

Il tipico convoglio della tranvia torremaggiorese composto da elettromotrice e vagone rimorchiato.

primo fra tutti quello dell'avv. Vincenzo Lamedica, liberal riformista, figura autorevole nel panorama politico provinciale²⁸: il 30 dicembre 1922 fu stipulata la concessione col Governo; il 2 gennaio 1924 fu approvato il progetto esecutivo; il 6 settembre dello stesso anno ebbero inizio i lavori. In una nota di cronaca de «il Foglietto», si legge:

«Sabato alle ore 8 antimeridiane ha avuto luogo in forma privata la posa della prima pietra per la costruzione della Stazione Tramviaria (sic). Benedisse la prima pietra il sacerdote Luigi Borrelli. Dopo la breve cerimonia parlò l'avv. Carlo Tandoia, religiosamente ascoltato da un non indifferente numero di cittadini che ha coronato il suo discorso con un nutrito applauso»²⁹.

L'iscrizione della pergamena che accompagnava la posa della prima pietra recitava così:

«Da questa casa – che s'erge da le sue fondamenta – a significazione del forte volere del geniale ideatore – Ingegniere(sic) Luigi Grassi – che ne la superba tenacia de' propositi – vinse ne la fede indomita – d'altro gagliardo animatore – l'avv. Vincenzo La Medica – l'altrui invidia e perfidia – si sfera possente l'elettrico – cha(sic) animando i traffici – afferma nel simbolo civile del lavoro – le salde virtù de la gente d'Apulia – VI – IX – MCMXXIV»³⁰.

²⁸ Dalla stampa regionale viene infatti rilevato che «La iniziativa della tramvia elettrica che doveva congiungere – come di fatti l'ha congiunta – Torremaggiore a S. Severo e quindi alla rete ferroviaria, fu pensata e voluta, discussa e difesa, conclamata e diffusa dall'avv. Vincenzo La Medica, che di essa si fece propugnatore tenace ed instancabile, assertore convinto e appassionato, attraverso tutta un'opera che non ha avuto mai tregua, di propaganda e di attività personale per vederla tradotta nella realtà luminosa.» (*La Gazzetta di Puglia*, 1 settembre 1925, cit.).

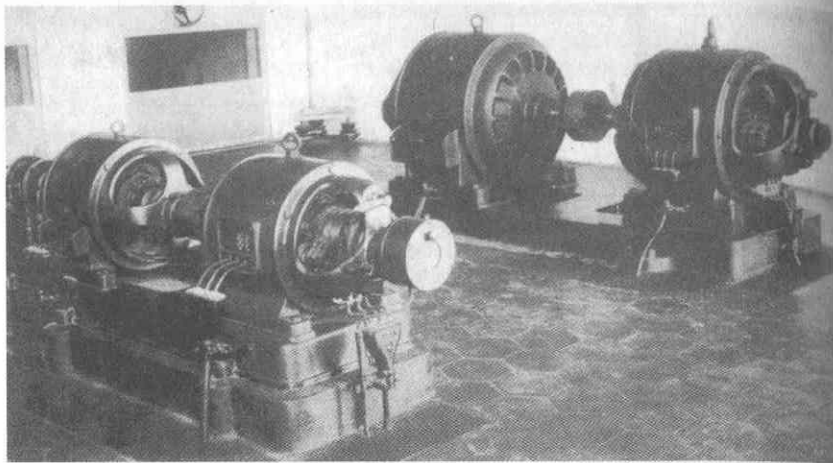
²⁹ *il Foglietto*, 21 settembre 1924.

³⁰ *Ibidem*. Il cronista ci racconta che in quella circostanza Luigi Grassi trasmise alcuni telegrammi a uomini politici e personalità che più gli avevano accordato l'appoggio nell'impresa. Si riportano qui di seguito i nominativi e il testo dei telegrammi.

Onorevole Maiolo. Bagnoli: «Nel posare stamane prima pietra edificio tramvia (sic) mio pensiero si rivolge grato a te che tanto contribuisti a farmi ottenere sussidio Governo saluti».

Onorevole Canelli: «Lieto parteciparti avere stamane posata prima pietra edificio tramvia (sic) mentre binario prosegue ininterrotto saluti».

Commendatore De Bellis Banco di Puglia – Bari: «Mentre proseguono lavori posa binari



La sottostazione di conversione della tranvia, ubicata nelle officine STIEC di Torremaggiore, nei pressi del Piano delle Fosse.

Gli esiti della Grande Guerra sollecitavano nuove aspirazioni sociali, da un lato c'erano le aspettative economiche e sociali delle classi lavoratrici, dall'altro lato stavano emergendo anche nel foggiano ceti professionali e imprenditoriali connessi allo sviluppo urbano, non direttamente collegati ai ceti agrari³¹. La modernizzazione perseguita dal fascismo trovava l'appoggio non solo di personalità di rilievo come il foggiano Gaetano Postiglione, ingegnere e deputato, presidente dell'Acquedotto Pugliese per lungo tempo, ma

abbiamo collocata (sic) prima pietra edificio tramvia (sic). Grati rivoliamo pensiero voi che avete tanto sostenuto nostra ardita iniziativa».

Avvocato La Medica: «Nel posare stamane prima pietra edificio tramvia (sic) abbiamo ricordato tua instancabile opera risoluzione vitale problema nostra Torremaggiore abbracci».

Onorevole Fraccacreta – S. Severo: «Stamane abbiamo posata prima pietra edificio tramvia (sic). Sento dovere ricordare che senza tua cooperazione non vedrei oggi realizzato mio sogno abbracci» (*Ibidem*).

³¹ Osserva l'economista Angelo Fraccacreta che «[...] la grande guerra unificatrice, come ha rinforzato e accresciuto, con rilevanti spostamenti di ricchezza, il ceto dei piccoli e medi proprietari rurali, ha suscitato nella parte più giovane della vecchia e recente borghesia cittadina e rurale nuovi orientamenti di spiriti e di azione». (A. FRACCACRETA, *Scritti meridionali*, cit., p. 216).

