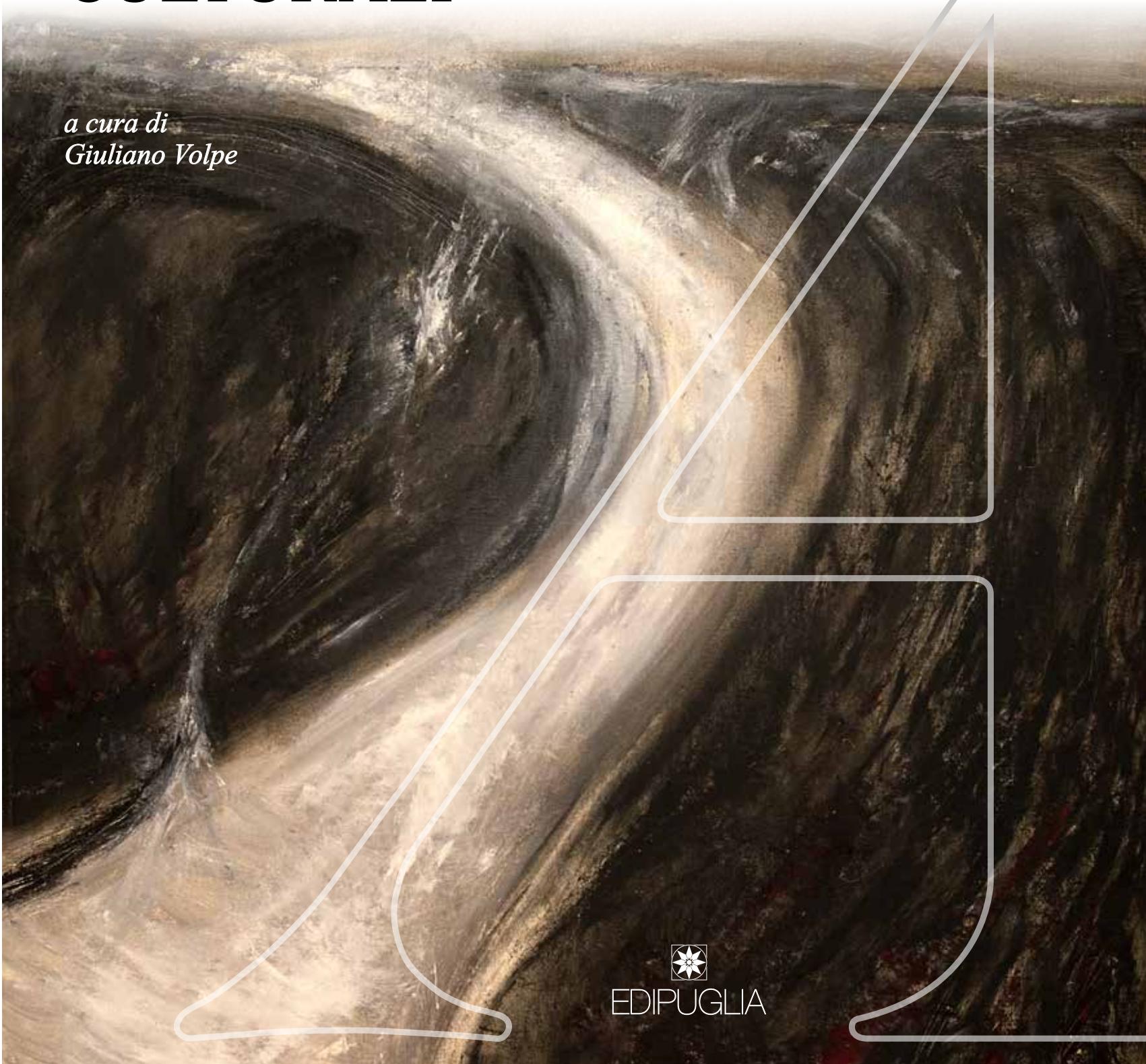
PAESAGGI STORICI, TRADIZIONI E IDENTITÀ CULTURALI

a cura di
Giuliano Volpe



EDIPUGLIA

29

Adrias
Storia e Archeologia dell'Adriatico e del Mediterraneo
Collana fondata da Ettore M. De Juliis
Diretta da Giuliano Volpe

