1858, p. 256.

erano stati spesi 96.000 ducati senza alcun vantaggio.⁴ La Deputazione Provinciale prevede che con i fondi disponibili si sarebbero potuti costruire il tronco dalle Matine di San Giovanni al ponte sul Candelaro e quello da San Nicandro a Cagnano.⁵

Si riteneva che il progetto per il tratto da San Nicandro al canale dell'Acerone sulla linea per Cagnano fosse già disponibile presso il Genio Civile di Foggia⁶ (in effetti era stato redatto da un tecnico che poi era stato trasferito altrove), ma la *Commissione di Revisione* di Napoli, che lo esaminò nel settembre del 1861, mosse dei rilievi e chiese dei chiarimenti circa il preventivo.⁷

A quel punto il Governatore interpellò l'Ingegnere capo del Genio Civile, il quale sostenne che nessun tecnico dell'ufficio poteva fornire le delucidazioni tranne l'autore del progetto, e che, a suo parere, sarebbe stato meglio compilare "un nuovo progetto con tutta la regolarità richiesta tanto nella parte tecnica, che estimativa".⁸

La questione della viabilità fu trattata nel Consiglio Provinciale del 1° ottobre 1861 e, nel suo intervento, il consigliere sanseverese Vincenzo de Ambrosio trattò della strada che "dal ponte sul Candelaro, che dista 12 miglia da Foggia, avrebbe dovuto per San Giovanni Rotondo, e le alture delle Croci, e del bosco d'Umbra, raggiungere l'abitato di Vico, percorrendo trentadue miglia", e si soffermò sulla rilevanza dell'arteria da Apricena a Vieste, che avrebbe consentito di collegare San Nicandro, Cagnano, Carpino, Rodi, Ischitella, Vico, Peschici, e Vieste, ossia tutti i Comuni del versante settentrionale del Promontorio, che avrebbero avuto come loro sbocco commerciale la città di San Severo, collegata da una strada ghiajata, già completa, ad Apricena, nell'attesa che un'altra strada, in corso di costruzione, la unisse a San Marco, che, a sua volta, andava collegata con San Giovanni. Era, inoltre, previsto un tronco che da Lesina, per Poggio Imperiale, sarebbe arrivato ad Apricena.⁹

In quella seduta, il Consiglio deliberò di stanziare ventimila ducati nel bilancio per il 1862 e ne prevede altri ventimila in quelli per il '63 e il '64, per un totale di 60.000 ducati (pari a lire 255.000), ritenendo che tale cifra rappresentasse un terzo della complessiva spesa occorrente per il completamento della rete stradale tra tutti i Comuni del Gargano.

⁴ Per la manutenzione della rete garganica si spesero nel 1861 circa duecento ducati per trimestre. Nel 1860 furono eseguiti dei lavori sui tratti San Nicandro - Cagnano e San Giovanni Rotondo - Cima di Croce. Cfr. *Giornale della Cassa delle OO. PP.*, in ASFG (Archivio di Stato di Foggia), Intendenza, Governo e Prefettura, *Opere pubbliche provinciali*, b. 21, fasc. 285.

⁵ Deliberazione della Deputazione Provinciale (del 20.4.1861), in ASFG, Intendenza, Governo e Prefettura, *Opere Pubbliche Provinciali*, Appendice, b. 2, fasc. 28.

⁶ Progetto di una strada per le falde occidentali del Gargano, *ivi*.

⁷ Verbale della Commissione di Revisione del Genio Civile di Napoli (16.9.1861), *ivi*.

⁸ Lettera dell'Ingegnere capo del Genio Civile di Foggia al Governatore della Provincia (29.9.1861), *ivi*.

⁹ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata per l'anno 1861*, Foggia 1862, pp. 56-60.

Il Consiglio Provinciale approvò tale cospicuo stanziamento a condizione che: (a) le previste strade dovessero compiersi non oltre il 1864; (b) il Governo intervenisse a sussidiare l'opera con adeguati finanziamenti; (c) la rimanente spesa fosse sostenuta dai Comuni garganici riuniti in un consorzio; (d) i lavori iniziassero solo dopo che lo Stato, da una parte, e i Comuni consorziati, dall'altra, avessero assunto i loro rispettivi obblighi; (e) la manutenzione delle strade, dopo la loro costruzione, rimanesse "esclusivamente a carico di tutti i Comuni Garganici consorti."¹⁰

Sembrava, sulla carta, che nel giro di non più di tre anni la straordinaria impresa sarebbe stata compiuta e che per le comunità del Promontorio l'antico sogno delle "strade rotabili di fabbrica" si sarebbe finalmente avverato. Purtroppo, per vari motivi, le cose si svolsero diversamente.

Nell'attesa che fosse progettata l'arteria settentrionale da Apricena a Vieste, proseguivano i lavori sulla strada che dal ponte sul Candelaro doveva passare per le Mattine e salire fino a San Giovanni, per arrivare a Monte Sant'Angelo e poi a Vico. Nel 1862 la strada era ancora interrotta "dal Candelaro alle Mattine di S. Giovanni, e da Cima di Croce ad incontrare l'altro tronco, già costruito, che parte da Vico, estendendosi fino ad Umbra".¹¹

Per gli studi preliminari dell'arteria da Apricena a Vieste venne incaricato l'ingegnere Sereno Milesi, uno dei tecnici settentrionali assegnati al Genio Civile di Foggia.¹²

Il 26 febbraio 1862 l'ingegnere e i suoi coadiuvanti si trovavano tra Apricena e San Nicandro quando sopraggiunsero alcuni briganti che li costrinsero a consegnare il denaro e tutti gli oggetti di valore in loro possesso. Nonostante l'accaduto, i tecnici furono persuasi a proseguire il lavoro senza scorta armata; circa due mesi dopo vennero aggrediti da un'altra comitiva di briganti nei pressi di Cagnano e corsero il rischio di essere trucidati. L'ingegnere si fece avanti per spiegare che stavano lavorando in quei luoghi per il bene della popolazione, ma i briganti gli puntarono i fucili contro. Poi, uno di loro, per un sentimento di pietà o forse per ammirazione nei riguardi dell'ingegnere, che era andato verso di loro da solo, deviò le canne dei fucili dei suoi compagni nell'atto di far fuoco. In ogni caso, l'ingegnere fu malmenato e i suoi collaboratori, che avevano tentato la fuga, furono catturati e sottoposti a sevizie.¹³

Dopo l'increscioso episodio, le autorità decisero di sospendere i lavori, cosicché

¹⁰ Ivi, pp. 56-60.

¹¹ Cfr. Lettera di Giovanni Beoto al Consiglio Provinciale (6.2.1863), in ASFG, Amm.ne Provinciale, b. 845.

¹² Lettera dell'ing. capo del Genio Civile di Foggia all'ing. capo-sezione Sereno Milesi (21.2.1862), in Biblioteca Civica di Bergamo, Archivio Milesi Sereno, b. 5, doc. 12.

¹³ G. LOCATELLI MILESI, *Sereno Milesi: note biografiche*, Bergamo 1905, pp. 41-52. L'episodio fu riproposto nella «Rivista storica del Risorgimento italiano» (Torino), a. III (1898), fasc. VI, pp. 570-582.

nel maggio del 1862 ai tecnici assegnati al Genio Civile di Foggia fu ordinato di partire per altre missioni.

Circa sei mesi dopo il Prefetto conferì l'incarico a un tecnico privato di effettuare i rilievi per la strada che dal ponte di Brancia, nel territorio di San Marco in Lamis, doveva condurre a San Severo. A causa del brigantaggio, il tecnico non poté iniziare i lavori prima del 30 gennaio 1863 e, qualche tempo dopo, apprese di essere stato esonerato dall'incarico poiché dal mese di marzo i lavori per le strade garganiche sarebbero stati svolti dal Corpo del Genio Militare.¹⁴

Insomma, per non aver previsto una scorta, si mise a repentaglio l'incolumità dei tecnici e si spesero non pochi soldi senza concludere nulla.

Infatti, secondo le informazioni raccolte nei primi mesi del '63 dalla Commissione d'inchiesta parlamentare, la viabilità garganica era ancora pressoché inesistente:

Non un punto di ricovero, non strade, tranne quella che conduce al Santuario di San Michele. Sono parecchie migliaia di creature umane, che si trovano sequestrate dal contatto e dal consorzio dei loro simili, che non conoscono nessuno dei vantaggi della civiltà. Ci sono località nelle quali non si può andare nemmeno a cavallo: è mestieri andare a piedi.¹⁵

L'intervento del Genio Militare

Nella seduta del 6 febbraio 1863 il Consiglio Provinciale deliberò un ulteriore stanziamento di 255.000 lire per gli anni dal 1865 al 1867 e accolse favorevolmente la decisione del Governo di affidare la direzione ed esecuzione delle strade al Genio Militare, che intervenne con alcuni battaglioni del primo e secondo Reggimento Zappatori.¹⁶

Il Comandante delle «Truppe attive nella Capitanata» informò il Prefetto di Foggia dell'arrivo di circa 1.500 uomini del Genio Militare, sotto la direzione del maggiore Cesare Guarasci, con il compito di "aprire militarmente" la strada che da San Marco andava a incontrare quella tra San Severo e Apricena e gli rendeva noto, inoltre, che il Genio avrebbe "adoperato operai borghesi nel numero possibilmente di 4.000" e che le truppe avrebbero ricevuto un *soprassoldo* da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, a carico del quale sarebbero state anche "la paga degli

¹⁴ Cfr. Lettera dell'ing. Giovanni Fajella al Prefetto (17.3.1863), in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

¹⁵ Italia. Camera dei Deputati, *Il brigantaggio nelle province napoletane: Relazione della Commissione d'inchiesta parlamentare letta dal deputato Massari*, Milano 1863, p. 32.

¹⁶ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata: sessione straordinaria del 1863*, Foggia 1863, pp. 11-13.

operai borghesi, la provvista di materiale e ogni altra spesa occorrente ai lavori”.¹⁷

Ma dovette esservi un ripensamento circa l'imputazione delle spese, considerato che subito dopo dal Ministero pervenne al Prefetto di Foggia una nota per chiarire che, dovendo l'apertura delle strade essere eseguita “a spese del Consorzio fra i Comuni interessati e la Provincia”, ogni pagamento per i lavori in corso andava effettuato con “i fondi del Consorzio”, tra i quali erano da includere quelli accordati dal Governo e quelli erogati dalla Provincia e dai Comuni stessi.¹⁸

A parte ogni altra considerazione riguardo alla taccagneria del Governo, vi è da osservare che la costituzione del Consorzio, benché prevista dal 1861, non era ancora avvenuta e che, pertanto, sarebbero stati spesi dei fondi per conto di un ente che non esisteva neppure sulla carta.