Tramvia elettrica S. SEVERO-TORREMAGGIORE (Società Tramvie ed Industrie Elettriche di Capitanata)																		
Prezzi		Km.																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1 cl. / 2 cl.	7 50	9 00	10 10	12 00	14 00	16 00	17 45	20 15	22 10	24 10	26 10	28 10	30 10	32 10	34 10	36 10	38 10	40 10
1 cl. / 2 cl.	8 00	9 10	10 20	12 10	14 10	16 10	17 55	20 25	22 20	24 20	26 20	28 20	30 20	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20
1 cl. / 2 cl.	8 20	9 30	10 40	12 30	14 30	16 30	18 15	20 45	22 40	24 40	26 40	28 40	30 40	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40
1 cl. / 2 cl.	8 45	9 55	11 05	12 55	14 55	16 55	18 40	21 10	23 05	25 05	27 05	29 05	31 05	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05
1 cl. / 2 cl.	9 00	10 10	11 20	13 10	15 10	17 10	18 55	21 25	23 20	25 20	27 20	29 20	31 20	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20
1 cl. / 2 cl.	9 20	10 30	11 40	13 30	15 30	17 30	19 15	21 45	23 40	25 40	27 40	29 40	31 40	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40
1 cl. / 2 cl.	9 45	10 55	12 05	13 55	15 55	17 55	19 40	22 10	24 05	26 05	28 05	30 05	32 05	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05
1 cl. / 2 cl.	10 00	11 10	12 20	14 10	16 10	18 10	19 55	22 25	24 20	26 20	28 20	30 20	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20
1 cl. / 2 cl.	10 20	11 30	12 40	14 30	16 30	18 30	20 15	22 45	24 40	26 40	28 40	30 40	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40
1 cl. / 2 cl.	10 45	11 55	13 05	14 55	16 55	18 55	20 40	23 10	25 05	27 05	29 05	31 05	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05
1 cl. / 2 cl.	11 00	12 10	13 20	15 10	17 10	19 10	20 55	23 25	25 20	27 20	29 20	31 20	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20
1 cl. / 2 cl.	11 20	12 30	13 40	15 30	17 30	19 30	21 15	23 45	25 40	27 40	29 40	31 40	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40
1 cl. / 2 cl.	11 45	12 55	14 05	15 55	17 55	19 55	21 40	24 10	26 05	28 05	30 05	32 05	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05
1 cl. / 2 cl.	12 00	13 10	14 20	16 10	18 10	20 10	21 55	24 25	26 20	28 20	30 20	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20
1 cl. / 2 cl.	12 20	13 30	14 40	16 30	18 30	20 30	22 15	24 45	26 40	28 40	30 40	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40
1 cl. / 2 cl.	12 45	13 55	15 05	16 55	18 55	20 55	22 40	25 10	27 05	29 05	31 05	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05
1 cl. / 2 cl.	13 00	14 10	15 20	17 10	19 10	21 10	22 55	25 25	27 20	29 20	31 20	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20
1 cl. / 2 cl.	13 20	14 30	15 40	17 30	19 30	21 30	23 15	25 45	27 40	29 40	31 40	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40
1 cl. / 2 cl.	13 45	14 55	16 05	17 55	19 55	21 55	23 40	26 10	28 05	30 05	32 05	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05
1 cl. / 2 cl.	14 00	15 10	16 20	18 10	20 10	22 10	23 55	26 25	28 20	30 20	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20
1 cl. / 2 cl.	14 20	15 30	16 40	18 30	20 30	22 30	24 15	26 45	28 40	30 40	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40
1 cl. / 2 cl.	14 45	15 55	17 05	18 55	20 55	22 55	24 40	27 10	29 05	31 05	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05
1 cl. / 2 cl.	15 00	16 10	17 20	19 10	21 10	23 10	24 55	27 25	29 20	31 20	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20	47 20
1 cl. / 2 cl.	15 20	16 30	17 40	19 30	21 30	23 30	25 15	27 45	29 40	31 40	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40	47 40
1 cl. / 2 cl.	15 45	16 55	18 05	19 55	21 55	23 55	25 40	28 10	30 05	32 05	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05	48 05
1 cl. / 2 cl.	16 00	17 10	18 20	20 10	22 10	24 10	25 55	28 25	30 20	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20	48 20
1 cl. / 2 cl.	16 20	17 30	18 40	20 30	22 30	24 30	26 15	28 45	30 40	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40	48 40
1 cl. / 2 cl.	16 45	17 55	19 05	20 55	22 55	24 55	26 40	29 10	31 05	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05	49 05
1 cl. / 2 cl.	17 00	18 10	19 20	21 10	23 10	25 10	26 55	29 25	31 20	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20	47 20	49 20
1 cl. / 2 cl.	17 20	18 30	19 40	21 30	23 30	25 30	27 15	29 45	31 40	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40	47 40	49 40
1 cl. / 2 cl.	17 45	18 55	20 05	21 55	23 55	25 55	27 40	30 10	32 05	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05	48 05	50 05
1 cl. / 2 cl.	18 00	19 10	20 20	22 10	24 10	26 10	27 55	30 25	32 20	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20	48 20	50 20
1 cl. / 2 cl.	18 20	19 30	20 40	22 30	24 30	26 30	28 15	30 45	32 40	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40	48 40	50 40
1 cl. / 2 cl.	18 45	19 55	21 05	22 55	24 55	26 55	28 40	31 10	33 05	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05	49 05	51 05
1 cl. / 2 cl.	19 00	20 10	21 20	23 10	25 10	27 10	28 55	31 25	33 20	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20	47 20	49 20	51 20
1 cl. / 2 cl.	19 20	20 30	21 40	23 30	25 30	27 30	29 15	31 45	33 40	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40	47 40	49 40	51 40
1 cl. / 2 cl.	19 45	20 55	22 05	23 55	25 55	27 55	29 40	32 10	34 05	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05	48 05	50 05	52 05
1 cl. / 2 cl.	20 00	21 10	22 20	24 10	26 10	28 10	29 55	32 25	34 20	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20	48 20	50 20	52 20
1 cl. / 2 cl.	20 20	21 30	22 40	24 30	26 30	28 30	30 15	32 45	34 40	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40	48 40	50 40	52 40
1 cl. / 2 cl.	20 45	21 55	23 05	24 55	26 55	28 55	30 40	33 10	35 05	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05	49 05	51 05	53 05
1 cl. / 2 cl.	21 00	22 10	23 20	25 10	27 10	29 10	30 55	33 25	35 20	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20	47 20	49 20	51 20	53 20
1 cl. / 2 cl.	21 20	22 30	23 40	25 30	27 30	29 30	31 15	33 45	35 40	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40	47 40	49 40	51 40	53 40
1 cl. / 2 cl.	21 45	22 55	24 05	25 55	27 55	29 55	31 40	34 10	36 05	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05	48 05	50 05	52 05	54 05
1 cl. / 2 cl.	22 00	23 10	24 20	26 10	28 10	30 10	31 55	34 25	36 20	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20	48 20	50 20	52 20	54 20
1 cl. / 2 cl.	22 20	23 30	24 40	26 30	28 30	30 30	32 15	34 45	36 40	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40	48 40	50 40	52 40	54 40
1 cl. / 2 cl.	22 45	23 55	25 05	26 55	28 55	30 55	32 40	35 10	37 05	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05	49 05	51 05	53 05	55 05
1 cl. / 2 cl.	23 00	24 10	25 20	27 10	29 10	31 10	32 55	35 25	37 20	39 20	41 20	43 20	45 20	47 20	49 20	51 20	53 20	55 20
1 cl. / 2 cl.	23 20	24 30	25 40	27 30	29 30	31 30	33 15	35 45	37 40	39 40	41 40	43 40	45 40	47 40	49 40	51 40	53 40	55 40
1 cl. / 2 cl.	23 45	24 55	26 05	27 55	29 55	31 55	33 40	36 10	38 05	40 05	42 05	44 05	46 05	48 05	50 05	52 05	54 05	56 05
1 cl. / 2 cl.	24 00	25 10	26 20	28 10	30 10	32 10	33 55	36 25	38 20	40 20	42 20	44 20	46 20	48 20	50 20	52 20	54 20	56 20
1 cl. / 2 cl.	24 20	25 30	26 40	28 30	30 30	32 30	34 15	36 45	38 40	40 40	42 40	44 40	46 40	48 40	50 40	52 40	54 40	56 40
1 cl. / 2 cl.	24 45	25 55	27 05	28 55	30 55	32 55	34 40	37 10	39 05	41 05	43 05	45 05	47 05	49 05	51 05	53 05	55 05	57 05
1 cl. / 2 cl.	25 00	26 10	27 20															

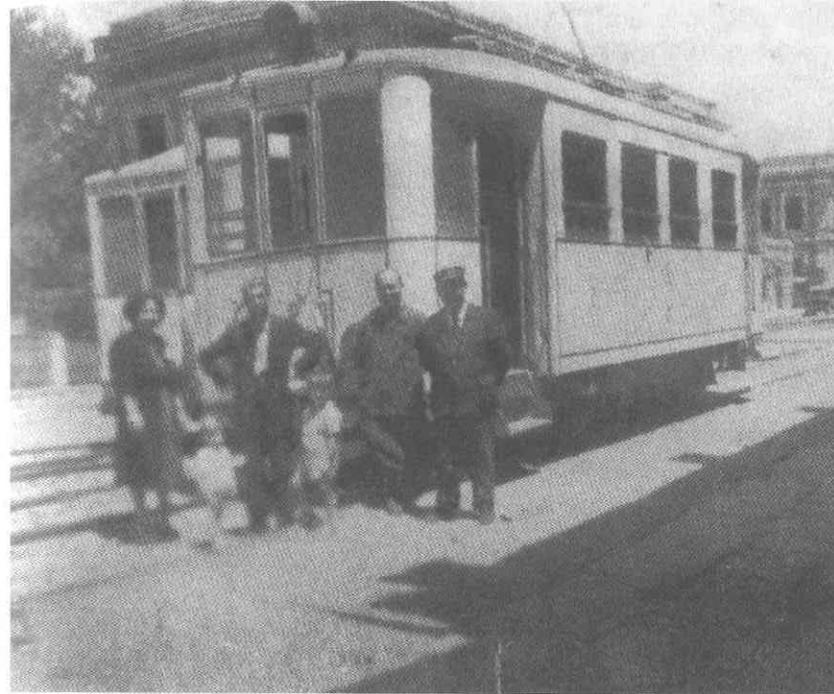
D'Antone: «Lavori pubblici e privati nei settori dell'edilizia e delle infrastrutture civili, l'espansione dei servizi, dallo sviluppo e l'ammodernamento della rete ferroviaria alla fornitura di acqua, gas, elettricità nel capoluogo come nei grandi agglomerati rurali, e gli stessi lavori di bonifica, per quanto ancora limitati nei criteri e nel numero, avevano moltiplicato la domanda di tecnici, soprattutto ingegneri e agronomi, e favorito l'espansione di imprese capaci di rispondere alla domanda di nuovi consumi»³³.

