

LA STAZIONE FERROVIARIA DI VEGLIE (CHE NON C'E') (DOCUMENTI)



Stazione ferroviaria SALICE-VEGLIE

Nella giornata del 2 febbraio 1907 il sindaco Gaetano Patera¹ riceve per posta una lettera da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato con la quale viene comunicato che la stazione ferroviaria di Salice, che sarebbe stata inaugurata quanto prima, avrà il nome di “Stazione Salice-Veglie”.

Il 9 febbraio successivo convoca il Consiglio comunale² per esprimere una manifestazione di gratitudine all'onorevole

Pietro Chimienti (Brindisi 1864, Roma 1938) per l'interessamento dimostrato nell'asseverare il desiderio del Comune di Veglie.

Ben poca cosa per la verità ma ormai non c'era più la possibilità di avere una stazione ferroviaria a Veglie; erano trascorsi ben 28 anni da quando il consiglio comunale, presieduto dal sindaco avv. Colelli,³ aveva dato la propria disponibilità a far parte del Consorzio (che non era stato ancora costituito) che avrebbe costruito il tronco ferroviario Francavilla-Lecce ideato dall'on. Brunetti. Ciò nonostante, il Comune di Veglie non venne invitato a far parte del Consorzio e a nulla sono valsi i numerosi ricorsi presentati nel corso degli anni e tantomeno è stato preso in considerazione da parte del Consorzio l'originario tracciato progettato dagli ingegneri Macor e Orlando, i quali avevano avuto modo di affermare che la linea “...Guagnano-Salice-Veglie-Leverano-Copertino-Nardò..., era la più logica, più tecnica, più importante e più commerciale.”

È stata comunque una vicenda molto travagliata portata avanti e vinta dai sindaci e consiglieri provinciali che facevano parte del Consorzio, i quali tutti hanno inteso tutelare il proprio consenso elettorale e politico, rivendicando percorsi ferroviari rispondenti più a tale logica che alla capacità di favorire e di potenziare lo sviluppo economico e sociale della regione. Comprendere nel tracciato i comuni di Veglie e di Leverano (che non erano rappresentati in seno al Consorzio) avrebbe vanificato i loro progetti elettoralistici in considerazione del fatto che la lunghezza della linea concessa dal governo all'onorevole Brunetti, in nessun caso poteva superare gli 85 chilometri.

La malvagità perpetrata dai consorziati nei confronti del comune di Veglie viene ricordata nel 1913 dal consigliere Ferdinando Quarta⁴ il quale durante una seduta del consiglio comunale che era stato convocato per esprimersi su una

¹ Gaetano Patera (Leverano 1852), esattore fondiario. Figlio di Rocco Patera, notaio in Leverano e di Raffaella Imbò. Sposa Elena Zecca.

² Comune di Veglie – Deliberazione del consiglio comunale n. 9 del 9 febbraio 1907 N. 11)

³ Luciano Colelli (1807-1893), avvocato, figlio di Pietro Colelli e di Concetta Greco; sposa Tecla Piccini

⁴ Ferdinando Quarta (1836-1922), segretario comunale, figlio di Alessandro e di Rosa De Castris.

nuova ipotesi di tracciato ferroviario, chiesta ed ottenuta la parola: *“trova opportuno deplorare ancora una volta la nequizia (cioè la malvagità) di coloro che avrebbero dovuto, tutelando gli interessi del comune, cooperarsi anziché opporsi, perché secondo il progetto dell'ingegnere Macor, la Francavilla-Nardò toccasse Veglie”*. Alla deplorazione del Quarta si associano tutti gli altri consiglieri.

L'affermazione del consigliere Quarta chiarisce, se mai ce ne fosse bisogno, che la mancanza della linea ferroviaria a Veglie, con relativa stazione, non è stata causata dalle rimostranze dei contadini preoccupati di vedere espropriati parte dei loro terreni per fare posto alla linea ferrata e tanto meno è stata causata dall'ostruzionismo di facoltosi proprietari di masserie convinti che il fischio della vaporiera avrebbe spaventato le mucche che non avrebbero più prodotto latte: la fantasia popolare, da sempre, non ha avuto mai limiti.

Per un approfondimento sull'intera vicenda potrebbe essere interessante dare uno sguardo alla copiosa documentazione esistente nell'archivio di Stato di Lecce,⁵ riportata per estratto qui di seguito, utile, a mio avviso, per conoscere i motivi per i quali i comuni di Veglie e di Leverano non sono stati compresi nel tracciato della linea ferroviaria Francavilla-Lecce.



Stazione ferroviaria Salice-Veglie

⁵ ARCHIVIO DI STATO DI LECCE - Prefettura, IV versamento, b.211, f. 1202 e b. 212, f. 1203.

LA FERROVIA FRANCAVILLA-LECCE (1879-1907)

NASCITA DELLE FERROVIE SECONDARIE

Nell'ambito del programma di completamento della rete ferroviaria del Regno viene approvata, durante il secondo governo Cairoli la legge n.5002/1879 per la costruzione di numerose linee ferroviarie, provvedimento che, tra l'altro, prevedeva la costruzione in Terra d'Otranto da parte dello Stato, con il concorso della Provincia, di due linee ferroviarie: la *Taranto-Brindisi* (art. 3, Tab, B, n. 16) e la *Zollino-Gallipoli* (art. 5, Tab. C, n. 30).



Stazione Salice-Veglie

Con la stessa legge il governo del re veniva autorizzato (art. 10) a costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie, definite di 4^a categoria, sempreché venisse comprovata l'utilità e le provincie e i comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, avessero dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento.

LINEA TRASVERSALE FRANCAVILLA-NARDO'

Durante i lavori parlamentari alla Camera dei Deputati, gli onorevoli Gaetano Brunetti (1829-1900) e Vincenzo Carbonelli (1822-1901) ebbero la felice ispirazione di reclamare ed ottenere - a valere sui 1530 chilometri di linea ferrata a disposizione del Governo - una linea trasversale (*bretella*) di 85 chilometri, da *Francavilla a Nardò*, allo scopo di allacciare la linea *Taranto-Brindisi* alla *Zollino-Gallipoli* e avvicinare in questo modo il circondario di Taranto a quello di Gallipoli.

Il 1° settembre 1879 il prefetto di Lecce Luigi Maccaferri, d'intesa con l'on. Brunetti, invia una circolare esplicativa a tutti i comuni della provincia di Terra d'Otranto invitandoli a riunire i rispettivi consigli comunali per deliberare sull'argomento "Ferrovie" adottando tutti quei provvedimenti ritenuti opportuni e necessari nell'interesse del proprio comune.