Il Genio Civile subentra nella direzione dei lavori

Tra il '63 e il '64, il Genio Militare, dopo aver compiuto i lavori sulla strada da San Severo a San Marco, intraprese quelli da San Nicandro a Vico in dieci luoghi diversi, a quanto pare, al fine di “spingerli innanzi colla massima alacrità e dare ultimata la strada in pochi mesi”. Si era “quasi a metà” dell'opera quando, su disposizioni ministeriali, venne ordinata la sospensione dei lavori e, dopo la partenza dei militari, i tronchi stradali compiuti e quelli in costruzione furono presi in consegna dal Genio Civile.¹⁹

Intanto, nella seconda metà del 1864 sorsero dei contrasti tra il Genio Civile e la Deputazione Provinciale, specie in merito all'affidamento dei lavori a questo o quell'appaltatore. Intervenne il Ministero dell'Interno per chiedere al Prefetto di Foggia di impartire le opportune disposizioni affinché il Genio Civile, quale organo del Ministero dei LL. PP., fosse messo “in condizione di poter disimpegnare senza ostacoli il servizio affidatogli”.²⁰

La Deputazione Provinciale, dal canto suo, adottò una deliberazione con cui criticò l'operato del Genio Militare e di quello Civile; il primo fu censurato per aver interrotto i lavori, lasciandoli a metà, e per aver agito senza neppure avvertire la necessità di stabilire un qualche rapporto “con chi spendeva e aveva assunto l'obbligo di spendere la più grande parte dell'opportuno danaro”; il secondo fu censurato per aver cercato di comportarsi nello stesso modo. Perciò, la Deputazione chiese al

¹⁷ ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 389, fasc. 4145.

¹⁸ Lettera del Ministero dei LL. PP. al Prefetto di Foggia (13.3.1863), in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

¹⁹ Relazione del Genio Civile di Foggia (in risposta alla nota della Prefettura 29 ottobre 1864), in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

²⁰ Nota del Ministero dell'Interno al Prefetto di Foggia (30.6.1864), *ivi*.

Ministero dei LL. PP. che il Genio Civile avesse solo la direzione tecnica dei lavori e, cogliendo l'occasione, chiese inoltre che, in considerazione della critica situazione finanziaria in cui si trovava la Provincia, il Governo rinunciasse alla restituzione del prestito di 440.000 lire che la Provincia aveva ottenuto per il finanziamento dei lavori per le strade garganiche.²¹

La deliberazione fu esaminata dal Ministero dei LL. PP. e da quello dell'Interno. Il primo non si espresse sulla ripartizione delle competenze tra il Genio Civile e la Deputazione, limitandosi a dire che tale proposta poteva anche essere accolta,²² mentre il secondo, dal canto suo, si affrettò a mettere in chiaro che il Governo non poteva rinunciare alla restituzione delle somme anticipate.²³

La travagliata nascita del Consorzio per le strade garganiche

La costituzione del consorzio tra i Comuni del Gargano era una delle condizioni poste dalla Provincia per la concessione dei finanziamenti, ma, a distanza di circa tre anni, il consorzio non era ancora nato. A parte l'esplosione del brigantaggio, vi fu probabilmente tra le cause del ritardo l'andirivieni di prefetti tra il 1861 e il 1864, quando a ricoprire quella carica furono chiamati ben quattro funzionari: Alessandro Strada, Gaetano Del Giudice, Giuseppe De Ferrari e Giuseppe Gadda.

Spettò al prefetto De Ferrari il compito di invitare i Consigli comunali (designati sulla carta a far parte del consorzio) a pronunciarsi e le deliberazioni furono definitivamente adottate entro il mese di novembre del 1864. Gli elementi su cui basare il riparto della spesa tra i diversi Comuni erano la popolazione e l'ammontare delle imposte dirette.²⁴

Aderirono Cagnano, Ischitella e Vieste; invece, Carpino, Manfredonia, Monte Sant'Angelo, Peschici, Rignano, Rodi, San Nicandro e San Marco posero alcune condizioni. Infine, Apricena non aderì perché non era noto l'importo definitivo della spesa, San Giovanni perché era ritenuto "equivoco" il modo in cui erano ripartite le spese, San Severo (inclusa perché destinata a essere punto di partenza e arrivo delle strade garganiche) si oppose per vari motivi, tra i quali la scarsità di risorse e la non equità dei criteri di riparto. Vico non si poté pronunciare in via definitiva in quanto era stato sciolto il suo Consiglio Comunale.²⁵

In ogni caso, era stato ormai superiormente stabilito che il consorzio *doveva* es-

²¹ Deliberazione della Deputazione Provinciale del 13 luglio 1864, *ivi*.

²² Nota del Ministero dei LL. PP. al Prefetto di Foggia (7.8.1864), *ivi*.

²³ Nota del Ministero dell'Interno al Prefetto di Foggia (8.8.1864), *ivi*.

²⁴ Relazione del Prefetto di Foggia (31 agosto 1864), in ASCM (Archivio Storico del Comune di Manfredonia), cat. X, classe 5, b. 2.

²⁵ *Prospetto dei deliberamenti resi dai Comuni sulla costituzione del Consorzio per la rete stradale garganica*, *ivi*.

sere costituito tra i quindici Comuni designati, compreso quello di San Severo.

La rete stradale prevista era di 235 km, dei quali circa 83 erano stati già costruiti dai Comuni o dalla Provincia e 53 dal Genio Militare (11 dei quali incompleti); la spesa totale fu calcolata in 4.952.276 lire; in questa cifra erano incluse anche le spese per le opere già eseguite, valutate in 2.787.492 lire. Pertanto, la spesa rimanente sarebbe stata di 2.164.784 lire.²⁶

Ci si potrebbe chiedere perché si volle tener conto della spesa totale, in cui erano incluse le spese sostenute in precedenza. Vi era un motivo di ordine giuridico-formale, che si può spiegare con il fatto che, imputando l'intera spesa al Consorzio, si accontentavano i Comuni che avevano eseguito dei lavori su tronchi della rete stradale e ora chiedevano il rimborso e nello stesso tempo si garantiva la copertura di tutte le spese, incluse quelle del Genio Militare, che aveva utilizzato *in nome e per conto del Consorzio* i fondi assegnati per le strade garganiche.

Il Consorzio fu costituito il 4 gennaio 1865 con decreto prefettizio, nel quale erano indicati i Comuni che ne facevano parte e le strade da costruire o completare ed era sottolineato (*a futura memoria*) che il Consorzio avrebbe provveduto:

A) a rifondere alla Cassa Erariale ed a quella Provinciale, secondo che risultino creditrici in seguito alle risultanze delle contabilità, l'eccesso di spese incontrate per la costruzione, ad opera del Genio Militare, di tronchi compresi nelle strade consorziali, in più delle lire 183.000 accordate dal Governo e delle lire 510.000 votate dalla Provincia, in tutto lire 693.000, le quali spese ammontando in tutto, salvo rettifica di conti, a lire 862.000, lasciano uno scoperto di lire 169.000 da rimborsarsi dal Consorzio;

B) a soddisfare i residui debiti per questa costruzione verso i privati, compresi gl'indennizzi ai proprietari espropriati o danneggiati, od ai rimborsi ai Comuni che avessero fatta qualche anticipazione;

C) a provvedere i fondi per la costruzione dei tronchi ancora non eseguiti in proporzione del bisogno.²⁷

Nella tabella che segue si riporta l'elenco dei Comuni con le quote percentuali di ripartizione delle spese, derivanti dai dati sulla popolazione e la rendita imponibile e dalla *ragione di utilità*:

²⁶ *Progetto di riparto pel Consorzio a costituirsi: Relazione del Genio Civile* (6.1.1865), ivi.

²⁷ Decreto del Prefetto di Foggia (del 4 gennaio 1865), ivi. In realtà, il Genio Militare aveva speso 832.000 lire, cui si aggiungevano 30.000 lire per gli studi preliminari intrapresi dal Genio Civile.

COMUNI CONSORZIATI	Quota di riparto percentuale delle spese
1. <i>San Severo</i>	17,4105
2. <i>Apricena</i>	5,4489
3. <i>San Nicandro Garganico</i>	6,4490
4. <i>Cagnano Varano</i>	4,0990
5. <i>Carpino</i>	4,2588
6. <i>Ischitella</i>	3,6336
7. <i>Rodi Garganico</i>	3,1890
8. <i>Vico del Gargano</i>	6,7310
9. <i>Peschici</i>	1,8264
10. <i>Vieste</i>	5,0579
11. <i>San Marco in Lamis</i>	10,2314
12. <i>San Giovanni Rotondo</i>	6,3052
13. <i>Rignano Garganico</i>	2,9499
14. <i>Monte Sant'Angelo</i>	12,6436
15. <i>Manfredonia</i>	9,7658

I rapporti tra il Consiglio di Amministrazione (presidente e quattro consiglieri effettivi, oltre a due supplenti) e l'Assemblea dei Delegati (in numero di quindici) venivano assimilati a quelli tra giunta e consiglio comunale,²⁸ come fu poi esplicitato nel regolamento del Consorzio.²⁹

Il problematico avvio dell'attività del Consorzio Garganico

Il Consorzio era adesso investito di tutti i poteri, ma i suoi primi mesi di vita furono segnati da non pochi triboli. Infatti, permaneva da parte di alcune amministrazioni comunali una certa riluttanza a farne parte e ad assoggettarsi agli obblighi previsti. Per esempio, il 24 aprile 1865 il Comune di Manfredonia presentò un ricorso al

²⁸ Cfr. Decreto del Prefetto di Foggia (del 4 gennaio 1865), pp. 6-7, *ivi*.

²⁹ Cfr. *Regolamento interno per l'Assemblea dei Delegati del Consorzio Garganico*, Foggia 1867, pp. 7-8.