Il rilancio delle opere pubbliche sia come argine alla disoccupazione sia come strumento di modernizzazione strutturale viene effettuato dal fascismo a cominciare dall'Acquedotto pugliese che diventa ben presto il perno attorno a cui ruota una serie di interventi sul territorio, dalla bonifica fino alla costruzione delle prime case popolari³⁴. D'altronde, come si è avuto modo di rilevare altrove, l'Acquedotto fin dal suo sorgere all'alba del ventesimo secolo «viene recepito nelle sue valenze modernizzanti dai settori tecnici pugliesi – che pongono la propria candidatura alla guida del nuovo processo di sviluppo regionale al fine di superare, altresì, il rapporto conflittuale tra grande proprietà e mondo bracciantile – non solo come possibilità di trasformazioni culturali ed irrigue quanto, e di più, quale occasione di riassetamento economico e di innovazione della società regionale»³⁵. Sul versante dei collegamenti ferroviari, sono molte le grandi iniziative intraprese in Puglia, dalle Ferrovie Sud Est, nel barese, alla Ferrovia Garganica, nel foggiano, frutto del protagonismo «di ceti urbani e di tecnici in quanto cerniera di un blocco sociale e politico che aveva come punto di riferimento le città e soprattutto i capoluoghi di provincia, sede delle istituzioni centrali di dire-

³³ L. D'ANTONE, *Un problema nazionale: il Tavoliere*, cit., p. 466.

³⁴ «L'Ente [Acquedotto] aggiunse alle vecchie le nuove funzioni di costruire le condutture interne e la rete fognaria, collegare i piani regolatori con le esigenze di costruzione di condutture d'acqua e fognie, provvedere in sostituzione dei comuni, alla pavimentazione e alle sistemazioni stradali, incoraggiare opere di irrigazione, costruire case coloniche, popolari e borgate rurali, risanare quartieri e abitazioni insalubri, verificare la possibilità di allacciamento dell'acquedotto ad altre sorgenti oltre il Sele; in sintesi acquisì una funzione importantissima in materia di edilizia e di bonifica». (*Ibidem*).

³⁵ M. ARIANO, *Gaetano Postiglione. Biografia di un modernizzatore*, Foggia 2000, pp. 62-63.



Una foto di famiglia con il tranviere Felice Di Mauro (a destra).

zione e coordinamento di un nuovo possibile sviluppo»³⁶. È in questa cornice di interventi pubblici o di iniziative autonome, originate dalle forze territoriali e avallate dalle istituzioni, che s'innesta l'iniziativa di Grassi. Per rendere esecutivo il piano, che era rimasto in ombra anche a seguito della Grande Guerra, e sul quale i due comuni di Torremaggiore e di San Severo si trovavano in sintonia, l'ingegnere vi apporta la modifica sostanziale, dimensionando la fattibilità del progetto alla sola tratta Stazione di San Severo – San Severo – Torremaggiore; in tal modo, poté contare sui finanziamenti della Banca di Puglia³⁷ ed ottenne l'approvazione e i sussidi dell'Amministrazione

³⁶ L. MASELLA, *La difficile costruzione di una identità...*, cit., p. 355.

³⁷ «Questo istituto, sorto ed affermatosi con la magnifica visione di valorizzare ed attuare tutte

Provinciale. In un documento del periodo, si legge: «Nei primi tempi dell'Amministrazione Fascista, fu pure costruita la tramvia S. Severo - Torremaggiore, che unisce due fra le più popolose, industri città della nostra provincia, ricche di traffici e più ricche ancora di buona volontà e di energie per avanzare sempre più nella via del progresso. La ditta costruttrice chiese all'Amministrazione Fascista il sussidio di costruzione e di esercizio, in base ad un'antica deliberazione; e quantunque non tutte le condizioni imposte dalla deliberazione stessa fossero state osservate, e nonostante che, nell'impianto della linea, si fossero gravemente danneggiati i diritti dell'Amministrazione – cosa di cui oggi si vedono le conseguenze per la impossibilità di mantenere la strada ordinaria S. Severo - Torremaggiore in condizioni normali di traffico – pur tuttavia il sussidio fu concesso e si è pagato e si continua a pagare»³⁸.

Per l'esercizio della tranvia, l'ingegnere torremaggiorese costituì la Società Tranvie e Industrie Elettriche di Capitanata (STIEC) di cui fu egli stesso amministratore oculato e instancabile. A quel tempo, Luigi Grassi era già un affermato professionista: suo il progetto della nuova sede del municipio di Torremaggiore, suoi, come progettista, altri edifici privati della città. Ascoltiamolo, a distanza di tanti anni, in un'intervista rilasciata a «il Foglietto» e curata da Vincenzo Modesti, mentre erano in corso i lavori di posa dei binari:

le iniziative che avrebbero fatto progredire questa nostra Terra di Puglia, ha il merito indiscusso ed indiscutibile di aver resa possibile, appoggiandola largamente, l'attuazione di questa tramvia elettrica, che – limitata ora a Torremaggiore – potrà domani estendersi alla vicina S. Paolo Civitate, e allargarsi in un tempo non lontano ad altri paesi della zona.» (*La Gazzetta di Puglia*, 1 settembre 1925, cit.).

³⁸ *La Provincia di Foggia nel primo decennale del Regime Fascista (1923-1933)*, Foggia 1933, p. 219. La tranvia torremaggiorese, quando nacque, diventò subito modello per altri progetti simili in provincia di Foggia. Tra il 1926-1927 si fece un gran parlare di una tranvia che partendo da Foggia e attraversando i comuni di Carapelle, Ortanova, Stornara, Stornarella e Cerignola doveva giungere a Margherita di Savoia, così da creare una grande «bretella» fra il Basso Tavoliere e la ferrovia adriatica. Il progetto, patrocinato dal deputato fascista Giuseppe Caradonna e dall'Amministrazione Provinciale, che puntava su un consorzio fra i comuni interessati, restò sulla carta. Per queste problematiche si vedano le annate 1926-1927 de «il Foglietto».

«Fervono i lavori di costruzione della Tramvia (sic) Elettrica che dovrà unire la nostra cittadina al capoluogo del Circondario Sansevero ed alla Stazione omonima.

I lavori sono stati iniziati appena nello scorso mese e già circa tre chilometri di binario sono a posto, mentre procedono pure alacremente i lavori per la costruzione del grandioso fabbricato della Stazione. Abbiamo cercato molte volte di avvicinare l'ing. Grassi l'ideatore e Direttore della Tramvia (sic), per avere da lui notizie precise da comunicare ai nostri lettori, ma egli si è sempre schermito, occupatissimo, com'è, a dare tutte le disposizioni per la buona riuscita dei lavori.

Finalmente lo abbiamo incontrato giorni fa mentre sui lavori era intento a dare all'impresa le indicazioni circa alcune curve di raccordo e lo abbiamo intrattenuto per breve tempo facendogli cortese pressione perché ci fornisse tutte le notizie che potessero interessare i nostri lettori.