L'ADESIONE DEL COMUNE DI VEGLIE

Il sindaco di Veglie avv. Luciano Colelli, entusiasta per la splendida opportunità che si era venuta a creare, che era quella di avere nel proprio comune una linea ferroviaria con relativa stazione, simbolo di civiltà e progresso, il 23 settembre 1879 convoca il consiglio comunale⁶ il quale con voto unanime,

⁶ Comune di Veglie - Deliberazione del consiglio comunale n. 48 del 23 settembre 1879.

delibera: *“di unirsi in Consorzio coi Comuni interessati qualora il Governo del Re decreti la costruzione della linea ferrata Taranto-Gallipoli, concorrendo alla relativa spesa con aiuto della Provincia e del Governo, e ciò se quante volte tracciandosi la linea Oria-Manduria-Erchie-Torre-S.Pancrazio-Guagnano-Salice-Veglie, questo s’abbia la stazione ferroviaria”.*

PROPOSTA DELL'ON. GAETANO BRUNETTI

Due mesi dopo, il 21 novembre 1879, si riunisce a Lecce il consiglio provinciale sotto la presidenza del cav. Antonio Panzera e con la presenza del prefetto della Provincia, commissario del re. L'unico punto posto all'ordine del giorno era l'esame di una proposta presentata dall'onorevole Gaetano Brunetti relativa agli studi di massima per una linea trasversale che attaccasse le due linee ferrate Brindisi-Taranto e Zollino-Gallipoli. Aperta la discussione i consiglieri presenti, in quanto rappresentanti di gran parte dei comuni della Provincia di Terra d'Otranto, propongono la costruzione di una linea ferrata che soddisfacesse i desiderata dei comuni che loro rappresentavano; interviene subito il consigliere Arcangelo De Castris per richiamare l'attenzione dei colleghi sulla circostanza che il consiglio provinciale era stato convocato per pronunciarsi sull'unico punto all'ordine del giorno: cioè la proposta Brunetti, e non altro.

Dopo questa necessaria puntualizzazione prende la parola l'on. Brunetti per riferire: *“che nel 5 settembre presentò al consiglio provinciale una proposta avente per iscopo di deliberare una somma per gli studi da farsi onde congiungere con una linea trasversale le due linee Brindisi-Taranto e Zollino-Gallipoli. In seguito 15 Comuni, cioè Francavilla, Oria, Manduria, Erchie, San Pancrazio, Salice, Guagnano, Campi Salentino, Novoli, Carmiano, Copertino, **Veglie**, Nardò, Galatone e Gallipoli, Comuni tutti interessati alla costruzione di questa linea, nominarono Delegati per essere rappresentati in un Consorzio da costituirsi”.*

Segue ampio dibattito al termine del quale il presidente pone ai voti la proposta Brunetti, concordata con i consiglieri Episcopo e Ruggeri, così concepita:

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

“Considerando che costrutte le linee Brindisi-Taranto e Zollino-Gallipoli a compimento della rete ferroviaria della Provincia, è necessaria un'altra linea trasversale che allacci le due linee anzidette.

Considerando che la suddetta trasversale servirebbe principalmente a mettere in comunicazione i Circondari di Taranto e Brindisi con quel di Gallipoli.

Considerando che la stessa trasversale allaccerebbe alle ferrovie principali della Provincia due grossi sub centri che altrimenti rimarrebbero sempre lontani dalle nostre ferrovie.

Considerando che la Camera dei Deputati nella tornata del 24, 25 e 26 giugno fra le molte linee accettò doversi anche prendere in considerazione la suddetta trasversale, annotata nell'elenco delle linee di 4^a categoria, che il Governo deve tenere presenti.

Considerando ancora che i Consigli comunali di quasi tutti i Comuni direttamente interessati hanno unanimemente con speciali deliberazioni, non solo accettata la proposta, ma nominato eziando i loro Delegati muniti di illimitate facoltà a rappresentare i rispettivi Comuni nel Consorzio da costituire.

Riconoscendo ancora l'immenso vantaggio che deriverebbe alla Provincia da una ferrovia trasversale, che congiungendo la Taranto-Brindisi alla Zollino-Gallipoli (.) servisse a mettere meglio in comunicazione i Circondari di Brindisi e Taranto con quello di Gallipoli.

DELIBERA

Nominare tre consiglieri provinciali con facoltà di unirsi ai Delegati dei Comuni e costituire con essi un Consorzio che faccia procedere agli studi definitivi della linea trasversale tra la Zollino-Gallipoli e la Taranto-Brindisi...”

La proposta Brunetti è approvata con 25 voti favorevoli, uno contrario e un astenuto.

COSTITUZIONE DEL CONSORZIO FERROVIARIO SCelta DEL TRACCIATO

Intanto il 26 gennaio 1880 nella sede della deputazione provinciale viene convocata l'assemblea dei sindaci dei comuni che avevano manifestato la volontà di unirsi in consorzio, cioè: Francavilla, Oria, Manduria, Erchie, San Pancrazio, Salice, Guagnano, Campi Salentino, Novoli, Carmiano, Copertino, Nardò, Galatone e Gallipoli; **assenti, perché non invitati, i sindaci dei comuni di Veglie e di Leverano.**

Come primo punto all'ordine del giorno viene dichiarato formalmente costituito il consorzio ferroviario con il nome di **“Consorzio ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Nardò”**.

Dopo di che l'on. Brunetti esibisce uno studio di massima del tracciato della congiungente che lui stesso aveva commissionato in precedenza agli ing. Carlo Macor e Oronzo Orlandi; questi due tecnici, dopo aver valutato tutti i percorsi possibili e convenienti, avevano individuato tre tracciati:

Il primo tracciato Francavilla, Oria Manduria, Avetrana, Nardò, di 61 chilometri avrebbe attraversato la zona paludosa dell'Arneo. Tale percorso risultava poco credibile non solo per le difficoltà oggettive che la zona presentava quanto per il fatto che sarebbe risultato del tutto marginale agli interessi dell'economia agraria della provincia.

Il secondo percorso di 71 chilometri partiva da Francavilla e giungeva a Nardò dopo aver attraversato Oria, Manduria, Erchie, San Pancrazio, Guagnano, Salice, Veglie, Leverano e Copertino.

Il terzo percorso di 74 chilometri, presentava rispetto al secondo la variante di Copertino, Carmiano, Novoli, Campi, Salice ed escludeva Veglie e Leverano.

Sulla fattibilità del terzo percorso gli stessi tecnici facevano osservare che: *“...la linea dipartendosi da Nardò per Francavilla passando per Novoli era tecnicamente viziosissima e perciò difficilmente sarebbe accettata ed approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici e ch'era più logica, più tecnica, più importante e più commerciale farla passare per Copertino, Leverano, Veglie, Salice, Guagnano, ecc. ecc.”*.

Anche la commissione reale per lo studio delle ferrovie complementari, appositamente nominata, esaminati gli atti della linea Lecce-Francavilla, osservava che: *“...se altre ragioni non si opponevano, sarebbe preferibile ancora, per meglio corrispondere a dette finalità, la diramazione Salice, Copertino, Nardò per Veglie e Leverano, alla stessa diramazione Novoli-Nardò”*.

Ciò nonostante l'assemblea sceglie il terzo percorso e incarica i progettisti Macor e Orlandi per predisporre gli studi definitivi avendo considerato che *“...il terzo percorso ancorché più lungo del secondo, consente ad un maggior numero di comuni di raggiungere direttamente Lecce capoluogo della provincia”*.