Consiglio di Stato perché fosse rivista la quota di ripartizione delle spese. Com'era prevedibile, il ricorso fu rigettato.³⁰

Un altro problema consisteva nella dotazione finanziaria del Consorzio, che presentò istanza alla Deputazione Provinciale per ottenere una sovvenzione di 30.000 lire al fine di far fronte alle più urgenti spese e due giorni dopo ebbe la risposta che non vi erano fondi disponibili.³¹

Mentre la Provincia e il Consorzio versavano in gravi difficoltà, pervenne al Prefetto, come un fulmine a ciel sereno, nel settembre del 1865, una riservata del Ministero dell'Interno con cui si rendeva noto che il Ministero delle Finanze aveva accertato, tra l'altro, l'esistenza di indebiti pagamenti per l'importo di 299.000 lire, derivanti da mandati provvisori emessi dal Prefetto di Foggia e, su ordine di questi, dal Sotto-Prefetto di San Severo in favore del Genio Militare per l'apertura delle strade. Quindi, si chiedeva che nel termine di due mesi il Tesoriere provinciale provvedesse al rimborso della somma.³²

Pochi giorni dopo, il prefetto Gadda inviò un memorandum, nel quale spiegava che il Genio Militare aveva ricevuto numerosi mandati provvisori per la somma totale di 832.000 lire e che alcuni di essi per 299.000 lire dovevano ancora essere regolarizzati. Tale somma era da imputare, secondo la sua tesi, per 130.000 lire alla Provincia e per 169.000 lire al Consorzio Garganico. Incidentalmente, il Prefetto espresse le sue riserve sull'effettiva utilità del Consorzio e, in merito alla richiesta di rimborso, addusse fondate ragioni, di ordine pratico e giuridico, in base alle quali era opportuno per il momento soprassedere. E, nel soffermarsi sulle circostanze in cui il Genio Militare aveva speso il denaro, egli dichiarò:

Il fatto sta che i lavori furono intrapresi senza progetto preventivo e in epoca in cui dovevano riescire [*sic*] assai più costosi di quanto altrimenti e senza sentire i comuni nel cui interesse si voleva agire, nella mira essenziale di combattere il brigantaggio annidato nel Gargano. Il mio predecessore che a ciò doveva anzi tutto intendere, come vi è perfettamente riescito [*sic*], dovette concepire tali operazioni come attenenti [*sic*] a quelle del brigantaggio e reputare di valersi delle facoltà straordinarie a tal uopo attribuitegli.³³

Poi, lo zelante funzionario suggerì come, in quel frangente, si poteva risolvere il problema:

³⁰ Voto del Consiglio di Stato del 2 settembre 1865, N. 725-263, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

³¹ Estratto Deliberazione della Deputazione Provinciale del 1° giugno 1865, ASFg, Amm. ne Provinciale, b. 845.

³² Riservata del Ministero dell'Interno al Prefetto di Foggia (1.9.1865), ivi.

³³ Minuta del Prefetto, con note autografe e firma, in risposta al Ministero dell'Interno (6.9.1865), ivi.

Credo quindi che a regolarizzare prontamente la partita, come è necessario nei rapporti dello Stato, sia logico e giusto il considerare sia tutte le lire 299 mila, sia almeno le 169.000, come spese accessorie della repressione del brigantaggio, sanare i relativi mandati provvisori sui fondi speciali di tali operazioni, e riservarsi il diritto di rimborso contro i Comuni del Consorzio per la parte veramente utile nei rapporti stradali delle opere eseguite e constatate dai conti, e cioè per lire 130.000 dalla Provincia, e per le altre 169 mila in tutto o in parte a termini di ragione e di liquidazione dai Comuni del Consorzio.³⁴

Tra novembre e dicembre del 1865 il Consiglio Provinciale si occupò più volte dell'istanza del Consorzio, che, ignaro delle pretese del Governo, chiedeva di poter ricevere ciò che rimaneva dei finanziamenti deliberati dalla Provincia, quantificato nella somma di 130.000 lire. Per tutta risposta, oltre a ripetere che per il momento non vi erano più risorse, il Consiglio eccepì che, in base alla Legge 20 marzo 1865, n. 2248, sulle opere pubbliche, la Provincia aveva il pieno diritto a essere rappresentata nel Consorzio e che gli atti compiuti nell'assenza di un suo rappresentante erano da considerarsi come non avvenuti. Il delegato del Prefetto colse l'occasione per mettere in chiaro che le 130.000 lire richieste dal Consorzio *dovevano* essere rimborsate all'Erario.³⁵

A quel punto, la Prefettura emise due decreti; con il primo, pur riconoscendo il diritto della Provincia a essere rappresentata, confermò la validità degli atti del Consorzio³⁶ e con il secondo ingiunse alla Provincia di versare le 130.000 lire all'Erario.³⁷

Nel maggio del 1866 il Direttore compartimentale dell'Amministrazione del Tesoro si affrettò a informare il nuovo Prefetto di Foggia Giacinto Scelsi che la Provincia e il Consorzio dovevano versare all'Erario le 299.000 lire e aggiunse che presto sarebbero state in grado di farlo poiché la Cassa dei Depositi e Prestiti stava per emettere il primo mandato sul mutuo di 1.500.000 lire contratto dal Consorzio e che quanto prima sarebbe stato autorizzato il prestito di 250.000 lire chiesto dalla Provincia.³⁸

Così, la storia della restituzione delle contestate 299.000 lire, che aveva preoccupato più di un prefetto, giunse a conclusione. Ma vi furono delle proteste da parte del Consorzio per le 169.000 lire di cui era stato gravato, che non sortirono alcun effetto. L'ostinazione da parte dell'Erario nel recuperare le 169.000 lire suscitò risentimento e amarezza nei rappresentanti del Consorzio.

³⁴ Ivi.

³⁵ Deliberazioni del Consiglio Provinciale del 29 e 30 novembre 1865, in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

³⁶ Decreto del Prefetto di Foggia del 10 dicembre 1865, ivi.

³⁷ Deliberazione del Consiglio Provinciale del 17 gennaio 1866, ivi.

³⁸ Comunicazione del Direttore compartimentale dell'Amministrazione del Tesoro di Napoli al Prefetto di Foggia (18.5.1866), ivi. Per effetto di successive disposizioni il mutuo concesso al Consorzio fu ridotto a 1.340.000 lire.

Ripartono i lavori per la costruzione delle strade

Dopo questo excursus è il caso di ritornare all'attività del Consorzio, che in data 25 novembre 1865 conferì all'ing. Jacob Gafafer l'appalto in base a un capitolato redatto dal Genio Civile che prevedeva, nel rispetto della normativa, ogni aspetto tecnico, ossia l'ampiezza della carreggiata, lo spessore della massiciata, le pendenze, i materiali da impiegare e via dicendo.³⁹

Nel compromesso d'appalto era definita la rete stradale da costruire, articolata nelle seguenti linee: (a) da San Nicandro, per Cagnano, Carpino, Ischitella fino a Vico, con una diramazione dalla località Romondato a Rodi; (b) da San Marco, per San Giovanni, a Monte Sant'Angelo, e inoltre da San Giovanni alla masseria Padovano; (c) da Vico, per Peschici, fino a Vieste; e con una diramazione da San Marco a Rignano; (d) dalla masseria Padovano al ponte sul Candelaro, lungo la Foggia - Manfredonia; (e) la linea trasversale da Vico a Monte Sant'Angelo.

La strada San Nicandro - Rodi sarebbe stata ultimata entro il mese di aprile del 1866, "salvo il caso in cui la cattiva stagione impedisse la continuità dei lavori" e tutte le altre strade sarebbero state aperte al pubblico passaggio "entro lo spazio di tre anni".

L'appalto prevedeva dei prezzi "a chilometrica ragione" (con l'inclusione delle opere d'arte, cioè ponti, muri di sostegno, parapetti e altre fabbriche) nella misura di 12.000 lire per km sulla linea San Nicandro - Vico - Rodi e di 14.000 lire per km sulle altre linee (esclusi i tratti ultimati).

I pagamenti erano previsti alla fine di ogni mese e gli acconti andavano calcolati, di comune accordo tra l'appaltatore e l'Ingegnere capo del Genio Civile, misurando "la sola lunghezza dei diversi tratti in corso di costruzione od ultimati, ed attribuendo ad essi il valore, a norma del loro avanzamento, ed in ragione del prezzo chilometrico corrispettivo".⁴⁰

Poiché il collaudo di ogni tronco era previsto dopo il suo completamento da un centro abitato all'altro, si intende che i pagamenti mensili dovevano intanto essere eseguiti, come si è detto, in base alla "lunghezza dei diversi tratti in corso di costruzione o ultimati". È inutile dire che tale clausola non era vantaggiosa per il Consorzio, poiché questo era tenuto a pagare in mancanza di verifiche intermedie sulla qualità dei lavori.

La sorveglianza dei lavori veniva affidata al Genio Civile, che doveva attendere "al controllo dell'esecuzione delle opere ed alla constatazione dei lavori eseguiti dall'Impresa".⁴¹

L'affidamento dei lavori all'impresa Gafafer fu oggetto di ricorsi, dubbi e perplessi-

³⁹ Corpo Reale del Genio Civile, *Strade consortili del Gargano: appalto generale delle costruzioni*, Foggia 1867.

⁴⁰ Ivi, pp. 33-48.

⁴¹ Ivi, p. 39.

tà. Infatti, poco prima della conclusione delle trattative pervenne al Prefetto l'istanza di un tale Domenico Puntillo, che si impegnava a costruire le strade con un ribasso del 2% sull'offerta di Gafafer.⁴² Un altro imprenditore, un tale Francesco Paolo Pennisi, fece ricorso al Ministero dell'Interno e a quello dei Lavori Pubblici "per irregolarità avvenute nel procedersi all'appalto". I due Ministeri informarono il Prefetto di Foggia, che interpellò il Presidente del Consorzio,⁴³ e questi spiegò al Prefetto che in data 27 maggio 1865 l'Assemblea dei Delegati aveva deliberato di "non doversi conferire a chicchessia l'appalto generale o parziale dei lavori senza l'esperimento delle subaste" e di "doversi pubblicare dei manifesti a stampa onde ottenere dei concorrenti che, in base ai progetti d'arte che avrebbe dovuto dar fuori il Genio Civile provinciale, avessero offerto eseguire i sopradetti lavori." Il Genio Civile era pronto a redigere i progetti per un compenso di oltre 50.000 lire e aveva proposto che, se tale somma fosse stata "di peso al Consorzio", si poteva imporre "ai concorrenti l'obbligo di compilare essi medesimi i progetti d'arte per le linee che si assumessero di costruire, per quindi sottoporle all'esame di approvazione di esso Genio Civile."