E, per breve tempo, smesso il suo rude atteggiamento che tanto lo caratterizza, si è messo a nostra disposizione.

– Come vedete, egli ci ha detto subito, la tramvia (sic) si costruisce e tutte le diffidenze pare dovrebbero cessare.

– Non vi preoccupate di quello che si dice, gli abbiamo subito osservato, perché i fatti smentiranno sempre tutte le stupide dicerie. Diteci piuttosto dei ragguagli sul progetto (sic) e sulla sua esecuzione per poter informare i nostri lettori, della Capitanata specialmente, cui questo primo esperimento di tramvia (sic) deve certamente interessare.

– Non mi sono mai preoccupato delle stupide dicerie, per ripetere la vostra frase. Esse non mi hanno spostato di un millimetro dalla mia linea di condotta e né si sposteranno. Malgrado tutto la tramvia (sic) si costruisce (sic), e, se tutto procede bene, com'è a sperare, col prossimo gennaio essa verrà aperta all'esercizio.

– Cosicché non vi sono più difficoltà da superare e i lavori potranno continuare indisturbati?

– Purtroppo ve ne sono ancora, ma io spero di superarle tutte. Sono ancora molte cose in sospeso ma io ho fiducia che tutto sarà appianato e per l'epoca fissata i lavori saranno certamente ultimati.

– Quali sono le caratteristiche della linea, i dati di costruzione ed esercizio e tutte le altre notizie che possano interessare i lettori?

– La linea, come vedete, è a scartamento normale, perché dovrà allacciarsi alle Ferrovie dello Stato. È ad un solo binario, sufficiente per il servizio passeggeri e merci, perché il servizio sarà fatto, come si dice a *Navetta* e cioè con una sola vettura, con o senza rimorchio, che va e torna. Sarà costruito un raddoppio a circa metà linea, al R. Tratturo per potere, in caso di bisogno, avere due treni

in servizio. Essa, come avete visto, parte dal Piano Comunale di Torremaggiore dove sta sorgendo il fabbricato della sottostazione di conversione, officina e rimessa, e seguendo prima i fabbricati a nord del paese e poi la via provinciale, ora nazionale, raggiungerà Sansevero e poi la Stazione omonima.

– E quale sarà il tracciato in Sansevero? È vero che vi sono ostacoli per il suo attraversamento?

– Il tracciato della Tramvia (sic), secondo la concessione del Comune di Sansevero, ed approvato dal Ministero, e (sic) quello che passando sulle fosse di Piazza Castello, e seguendo la via Alessandro Minuziano, per il viale della Stazione raggiunge quest'ultima.

L'Amministrazione Comunale di Sansevero però, preoccupata secondo me a torto, della nuova pavimentazione del viale, ha proposto un altro tracciato che farebbe perdere alla tramvia (sic) il carattere urbano, che tanto utile recherebbe a Sansevero. Sono in corso delle trattative per addivenire ad un accordo e perciò permettetemi di non aggiungere altro. Solamente però voglio si sappia che, per quanto è a mia conoscenza, nessuna ostilità di nessuna specie muove quell'Amministrazione a preferire un tracciato all'altro, ma solamente preoccupazioni di indole assolutamente tecnica, per quanto a mio parere ingiustificate.

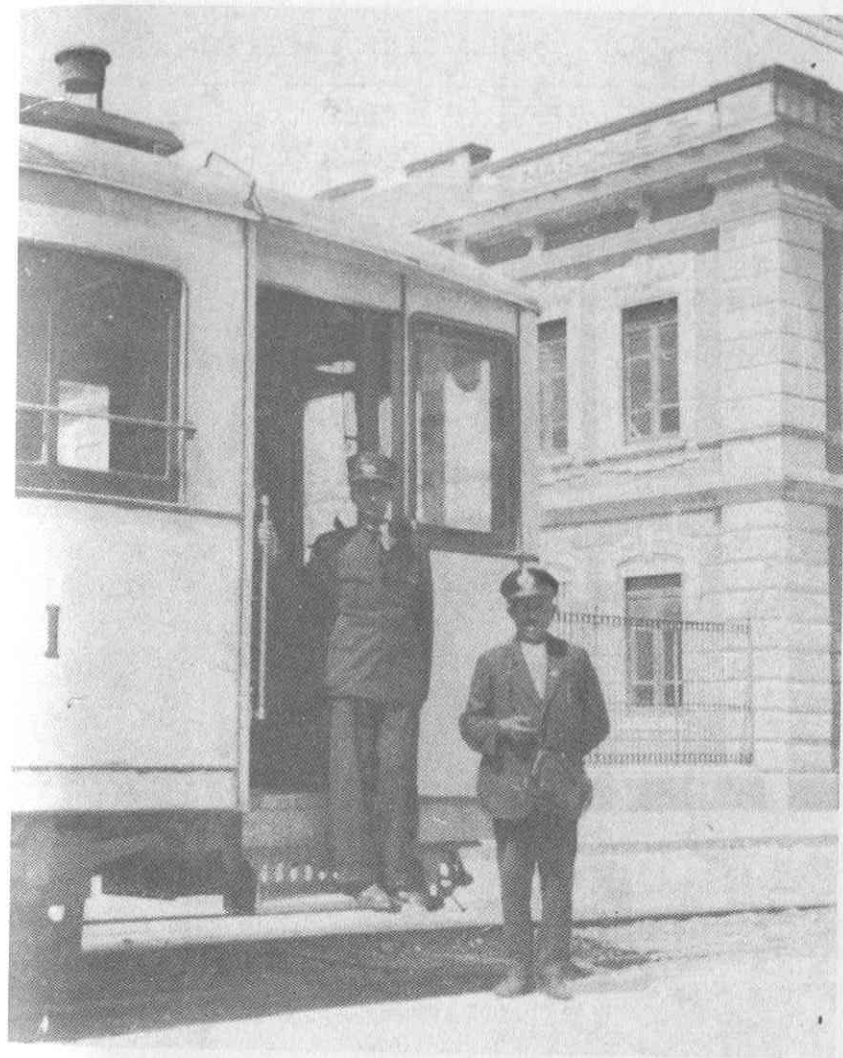
– E quale sarà il sistema di trazione? Come sarà regolato il servizio passeggeri e merci?

– Il sistema di trazione sarà a corrente continua a 750 volt. Essa viene prodotta da appositi gruppi convertitori alimentati dalla corrente idroelettrica che viene dal Biferno debitamente trasformata in apposita cabina di trasformazione. Una potente batteria di accumulatori a repulsione assicura all'esercizio una perfetta regolarità.