Da questo momento cambia anche la denominazione del consorzio, non sarà più. “Consorzio ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Nardò”, ma “Consorzio ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Novoli per Nardò”.

La scelta fatta dall'assemblea del consorzio, per certi aspetti, era ampiamente prevedibile poiché tutti i rappresentanti che ne facevano parte, sia comunali che provinciali, ricoprivano cariche elettive e per questa ragione nella scelta del terzo tracciato prevalse quasi sistematicamente l'ostinata esigenza di tutelare la propria base di consenso elettorale e politico, rivendicando percorsi ferroviari rispondenti più a tale logica che alla capacità di favorire e di potenziare lo sviluppo economico e sociale della regione. Sorprende tuttavia il comportamento dell'onorevole Brunetti il quale non ebbe difficoltà a cambiare idea repentinamente e sostenere il tracciato scelto dall'Assemblea abbandonando l'originario concetto di voler legare i due circondari con una trasversale che iniziando il suo percorso da Salice proseguisse per Veglie, Leverano, Copertino per poi raggiungere Nardò.

La scelta del terzo percorso tuttavia venne facilitata di molto perché i rappresentanti dei due comuni maggiormente penalizzati, Veglie e Leverano, non facevano parte del consorzio: Veglie perché stranamente non era stato invitato a costituirsi benché nel 1879 avesse fatto esplicita richiesta; Leverano perché, riferirà il sindaco, non è stato mai invitato.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO MACOR-ORLANDO

L'11 giugno 1881 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto per la costruzione della strada ferrata Lecce-Francavilla con diramazione *Novoli per Nardò*, compilato dagli ingegneri Carlo Macor ed Oronzo Orlando dando facoltà ai Comuni facenti parte del consorzio di apportare nel tracciato della linea quelle modifiche che crederanno convenienti per la maggiore utilità di esso.

Seguono due decreti reali (11 gennaio 1883 e 8 marzo 1883) con i quali viene legittimata la costituzione del consorzio ferroviario tra la Provincia di Lecce e i comuni di Lecce, Manduria, Oria, Francavilla, Erchie, Novoli, Galatone, Salice, Nardò, Copertino, Carmiano, Gallipoli, Campi Sal., San Pancrazio e Guagnano.

Veglie e Leverano ovviamente non sono compresi in entrambi i decreti reali.

RICORSO DEL COMUNE DI VEGLIE AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Ma la comunità vegliese non è disposta a subire passivamente questo torto. Il 16 aprile 1883 il sindaco avv. Cosimo Verrienti convoca il consiglio comunale e fa approvare un ordine del giorno, presentato dal consigliere Marco Rocca, da far pervenire per via gerarchica al Ministro dei Lavori Pubblici:

A SUA ECCELLENZA IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
ONOREVOLE ALFREDO BECCARINI - ROMA

“[...] Il comune di Veglie posto nel golfo di Taranto, Provincia di Terra d’Otranto, ha una popolazione di 2720 abitanti, con un esteso territorio sino alla vasta tenuta denominata Arneo onde si contano oltre 60 masserie di ingente valuta, massimo quelle possedute dal senatore Tamborrino, Principi di Belmonte, Cavaliere De Castris e Principe Imperiale Augusto, ed è ricco d’ogni sorta di produzione, difettando solo di un tronco di ferrovia pel maggior commercio delle sue derrate. Quando si udì dal Consiglio Provinciale di Lecce la fausta notizia della linea ferrata Francavilla-Nardò, questa Comunità e consorelle più vicine Salice e Leverano gioirono di una contentezza soprannaturale e tal gioia viepiù tornava fondata quando nella relazione degli onorevoli ingegneri sigg. Macor ed Orlandi redattori del progetto si disse che la linea dipartendosi di Nardò ed (.) per Francavilla passando per Novoli era tecnicamente viziosissima e perciò difficilmente sarebbe accettata ed approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici e che era più logica, più tecnica, più importante e più conveniente farla passare per Copertino-Leverano-Veglie-Salice-Guagnano, ecc. ecc.

Sventuratamente però dal Consorzio sono stati affatto esclusi i Comuni di Veglie e Leverano ad onta di ripetuti atti consigliari tendenti tutti a voler far parte del Consorzio e concorrere alla relativa spesa. Quindi questo Municipio dolentissimo dell’accaduto e senza menomamente toccare la suscettibilità dei Comuni interessati fa vive preghiere all’Eccellenza Vostra implorando che la trasversale in parola, giunta a Salice, si diparte per Nardò toccando Veglie, Leverano e Copertino e da Salice medesimo congiungasi con Lecce comprendendo nella linea Campi-Novoli-Carmiano-Arnesano-Magliano e Monteroni, e ciò verificandosi oltre ai comuni attualmente consorziati, altri e cinque saranno aggiunti mercé la tenue spesa di pochissimi chilometri, e si eviterebbe un errore già previsto dai redattori signori ingegneri Carlo Macor ed Oronzo Orlandi.

Premesso l’esposto l’Eccellenza Vostra potrà convincersi che oltre agl’interessi peculiari e commerciali del Municipio di Veglie, va pure compreso quello dello Stato, sotto l’aspetto strategico cioè che nel Golfo di Taranto trovandosi Veglie e Leverano a poca distanza dallo storico Porto Cesareo questo potrebbe benissimo servire di sbarco allo straniero. Laonde questo Consesso si augura che V. E. prenderà in considerazione quanto anzi si è esposto anticipando sin da ora i più vivi e sinceri atti di gratitudine. [...].”

RICORSO DEL COMUNE DI LEVERANO

Il giorno dopo, 17 aprile, si riunisce anche il consiglio comunale di Leverano. In apertura di seduta il sindaco Salvatore Perrone⁷ riferisce ai consiglieri:

⁷ Salvatore Perrone figlio di Pasquale e di Aurora Quarta; farmacista, n. a Leverano 26-12-1850

“Una storia poco edificante è quella che riflette la pratica tenuta e le operazioni compiute dal Consorzio per la via ferrata Nardò-Francavilla-Lecce. Si affermò che pria di costituirsi il Consorzio sono stati invitati i comuni di Leverano e Veglie a parteciparvi, ma io sento il dovere di scagionarmi presso le SS. VV. di tale accusa di trascuratezza e non curanza in affare di così alto interesse che direttamente mi colpisce. Affermo dunque che detti inviti o non sono stati fatti, o n'è stato intercettato il cammino stantechè a questa Amministrazione non son pervenuti.

In assenza di questi due Comuni – continua il sindaco Perrone - si costituisce il Consorzio, e si dà mano, e si porta a fine il progetto della ferrovia dagli Egregi Ingegneri Macor e Orlandi, con la promessa che dietro l'approvazione si sarebbe trattato di apportare una variante allo stesso nel senso di fare correre la strada da Salice-Veglie-Leverano-Copertino, invece che da Novoli-Carmiano-Copertino”.