Si riferiva al Prefetto che il Consiglio di Amministrazione, dopo aver accolto il suggerimento del Genio Civile, aveva pubblicato un avviso a stampa che era stato "diffuso per la Provincia, e segnatamente fra i Comuni consorziati, non che pei capoluoghi delle provincie più importanti del Regno" e che l'unica offerta pervenuta era stata quella di Gafafer, un ingegnere che aveva diretto la costruzione del tronco ferroviario Foggia - Candela, il quale si obbligava a redigere i progetti e a eseguire l'opera; si riferiva, inoltre, che l'Assemblea dei Delegati, riunitasi il 31 ottobre 1865, avendo ritenuto conveniente l'offerta di Gafafer, aveva chiesto alla Prefettura che il Consorzio fosse dispensato dell'esperimento delle subaste; avendo la Prefettura ordinato alcune modifiche, il Consiglio si era riunito il 25 novembre per conformarsi alle prescrizioni e, mentre la riunione era in corso, Pennisi, a nome di Puntillo, aveva presentato la sua offerta con il ribasso del due per cento; però il Consiglio, spiegava, infine, il Presidente al Prefetto, aveva deciso che non fosse il caso di prenderla in considerazione avendola ritenuta inattendibile.⁴⁴

In conclusione, accogliendo le motivazioni degli amministratori del Consorzio, la Prefettura e il Ministero dell'Interno convennero che il ricorso non avesse fondamento.⁴⁵

⁴² Istanza di Domenico Puntillo (22.11.1865) al Prefetto di Foggia e al Presidente del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Garganico, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 394, fasc. 4219.

⁴³ Lettere del Ministero dell'Interno (26.12.1865) e del Ministero dei LL. PP. (13.1.1866) al Prefetto di Foggia, lettera del Prefetto al Presidente del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Garganico (27.1.1866), in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 394, fasc. 4219.

⁴⁴ Cfr. Lettera del Presidente del Consorzio al Prefetto (8.3.1866), in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 394, fasc. 4219.

⁴⁵ Cfr. Nota di riscontro del Prefetto al Ministero dell'Interno e a quello dei LL. PP. in data 31 marzo 1866, *ivi*.

I Comuni di Monte Sant'Angelo e di Apricena sollevarono dei dubbi in merito alle procedure adottate dal Consorzio nell'assegnazione dell'appalto a trattativa privata⁴⁶ e ancora una volta la Prefettura ribadì che la deliberazione del Consorzio era regolare e aggiunse che il contratto era stato ritenuto economicamente conveniente dal Genio Civile.⁴⁷

Poco tempo dopo, i Consigli comunali di San Severo e di San Giovanni deliberarono di voler uscire dal Consorzio, ma le loro deliberazioni furono annullate dal Prefetto;⁴⁸ il Comune di San Severo presentò un ricorso, che fu prontamente rigettato.⁴⁹

L'Impresa si mise all'opera, ma qualche mese dopo giunsero al Consorzio energiche proteste contro la pessima esecuzione dei lavori;⁵⁰ l'Assemblea dei Delegati, riunitasi il 29 giugno 1866, deliberò che fosse eseguita "una formale e rigorosa visita di tutte le strade consorziali" da parte di un ispettore scelto dal Ministero dei Lavori Pubblici.⁵¹

Fu incaricato l'ing. Luigi Baggiani, ispettore del Genio Civile, il quale rilevò, tra l'altro, che: (a) la massicciata stradale non sempre aveva la forma convessa e il suo spessore in alcune linee era inferiore alla misura prescritta; (b) diverse cunette erano strette e ingombre di detriti; (c) la malta usata nella costruzione delle opere d'arte, che includevano i ponti, era perlopiù difettosa; (d) in alcuni luoghi i parapetti erano irregolari; (e) gli acquedotti per lo scolo delle acque erano insufficienti; (f) in vari tratti i percorsi erano troppo sinuosi.⁵²

Insomma, dalla verifica emerse che i reclami erano pienamente fondati.

La commissione che successivamente condusse una verifica dei conti del Consor-

⁴⁶ Cfr. Lettera del Sindaco di Monte Sant'Angelo del 27 dicembre 1865 al Prefetto e Deliberazione del Consiglio Comunale di Apricena del 29 gennaio 1866, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 393, fasc. 4211.

⁴⁷ Minuta della lettera inviata al Sindaco di Monte Sant'Angelo, firmata in data 4 gennaio 1866 da un delegato del Prefetto e Decreto del Consiglio di Prefettura del 2 marzo 1866 con cui fu annullata la Deliberazione del Consiglio Comunale di Apricena, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 393, fasc. 4211.

⁴⁸ ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 393, fasc. 4205.

⁴⁹ Si veda il R. Decreto del 17 giugno 1866, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 392, fasc. 4205 e 422, fasc. 4564. Nell'ottobre del 1866 anche il Comune di Peschici deliberò di voler uscire dal Consorzio, ma anche questa volta il Prefetto annullò l'atto deliberativo (cfr. ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 394, fasc. 4231).

⁵⁰ Si vedano, per esempio, le deliberazioni adottate dai Consigli Comunali di Ischitella, Rodi e Monte Sant'Angelo tra aprile e maggio del 1866, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 392, fasc. 4196 e 4199.

⁵¹ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 29 giugno 1866, in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

⁵² L. BAGGIANI, *Relazione di visita delle strade garganiche in provincia di Capitanata*, Foggia 1867.

zio dal 1865 al 1873 mise in evidenza che fino a settembre 1866, cioè anche dopo le proteste dei Comuni, “il Consiglio di Amministrazione aveva autorizzati in pro del Gaffer pagamenti che ascesero a lire 749.900 alla base dei Certificati provvisori di costruzione del Genio Civile.”⁵³ Secondo la stessa commissione, il Consiglio di Amministrazione e l'Assemblea dei Delegati, soprattutto dopo aver avuto piena conferma dell'irregolare esecuzione dei lavori, non avevano mostrato di “possedere prudenza amministrativa e virilità di propositi”.⁵⁴ In effetti, suscita molta perplessità il fatto che i pagamenti continuassero a essere eseguiti mentre da mesi vi erano clamorose proteste.

La relazione dell'ispettore, pur avendo riscontrato gravi irregolarità, sembrava voler favorire una conciliazione tra le parti e lo stesso intento emergeva dalle proposte dell'ingegnere capo del Genio Civile.⁵⁵ Fatto sta che qualche mese dopo si addivenne a un componimento bonario, come risulta dalla deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 4 dicembre 1866, che Vincenzo de Ambrosio, neo presidente del Consorzio, in una circolare ai Sindaci così riassunse:

L'esame del cav. Baggiani si è presentato all'assemblea del consorzio. Questo ha discusso, e con deliberazione del giorno 4 dicembre 1866 ha disposto: Che siccome il cav. Baggiani, stretto dalla necessità delle gravi difficoltà e delle complicazioni, che sarebbero surte dal non aver adempito l'impresa costruttrice ai suoi obblighi, aveva dovuto proporre una conciliazione, mercé cui in cambio di far da capo, si fossero ricostruite e rimesse le parti più rilevanti secondo sistemi da lui indicati; così fatta conciliazione rimane accettata dall'assemblea che ne ordina l'esecuzione per l'ossatura delle strade, per la copertura di esse, per alcuni ampliamenti, per la rinnovazione e perfezione dei muri di sostegno, per le coronature dei manofatti, e per ogni altro dettaglio indicato. Che inoltre, a complemento del parere Baggiani, si esaminino con accuratezza quei ponti, che avessero più di otto metri di luce per vedere se essi sono costruiti con regola.

Che tutti i ponti di 8 metri di luce in sotto si abbattano, e si costruiscano da fondo a cima.

Che il numero degli aquidotti [*sic*] si aumenti.

Che gli esistenti si conservino, ma per valutarsi come costruiti a secco e per dover essere guarentiti per un decennio.⁵⁶

⁵³ Cfr. *Sui conti morali e finanziari del Consorzio Garganico dal 2° semestre 1865 a tutto il 1873: Relazione letta all'Assemblea dei Delegati nella tornata del 3 Aprile 1875 dal Delegato di Sansevero*, Foggia 1875, p. 16.

⁵⁴ *Ivi*, p. 24.

⁵⁵ *Proposte per mettere in atto pratico le conclusioni della relazione dell'Ispettore Baggiani sulla sua ispezione delle strade Garganiche* (sottoscritte dall'ing. capo del Genio Civile di Foggia), in L. Baggiani, *op. cit.*, pp. 22-25.

⁵⁶ Lettera circolare dal Presidente del Consorzio Garganico (20.4.1867), in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

Il Presidente annunciava, quindi, che l'impresa avrebbe rimesso "tronco per tronco le non ben costruite strade cominciando da quelle da Sannicandro a Cagnano" e inoltre avrebbe completato i tronchi stradali già cominciati, prima di avviare i lavori per i previsti nuovi tronchi.

Intanto, in previsione dei futuri oneri finanziari, l'Assemblea dei Delegati, il 29 aprile 1867, deliberò di aumentare il ratizzo annuale dei Comuni da 150.000 a 269.487 da ripartire in base alle quote prestabilite e da versare in tre rate.⁵⁷

Nel giugno del 1867 si doveva collaudare il tronco San Nicandro-Cagnano, ma dalla verifica compiuta dal Genio Civile emerse che non erano state rispettate le prescrizioni del capitolato di appalto, cosicché l'impresario fu convocato perché si esprimesse sulla proposta di rettifica dei lavori; Gafafer non si pronunciò e, intanto, pretese l'immediato pagamento delle somme residue dell'ultimo mandato emesso dal Consorzio.

A quel punto, l'Assemblea dei Delegati considerò inaccettabile il contegno dell'appaltatore e fece mettere a verbale (per i posteri) una lunga dichiarazione, della quale si riporta l'inizio:

Contratto governato da poco senno amministrativo venne sottoscritto fra il Consorzio per le strade garganiche ed il Sig. J. Gafafer onde compiere la rete stradale che deve congiungere i Comuni del Gargano. Ne trasse largo profitto l'Appaltatore, e le popolazioni videro con fremito d'indignazione lo sperpero in danari sottratti ai loro vitali bisogni. Nullameno era forza sottostarvi. Ma, quasi che davvero quei Comuni fossero infeudati al Sig. Gafafer, costui, non contento delle incomposte larghezze usategli nel contratto, si piacque di violarlo ad ogni piè sospinto, a suo vantaggio, e diede di vedere che quelle strade dovevano rimanere appena accennate sul terreno, per quanto tempo ne corresse per vederle collaudate.⁵⁸

Alla fine, l'Assemblea dei Delegati autorizzò il Consiglio a risolvere il contratto e a sostenere la lite che sarebbe potuta derivarne.⁵⁹

Ma anche questa volta, dopo un incontro tra le parti in presenza del Prefetto, al quale si era rivolto Gafafer per una mediazione, si preferì trovare un accordo, che, sia detto per inciso, non venne approvato da tutti. Infatti, il delegato di San Nicandro, dichiarò, come si legge nel verbale della deliberazione adottata, che nessuna transazione era possibile dopo i fatti accaduti; tuttavia, l'Assemblea, con otto voti favorevo-

⁵⁷ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 29 aprile 1867, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 422, fasc. 4558.