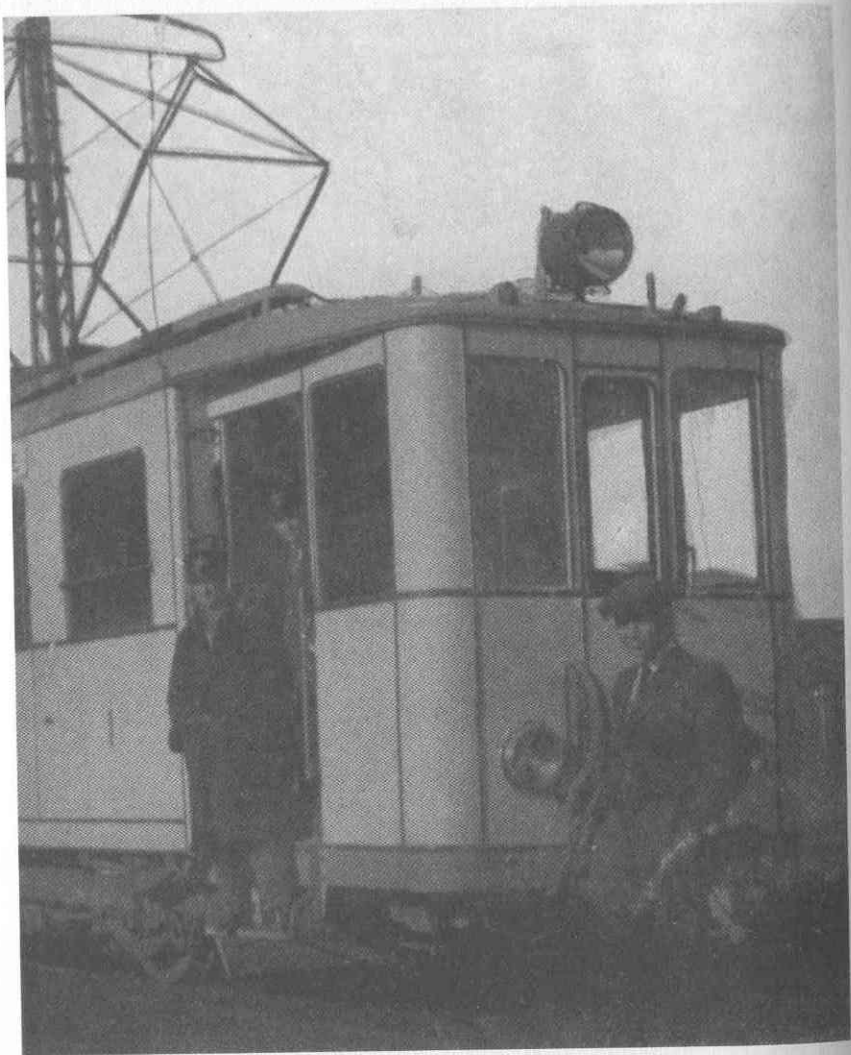
Il servizio passeggeri sarà fatto con bellissime automotrici elettriche, in costruzione presso le Officine Meccaniche di Milano (già Milani e Silvestri) fornite di due moderni motori autoventilati. Le vetture saranno a due classi con ampie piattaforme e potranno trasportare 52 passeggeri per volta. Pel maggiore bisogno, sono anche costruite due comode vetture rimorchiate, capace (sic) anche esse di 52 posti; in modo che ogni treno può trasportare oltre 100 passeggeri. Pel servizio merci si useranno oltre i carri nostri speciali, anche quelli delle Ferrovie dello Stato con le quali faremo servizio cumulativo.

I treni merci saranno formati anch'essi di due vetture, cioè il locomotore ed un carro merci. Tutto il tragitto da Torremaggiore alla Stazione di Sansevero sarà fatto in venti minuti in modo che, occorrendo, si possono trasportare in un giorno migliaia di passeggeri nell'uno e nell'altro senso.

– Un(sic)ultima domanda per oggi... , abbiamo detto all'ing. Grassi, il quale già si mostrava seccato della nostra curiosità. È vero che la linea sarà prolungata in seguito a S. Paolo Civitate ed oltre?



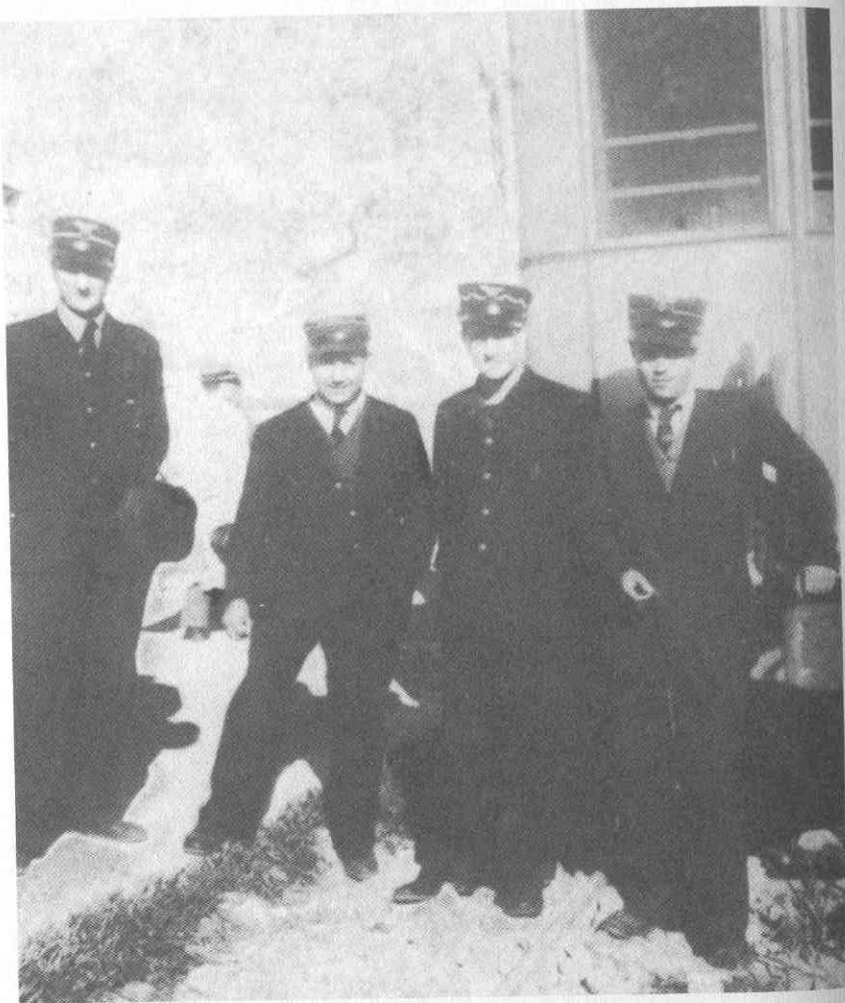
Qui, e nelle tre immagini successive, alcuni dipendenti della tranvia. In questa foto: il manovratore Giuseppe Lamedica, a sinistra, accompagnato dall'addetto postale Angelo De Carolis.



Al capolinea di Torremaggiore, da sinistra: Giuseppe Lamedica, Felice Di Mauro e Antonio Grossi.



Fermata di Chiesa Santa Maria della Fontana, da sinistra Arturo Di Ianni e Antonio Grossi.



Da sinistra: Giuseppe Lamedica, Felice Di Mauro, Arturo Di Ianni, Guido Forese.

– Per ora non vi sono che delle proposte e... delle buone intenzioni. Il Comune di S. Paolo ha già deliberato un sussidio di lire tremila a kilometro (sic) per avere il prolungamento della tramvia, ma non basta!

Occorre del capitale, e voi sapete che da noi questo è restio ad impiegarsi in imprese industriali, sia pure a reddito sicuro come questa.

La costruzione di questo primo tronco è assicurata per le buone disposizioni della Compagnia Generale di Elettricità di Milano che ha assunto l'appalto dell'intero impianto, escluso solamente il fabbricato della stazione che facciamo in economia e del nostro Banco di Puglia che si è veramente reso benemerito della nostra regione.

Ma per andare oltre sarebbe necessario ancora dell'altro capitale. Noi abbiamo già deliberato di aumentare il nostro capitale Sociale e ci auguriamo che i nostri concittadini rispondano bene al nostro appello. Solamente così potremo esplicare tutto il nostro programma che non si limita certamente a S. Paolo di Civitate.

E con ciò egli ci ha cortesemente congedati e si è rimesso al lavoro»³⁹.

I lavori di costruzione della linea, la fornitura e posa in opera dei binari (rotaie tipo Vignole del peso di 25,4 chilogrammi al metro), la palificazione, con relativa messa a dimora, la linea aerea di contatto, l'installazione degli impianti fissi e delle apparecchiature, come pure l'armamento tranviario furono a cura della CGE (Compagnia Generale di Elettricità) di Milano. La tratta tranviaria si snodava per complessivi 10 chilometri circa. Le condizioni planimetriche e altimetriche erano tra le più favorevoli, essendo il percorso in zona pianeggiante; presentava una lieve pendenza solo nella parte finale, determinata dallo scarto altimetrico fra gli 86 metri di altitudine di San Severo e i 168 metri di altitudine di Torremaggiore, ma non destava problemi di alcun genere.