Continua il suo lungo intervento evidenziando i motivi per i quali sia il proprio comune e sia il comune di Veglie, dovevano far parte del Consorzio.

Ultimato l'intervento del sindaco, il consiglio con voti unanimi, delibera: *“Di sporgersi reclamo a Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici, in cui si esponano quietamente le ragioni che assistono questo Comune e quello di Veglie per ottenere la variante al cennato progetto e siano ammessi a far parte del Consorzio”.*⁸

Ricevute entrambe le deliberazioni il Ministro dei LL.PP. il 28 aprile 1883 le trasmette al Prefetto di Lecce perché a sua volta inviti il Consorzio a pronunciarsi sui due ricorsi.

RISPOSTA DEL MINISTRO AI SINDACI DI VEGLIE E DI LEVERANO

La risposta del Ministro del LL.PP. Alfredo Beccarini non si fa attendere. L'8 maggio, appena ricevuta la deliberazione del consorzio, scrive al prefetto di Lecce Minghelli Vaini comm. Giovanni, (1817-1891) e dice:

*“Dalle deliberazioni prese dal Consorzio della Ferrovia Lecce-Francavilla e da codesta On/le Deputazione prov/le in merito al ricorso prodotto dal Comune di Oria, e quelli di Veglie e Leverano, **questo Ministero avendo potuto dedurre le ragioni per le quali non sarebbe il caso di assecondare le istanze fatte dai Comuni suddetti per ottenere una variante alla ferrovia medesima**, si affretta ad informare la S. V. Ill/ma, anche per opportuna norma degli Enti interessati, che allo stato delle cose, il Governo non avendo ragione per ritardare ulteriormente la stipulazione dell'atto di concessione a favore del Consorzio, così ogni quistione di tracciato deve ritenersi eliminata, e quindi la concessione sarà fatta in base al progetto già approvato dal Consiglio Superiore”*

⁸Comune Di Leverano - Deliberazione del consiglio comunale n.5 del 17 aprile 1883.

APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE TRA IL MINISTERO E IL CONSORZIO

Lo stesso giorno (8 maggio 1883) viene stipulata la convenzione tra i ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze (interim del Tesoro), per l'Amministrazione dello Stato, ed il consorzio fra i comuni interessati e la provincia di Lecce, rappresentata dall'onorevole Gaetano Brunetti deputato al parlamento, per la concessione al consorzio medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Lecce a Francavilla con diramazione a Nardò (Km.85+482), convenzione che viene approvata con decreto n. 1371 del 10 maggio 1883 pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 141 del 18 giugno 1883.

IL CONSORZIO RINUNCIA ALLA CONCESSIONE IN FAVORE DEL GOVERNO

Due anni dopo però il consorzio avvalendosi delle disposizioni contenute nella legge 27 aprile 1885 (art. 18) rinuncia alla concessione lasciando che la ferrovia venisse costruita dallo Stato. Per questa finalità il governo, il 21 dicembre 1903, stipulerà apposita convenzione, ai sensi della legge 20 luglio 1888, n.5550⁹, con la Società Strade Ferrate Italiane che inizierà la costruzione.

IL PROGETTO OLMI¹⁰

Durante l'esame del progetto della linea ferrata Francavilla-Nardò esistente presso gli uffici del ministero dei LL.PP. e che avrebbe formato oggetto della convenzione da stipularsi con la Società Strade Ferrate Italiane, ci si accorge che gli ingegneri progettisti Macor e Orlando, (entrambi deceduti) avevano omesso gli studi definitivi relativi alla diramazione per Nardò. Immediatamente l'onorevole Brunetti convoca il consorzio per deliberare un atto di indirizzo all'onorevole Francesco Genola, ministro dei LL.PP. del governo Giolitti, onde facesse eseguire gli studi necessari essendo questi l'obiettivo principale della diramazione.

Ne dà notizia lo stesso Brunetti con la deliberazione adottata dal consorzio il 6 maggio 1893:

*“Il Presidente espone le pratiche fatte da lui presso il Ministero dopo lo indirizzo del Consorzio presentato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici con deliberazione del 21 dicembre 1892 che aveva per oggetto principalmente la diramazione per Nardò, **ch'era stata omessa negli studi.** Dopo esatta esposizione dei precedenti, il Consorzio su proposta del Presidente, delibera ad unanimità presentare al Governo le più vive espressioni di lode e di ringraziamento*

⁹ Legge 20 luglio 1888, n. 5550, “Colla quale sono approvate le convenzioni stipulate fra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e le Società ferroviarie esercenti le reti Meridionali, del Mediterraneo e della Sicilia”.

¹⁰ R. Ispettore governatore per le ferrovie meridionali ed ing. capo dell'ufficio degli ingegneri, stabilitosi in Lecce per lo studio della Ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli per Nardò

per avere ordinato gli studi della diramazione per Nardò accogliendo così le ragioni del Consorzio esposte nell'anzidetto indirizzo del 21 dicembre 1892".

Con la stessa deliberazione viene accettata la richiesta di cessione a titolo gratuito fatta dal Cav. Ernesto Olmi del progetto d'arte redatto dagli ingegneri Macron-Orlandi che da più anni si trova presso il ministero.



LA DIFESA DELL'ONOREVOLE DE CASTRIS

Nel corso della stessa seduta l'on. Brunetti in considerazione del fatto che l'ing. Olmi sta rielaborando il progetto Macor-Orlando a causa delle omissioni riscontrate, ritiene necessario riesaminare anche i diversi ricorsi presentati in precedenza dai comuni che non erano stati compresi nel tracciato della strada ferrata o che avevano chiesto, senza ottenerla, la modifica del percorso.

L'Assemblea inizia l'esame dei ricorsi:

“”[...] Il Presidente dà lettura di altra domanda sottoscritta dalle due Giunte comunali di Leverano e di Veglie, presentate recentemente, benché senza data, e dà inoltre lettura di una precedente deliberazione del Consiglio comunale di Veglie, di altra simile della Giunta comunale di quel paese del 6 novembre 1882 e di altra dello stesso comune del 16 aprile 1883.

Con la suddetta domanda i comuni di Veglie e Leverano chiedono che la diramazione per Nardò invece di essere quella già votata dal Consorzio, da Novoli Carmiano, sia quella da Salice-Veglie-Leverano-Copertino.

L'onorevole Senatore De Castris, rappresentante il comune di Salice, sostiene la variazione chiesta dai comuni di Veglie e Leverano. Perciocché, egli dice, il primitivo concetto della diramazione per Nardò fu quello di porre in comunicazione i due Circondari di Gallipoli e di Taranto col più breve percorso, il che si otterrebbe con l'anzidetta variante, e se posteriormente si è prolungata la linea fino a Lecce, ciò è stato per considerazioni speciali in favore del Capoluogo. Dippiù si risparmierebbe molta spesa nella costruzione.

Espone inoltre il vantaggio immenso che deriverebbe ad una estesa zona della Provincia avendo i due comuni di Veglie e Leverano estesissimo territorio e sommano insieme 6019 abitanti.