⁵⁸ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati dell'11 luglio 1867, ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

⁵⁹ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati dell'11 luglio 1867, *ivi*.

li, un contrario e un astenuto, ratificò l'accordo,⁶⁰ che, tra l'altro, prevedeva la nomina da parte del Consorzio di un arbitro che aveva l'incarico di valutare "l'occorrente delle spese di rimessione delle strade malfatte dall'Impresa Gafafer".⁶¹

Dal canto suo Gafafer inviò al Presidente del Consorzio una comunicazione datata 5 dicembre 1867 in cui dichiarava di accettare il concordato concluso il 30 ottobre sotto la presidenza del Prefetto e le modificazioni fatte il 24 novembre 1867 dall'Assemblea dei Delegati.⁶²

Nell'imminenza dell'arrivo del perito (l'architetto Filippo Gifuni), il Sindaco di San Nicandro si preoccupò di riportare nero su bianco tutti i difetti del tronco da San Nicandro a Cagnano che ne avevano impedito il collaudo e che riguardavano i ponti, i parapetti, i muri d'ala, le cunette, i tombini per lo scolo delle acque, i muri di sostegno dei terreni incombenti sulla strada, le opere di sicurezza, i fossi lasciati nei luoghi in cui era stata estratto il brecciamme per la strada.⁶³

Mentre il tecnico eseguiva la perizia, ripresero i lavori e i pagamenti in favore dell'Impresa, in base ai consueti certificati rilasciati dal Genio Civile. A un tratto, e senza motivo, l'appaltatore sospese i lavori nel maggio del 1868. Nonostante ciò, il 14 giugno 1868 il Consorzio corrispose a Gafafer 76.000 lire per i lavori del mese di aprile e 40.000 lire per quelli del mese di maggio e, con un'altra deliberazione in pari data, assunse 10 cantonieri, da distribuire lungo la linea, e circa 80 operai alle loro dipendenze, oltre a un tecnico sorvegliante, "per la manutenzione provvisoria ed economica" della strada da San Nicandro a Vico, e ciò in seguito alle giustificate rimostranze della Direzione compartimentale delle Poste per il pessimo stato della strada.⁶⁴

Dopo la sospensione dei lavori, ripresero le proteste dei Comuni; il Sindaco di Carpino, a fine giugno, inviò una lettera circolare per invitare gli altri Sindaci a domandare che le autorità tutorie sciogliessero l'Assemblea dei Delegati del Consorzio;⁶⁵ un mese dopo il Consiglio Comunale di Vieste chiese, oltre allo scioglimento, che venisse nominato un delegato governativo in grado di porre riparo ai gravi danni fino

⁶⁰ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 24 novembre 1867, *ivi*.

⁶¹ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 24 novembre 1867, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 422, fasc. 4557.

⁶² Lettera di Gafafer al Presidente del Consorzio Garganico (5.12.1867), in ASFG, Amm.ne Provinciale, b. 845.

⁶³ Osservazioni del Sindaco di San Nicandro (10.1.1868), in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 422, fasc. 4557.

⁶⁴ Deliberazioni del Consiglio di Amministrazione del 14 giugno 1868, in ASFG, Amm.ne Provinciale, b. 845.

⁶⁵ Lettera del 27 giugno 1868 del Sindaco di Carpino al Sindaco di Manfredonia, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

ad allora provocati.⁶⁶ Poi, nel mese di ottobre, fu il Sindaco di Vieste a spedire una circolare agli altri Sindaci perché si unissero tutti nel chiedere a gran voce lo scioglimento dell'Amministrazione del Consorzio deplorando che la costruzione delle strade era ancora di là da venire e poteva paragonarsi a una tela di Penelope, dato che ciò che si costruiva veniva distrutto subito dopo a causa dell'incuria e delle alluvioni.⁶⁷ In merito a ciò va osservato che, date le tecniche di costruzione e i materiali impiegati, le strade incompiute erano soggette a deteriorarsi in breve tempo per effetto delle intemperie e del transito di mandrie di bovini.

Il 2 ottobre 1868 il Consiglio di Amministrazione ingiunse all'Impresa di riprendere i lavori sulla linea Vieste - Peschici e sul tronco da Rignano a San Marco e, in assenza di risposta, verso la fine di novembre si riunì l'Assemblea dei Delegati per deliberare che i lavori sarebbero stati "ripresi dall'Amministrazione del Consorzio in danno dell'Impresa".⁶⁸ Il 25 dicembre, un usciere della Pretura si recò presso l'abitazione di Filippo Fattori in Foggia, dove Gafafer aveva eletto il suo domicilio, per rendere noto che, se l'Impresa non avesse ripreso i lavori per l'inizio del 1869, il Consorzio avrebbe avviato le procedure per un "novello appalto in danno, senz'ammettere nessuna eccezione".⁶⁹

L'operato degli amministratori del Consorzio tra il 1866 e il 1868 fu oggetto di aspre critiche in un articolo apparso nel settimanale *La Capitanata* di Foggia.⁷⁰

Qualche tempo dopo si venne a sapere che in data 12 gennaio 1869 l'Impresa aveva ceduto la costruzione delle strade alla ditta *Flumiani-Iannarelli e Co.* e che Jacob Gafafer era morto.⁷¹

La cessione appariva alquanto irrituale nella forma, se non nella sostanza, ma l'Assemblea dei Deputati non trovò alcunché da eccepire⁷² e quindi affidò ai cessionari i lavori di completamento dei tratti San Marco - Rignano e Vieste - Piano Piccolo, che furono eseguiti entro il 1869.⁷³

Invece, i lavori di rimessione e di manutenzione dei tronchi da San Nicandro

⁶⁶ Deliberazione del Consiglio Comunale di Vieste del 28 luglio 1868, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 422, fasc. 4563.

⁶⁷ Lettera del 3 ottobre 1868 del Sindaco di Vieste al Sindaco di Manfredonia, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

⁶⁸ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 26 novembre 1868, ivi.

⁶⁹ Atto di notifica numero 6621 del Registro di Cancelleria, registrato a Foggia in data 26 dicembre 1868, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 415, fasc. 4503.

⁷⁰ Si tratta di una corrispondenza da Vico del Gargano del 28 luglio 1868, pubblicata nel settimanale «La Capitanata» (Foggia), a. II (1868), n. 33 (14 agosto), pp. 2-3.

⁷¹ Cfr. *Sull'amministrazione del Consorzio stradale garganico assunta dalla Provincia*, Foggia 1873, pp. 22-25.

⁷² Ivi, pp. 22-25.

⁷³ Cfr. *Atti del Consorzio per le strade garganiche del 1872*, Foggia 1873, p. 59.

a Vico e dalle Mattine di San Giovanni al Candelaro furono assegnati, il 31 marzo 1869, alla ditta Iacuzio, che in seguito ebbe in appalto anche la costruzione del tratto Rodi - Marina di Rodi.⁷⁴

Molti Comuni non pagavano le quote, cosicché il Consiglio di Amministrazione fece ricorso a misure coattive inviando dei piantoni presso i tesorieri comunali, ma con scarsi risultati.⁷⁵

Ovviamente, il Consorzio Garganico era da tempo ormai duramente criticato dalla generalità dei Comuni, che ne chiedevano lo scioglimento protestando per la confusa gestione, le continue interruzioni dei lavori, peraltro eseguiti male, e per le gravose quote, che, non potendo essere pagate, facevano aumentare il loro indebitamento, che tra il 1865 e il 1870, aveva toccato la cifra di 888.979,73 lire.⁷⁶

Il Consorzio Garganico viene commissariato

In data 8 novembre 1870 il Prefetto comunicava ai diversi Sindaci che con R. Decreto del 21 ottobre era stata sciolta l'Amministrazione del Consorzio e che era stato nominato come delegato straordinario Carlo Gregorj, ingegnere capo del Genio Civile.⁷⁷

Il decreto di scioglimento non giunse come un fulmine a ciel sereno, poiché fu emanato dopo un'inchiesta ordinata dal Prefetto fin dal 9 dicembre 1869 e in seguito alla proposta, da parte del Prefetto, risalente al 22 marzo 1870, di scioglimento del Consiglio di Amministrazione.

Vi è da chiedersi perché ci vollero ben sette mesi per l'emanazione di un decreto proposto a ragion veduta, dal momento che le relazioni dell'Ingegnere capo del Genio Civile di Foggia e del Sottoprefetto di San Severo avevano rilevato gravi mancanze nella gestione del Consorzio, tra cui "la prodigalità nelle spese amministrative", la scelta di impiegati inadeguati e, soprattutto, l'aver "conservato un sistema di manutenzione provvisoria più costoso di quello aggiudicato per appalto"; ed era emerso, inoltre, che numerosi tratti di strada erano in pessimo stato, malgrado le notevoli somme pagate a "impresari per manutenzione per lavori non eseguiti, o male eseguiti".⁷⁸

⁷⁴ Ivi, p. 4.

⁷⁵ Nota del Presidente del Consorzio al Prefetto (18.3.1870), in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 423, fasc. 4567.

⁷⁶ ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 423, fasc. 4570.

⁷⁷ Lettera circolare del Prefetto di Foggia dell'8 novembre 1870, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

⁷⁸ R. Decreto del 21 ottobre 1870, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

L'elezione del nuovo Consiglio di Amministrazione

Tre mesi dopo, si riunì l'Assemblea dei Delegati per l'elezione del presidente e del Consiglio di Amministrazione, alla presenza del Prefetto e dell'ingegner Gregorj. Quest'ultimo osservò che le strade costruite richiedevano onerosi interventi di manutenzione e che doveva essere iniziata la costruzione delle strade reclamate da Peschici e Vieste, rimaste isolate, e da Monte Sant'Angelo e Manfredonia, due Comuni che dalla rete stradale eseguita non avevano ottenuto alcuna utilità.