L'armamento tranviario riguardava i due settori del trasporto, il servizio viaggiatori e il servizio merci. Per il primo servizio, il materiale rotabile era composto di due elettromotrici bidirezionali a due assi suddivise in posti di prima e seconda classe, numerate 1 e 2, ognuna con la capacità di 54 posti, 32 a sedere e 22 in piedi; di due vagoni rimorchiati, pure a due assi, con soli

³⁹ il Foglietto, 5 ottobre 1924.

posti di seconda classe, numerati 21 e 22; ogni vagone aveva la capacità di complessivi 54 posti. Per il secondo servizio, la STIEC disponeva di un locomotore, sempre a due assi, con ampio bagagliaio merci al centro; era dotato di doppio aggancio tranviario e ferroviario, sicché ne era possibile l'utilizzo sul tratto che raccordava la tranvia alla stazione ferroviaria di San Severo. Infatti, particolare tecnico di non poco conto, la linea tranviaria era a scartamento normale, vale a dire, compatibile con la linea ferroviaria. Completavano la dotazione del materiale rotabile il carrello per la manutenzione della rete aerea della linea elettrica e alcuni carri, del tipo pianale, per il trasporto merci. Le elettromotrici e il locomotore erano equipaggiati con due motori del tipo CT 135b, costruiti dalla CGE, della potenza di 50 HP ciascuno con relativi *controllers*; la presa di corrente era a pantografo. Il fabbricato delle officine, delle rimesse e degli uffici della STIEC sorgevano a Torremaggiore su un ampio spiazzale in prossimità di quello che allora era il Piano delle fosse granarie: era costituito da una vasta rimessa con tre binari, capace di contenere ben 9 vetture; vi era poi la sottostazione elettrica per alimentare la linea, dove la corrente arrivava a 90.000 volts per alimentare i gruppi di conversione, che trasformavano la corrente da alternata in continua a 800 volts, che era poi la corrente della linea di contatto col tram. Annesso c'era un locale con la batteria degli accumulatori, che veniva caricata dal gruppo speciale Pirani. Attigui c'erano altri locali, abbastanza grandi per gli uffici, magazzino ed abitazione del personale. Per tre lati il fabbricato era circondato da un'ampia area di circa 6mila metri quadrati, utili a consentire l'ulteriore sviluppo dei binari di raccordo.

Come avveniva il funzionamento della linea? Il sistema di elettrificazione della tranvia era a corrente continua, 800 V.; l'energia trifase a 30mila V., 50 periodi, che alimentava l'impianto, era trasformata nella sottostazione alla tensione di 1000 V. mediante trasformatori statici, dal cui secondario erano direttamente alimentati i motori dei gruppi convertitori, che generavano la corrente continua a 800 V. Nella sottostazione erano installati due trasformatori 30000/1000 V., due gruppi convertitori da 50 kw. ciascuno ed un gruppo Pirani per il servizio a repulsione con una batteria di accumulatori della capacità di 93 Ampère/ora. La distribuzione elettrica era garantita mediante la linea aerea; questa era costruita a sospensione semplice con doppio iso-

lamento, e filo di contatto con sezione di 80 mm.²; la palificazione di reggimento era con profilato di ferro; la stessa palificazione, inoltre, era utilizzata per lo scorrimento delle condutture dell'impianto telefonico di servizio della tranvia⁴⁰.

La tranvia garantì per trentasette anni il collegamento tra i due centri del Tavoliere inizialmente con diciotto corse giornaliere, in rapporto ai treni di passaggio per la stazione di San Severo, e facendo altresì da collettore per i viaggiatori provenienti dalla zona interna subappenninica; la «corsa in tram», in un senso o nell'altro, durava una ventina di minuti, con diverse fermate facoltative; successivamente, nel secondo dopoguerra, le corse giornaliere in entrambi i sensi furono implementate e portate a trenta. I dipendenti, tra personale amministrativo e viaggiante, addetti macchine e manutentori, erano tutti di Torremaggiore: c'erano il capo officina, il capo deposito, cinque manovratori e bigliettai, tre operai addetti alle officine e alle rimesse e due cantonieri. Gli indirizzi e le attività attribuiti da Luigi Grassi all'azienda tranviaria proseguirono anche dopo la sua scomparsa, condotti dai figli, e durarono fino ai primi anni sessanta. La chiusura della tranvia conclude, emblematicamente, un capitolo della vita e della storia locale.

Dire che le profonde trasformazioni indotte dal mercato, e provocate dall'ingresso dei pullman e dalla migliorata viabilità aprono nel settore dei trasporti problemi di natura e portata completamente nuove, e sanciscono l'eclisse della tranvia torremaggiorese, corrisponde a una parziale verità ma non è sufficiente spiegazione.

Nell'economia di un territorio l'infrastruttura di trasporto – nel nostro caso il tram elettrico – costituisce il supporto fondamentale per la mobilità delle persone e per lo scambio di beni sia all'interno del comprensorio sia nei rapporti tra questo e l'esterno. Non è qui il caso di valutare la complessa questione dell'interazione e dell'equilibrio fra i vari tipi di trasporto, piuttosto va sottolineato che il trasporto su rotaia si è affermato, dopo l'Unità

⁴⁰ Parte delle notizie sulle caratteristiche tecniche della tranvia è stata attinta da F. OGLIARI, *Storia dei trasporti italiani*, vol. 6, Milano 1976, p. 1872; inoltre si vedano pure *La Gazzetta di Puglia*, 1 settembre 1925, cit.; *il Foglietto*, 5 ottobre 1924, cit.; *il Foglietto*, 3 settembre 1925, cit.



L'ing. Luigi Grassi in una foto ricordo del 22 ottobre 1947, a San Severo.

risorgimentale, come elemento indispensabile della modernizzazione nazionale, per la mobilità di persone e di merci, ossia per l'attivazione d'un mercato interno. A questo genere di trasporto, nel Novecento, dagli anni Sessanta in poi si è progressivamente associato il trasporto su gomma, sostitutivo o integrativo. In assenza di regole, in fatto di trasporti, è avvenuto che il ruolo del collegamento su strada ferrata – come per la tranvia torremaggiorese – è stato messo a duro prova dall'avvento dei camion e dei pullman che ne hanno determinato la crisi. Sicché si è avuto uno sviluppo quasi abnorme del trasporto su strada, con un infittimento delle autolinee, che indubbiamente hanno determinato nel tempo inediti e notevoli problemi sia sul piano del governo dei traffici sia sul piano del governo ambientale (inquinamento). Questa situazione, se per un verso è il prodotto di una linea di tendenza, rientrando peraltro in un quadro di modernizzazione infrastrutturale (le autostrade), per un altro verso mette in evidenza la contraddittorietà di talune situazioni territoriali nelle quali il collegamento su rotaia, pur rappresentando un patrimonio del quale tutti manifestano la pubblica utilità (si pensi al collegamento ferroviario Lucera-Foggia, soppresso, o alla decadenza della ferrovia garganica), si avvia invece verso un progressivo declino sotto ogni punto di vista – di efficacia e di efficienza – con conseguente abbassamento del livello di servizio offerto all'utenza. In questo discorso generale, plausibilmente, vanno inquadrati gli esiti conclusivi della tranvia elettrica di Torremaggiore. Senza trascurare, infine, che per la tranvia, rispetto all'avvento del trasporto su gomma, fecero difetto – pur essendo un patrimonio sociale – da un lato una visione politica del problema, con scarsità di tutela, e dall'altro una serie nutrita e organica di investimenti tali da ammodernare la linea con soluzioni tecnologicamente avanzate, così da rispondere agli altri sistemi di trasporto con un livello di servizio competitivo.

E' morto l'ing. Luigi Grassi

E' deceduto sabato scorso ad 86 anni improvvisamente a Guagnano in quel di Lecce, nella casa della diletta sua figlia Tina vedova Leone. L'ing. Luigi Grassi decano stimatissimo degli ingegneri della Capitanata e fra i professionisti più eminenti per valore, preparazione tecnica, operosità, dignità e correttezza scrupolosa, della provincia.

Luigi Grassi, superando con tenacia e passione, avversioni, invidie ed incomprensioni è stato il realizzatore benemerito della prima ed unica tranvia della Daunia: la tranvia elettrica Torremaggiore - S. Severo, della cui società «Tramvia ed Industrie elettriche di Capitanata» l'ing. Luigi Grassi è stato amministratore delegato fin dalla lontana fondazione.