La ferrovia inoltre, continua, l'onorevole De Castris, si avvicinerrebbe al porto Cesareo che si deve tenere in conto sia dal lato commerciale, sia anche dal lato militare, nell'interesse dello Stato, per la sua ubicazione geografica.

Alle molte considerazioni dell'onorevole De Castris risponde avanti tutto il signor Andrioli, che allo stato delle cose non può mutarsi la diramazione Novoli-Nardò, che fu oggetto della concessione ottenuta dal governo. Osserva inoltre che altre simili domande del 1882 e 1883 furono respinte dal consorzio.

Il signor De Pascalis ed altri fanno osservare quanto danno deriverebbe ai Comuni consorziati tale diramazione, tale deviazione, perciocché Gallipoli, Nardò e Copertino per venire al Capoluogo della Provincia avrebbero un percorso maggiore di 20 chilometri, ed altri come Novoli, avrebbero anche un percorso maggiore per andare a Gallipoli.

Osservano finalmente che nelle prime proposte fatte il 1879 dall'onorevole Brunetti si ebbe per un momento il concetto esclusivo di legare il circondario di Taranto a quello di Gallipoli, ma che tale concetto fu presto abbandonato dallo stesso onorevole Brunetti, appena costituito il consorzio, il quale volle prendere a base dalla linea la più breve comunicazione dei paesi consorziati con Lecce Capoluogo della Provincia, onde con questo criterio furono ultimati gli studi, che vennero così approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e da quello delle Strade Ferrate.

A dimostrare ciò si dà lettura delle prime pagine a stampa della relazione degli ingegneri Macor – Orlandi.

Si aggiunge che con tale deviazione resterebbe escluso assolutamente il comune di Carmiano il quale essendo consorziato fin dal 1882, ha già un diritto quesito. Né si eviterebbero tali inconvenienti facendo passare la linea Novoli-Lecce per Carmiano, perché in tal caso si aumenterebbero anche dipiù i percorsi chilometrici notati di sopra.

L'Onorevole De Castris replica brevi ragioni che sono anche brevemente combattute.

Quindi si presenta da parecchi il seguente ordine del giorno:

“L’Assemblea, trovando giuste le osservazioni di fatto e le ragioni in merito espresse dai signori Andrioli, De Pascalis ed altri, DELIBERA, rigettarsi la domanda dei Comuni di Veglie e di Leverano”.

Prima di passare alla votazione il Presidente ed il signor Sigillo (cav. Giovanni Sigillo, sindaco di Guagnano) dichiarano di astenersi. Quindi messo a partita l'ordine del giorno viene accettato ad unanimità, meno uno [...]”

Seguono diverse altre istanze da parte dei sindaci di Veglie e Leverano dirette al presidente del Consorzio, a vari deputati, al prefetto di Lecce e sottoprefetto di Brindisi, perché venisse modificato il tracciato e perché i comuni da loro rappresentati venissero chiamati a far parte del consorzio essendo dispostissimi a contribuire alle spese, istanze che non sortiscono alcun effetto. L'ultima istanza in ordine di tempo a firma dell'assessore Salvatore Penna, facente funzioni di sindaco, viene spedita il 22 luglio 1893 al Ministro dei Lavori Pubblici a Roma; scrive il Penna:

“A Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici – Roma.

Devotissimo. Facendo seguito alla istanza a V.E. diretta dai Comuni di Veglie e Leverano allo scopo di ottenere che i medesimi siano compresi nella linea ferrata a costruirsi per la Francavilla-Nardò e che la diramazione abbia luogo per Salice-Veglie-Leverano anziché per Novoli-Carmiano per le sufficienti ragioni nella istanza medesima determinate, ora si sente la necessità di rivolgersi ancora una volta alla Ecc. Vs. facendole calde preghiere di chiedere al Ministero della Guerra il parere se la chiesta variante oltre agli interessi economici locali, meritasse di essere appoggiata dal Governo anco per ragioni di strategia militare in vista del Porto di Cesaria, posto tra il territorio di Veglie e Leverano ed intermedio fra quello di Gallipoli e Taranto il quale, è bene dirlo, non potrà tardare ad essere dichiarato dal Governo porto di osservazione e di ricovero di torpediniere essendo la spiaggia Jonica Gallipoli Cesaria Taranto priva affatto di ogni difesa in modo da non potere impedire qualsiasi possibile sbarco in tempi anormali [...]”

L'istanza rimane priva di riscontro.

L'11 novembre 1897 si riunisce il consorzio per esaminare il progetto definitivo dell'ing. Olmi. Il progetto si occupa anche della variante Veglie-Leverano (punto IX dell'o.d.g.) ma l'assemblea con voto unanime **delibera di non prendere in considerazione tale variante.**

La variazione di questo tracciato riesaminata nel 1897 viene respinta dal consorzio perché la spesa era eccessiva a giudizio dell'ing. capo Ernesto Olmi, progettista succeduto ai defunti Macor e Orlandi, salvo poi a leggere negli atti del consorzio che *“la maggiore spesa prevista in progetto dall'ing. Olmi è una semplice previsione esagerata ed escogitata dall'ingegnere per servire alla illogica preferenza che egli dava alla diramazione Novoli -Nardò”.*

CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Il 3 agosto 1900 muore a Lecce l'onorevole Gaetano Brunetti, creatore della linea e presidente del consorzio; gli succede il consigliere provinciale cav. dott. Giuseppe Mancini di Manduria.

Questi pur tra ostacoli politici, amministrativi e finanziari riesce ad ottenere la concessione del sussidio governativo che gli consentiva di assegnare ad un'impresa la realizzazione della ferrovia. Il 21 dicembre 1903 veniva firmata la convenzione con la società delle Strade Ferrate Meridionali che ne iniziò la costruzione. Nel 1905, la legge n.259 del 22 aprile, sancì il passaggio allo Stato delle ferrovie, sino ad allora gestite da società private.

Lo Stato riscattò tutta la Rete Adriatica, e anche la ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli Nardò, ancora in costruzione, passò sotto la gestione delle neonate Ferrovie dello Stato.

La ferrovia venne inaugurata il 7 maggio 1907.

L'INAUGURAZIONE



LOCOMOTIVA G905

Nella mattinata di martedì 7 maggio 1907, nel comune di Salice Salentino, alla presenza del sindaco avv. Gioele Leone (1875-1934), del parroco e di numerose autorità civili e militari della provincia, viene inaugurata la stazione ferroviaria; assenti illustri, perché deceduti, gli artefici principali della costruzione di quel tratto ferroviario, stazione compresa, onorevole Gaetano Brunetti (Lecce 1829-1900) e senatore Arcangelo De Castris (Salice 1835-1905).

L'ULTIMA BEFFA

Tra i presenti c'è una rappresentanza di cittadini di Veglie con a capo il sindaco Gaetano Patera (Leverano 1852-1920) e l'intero consiglio comunale, presenza dovuta al fatto che non si stava inaugurando la stazione ferroviaria di Salice, bensì la stazione ferroviaria di **“Salice-Veglie”**.