Comitato scientifico internazionale

Paul Arthur (*Università del Salento*), Rita Auriemma (*Università del Salento*), Jacopo Bonetto (*Università di Padova*), Stéphane Bourdin (*Ecole Française de Rome*), Pascale Chevalier (*Université Blaise Pascal Clermont-Ferrand*), Francesco D'Andria (*Università del Salento*), Sandro De Maria (*Università di Bologna*), Cecilia D'Ercole (*Université Paris 1 Sorbonne*), Sauro Gelichi (*Università Ca' Foscari Venezia*), Stéphane Gioanni (*Ecole Française de Rome*), Richard Hodges (*American University of Rome*), Alessandra Molinari (*Università di Roma 'Tor Vergata'*), Emanuele Papi (*Università di Siena*), Grazia Semeraro (*Università del Salento*), Francis Tassaux (*Université Bordeaux Montaigne*), Catherine Virlouvet (*Ecole Française de Rome*), Enrico Zanini (*Università di Siena*)

In copertina: Salvatore Lovaglio, *Idea di paesaggio* - 1995, Olio su tela, cm 200x200.
Sul retro: Salvatore Lovaglio, *Malie di paesaggio* - 2016, Acquatinta e carburundo, cm 70x70.
Si ringrazia l'artista Salvatore Lovaglio per aver generosamente autorizzato la riproduzione di due delle sue opere dedicate ai paesaggi.

PAESAGGI STORICI, TRADIZIONI E IDENTITÀ CULTURALI

Historical Landscapes, Traditions and Cultural Identities

Contributi interdisciplinari dello Spoke 1 del progetto CHANGES
(Cultural Heritage Innovation for Next-Gen Sustainable Society)

a cura di
Giuliano Volpe

EDIPUGLIA
Bari 2026

Volume pubblicato nell'ambito e con il contributo del progetto
PNRR PE5 CHANGES - Cultural Heritage Active Innovation for Sustainable Society -
Project code: PE0000020 - CUP: H53C22000860006 –
Fondazione Changes, presso Sapienza Università di Roma: Presidente Rettrice prof.ssa Antonella Polimeni,
Spoke 1. Historical Landscapes, traditions and cultural identities,
Spoke leader Università di Bari 'Aldo Moro',
coordinatore scientifico: prof. Giuliano Volpe

© 2026 Edipuglia srl, via Dalmazia 22/b - 70127 Bari-S. Spirito
tel. 080 5333056 - https://www.edipuglia.it - e-mail: info@edipuglia.it
Redazione: Marta Bellifemine
Copertina: Paolo Azzella
ISBN 979-12-5995-172-4
ISSN 1973-025X
DOI http://dx.doi.org/10.4475/1724

doi http://dx.doi.org/10.4475/1724_38

STATALE 96.
PAESAGGI DELLA STRADA TRA PUGLIA E BASILICATA

Stefano Mangullo *

ABSTRACT

This paper examines Strada Statale 96 "Barese" as a case study to investigate how road infrastructure shapes, transforms, and frames the perception of the historical landscape in Southern Italy. Traversing Apulia and Basilicata, the road cuts through diverse geographical environments, fostering distinct roadscapes that reflect historical disparities between the two regions. Adopting a long-term perspective, the study traces the corridor's physical and perceptual evolution: from Nineteenth-century routes to its official state designation in 1928, and through post-war modernizing interventions driven by mass motorization. Using Modugno (Bari, Apulia) as a focal point, the research demonstrates how the evolving roadscape generated a complex interaction with industrialization, uncontrolled urbanization, and sociability. Ultimately, the road emerges as both an agent of environmental change and a vantage point for reading broader landscape transformations.

Keywords: State Roads, Historical Landscape, Motorization, Roadscape, Southern Italy.

1. Introduzione. Paesaggi della Statale 96

> Percorsa la zona fertilissima e popolosa della Conca di Bari, l'itinerario attraversa il caratteristico paesaggio arido dell'Alta Murgia, tagliandone con lunghi, monotoni rettilinei il rilievo nella parte centrale; in Basilicata attraversa la Valle del Basentello e quella del Bradano spingendosi, con percorso tortuoso e ondulato, nel cuore dell'Appennino Lucano [1].