Nel Consiglio di Amministrazione entrarono Francesco Sanzone, come presidente, e Michele Prencipe, Antonio Lombardi, Matteo della Torre e Pietro Montanari come consiglieri.⁷⁹

Secondo le verifiche eseguite dall'ing. Gregorj, alla data del 4 gennaio 1871 dovevano ancora essere costruiti diversi tronchi stradali per una lunghezza complessiva di 42 km e 800 metri.⁸⁰

I Comuni di Vico, Peschici, Vieste e Manfredonia giustamente si consideravano i più vessati per essere stati oberati, come gli altri, delle quote fin dalla nascita del Consorzio, anzi da prima, per i fondi spesi dal Genio Militare e imputati poi al costituendo Consorzio, senza aver ottenuto alcun beneficio. Manfredonia, poi, avvertiva di aver subito, con il danno anche la beffa, poiché le due linee costruite conducevano a San Severo, dove affluivano le merci dei Comuni collegati con le strade consortili, cosicché quel traffico che prima, su mulattiere, si svolgeva con Manfredonia si era fortemente ridotto. Perciò i delegati di Manfredonia richiesero la costruzione di una nuova linea da Cagnano a San Giovanni Rotondo, ma non furono ascoltati.⁸¹

Agli inizi del 1871 il Consiglio di Amministrazione, anche se animato dai migliori propositi, dovette constatare che la situazione era drammatica, poiché incombevano le rate del mutuo contratto con la Cassa Depositi e Prestiti e le spese per la manutenzione delle strade. Si pensò, pertanto, di annullare il contratto con l'appaltatore Iacuzio, il quale si occupava dei lavori di rimessione e manutenzione di gran parte della rete stradale, per affidare ai Comuni la manutenzione dei tratti stradali di loro pertinenza. Ma poco dopo fu notificata al Presidente del Consorzio una richiesta per danni, spese e interessi.⁸²

⁷⁹ Assemblea dei Delegati del 10 febbraio 1871, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 423, fasc. 4574.

⁸⁰ Quadro delle strade del Consorzio Garganico, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 424, fasc. 4582.

⁸¹ *Atti del Consorzio per le strade garganiche: tornate straordinarie ed ordinarie del 1871*, Foggia 1871, pp. 46-50. Sull'asprezza dei rapporti tra il Comune di Manfredonia e il Consorzio Garganico si veda F. Mercurio, *Manfredonia fra Garibaldi e Crispi*, in *Storia di Manfredonia*, vol. III.1: *L'età contemporanea*, Bari 2010, pp. 37-40.

⁸² L'atto di notifica, insieme con il ricorso dell'appaltatore, è in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 424, fasc. 4575.

Si addivenne a un concordato con l'appaltatore, che accettò i nuovi patti.⁸³ Ma il Consorzio, non avendo fondi, non poté effettuare i pagamenti, cosicché fu condannato in giudizio a saldare le somme dovute, oltre agli interessi e alle spese, incorrendo nel “doppio danno di avere le opere stradali viepiù degradate, pel seguito abbandono, e i maggiori esiti per piati giudiziari!”⁸⁴

Nell'agosto del 1871 il Prefetto richiamò all'attenzione del Consiglio Provinciale la questione della classificazione della strada San Severo - Rodi tra quelle provinciali, sui cui il Ministero dei Lavori Pubblici non si era ancora pronunciato perché voleva conoscere le determinazioni della Provincia, del Consorzio e dei Comuni collegati da quella strada in merito alle conseguenze che ne sarebbero derivate; insomma, il Ministero chiedeva se i Comuni di San Severo, Apricena, San Nicandro, Cagnano e Rodi, assicurate le loro comunicazioni, “volessero sottrarsi dal partecipare all'associazione ed alle spese già fatte o da farsi, con manifesto detrimento non solo dei Comuni che resterebbero nel Consorzio” e se, una volta classificata la strada fra le provinciali, i Comuni e il Consorzio pretendessero dalla Provincia dei rimborsi di spese o il rilievo delle liti esistenti o future o lo sgravio di una parte dei debiti verso la Cassa dei Depositi e Prestiti.⁸⁵

Il mese dopo l'Assemblea dei Delegati, pronunciandosi sia per il Consorzio, sia per i Comuni interessati, per il tramite dei loro rappresentanti in seno al Consorzio, deliberò che quei Comuni né volevano, né, se l'avessero voluto, potevano sottrarsi dal partecipare al Consorzio e alle spese già fatte e da farsi e, inoltre, che né il Consorzio, né i Comuni avrebbero avanzato pretese verso la Provincia, che avrebbe assunto solo l'obbligo della manutenzione e delle rimessioni in seguito alla consegna della strada in oggetto.⁸⁶

La Provincia assume l'amministrazione del Consorzio

Nel novembre del 1872 la strada San Severo - San Marco in Lamis (con diramazione fino a Rignano) - San Giovanni Rotondo e fino all'innesto sulla Foggia - Manfredonia venne dichiarata provinciale ai fini della manutenzione e ciò comportò uno sgravio di spese per il Consorzio,⁸⁷ ma ovviamente la situazione finanziaria rimaneva critica. Si doveva rimediare al precario stato della rete stradale con lavori di ri-

⁸³ *Atti del Consorzio per le strade garganiche: sessioni straordinaria e ordinarie del 1872*, Foggia 1873, pp. 3-12.

⁸⁴ *Ivi*, pp. 62-63.

⁸⁵ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata del 1871*, Foggia 1871, pp. 132-133.

⁸⁶ Deliberazione dell'Assemblea dei Delegati del 7 settembre 1871, in ASFG, Prefettura, s. I/B, b. 416, fasc. 4513.

⁸⁷ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata del 1872*, Foggia 1873, pp. 119-123.

missione e manutenzione, riordinare la contabilità e districare, infine, il groviglio di obbligazioni in cui il Consorzio si era cacciato per effetto dei non chiari rapporti con Gafafer e, a partire dal 12 gennaio 1869, con i suoi eredi e la ditta cessionaria *Flumiani - Iannarelli e Co.*, nonché con l'appaltatore Iacuzio.

Su richiesta della Prefettura, il Consiglio di Amministrazione fu chiamato a intervenire perché venissero riordinati i conti consuntivi degli esercizi dal 1865 al 1871, che risultavano “confusi e imperfetti”, oltre che redatti in modo non conforme alle disposizioni ministeriali.⁸⁸

Si sapeva, in ogni caso, che le uscite del Consorzio tra il 1865 e il 30 settembre 1872 erano di oltre duemilioni di lire, cui si aggiungevano circa 539.000 lire di residui passivi.⁸⁹

Sopraggiunse, alla fine del 1872, un elemento di novità: l'assunzione da parte della Provincia dell'amministrazione del Consorzio. Ciò divenne possibile in quanto la Provincia aumentò il suo contributo da un quarto a un terzo della spesa per la costruzione delle rimanenti strade.

La proposta, presentata dal Prefetto, fu accolta e il 29 novembre 1872 ebbe il voto favorevole del Consiglio Provinciale.⁹⁰ Secondo il relatore della proposta, i Comuni consorziati, per le loro condizioni finanziarie, non erano più in grado di adempiere ai loro obblighi verso il Consorzio.

Vi è da dire che il Consiglio Comunale di San Severo aveva formulato la stessa proposta che, più o meno negli stessi termini, fu poi presentata dal Prefetto.⁹¹

Il nuovo ordine di cose prevedeva la soppressione del Consiglio di Amministrazione, le cui funzioni passavano alla Deputazione Provinciale, che, a sua volta, dipendeva dall'Assemblea dei Delegati del Consorzio, che rimaneva l'organo deliberante, sottoposto, in ogni caso, all'autorità tutoria della Deputazione Provinciale sotto la guida del Prefetto. Insomma, un bel rompicapo.

Nel corso del 1872 la Provincia prese in consegna il tronco da San Severo a Rodi, che entrava a far parte delle strade provinciali, e si fece carico della manutenzione della strada San Severo - San Marco - San Giovanni - Mattine e fino all'innesto sulla Foggia - Manfredonia;⁹² nello stesso tempo, ordinò una verifica delle strade consortili per stabilire se e in quale misura concedere il sussidio di 1.377 lire per ogni chilometro di strada che il Consiglio Provinciale aveva deliberato nel 1864 e che non era mai stato corrisposto.

⁸⁸ Verbale del Consiglio di Amministrazione del 23 novembre 1872, in ASFg, Prefettura, s. I/B, b. 424, fasc. 4584.

⁸⁹ *Atti del Consorzio per le strade garganiche: sessioni straordinaria e ordinarie del 1872*, Foggia 1873, pp. 64-65.

⁹⁰ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata del 1872*, Foggia 1873, pp. 110-111.

⁹¹ Cfr. *Consorzio Garganico*, «La Capitanata» (Foggia), supplemento al n. 32 del 5 novembre 1872.

⁹² *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata del 1872*, Foggia 1873, p. 123.

Secondo la verifica dell'Ufficio Tecnico Provinciale, alla data del 5 novembre 1872, la rete stradale consortile garganica consisteva approssimativamente di 95 km, suddivisi in circa 18 km "abbandonati o mal costruiti", altri 59,5 km bisognevoli di "molte rimessioni" e circa 17 km "in buono stato di viabilità". Pertanto, in quel momento, solo per 17 km spettava il sussidio.⁹³

Ancora una volta si dové prendere atto della pessima esecuzione delle opere murarie eseguite da Gafafer, alcune delle quali già crollate e altre pericolanti, e fu, inoltre, messo in evidenza che la cessione dell'appalto da Gafafer alla società *Flumiani-Iannarelli e Co.* aveva determinato "una posizione piena di equivoci tra gli eredi del cedente, la ditta cessionaria ed il Consorzio".⁹⁴

La situazione era così problematica che in data 4 novembre 1873 la Deputazione Provinciale deliberò di rinunciare alle sue funzioni dal momento che i Comuni non potevano o non volevano versare le quote arretrate e il disordine in cui era l'amministrazione consortile era inverosimile: "senza conti e contabilità, senza cassa, senza adempire agli obblighi legali e contrattuali".⁹⁵

La minaccia sortì l'effetto voluto e l'Assemblea, il 26 novembre 1873, provvide a rescindere il contratto con Gafafer, risalente al 1865, e revocò la deliberazione del 29 maggio 1869 con cui aveva incautamente accettato la cessione dell'appalto.⁹⁶ Il nodo gordiano era stato tagliato. Ne scaturì, però, un contenzioso giudiziario che si concluse dieci anni dopo.⁹⁷

Il 18 gennaio 1874 l'Assemblea deliberò, tra l'altro, che la contabilità a tutto il 1873 fosse riveduta da un abile ragioniere e che la Deputazione avesse la possibilità di compiere operazioni di credito caricando gli interessi sui Comuni morosi e di dotarsi di un ufficio speciale al servizio tecnico del Consorzio.⁹⁸

In arrivo un'altra grana: la questione del soprassoldo

Il 2 gennaio 1875 da parte del Ministero dei Lavori Pubblici arrivò la richiesta di 145.394,70 lire per il soprassoldo dovuto alle truppe del 1° e 2° Reggimento Zappa-

⁹³ *Sull'amministrazione del Consorzio stradale garganico: relazione del 6 maggio 1873*, Foggia, 1873, pp. 10-15.