Questa denominazione era l'unico contentino che la comunità vegliese, grazie all'interessamento dell'onorevole prof. Pietro Chimienti (Brindisi 1864, Roma 1938), era riuscita ad ottenere a fronte dello smacco subito per la mancata costruzione del tronco ferroviario Salice-Veglie-Leverano-Copertino-Nardò che le avrebbe permesso a Veglie di avere una propria stazione ferroviaria.

--oOo--

LINEA FERROVIARIA FRANCAVILLA LECCE	
PERCORSO FERROVIARIO PROGETTATO DALL'ING. CARLO MACOR NEL 1881 (NON REALIZZATO)	PERCORSO FERROVIARIO PROGETTATO DALL'ING. OLMI INAUGURATO NEL 1907
<p>FRANCAVILLA FONTANA ORIA MANDURIA ERCHIE SAN PANCRAZIO GUAGNANO SALIC. SAL <u>VEGLIE</u> LEVERANO COPERTINO NARDO' LECCE</p>	

CORRIERA POSTALE-VIAGGIATORI (1907)

Nei giorni successivi all'inaugurazione la direzione delle poste e telegrafi di Lecce comunica al sindaco che a partire dal 27 maggio 1907 il servizio postale sarebbe stato fatto direttamente dalla stazione ferroviaria di Salice-Veglie e pertanto era necessario assicurare il servizio trasporto corrispondenza e pacchi da Salice a Veglie e viceversa. Fino a quel momento il servizio veniva effettuato per conto dell'amministrazione postale dalla stazione di Lecce a Veglie, e viceversa, ed era espletato da un certo Rosario Marrazzo vetturale/postino di Salice, domiciliato a Veglie in via Spani, che percepiva un compenso annuo di lire 1.150, di cui lire 550 a carico dell'amministrazione postale. Il servizio veniva effettuato con uno **sciarabat**¹¹ di proprietà dello stesso Marrazzo.

Il servizio postale veniva affidato dal Comune a trattativa privata a soggetto del luogo, di gradimento dell'amministrazione delle Poste che prendeva il nome di "**Procaccia postale**"¹² ed era preceduto dalla stipula tra l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi e il Comune, di un capitolato d'onori che regolava i rapporti tra i due enti, capitolato che, di riflesso, operava nei confronti del procaccia a cui sarebbe stato affidato il servizio.



*Corriera postale-viaggiatori in esercizio durante gli anni '30 del secolo scorso.
(da internet)*

Il servizio *trasporto postale*, per conto dell'amministrazione postale, era svolto congiuntamente al *servizio passeggeri* che era stato istituito dal comune di Veglie e quindi l'intero servizio prendeva il nome di "*Servizio corriera postale-viaggiatori*".

I punti salienti inseriti nel primo capitolato d'onori erano:

- *Il Comune di Veglie dà a trattativa privata in appalto il servizio della corriera postale viaggiatori da e per la stazione ferroviaria di Salice-Veglie per l'annua retribuzione di L. 1.150.*
- *La vettura destinata al servizio deve essere a 4 ruote e coperta, onde corrispondere alla comodità dei viaggiatori. Avrà una cassetta per la posta, bene collocata, assicurata solidamente e munita di chiave. Avrà anche non meno di sei posti comodi per viaggiatori nella parte interna.*
- *Il numero delle corse sarà di TRE per andata e TRE per ritorno. Il prezzo di andata e quello di ritorno per ogni posto per viaggiatore sarà di centesimi 30 nell'interno della vettura e di centesimi 20 per andata e centesimi 20 per*

¹¹ La parola *Sciarabat* deriva probabilmente dal termine francese "Char- à bancs", che letteralmente significa "carro con panche in legno trainate da animali".

¹² Nell'amministrazione postale, persona che aveva il compito di trasportare la corrispondenza dagli uffici postali allo scalo ferroviario o a una fermata di autolinee, e viceversa.

ritorno nell'esterno, con diritto per viaggiatore di portare seco oggetti del complessivo peso di chilogrammi dieci.

Ovviamente con il trascorrere degli anni il capitolato d'oneri veniva continuamente aggiornato per adeguare il compenso annuale, per stabilire il numero delle corse che variavano continuamente, per adeguare il prezzo del biglietto, ecc. La modifica più importante avviene nel 1929 allorché la ditta Semeraro, all'epoca affidataria del servizio, e il podestà Giuseppe Negro decidono di sostituire la *corriera ippica* (cioè trainata da cavalli), "con una macchina con carrozzeria completamente coperta e a giorno con relative tendine e sufficiente per 10 viaggiatori e che siano riparati dalla pioggia e dal sole e per nessuna ragione, che non sia di forza maggiore, potrà essere sostituita all'automobile la deprecata vettura ippica".

La nuova corriera postale, denominata "**La Posta**", viene messa in esercizio dal 1° gennaio 1930.

I PROCACCIA POSTALI DI VEGLIE (1907-1945)

MATTIA DOMENICO

Il primo appalto del servizio, relativo al periodo 6-8-1907/31-12-1911, se lo aggiudica Mattia Domenico di Veglie (n. 1873), garantito solidalmente dallo zio Baccaro Luigi fu Scipione. Il Mattia svolge il servizio per pochi mesi, poi si ammala e muore a 36 anni il giorno di Natale del 1909. La moglie Bianco Arcangela figlia di Raffaele e di Domenica Semeraro adempirà agli obblighi contrattuali assunti dal marito assicurando personalmente il servizio con la corriera postale ippica fino alla naturale scadenza del contratto.

POTI' RAFFAELE

L'appalto successivo, relativo al quinquennio 1912-1916, se lo aggiudica, con la garanzia solidale del medico condotto dr. Andrea Gaito, Raffaele Poti, vetturale nativo di Novoli (n. 1852) sposato a Veglie con Maria Grazia Panzanaro.

SAVINA GIOVANNI

L'appalto successivo, relativo al quinquennio 1917-1921, se lo aggiudica, con la garanzia di Baccaro Luigi fu Scipione, Savina Giovanni (n.1886) sposato con Maria Sofia Manca.

SEMERARO PIETRO E VINCENZO

Il 1° marzo 1922 subentra nel servizio Semeraro Pietro (1887-1970 con la garanzia solidale dello zio Baccaro Luigi fu Scipione, che lo espleta insieme al fratello Vincenzo (1891-1975).

Vincenzo Semeraro, alias "Lu Nzinu" sarà l'ultimo procaccia che svolgerà il servizio della *corriera postale* fino alla revoca della concessione avvenuta il 7 ottobre 1945, mentre il servizio *corriera viaggiatori* da Veglie alla stazione di Salice, e viceversa, continuerà ad essere effettuato regolarmente fino agli anni '60 del secolo scorso.