La *Guida* del Touring Club del 1978 descriveva in questo modo – a ritroso, partendo da Bari – il paesaggio attraversato dalla Strada Statale 96 "Barese". Nella sua sintesi descrittiva il brano condensa con efficacia la varietà paesaggistica del territorio interessato. Tra i due capi della strada cambiava tutto, a partire dalla morfologia del territorio: la pianura della Conca barese, solcata dal fenomeno carsico delle lame, poi le ondulate colline che sfioravano la montagna nel tratto lucano fra Irsina e Tolve. Cambiavano di conseguenza anche i colori: passava dal verde puntinato della campagna barese, caratterizzata da oliveti, vigneti e mandorleti, alla cerealicoltura estensiva della Lucania interna. Orografia, idrografia, assetto fondiario e pratiche colturali creavano paesaggi molto diversi per forme e tinte cromatiche.

Si trattava di una strada a media percorrenza. Nel suo itinerario originario, fissato dalla legge istitutiva del 1928, contava circa 120 km e attraversava il territorio di dieci Comuni appartenenti alle provincie di Potenza, Matera e Bari. Fu chiamata "Barese" per identificarla come la via per Bari: il collegamento fra l'entroterra lucano e la costa adriatica in corrispondenza del capoluogo pugliese. Essa avvicinava, pur senza toccarle direttamente, Potenza e Matera a Bari.

La Statale 96 iniziava a sud-est di Potenza come innesto della Strada Statale 7 "Via Appia" nel comune di Tolve (PT). Da lì procedeva trasversalmente verso oriente attraversando il vastissimo territorio di Irsina (MT), fino a raggiungere il confine della provincia di Matera. Entrava in Puglia, in provincia di Bari, toccando dapprima Gravina e Altamura, situate fra le alture delle Murge, e poi i centri dell'entroterra barese – Toritto, Grumo Appula, Bitetto e Modugno – per terminare alle porte di Bari. Sul suo tragitto, oltre alla Statale 7 "Via Appia", incrociava altre strade statali: la Statale 97 "Delle Murge", che da Gravina per Spinazzola e Minervino raggiungeva Canosa; la Statale 98 "Andriese Coratina", che da Canosa si sviluppava parallela alla costa adriatica toccando i popolosi paesi interni come Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi e Bitonto per confluire nella Statale 96 a Modugno

* *Università eCampus, stefano.mangullo@uniecampus.it.*

[1] TCI 1978, 256.

Fig. 1. - Mappa delle strade statali della Basilicata e della Puglia centrale negli anni Cinquanta. Il tracciato della Strada Statale 96 "Barese" è evidenziato in rosso.

verso Bari; la breve Statale 99, che da Altamura fungeva da collegamento con Matera [2] (fig. 1).

Il tracciato della strada si configurava dunque come un taglio trasversale nel paesaggio appulo-lucano. L'andamento ovest-est costituisce il suo elemento di peculiarità. L'Italia, come scrisse Corrado Alvaro all'indomani del fascismo, è infatti un paese «troppo lungo» [3]: questa circostanza storico-geografica ha fatto sì che tutti i regimi e i governi succedutisi dall'Unità in avanti privilegiassero lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto – viabilità primaria e ferrovie – in senso longitudinale, in modo da accorciare la distanza tra Nord e Sud. I collegamenti trasversali fra la costa tirrenica e la costa adriatica, complice anche l'ostica barriera orografica costituita dalla catena appenninica, sono stati storicamente sacrificati. Si tratta di un elemento di continuità che ha caratterizzato la storia delle comunicazioni e della mobilità fino al tempo presente.

Geografi, antropologi, architetti e pianificatori del territorio hanno da tempo individuato le strette interdipendenze fra strade, ambiente e paesaggi [4]. Da un punto di vista strettamente fisico e materiale, innanzitutto, l'infrastruttura stradale modifica l'ambiente e il paesaggio a più livelli: carreggiata, ponti e viadotti, gallerie e sottopassi sono tutti elementi che vanno a innestarsi nel territorio, cambiando le forme preesistenti, oppure cancellandole. Il rapporto è reciproco. L'ambiente esercita infatti vincoli stringenti sulla strada, contribuendo a definirne il tracciato e le caratteristiche. In secondo luogo, sul piano della percezione e quindi del modo di osservare la realtà, la strada introduce un punto di vista specifico e, di conseguenza, essa opera creando – o ricreando – il paesaggio: il paesaggio della strada.