⁹⁴ *Ivi*, pp. 19-26.

⁹⁵ *Sull'andamento del Consorzio Stradale Garganico*, in ASCM, cat. X, classe 2-3, b. 4.

⁹⁶ Deliberazione del 26 novembre 1873 dell'Assemblea dei Delegati, in ASFg, Amm.ne Provinciale, b. 845.

⁹⁷ Cfr. *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata: sessioni del 1883*, Foggia 1884, pp. 20-22.

⁹⁸ Consorzio per le Strade Garganiche, *Provvedimenti deliberati dall'Assemblea generale dei Delegati e dalla Deputazione Provinciale pel riordinamento dell'Amministrazione Consortile in Gennaio e Febbraio 1874*, Foggia 1874, pp. [III-IV] e 3-22.

tori che, tra il 1863 e il 1864, avevano preso parte alla “campagna garganica”, ma il Consorzio si rifiutò di pagare.⁹⁹

Va precisato che la questione era già stata sollevata il 14 agosto 1865; in quell'occasione il Ministero aveva richiesto la somma di 66.488,70 lire per il soprassoldo dovuto al 1° Reggimento Zappatori. Gli amministratori del Consorzio esaminarono i conti lasciati dal Genio Militare e, avendo notato che tra le spese figurava la somma di 59.368,34 lire per soprassoldo, ritennero che la richiesta fosse nata da qualche equivoco. Ancora una volta, nel 1869, pervenne dal Ministero un sollecito di pagamento. Fu convocata l'Assemblea dei Delegati, che mise a verbale, tra l'altro, quanto segue:

Senza alcun dubbio, se il Consorzio avesse allora avuto rappresentanza propria, e fosse stato lasciato libero alle ispirazioni della esclusiva sua convenienza, non si sarebbe giammai deciso d'incominciare i lavori in circostanze cotanto sfavorevoli; e infatti, temporeggiando alquanto, avrebbe di sicuro recuperato in breve, ed a molto minor prezzo il tempo perduto.

Se il Governo, intervenendo nella faccenda delle strade garganiche, come per fatto proprio, si decise ad incominciare allora i lavori, vi fu senza dubbio indotto da considerazioni, che non furono certo soltanto quelle di promuovere il benessere ed assicurare i materiali vantaggi delle popolazioni garganiche; si bene v'ebbe la sua principal parte quella di facilitare in tal guisa la repressione del brigantaggio, che aveva suo nido nelle inaccessibili balze del Gargano: e questo scopo, se tornava in special modo proficuo ai Comuni che dovevan far parte del Consorzio, si riferiva benanche ad un interesse di ben altra natura, ed in cui era più specialmente coinvolto l'ordine pubblico e la sicurezza del Regno.¹⁰⁰

In conclusione, fu messo in evidenza che grazie alla presenza di truppe dislocate in vari punti strategici “con la marra in una mano e con la carabina nell'altra” era stato conseguito un duplice fine: reprimere il brigantaggio e costruire le strade, ma con costi esorbitanti e a carico dei bilanci della Provincia e dei Comuni consorziati.

Il crescente indebitamento del Consorzio e dei Comuni

Nel gennaio del 1875 fu pubblicato a stampa il *Capitolato d'onere* per i restanti tronchi delle strade Vico - Peschici, Vico - Monte Sant'Angelo, Peschici - Vieste, Candelaro - San Giovanni, i quali si estendevano per km 90 e 567 metri e comportavano

⁹⁹ La storia è minutamente ricostruita negli *Atti del Consorzio* del 1872 e del 1877.

¹⁰⁰ Verbale dell'Assemblea dei Delegati (27 maggio 1869), in *Atti del Consorzio per le strade garganiche: sessioni straordinaria e ordinarie del 1872*, Foggia 1873, pp. 27-28.

una spesa, calcolata al centesimo, di 1.732.383,83 lire. Questa volta i progetti prevedevano che i lavori fossero appaltati a misura.¹⁰¹

Ci si augurava che i Comuni pagassero le quote arretrate perché i lavori per il completamento degli ultimi tronchi fossero appaltati senza problemi.

Intanto, il 4 febbraio 1875 il prefetto Serpieri, nella sua veste di presidente della Deputazione Provinciale, manifestando le sue preoccupazioni per il cumulo dei debiti del Consorzio verso la Cassa dei Depositi e Prestiti, spedì ai Sindaci il prospetto del dare dei Comuni consortili al 31 dicembre 1874, dal quale risultavano gli arretrati per la cifra di 578.195,46 lire e le quote delle more per 24.257,78 lire, autorizzando le riunioni straordinarie dei Consigli Comunali affinché si provvedesse a far fronte ai pagamenti.¹⁰²

Nella tornata dell'8 agosto 1875 l'Assemblea dei Delegati, si occupò, tra l'altro, del problema degli appalti per la costruzione dei rimanenti tronchi. Fu reso noto che, dopo aver sperimentato le subaste, erano stati appaltati solo i tronchi Candellaro - Mattine di San Giovanni, Valle Carbonara - Beduano e Beduano - Vico, con un risparmio di circa 70.000 lire, e che gli incanti per i restanti tronchi erano andati per due volte deserti. A questo proposito la Presidenza comunicò che erano pervenute due offerte a trattativa privata da parte di due appaltatori; dopo una breve discussione l'Assemblea dei Delegati deliberò che si dovesse procedere a nuove subaste.¹⁰³

In quella stessa seduta il deputato provinciale Giuseppe Paolella svolse una particolareggiata relazione sui lavori di rimessione e manutenzione della strada San Nicandro - Vico - Rodi e colse l'occasione per rifare la storia delle costruzioni stradali: la pessima riuscita delle strade costruite da Gafafer, le violazioni al decreto prefettizio, le lamentele degli utenti, la morosità dei Comuni, la verifica Baggiani, il lodo Gifuni, la cessione dell'appalto da Gafafer a *Flumiani - Iannarelli e Co.*, la lievitazione dei costi delle rimessioni stradali tra San Nicandro, Vico e Rodi (concesse a trattativa privata all'appaltatore Iacuzio), il dissesto del Consorzio, le diverse inchieste ordinate dalla Prefettura, le sospensioni dei lavori, contestazioni e componimenti bonari, liti e strascichi giudiziari, fino al subentro della Provincia nell'amministrazione del Consorzio.¹⁰⁴

Agli inizi del 1876 il Ministero dei Lavori Pubblici, accogliendo una specifica richiesta della Prefettura, assegnò al Genio Civile di Foggia un ingegnere per la sorveglianza e il controllo delle strade garganiche, che venivano raggruppate in una «de-

¹⁰¹ Foggia. Provincia - Ufficio Tecnico per le Strade del Consorzio Garganico, *Capitolato d'onere*, Foggia 1875.

¹⁰² Deputazione Provinciale - Amministrazione del Consorzio per le strade garganiche, *Nota N.° 71-967* (del 4 febbraio 1875), in ASCM, cat. X, classe 2-3, b. 4.

¹⁰³ *Atti del Consorzio per le Strade garganiche: tornate dell'8 Agosto e 27 Novembre 1875 dell'Assemblea dei Delegati*, Foggia 1875, pp. 10-13.

¹⁰⁴ Ivi, pp. 21-37.

legazione», sotto la direzione tecnica dell'ingegnere, che avrebbe risieduto e stabilito il suo ufficio a Vico del Gargano, al fine di poter rapportarsi con il personale del Consorzio per le manutenzioni, rimissioni e nuove opere stradali. Dal prospetto allegato al decreto prefettizio contenente le nuove disposizioni si apprende che i rimanenti tronchi da costruire erano stati appaltati a cinque diverse ditte per la somma totale di circa 1.408.000 lire; a questa cifra si aggiungevano gli esborsi per le manutenzioni delle strade non ancora consegnate alla Provincia.¹⁰⁵

Insomma, nel 1876 la rete stradale era ancora da completare, considerato che mancavano due tronchi della Vico - Peschici, per circa 18 km, e due della Peschici - Vieste, per circa 23 km, nonché due tronchi della Vico - Monte Sant'Angelo, per circa 40 km, e un altro della Candelaro - Mattine di San Giovanni per 11 km.

Anche per le strade comunali obbligatorie, in attuazione della legge 30 agosto 1868, n. 4613, si registrava un notevole ritardo. Infatti, gli unici municipi dell'area garganica che erano stati in grado di reperire delle risorse e di conseguire alcuni obiettivi furono Apricena, Lesina e Poggio Imperiale, che avevano ampliato la loro viabilità per circa 12 km. Vi è da segnalare che era stata progettata l'importante strada tra Rodi e San Menaio, mentre per i tronchi da Monte Sant'Angelo alla frazione di Mattinata e da qui a Vieste, anche se previsti, alla data del 30 giugno 1876 non vi erano neppure i progetti.¹⁰⁶

Ovviamente, il ritardo nell'esecuzione delle strade dipendeva in primo luogo dalle difficoltà finanziarie in cui si dibattevano quasi tutti i Comuni del Promontorio, che, come si è detto, erano impegnati a versare le rispettive quote al Consorzio Garganico.

Nella seduta del 26 aprile 1878 la Deputazione Provinciale dové prendere atto che, "nel breve periodo di 13 anni dalla sua costituzione, il Consorzio, al 31 dicembre 1877, aveva già speso l'ingente somma di lire 4.722.584,85, e ancora gli restavano da compiere le due strade Vico - Peschici, Peschici - Vieste, e da costruire le altre due Vico - Montesantangelo, Mattine - San Giovanni Rotondo".¹⁰⁷ Si propose la liquidazione del Consorzio e si accennò alle trattative con la Cassa Depositi e Prestiti, che era disponibile a surrogare i Comuni nei debiti del Consorzio.

Nelle sedute del 15 e 17 gennaio 1879 il Consiglio Provinciale decise di classificare le strade consortili garganiche tra le provinciali e, inoltre, che dal 1880 la Provincia si sarebbe fatta carico del completamento dei tratti Vico - Peschici - Vieste, Monte Sant'Angelo - Vico e Mattine di San Giovanni - ponte sul Candelaro a condizione che i Comuni concordassero entro il 1879 la sistemazione dei loro de-

¹⁰⁵ Decreto del Prefetto di Foggia del 15 gennaio 1876, in ASCM, cat. X, classe 2-3, b. 4.