Semeraro Pietro

PER UNA TRANVIA DA COPERTINO A SALICE (1906)

Nel 1906 il Governo emanava una legge che prevedeva, per le regioni meridionali, finanziamenti straordinari per l'impianto di tramvie a trazione meccanica. I centri periferici salentini, non serviti da linee ferroviarie, sollecitarono la Provincia a riconsiderare la progettazione di linee tranviarie e a presentare al governo un piano comprendente i vari progetti prospettati.

Numerose linee furono progettate nella Provincia di Lecce.

Il cav. Ernesto Perrone,¹³ sindaco di Leverano si fa promotore di una iniziativa finalizzata a realizzare una tranvia che congiungesse Copertino a Salice passando per Leverano e Veglie e chiede ai sindaci dei comuni interessati di esprimersi sull'argomento. Gaetano Patera, sindaco di Veglie, il 27 novembre 1906 convoca il consiglio comunale:

*“Il Presidente esibisce, dandone lettura, una memoria relativa alla istituzione d'una tranvia progettata testé dall'Amministrazione del Comune di Leverano, allo scopo di allacciare alla futura stazione ferroviaria di Copertino il Comune di Leverano, con questo Veglie e continuando legarsi poscia coll'altra stazione ferroviaria di Salice Salentino. Il Consiglio udito attentamente il progetto come sopra, dopo discussione, nella quale tutti i componenti il Consiglio si mostrano interessatissimi, all'unanimità e per acclamazione, encomiando l'operato del Consiglio comunale di Leverano al riguardo, fa proprio il magnifico deliberato di quel Consiglio e fa voti perché l'Autorità competente lo prenda in tale considerazione da rendere facile e sollecita l'attuazione per l'incremento del commercio ed industria locali, e pel miglioramento economico in genere dei naturali”.*¹⁴

Tuttavia le classi dirigenti salentine non ritennero produttivo impiantare un sistema tramviario provinciale, perché le tramvie, come sistema di collegamento di uomini e non di merci, furono considerate un mezzo adatto alle realtà economicamente e industrialmente più avanzate e per niente funzionali ad una società agricola quale era quella della provincia di Lecce. Perciò, ad eccezione della Lecce-San Cataldo, le tramvie non furono mai realizzate. La strada ferrata, restò, così, l'unico obiettivo da perseguire, anche se comportava attese di decine di anni e rinviava a tempi futuri l'impianto di un sistema nazionale di trasporti.

¹³ Ernesto Perrone, cavaliere dell'Ordine della Corona, sindaco di Leverano, nato a Nardò il 15-6-1873, figlio di Giuseppe e di Caterina Arachi, sposa ad Arnesano Crocefissa Bernardini dei marchesi di Arnesano.

¹⁴Comune di Veglie – Deliberazione del consiglio comunale n. 65 del 27 novembre 1906).

PER UN TRONCO FERROVIARIO DA COPERTINO A SALICE (1913) PASSANDO DA LEVERANO E DA VEGLIE



Agli inizi del 1913 numerosi cittadini in stato di agitazione, chiedono al Comune, rappresentato dal sindaco cav. Renato Negro (1844-1925) di adoperarsi nelle sedi competenti per la costruzione di un tronco ferroviario che congiungesse Copertino a Salice, passando per Leverano e Veglie.

Il sindaco pienamente d'accordo con i dimostranti, convoca il consiglio comunale¹⁵ per illustrare la petizione pervenuta al Comune:

“Il presidente riferisce che la latente agitazione di tutta la cittadinanza per avere un tronco ferroviario che attraversi il comune, da qualche tempo è manifesta e costituisce l'argomento principale e più importante nelle discussioni cittadine.

Soggiunge che l'agitazione si è intensificata maggiormente dacché si è propagata nel comune la notizia della prossima costruzione della ferrovia Lecce-Copertino e che una schiera di circa 400 cittadini, fin'ora, i più cospicui dal lato economico, industriale e commerciale, ha presentato a questa amministrazione una petizione perché s'interessi vivamente a che sia provocata la costruzione d'un tronco che congiunga le stazioni ferroviarie di Copertino a Salice Salentino, attraversando Leverano e Veglie.

Soggiunge ancora che, anche nel vicino Leverano i cittadini si agitano per lo stesso scopo e che quel consiglio comunale, nella tornata dell'11 gennaio ultimo scorso, facendo eco al giusto e vivo desiderio di quella popolazione, deliberò un voto al governo per ottenere il tronco Copertino-Leverano-Veglie-Salice, disponendo che l'atto consiliare fosse comunicato ai comuni interessati.

Il consigliere signor Quarta Ferdinando cui si associano gli altri tutti, trova opportuno deplorare ancora una volta la nequizia di coloro che avrebbero dovuto, tutelando gli interessi del comune, cooperarsi anziché opporsi, perché secondo il progetto dell'ingegnere Macor, la Francavilla-Nardò toccasse Veglie.

Il consiglio conscio di quanto ha esposto in tanto il presidente; presa visione tanto della petizione di questi cittadini che del deliberato suindicato del consiglio comunale di Leverano; tenuto presente che questo comune ricco d'importanti prodotti agricoli non trae da essi frutti copiosi per la mancanza sul luogo d'una ferrovia che ne agevoli l'industria e l'esportazione; discusse valutate convenientemente le ragioni addotte dall'amministrazione comunale di Leverano al riguardo; ritenuto pel benessere generale di questa popolazione, di capitale importanza il provvedimento invocato, con voti unanimi, dati per acclamazione, fa

¹⁵ Comune di Veglie - Deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 del 5 marzo 1913.

propria la deliberazione adottata dal comune di Leverano pel tronco ferroviario Copertino-Leverano-Veglie-Salice, facendo fervidi voti perché il governo, cui sta a cuore l'incremento economico della popolazione, voglia far buon viso alla richiesta dei 4 comuni.

Unanime il consiglio fa anche voti perché l'onorevole Pietro Chimienti e sua eccellenza il senatore Oronzo Quarta (Copertino 1840, Roma 1934), ai quali invia un devoto saluto e una copia del presente atto, s'interessino vivamente al postulato riserbandosi addivenire ad ulteriori deliberazioni per lo espletamento della relativa pratica. Il consigliere sig. Quarta cav. Salvatore non essendo intervenuto all'odierna seduta perché indisposto, fa conoscere al presidente che egli aderisce pienamente ed incondizionatamente al deliberato suesposto”.

Alcuni mesi dopo il consigliere di opposizione Giovanni Penna (parente del sindaco Negro) distribuisce alla cittadinanza un volantino con il quale, dato l'approssimarsi delle elezioni amministrative, denuncia l'immobilismo dell'amministrazione comunale su diversi affari molto importanti per la comunità vegliese e specialmente sul “Tronco ferroviario”.

Il sindaco Negro replica con lo stesso mezzo e rivolgendosi all'autore del volantino, scrive:

“Per provare sempre più quanto è stato stampato in quel foglio volante da quel tal Penna, che tutti conosciamo benissimo, pubblico la Relazione che presentai a S.E. il Senatore Quarta e spedii a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici.