La storiografia italiana ha faticato e tardato nel riconoscere la viabilità come ambito e oggetto di ricerca [5]. Diversamente, nel mondo anglosassone e in particolare negli Stati Uniti, gli studi sulle strade hanno prodotto nell'ultimo mezzo secolo una ricca ed eterogenea messe di indagini capaci di incrociare storia politica, sociale, culturale, ambientale e ricerca sul paesaggio [6]. In quest'ottica, il corridoio stradale – vale a dire lo spazio costituito dalla strada (*road*) e dai suoi margini (*roadsides*) [7] – si configura come uno strumento di grande efficacia per analizzare i mutamenti e le continuità caratterizzanti le interdipendenze fra uomo e paesaggio.

Il presente saggio intende offrire una pista di ricerca aperta a ulteriori sviluppi, approfondimenti e correzioni di rotta. I singoli paragrafi affrontano aspetti diversi del rapporto fra la Statale 96 e il paesaggio stradale. La strada viene assunta come prisma tramite il quale analizzare le relazioni interdipendenti fra viabilità, ambiente e paesaggio in età contemporanea. L'indagine si muove lungo una duplice linea di analisi. Da un lato, adotta una prospettiva di lungo periodo per far emergere le cesure e le continuità storiche dell'itinerario appulo-lucano. L'orografia, la natura dei suoli e i reticoli idrogeologici – dalla Conca barese ai terreni argillosi e instabili dell'interno – hanno rappresentato condizionamenti materiali stringenti per la progettazione e la manutenzione della strada, dall'età napoleonica all'Italia repubblicana. Muovendo da queste coordinate di lungo periodo, si sono innestate le cesure politico-istituzionali – la creazione dell'AASS

[2] Gra 1929, 423.

[3] Alvaro 1952, 166.

[4] Si vedano, tra gli altri, le considerazioni sul rapporto fra strada e paesaggio contenute in Turri 1974, 204-237, e nel volume Morelli 2007 dedicato alle strade toscane.

[5] Sulla storia dei trasporti e segnatamente delle strade cfr. Zechini 1962; Bortolotti 1985; Maggi 2009. Fra i non molti esempi di storiografia su strade e dimensione territoriale cfr. Moraglio 2003; D'Antone 2008.

[6] Oltre alla pionieristica opera di G.R. Stewart degli anni Cinquanta sul paesaggio della Statale US 40, si vedano, in particolare, Schlereth 1985; Mauch, Zeller 2008; Hvattum, Brenna, Elvebakk, Larsen (eds.) 2011.

[7] Cfr. Raitz 1998.

nel 1928 e della sua discendente ANAS nel 1946 – e le innovazioni materiali, come le alberature, le case cantoniere e la bitumatura del fondo stradale negli anni Trenta. Il saggio si sofferma nello specifico sulla disamina dei processi di modernizzazione novecenteschi legati alla motorizzazione di massa del secondo dopoguerra. Con la scelta strategica del trasporto su gomma, la strada cessò di essere un'arteria a servizio della mobilità locale e rurale per trasformarsi in un corridoio ad alta intensità di traffico. Le conseguenti opere di adeguamento – le varianti extraurbane, l'eliminazione dei passaggi a livello, la diffusione delle stazioni di servizio, ecc. – hanno modificato non soltanto le forme della carreggiata, ma la stessa percezione del territorio circostante e i modi di fruirlo: insieme alla strada è mutato anche il corridoio stradale.

In questa cornice interpretativa, l'ultima parte del saggio assume la città Modugno come osservatorio privilegiato. L'arteria nel suo complesso rivela infatti una doppia polarità: se nel tratto interno lucano essa subì una progressiva marginalizzazione, nel tronco pugliese e soprattutto in prossimità di Bari essa fu il vettore di una forte pressione antropica sul territorio. Tra i comuni attraversati dalla Statale 96, Modugno rappresenta il punto di massima concentrazione di queste dinamiche. La sua vicenda storica offre infatti un caso di studio emblematico per analizzare il rapporto osmotico fra sviluppo della viabilità – prima la strada provinciale ottocentesca Bari-Altamura, poi la Statale 96 e la sua variante degli anni Cinquanta – e repentine, quanto pervasive, trasformazioni socio-economiche e ambientali. Il focus su Modugno consente di far emergere nella sua concretezza l'impatto del corridoio stradale sulla ridefinizione dei confini urbani, sui processi di industrializzazione e sul tessuto sociale delle comunità.