E la tranvia, oggi in piena efficienza, è stata la passione e l'orgoglio di Luigi Grassi. Ciò spiega anche la devozione per oltre 25 anni delle maestranze addette all'esercizio, e che hanno pianto, come un padre affettuoso, la di Lui fine.

Benché schivo di incarichi e di onori l'ing. Grassi accettò l'incarico di consigliere dell'Istituto Tecnico Industriale di Foggia dando il prezioso contributo della Sua specifica competenza.

Padre e cittadino impareggiabile, gentilissimo e tutta prova, amico sincero e devoto l'Estinto rivive nella nata Torremaggiore amato e stimato dalla cittadinanza intera, che, fra il più commosso compianto, ha appreso la fine di un concittadino, tanto benemerito, rendendo alla salma degne e commosse estreme onoranze, pur avendo l'Estinto, nel suo testamento, manifestato il desiderio che, solo a tumulazione avvenuta, si fosse dato l'annuncio della morte.

Alla dolente moglie si gnora Giuseppina Canelli, ai figli dilettezzimi ing. Ascanio, dott. Paride, ing. Italo, si

gnore Tina e Gemma, ed ai familiari tutti le sentite condoglianze de «Il Foglietto».

Il 6 corrente in Guagnano (Lecce) nella casa della sua diletta figlia Tina si spegneva improvvisamente la cara esistenza di

LUIGI GRASSI

Decano degli ingegneri della provincia di Foggia.

Per espresso desiderio dell'Estinto a tumulazione avvenuta ne danno l'annuncio la moglie Giuseppina Canelli, i figli ing. Ascanio con la moglie Maria Bilancia, Tina vedova del dott. Dante Leone, Gemma col marito dott. Genaro Damato, dott. Paride, ing. Italo con la moglie Dora Zanna, i nipoti ed i parenti tutti. Torremaggiore 9 ottobre 1956.

La Società Tramvia ed Industrie Elettriche di Capitanata e ing. Luigi Grassi, partecipa l'improvvisa morte dello

Ing. LUIGI GRASSI

Amministratore Delegato della Società dalla fondazione, avvenuta in Guagnano (Lecce) il 6 c. m.

La presente partecipazione avviene, per espresso desiderio dell'Estinto, a tumulazione avvenuta. Torremaggiore 9 ottobre 1956.

I dirigenti ed il personale della Tramvia Elettrica S. Severo - Torremaggiore partecipano con profondo dolore l'improvvisa morte dell'Amministratore Unico della Società.

Ing. LUIGI GRASSI

avvenuta in Guagnano (Lecce) il 6 c. m., il quale fu per loro, per oltre 25 anni, più che amato Direttore padre affettuoso.

La partecipazione la fanno per espresso desiderio dell'Estinto, a tumulazione avvenuta.

Torremaggiore 9 ottobre 1956

Conclusioni

La vicenda della tranvia torremaggiorese indirizza verso temi rilevanti e s'inquadra in una prospettiva storica più ampia, sia perché nasce si sviluppa e si esaurisce in un cinquantennio (1911-1962), sia perché illumina tappe significative della partecipazione delle forze sociali locali nelle scelte di sviluppo del territorio: si va dal sorgere e consolidarsi di un nuovo cetto medio fino all'immissione nella vita sociale di nuovi ceti produttivi come la piccola e media proprietà agricola, il tutto in un quadro di vivace mobilità sociale. Quella della tranvia sostanzialmente è una vicenda che permette di individuare, nel nostro territorio, passaggi essenziali del processo di modernizzazione implicante la ricerca di diversi equilibri territoriali e sociali che, a partire dalla fine Ottocento-inizio Novecento⁴¹ prende avvio e si sviluppa con caratteristiche peculiari, in particolare con l'apporto dei ceti tecnici⁴², almeno per tutta

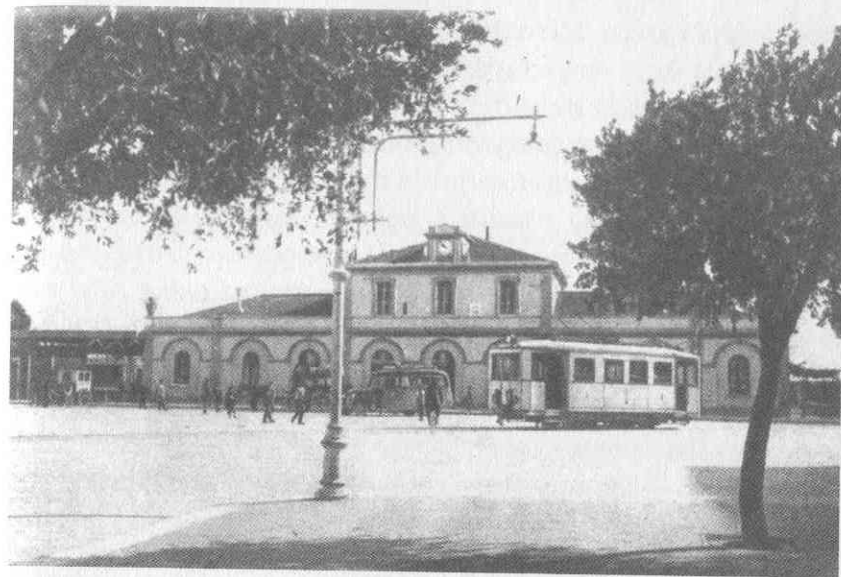
⁴¹ Sui caratteri generali del processo di modernizzazione relativo al periodo 1894-1914 si veda M. L. SALVADORI, *Storia dell'età contemporanea*, Torino 1976, p. 453 sgg.

⁴² Uno dei modi con cui la società pugliese, nei primi cinquant'anni del Novecento, ha cercato di risolvere le proprie questioni interne, dalle grandi infrastrutture come l'Acquedotto all'ammmodernamento urbano, dalle bonifiche alla lotta antimalarica, dalla trasformazione fondiaria al sistema delle comunicazioni, è stato il contributo al tavolo dei problemi del cetto tecnico: un ciclo che coincide con l'inizio stesso delle prime modernizzazioni inaugurate nell'era liberale, prosegu durante gli anni del regime fascista e si conclude in epoca democristiana, dopo l'attuazione della «legge stralcio» di riforma fondiaria e i primi interventi della Cassa per il Mezzogiorno, giustappunto sul finire degli anni Cinquanta. Ad assegnare compiti di direzione gestionale del territorio e delle problematiche annesse alle risorse umane provenienti dagli ambienti tecnici, che peraltro tramite riviste specialistiche come «Rassegna Tecnica Pugliese» esprimevano volontà di partecipazione al processo politico, ci pensò prima il sistema liberale. Anzi, l'appartenenza «tecnica» appariva alle componenti nittiane come una variante riformatrice nella pratica politica, nella visione politica salandrina era invece assunta come capacità di suscitare un maggiore produttivismo. Il fascismo, a sua volta, ereditò questo patrimonio tecnico e di «saperi», e, poiché per sua natura non nutriva fiducia nelle forme tradizionali della politica, era volto più alla valorizzazione delle «competenze»; puntava su queste sia come elemento di spinta per il processo di modernizzazione sia come fattore di mediazione col cetto politico precedente e con le aree culturali da cui per lo più provenivano i tecnici. Tranne rare eccezioni, infatti, la maggior parte

la prima metà del secolo che si è da poco concluso. All'iniziativa di Luigi Grassi va accreditata la capacità di affrontare e di portare in primo piano temi e questioni legati allo sviluppo locale, e in tal senso essa costituisce per ciò stesso una chiara esemplificazione delle connessioni esistenti fra le esigenze di modernizzazione territoriale e l'emergere di nuovi ceti e figure professionali, anche in una realtà non propriamente marginale come quella torremaggiorese. La sua opera, nella quale profuse intelligenza, tenacia, impegno e competenza, è rimasta un'esperienza unica nella storia novecentesca di

dei tecnici del regime non era di formazione fascista; basti pensare a Serpieri, Jung, Gentile e Beneduce per restare a quelli più emblematici. (Su questi aspetti del fascismo si vedano le considerazioni di G. MAMMARELLA, *La prima Repubblica dalla fondazione al declino*, Bari 1992, pp. 7-10). Questa tendenza ad associare i tecnici nel processo decisionale politico, come elemento di stabilità, di unificazione e di pacificazione sociale durò fino al momento in cui – siamo nel secondo dopoguerra – il conflitto politico e sociale si inasprisce, vede una pluralità di partiti politici e di soggetti sociali nuovi intervenire nella contesa politica e, soprattutto, culture «altre», la cattolica e la marxista che vengono a rivelarsi nella nuova realtà politica dell'Italia.