In appresso renderò di ragione pubblica altri documenti che provano come sempre e fin dal principio presi a cuore e vivamente caldeggiai il progetto della linea Salice-Copertino.

Altro che chiacchere e insinuazioni maligne e ridicole, ridicole soprattutto e per la fonte e perché destituite di ogni fondamento di verità.”

RELAZIONE

“I Comuni di Veglie e Leverano, dopo essere rimasti tagliati fuori dalla ferrovia Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò – dopo essere stati traditi nei loro più vitali interessi – vedono rinascere nel cuore della popolazione un barlume di speranza, dopo aver visto approvato il Progetto della linea Lecce-Copertino – che dovrebbe avere la sua continuazione per Leverano e Veglie congiungendosi alla Stazione di Salice Salentino. (vedasi corografia).

Fa d'uopo occuparsene un po' seriamente, senza le solite fanfaronate, se non si vuole rimanere nello stato quo ante per tutta l'eternità.

Io brevemente, senza fronzoli, senza pretese di sorta, e colla pura intenzione di tediare il meno possibile, mi intratterrò sull'importanza del prolungamento della Lecce-Copertino interessando non solo Veglie e Leverano, ma tutti i Comuni limitrofi e lasciando libero il campo alla discussione per quella parte che più interessa gli altri Comuni”. Dopodiché trascrive la relazione:

“La continuazione della Lecce-Copertino per congiungersi a Salice Salentino passando per Leverano e Veglie avrebbe una lunghezza di terreno pianeggiante di chilometri 13 e metri 800 ed interessa una popolazione complessiva di circa abitanti 22000 ed abbraccerebbe una superficie di territorio feracissimo di chilometri quadrati 280 circa.

Questa linea gioverebbe immensamente a moltissimi Comuni, attraverserebbe i territori di Copertino, di Leverano, Veglie e Salice allacciando con più breve percorso Taranto e Gallipoli.

I suddetti paesi sono eminentemente agricoli e commerciali, e nella maggior parte il loro territorio è ricco di fertilissimi terreni seminativi, di vastissimi vigneti, oliveti, e vi si esercitano varie remuneratrici industrie, non ultima la pastorizia.

Veglie e Leverano, totalmente esclusi col primo progetto della Novoli-Nardò, sono situati in mezzo a ubertose campagne, sono poco lontani dalle grosse e ricche Masserie pertinenti al Principe Granito di Belmonte, agli eredi dei Senatori del regno, De Castris e Tamborrino, del Conte Zecca ed a tanti altri.

Sono anche i più vicini al Porto Cesareo, Porto che ha avuto e potrebbe tuttavia avere grande importanza, È sorto colà un paesino, vi sono impiantate le scuole. Ivi nella stagione estiva, si ha gran concorso di bagnanti da molti Comuni, vi si esercita in tutte le stagioni la pesca su vasta scala, vi è impiantata, con grandi magazzini, la Tonnara, che dà ottimi risultati, e si allarga sempre più nelle costruzioni.

Il bramato fischio della vaporiera darebbe a questi luoghi, quella vita che ora va loro lentamente mancando per il poco smercio e per le maggiori spese di transito a cavalli pel trasporto dell'uva, dell'olio d'oliva, senza, cotone, formaggio di pecora, rinomati latticini di vacche che si confezionano in tutte le cascine sparse nelle stesse macchie di Arneo, lana grezza, fichi secchi, vino da taglio e da pasto, grano, orzo, avena, granturco, seme-lino, ed infine pietre calcaree per basolati, pietrisco, pietra tufo e calce.

Facendo diritto alle giuste domande ed elaborate deliberazioni prese dai vari interessati Consigli Comunali di questa estrema regione d'Italia, si avrebbero fonti sicure e certe di utile, dalla esportazione dei sopraccennati abbondanti nostri prodotti, senza parlare del contingente di viaggiatori, e così queste neglette popolazioni, risentirebbero quel bene, indarno ripromessosi da anni ed anni.

Si otterrebbe in una parola la nostra redenzione economica e quindi morale”

Il 21 novembre 1913 il cav. Ernesto Perrone, sindaco di Leverano, convoca il consiglio comunale¹⁶ per riferire:

“Signori consiglieri...Il Ministero ha promesso che darà il massimo contributo chilometrico per la costruzione del tronco Salice-Copertino, però per abbreviare i tempi è opportuno nominare un ingegnere progettista.

Siccome però è risaputo che tutto dal Governo non bisogna aspettarsi e che ognuno è fabbro della sua fortuna, è d'opinione che se si lascia al Ministero il compito di redigere il progetto e farlo approvare, certamente molti anni passeranno ancora e il tronco ferroviario Salice-Copertino, aspirazione solenne di tante genti, ingiustamente escluse da un così importante beneficio, non sarà mai un fatto compiuto.....”.

All'unanimità viene nominato l'ing. Oronzo Greco di Lecce per la progettazione del tronco ferroviario Salice-Veglie-Leverano-Copertino.

¹⁶ ¹⁶Comune di Leverano. Deliberazione n. 45 del 21 novembre 1913 in ASLe – Prefettura – I serie – V versamento – Ferrovie – b. 547 – f. 2163.

L'iniziativa presa dal sindaco di Leverano aveva complicato di molto la faccenda perché nella riunione tenuta in Salice due mesi prima dai sindaci di Salice, Copertino, Leverano e Veglie per decidere intorno al da farsi per il tronco in questione, si era stabilito concordemente di nominare l'ing. Oronzo Bernardini di Lecce per redigere un preventivo della spesa. Aver nominato autonomamente un progettista diverso da quello che avevano concordato ha determinato la fine del rapporto di collaborazione; infatti il sindaco di Copertino non ha voluto nemmeno commentare l'iniziativa presa dal collega di Leverano; il sindaco di Salice, interpellati i propri consiglieri, aveva fatto sapere che il suo comune avrebbe contribuito solo ad opera compiuta, mentre il sindaco di Veglie non ha ritenuto sottoporre l'argomento all'esame del proprio consiglio comunale¹⁷

Va precisato tuttavia che la discordanza nella nomina del progettista del tronco ferroviario si è rivelata un alibi per i due comuni che si sono defilati, Copertino e Salice, perché in base alla documentazione consultata, non hanno mai dimostrato un vero interesse per la costruzione del tronco ferroviario in quanto entrambi erano già ben collegati con Lecce e con Nardò-Gallipoli; quindi i due comuni che avevano interesse per la costruzione del tronco ferroviario erano Veglie e Leverano e quindi gli altri due, non avevano alcun interesse per concorrere alle spese di costruzione.

Evidente che il tronco ferroviario che avrebbe interessato Veglie e Leverano neanche questa volta sarebbe stato costruito e tanto meno sarebbe stato ripreso in futuro perché si era già nel mese di giugno 1914 e grosse nubi si addensavano all'orizzonte e c'era ben altro a cui pensare.

Antonio De Benedittis



¹⁷ Comune di Veglie - Deliberazione consiglio comunale n. 74 del 31 dicembre 1913.