¹⁰⁶ Comunicazione del Prefetto di Foggia del 9 ottobre 1876, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

¹⁰⁷ *Relazione e deliberazione della Deputazione Provinciale sulla liquidazione del Consorzio: tornata del 26 aprile 1878*, p. 1, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

biti con la Cassa Depositi e Prestiti fino a tutto il 1878, versassero le rate dovute per il 1879, con le quali provvedere all'esecuzione dei rimanenti lavori, e rinunziassero in favore della Provincia ai sussidi che si sarebbero ottenuti dal Governo dal 1880 in poi.¹⁰⁸

La liquidazione del Consorzio e la triste eredità debitoria a carico dei Comuni

Il 25 giugno 1879 il Prefetto chiese ai Comuni di pronunciarsi sulla proposta di liquidazione del Consorzio.¹⁰⁹ Trascorsero più di sei mesi, ma alla fine la proposta fu accolta, anche se alcuni Comuni mantennero delle riserve.¹¹⁰ In ogni caso, nel novembre del 1880, fu presentato il nuovo riparto tra i Comuni consorziati del debito che man mano si era accumulato, giunto alla cifra di 1.819.186,77 lire, che derivava dalle annualità pregresse non soddisfatte del prestito di 1.340.000 lire, pari a 1.060.519,62 lire (somma comprensiva di interessi per i ritardati pagamenti, interessi che erano stati capitalizzati e avevano prodotto altri interessi), e dalle restanti annualità a scadere tra il 1881 e il 1887, pari a 758.666,45 lire.¹¹¹

Si trattava di quasi *due milioni* di lire, una cifra enorme, che si poteva rateizzare nel periodo massimo di 25 anni, ma con l'aggiunta degli interessi, da calcolare in base ai tempi di estinzione del debito che ogni Comune poteva stabilire direttamente con la Cassa dei Depositi e Prestiti.

E non era tutto. Infatti, il Consorzio era impegnato in liti civili con gli eredi Gaffer, la società Flumiani-Iannarelli, Iacuzio, Conforti e non si sapeva come si sarebbe conclusa la questione del soprassoldo dovuto al primo e secondo Reggimento Zappatori, che il Governo aveva quantificato in circa 145.000 lire.¹¹²

Col passare degli anni le vertenze si conclusero in genere con transazioni e fu la Provincia a farsene carico; nuove liti sorsero per pendenze connesse con il Consorzio; e si ignora come andò a finire la questione del soprassoldo; probabilmente, fu archiviata.

Nel gennaio del 1880 fu aperta al traffico la strada da Vico a Peschici, mentre

¹⁰⁸ Cfr. *Rendiconto della Deputazione al Consiglio Provinciale nella sessione del 1879*, Foggia 1879, pp. 21-25.

¹⁰⁹ Nota n. 869-218 del 25 giugno 1879, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

¹¹⁰ *Atti del Consorzio per le strade garganiche: tornate del 4 e 5 luglio 1880 dell'Assemblea dei Delegati*, Foggia 1880, pp. 40-51.

¹¹¹ Amministrazione del Consorzio per le strade garganiche: *Nota 877-334* del 15 novembre 1880, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

¹¹² *Relazione e deliberazione della Deputazione Provinciale sulla liquidazione del Consorzio: tornata del 26 aprile 1878*, p. 7, in ASCM, cat. X, classe 5, b. 2.

proseguivano i lavori sui tronchi Peschici - Vieste, Vico-Monte Sant'Angelo e da San Giovanni Rotondo fino al ponte sul Candelaro.¹¹³

Per quanto riguarda la viabilità obbligatoria, vi è da segnalare che nel 1880 erano in corso i lavori per le strade Monte Sant'Angelo - Mattinata, Rodi - San Menaio e San Marco in Lamis - Foggia; era anche prevista la costruzione di una strada da San Giovanni Rotondo a Cagnano, che, pur iniziata alcuni anni dopo, fu compiuta solo negli anni Sessanta del Novecento.¹¹⁴

Alla fine del 1883 furono completati i lavori sulla strada da Peschici a Vieste, che era l'ultimo tratto dell'arteria settentrionale, e quelli del tronco Candelaro - Mattine; rimaneva da ultimare la strada Monte Sant'Angelo-Vico, il cui completamento richiese qualche altro anno.

Non considerando i lavori per qualche variante, nel 1888, ventitré anni dopo la costituzione del Consorzio, la rete consortile garganica, delineata tra il 1861 e il 1865, poteva dirsi compiuta. A caro prezzo le *strade rotabili di fabbrica* erano state finalmente ottenute, ma non risultarono del tutto soddisfacenti. Infatti, erano consuete le lamentele delle comunità locali e dei viaggiatori per i lunghi tempi di percorrenza e per gli incidenti cui talvolta si andava incontro.

La Provincia dové provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intera rete, che risultò eccessivamente onerosa a causa della frequente usura delle massicciate e del logoramento delle opere d'arte; ciò era dovuto alle tecniche costruttive del tempo e a difetti di costruzione, ma va anche detto che talvolta i costi dei lavori di manutenzione lievitavano per gli abusi di qualche appaltatore e per gli errori o la negligenza di coloro che dovevano controllare.¹¹⁵

¹¹³ *Atti del Consorzio per le strade garganiche: tornate del 4 e 5 luglio 1880 dell'Assemblea dei Delegati*, Foggia 1880, pp. 55-65

¹¹⁴ S. Giovanni Rotondo - Cagnano Varano: 30 chilometri. Per terminare una strada non bastano ottanta anni, «il Foglietto». *Giornale della Daunia* (Foggia), a. LXIV (1961), n. 8 (2 marzo), p. 2.

¹¹⁵ *Atti del Consiglio Provinciale di Capitanata: sessioni del 1894*, Foggia 1895, pp. 46-69, e MINERVINI Gustavo, VACCARO Pietro, BIANCARDI Alessandro, *Relazione all'onorevole Commissione d'inchiesta sui servizi tecnici della Provincia di Capitanata*, Napoli 1896.

Fig. 1- Cippo del 2° Reggimento Zappatori del Corpo del Genio Militare proveniente dal ponte della Cappeluccia sulla rotabile San Marco in Lamis - San Severo.

[custodito nell'ingresso della Biblioteca Comunale di San Marco in Lamis]



Fig. 2 - Rete stradale garganica al 13 settembre 1872.

Provincia di Capitanata: Tavola I. Autore: Enrico Ioni, Ingegnere capo del Genio Civile ASFg, Prefettura di Capitanata, s. I/B, b. 416, fasc. 4514.

Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Archivio di Stato di Foggia.

INDICE

MARIA L. MARCHI, GIOVANNI FORTE, ANTONELLA FRANGIOSA, MADDALENA LA TROFA, GRAZIA SAVINO <i>Riscoprendo i paesaggi archeologici: nuovi dati per il progetto Ager Lucerinus dai territori di Castelnuovo della Daunia e Pietramontecorvino</i>	pag. 3
ANNA MARIA TUNZI, ELENA MARIA BIANCHI, TONIA BOCOLA, NICOLA GASPERI, BIAGIO GIULIANI, CHIARA LA MARCA, TANIA QUERO <i>La frequentazione Altomedievale e Medievale a Brecciarà (Serracapriola, FG)</i>	» 27
ROBERTA GIULIANI, NUNZIA M. MANGIALARDI, ITALO MARIA MUNTONI <i>Il Corpus dell'Architettura Religiosa Europea (CARE) a Lucera e nei Monti Dauni. Spunti di ricerca da un'analisi comparata tra documenti scritti, evidenze architettoniche e fonti archeologiche</i>	» 49
MARCO TROTTA <i>Leone Garganico e la Vita minor di Lorenzo di Siponto</i>	» 85
GIANFRANCO DE BENEDITTIS <i>L'alta valle del Fortore e i Normanni</i>	» 99
MARIA STELLA CALÒ MARIANI <i>Testimonianze del culto mariano in area garganica: il santuario in rovina di S. Maria della Rocca (Apricena)</i>	» 109
ARMANDO GRAVINA <i>Annotazioni sulle vie antiche e medievali dei pastori, dei pellegrini e dei mercanti nel Gargano</i>	» 127
NATALIA D'AMICO <i>Magistri della pietra nei cantieri cistercensi d'età sveva. La torre scalare di Santa Maria di Ripalta (Lesina)</i>	» 145
GIULIANA MASSIMO <i>L'uso del colore nell'architettura di epoca normanno-sveva dell'Italia meridionale: analisi di alcuni casi di studio</i>	» 159

MARIA PIA SCALTRITO <i>Siponto diruta e diaspora ebraica. Fatti e personaggi in movimento da Siponto a Salerno tra X e XII secolo.</i>	pag. 183
DOMENICO L. MORETTI <i>I graffiti navali nella chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo</i>	» 201
MARIA CAROLINA NARDELLA <i>La raccolta del grano nel Tavoliere nell'età moderna</i>	» 217
LUIGI P. MARANGELLI <i>La Regia Dogana di Foggia e l'onciario carolino</i>	» 227
GIOVANNI BORACCESI <i>Arte nella Daunia. Gli argenti di Celle San Vito e di Faeto</i> . .	» 247
FRANCESCO DE NICOLO <i>La scultura lignea del Settecento in Capitanata tra persistenze napoletane e produzione locale</i>	» 259
CHRISTIAN DE LETTERIIS <i>La chiesa di san Lorenzo a San Severo: gli interventi di Giuseppe e Gennaro Sanmartino, Vincenzo d'Adamo, Antonio Belliazzi, Cristoforo Barberio. Nuovi documenti</i> . . .	» 283
LIDYA COLANGELO <i>Vita Severini: l'agiografia del Patrono nella storia di San Severo</i>	» 303
EMANUELE D'ANGELO <i>«Appena il nome se ne conosce dal popolo». Il culto patronale di san Severo di Napoli tra Otto e Novecento</i>	» 313
MICHELE FERRI <i>La viabilità garganica nella seconda metà dell'Ottocento.</i> . . .	» 325
GIUSEPPE TRINCUCCI <i>La legislazione e la tutela dei Regi tratturi in epoca borbonica (1815-1860).</i>	» 355
LORENZO PELLEGRINO <i>La donna nelle arti e professioni sanitarie in Capitanata dalle origini a tutto il Novecento.</i>	» 369