La soluzione partecipativa dei tecnici che era stata assunta a modello, inizialmente in epoca liberale, più diffusamente col regime fascista, per il trattamento dei conflitti sociali e politici non viene più ritenuta funzionale; lo spazio «tecnico» della politica, che sembrava essersi stabilito abbastanza solidamente dentro la società pugliese e italiana, non riesce con la stessa sicurezza ad essere incluso pacificamente all'interno delle nuove culture dominanti. Se la cultura cattolica, in pratica la Democrazia Cristiana, in una visione moderatamente riformatrice riesce inizialmente ad accogliere abilmente la domanda di «competenze e capacità» nella fase di ricostruzione nazionale e a recepire le istanze dei tecnici facendoli partecipare alle fasi della riforma agraria degasperiana e al primo tempo degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, la cultura marxista, nella sostanza il PCI, guarda con diffidenza al ceto tecnico; la diffidenza del PCI verso il ceto tecnico derivava dall'addebito che gli si faceva di compromissione col passato regime. Entrambe le culture, tuttavia, trascorsa la fase di ricostruzione, tendono sostanzialmente a vedere nel ceto tecnico un'intrusione nel proprio spazio politico, una minaccia alle loro prerogative nella distribuzione delle risorse economiche e alla loro autenticità, e dunque a dichiararlo e a classificarlo come un fattore negativo da espellere, o quantomeno da tenere a bada mediante politiche clientelari o cooptandolo per servirsene. La cultura tecnica, esclusa dall'area decisionale, appariva in definitiva come una minaccia al conflitto ideologico; ridotta negli ambiti della società civile, sarà uno dei segnali dell'inizio del sistema «partitocratico». (Per un ulteriore approfondimento delle tematiche relative al ruolo svolto da medici, ingegneri, urbanisti e agronomi nel Tavoliere, dalla fase postunitaria fino ai primi anni Sessanta del Novecento, si rimanda al volume di L. D'ANTONE, *Scienze e governo del territorio*, Milano 1990).



Il tram davanti alla Stazione ferroviaria di San Severo.

Torremaggiore e del territorio dauno, e, come purtroppo capita sovente ai pionieri, la sua lezione di imprenditore, il suo stile di professionista, che hanno arricchito il patrimonio della nostra cultura, sono pressoché misconosciuti e il suo nome non è debitamente ricordato.

La prerogativa di Grassi, non diversamente dagli altri esponenti del nuovo ceto tecnico provinciale, è stata quella di richiamare l'interesse dei pubblici amministratori «addetti ai lavori» alle priorità e ai problemi concreti del territorio, di puntare alla valorizzazione delle risorse locali – sempre con lo sguardo attento a cogliere i risvolti sociali – sollecitando gli ambienti politici ad uno sforzo di interpretazione, segno peraltro di una «pedagogia» dei fatti davvero inconsueta, e a fornire il proprio ingegno e le proprie capacità professionali per l'attuazione del cambiamento. Tanto più questo vale per la vicenda della tranvia elettrica di Torremaggiore che si svolge tutta, nell'arco d'un cinquantennio, come strumento privatistico che svolge un servizio di pubblica utilità. In ultima analisi, la vicenda della tranvia torremaggiorese conferma la necessità di esplorare anche episodi e fatti «minori» per poter

Bibliografia

ritessere la tela storica delle realtà locali, anche al fine di meglio connetterla alla trama più fitta e complessa della storia nazionale; anzi, l'indagine delle comunità locali, quand'anche con precisi e delimitati confini di tempo e di luogo, può rivelare vicende significativamente indicative di processi e tendenze più generali. Questo è anche un modo per rendere più agevole la ricostruzione del passato, e tentare di avvicinare le giovani generazioni allo studio della storia. Una comunità, non importa se piccola o grande, che non cura la propria storia, le proprie memorie, è destinata a restare nello stato di mero agglomerato. Lo storico Rosario Romeo ammoniva nei suoi «Scritti politici» che «un Paese idealmente separato dal proprio passato, è un Paese in crisi di identità e dunque potenzialmente disponibile, senza valori da cui trarre ispirazione e senza quel sentimento di fiducia in se stesso che nasce dalla coscienza di uno svolgimento coerente in cui il passato si pone come premessa e garanzia del futuro». In questo senso la cultura storica, vale a dire la conoscenza del proprio vissuto comunitario, ha esplicita funzione civile; può rendere gli appartenenti a una comunità partecipi delle ragioni e del senso della propria identità, contribuisce a creare una maggiore consapevolezza «di sé», gettando anche luce su quelle individualità, come appunto l'ingegnere Luigi Grassi, cittadino e italiano esemplare, che diedero, con la propria opera alla propria comunità, un contributo non indifferente per un più degno e alto vivere civile.

- ARIANO M., *Gaetano Postiglione. Biografia di un modernizzatore*, Foggia 2000.
- BORRI D., *Lo spazio polarizzato*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità a oggi, La Puglia*, Torino 1989.
- D'ANTONE L., *Scienze e governo del territorio*, Milano 1990.
- D'ANTONE L., *Un problema nazionale: il Tavoliere*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità...*, cit.
- DE FELICE R., *Mussolini il fascista*, vol. 2, Torino 1968.
- DE TULLIO A., *La Puglia nel secolo nuovo*, in *Corriere delle Puglie*, 31 dicembre 1900.
- DI PIERI G., *La Capitanata. Appunti e note statistiche illustrative*, San Severo 1908.
- Foglietto (il)*, 1 giugno 1924.
- Foglietto (il)*, 22 giugno 1924.
- Foglietto (il)*, 24 agosto 1924.
- Foglietto (il)*, 21 settembre 1924.
- Foglietto (il)*, 5 ottobre 1924.
- Foglietto (il)*, 3 settembre 1925.
- Foglietto (il)*, 11 ottobre 1956.
- FRACCACRETA A., *Le forme del progresso economico in Capitanata*, Napoli 1912.
- FRACCACRETA A., *Scritti meridionali*, Napoli-Foggia-Bari 1966.
- Gazzetta di Puglia (La)*, 1 settembre 1925.
- MAMMARELLA G., *La prima Repubblica dalla fondazione al declino*, Bari 1992.
- MARATUA F., *L'ora della Capitanata*, in *il Foglietto*, 4 aprile 1920.

MASELLA L., *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità...*, cit.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione sulla viabilità ordinaria in Italia*, Roma 1914.

OGLIARI F., *Storia dei trasporti italiani*, vol. 6, Milano 1976.

Popolo d'Italia(II), 18 agosto 1923.

Provincia di Foggia nel primo decennale del Regime Fascista (1923-1933) (La), Foggia 1933.

Puglia agraria e commerciale(La), 6 gennaio 1901.

Relazione della Sottogiunta Parlamentare. On. Girolamo Giusso presidente relatore, in *Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia*, vol. 3, tomo 2, Roma 1911.

SALVADORI M. L., *Storia dell'età contemporanea*, Torino 1976.

Treni (i), ottobre 1998, n. 197.

ZIRONE E., *La strada dei settembrini*, Foggia 2000.

Indice

Presentazione istituzionale	Pag.	11
Prefazione	»	13
Premessa	»	19
Note storiche sulla tranvia	»	23
Conclusioni	»	63
Bibliografia	»	67