Per sorreggere e dare corpo ai più livelli in cui si sviluppa l'analisi, le fonti utilizzate per la ricerca spaziano nella diversità: dagli atlanti e dalle guide divulgative otto-novecenteschi, alle relazioni tecniche e ai piani di esproprio conservati nell'Archivio storico dell'ANAS e nell'Archivio di Stato di Bari, dai verbali dei consigli comunali, fino alla pubblicistica locale, alla memorialistica e alle testimonianze letterarie. Amalgamate e incrociate fra loro, queste fonti fanno affiorare la dimensione materiale e immateriale del rapporto fra strada e paesaggio.

2. L'itinerario storico

La legge 17 maggio 1928, n. 1098 creò l'Azienda autonoma statale della strada (AASS) e istituì 137 strade statali per uno sviluppo complessivo della rete pari a circa 20.000 km [8]. Una di queste arterie, costituite ex novo sulla base della viabilità esistente, fu la Strada Statale 96 "Barese". Il suo tracciato faceva parte, come segmento centrale e finale, di un itinerario storico fra Napoli e Bari via Potenza-Altamura che affondava le sue radici in tempi lontani. Nel corso dei secoli per quella via transitarono eserciti, mercanti, pastori e contadini che si spostavano stagionalmente fra la Campania, la Basilicata e la Puglia. Considerata la morfologia del territorio, si trattava di un passaggio per molti versi obbligato. Gli studi archeologici compiuti in passato hanno riscontrato in prossimità del tratto lucano della Statale 96 le evidenze di antiche vie di comunicazione [9]. Particolarmente rilevante, inoltre, era la presenza del tratturello Tolve-Gravina, che può essere per certi versi considerato il vero antesignano della strada costruita in più fasi nel corso dell'Ottocento.

Per rimanere all'età contemporanea, intesa in senso temporalmente esteso, l'itinerario Napoli-Bari via Potenza-Altamura veniva segnalato fin dal principio dell'Ottocento negli atlanti e nelle guide [10]. Era una delle due opzioni indicate a chi, da Napoli, intendeva raggiungere Bari. Si trattava però della subordinata. Le guide suggerivano infatti un altro itinerario, che passava più a nord per Avellino-Grottaminarda: era una via più agevole, tranne alcune tratte, e soprattutto attraversava la ricca pianura del Tavoliere di Puglia. Le due alternative sono rimaste a lungo tali, a segnalare i tempi dilatati e la continuità che caratterizza la storia delle vie di comunicazione e della mobilità. Negli anni Cinquanta del secolo scorso, quando cominciò la gestazione dell'autostrada Napoli-Bari, la questione fu oggetto dell'attenzione di ingegneri, politici, rappresentanze economiche e opinione pubblica: l'arteria prevista per avvicinare le due città più importanti del Mezzogiorno continentale doveva passare a nord oppure a sud? Prevalse ancora, per motivi che sarebbe interessante indagare in sede storiografica, l'opzione a nord (per Benevento). Quanti erano interessati al potenziamento dell'itinerario a sud si dovettero "accontentare" di una nuova strada statale creata a metà anni Sessanta: la Statale 96 "Bis".

Benché segnalato chiaramente sulle guide e sugli atlanti ottocenteschi, in realtà l'itinerario Napoli-Bari via Potenza-Altamura non era affatto una strada. Si trattava di un eterogeneo composto di più tronchi e tratte che avevano ben poco in comune con ciò che si è soliti

[8] Cfr. Cerchiara 2016; Moraglio 2017.
[9] Buck 1974.
[10] Rizzi Zannoni 1812; Artaria 1834.

chiamare e definire "strada": erano tratti viari di differente tipologia, spesso mulattiere e sentieri a fondo naturale, raramente carreggiabili, difficili da percorrere e stagionalmente non transitabili a causa delle piogge.

La costruzione della strada moderna e carreggiabile avvenne in tempi diversi e con caratteristiche diverse. Il tratto pugliese fu il primo a essere realizzato. È noto che la viabilità pugliese è stata per almeno due secoli, prima e dopo l'Unità, una delle più sviluppate del Mezzogiorno d'Italia [11]. L'input l'aveva dato Gioacchino Murat durante la breve stagione "francese" all'inizio dell'Ottocento. Il suo progetto, teso a potenziare la viabilità, prevedeva la costruzione di una direttrice di penetrazione dal capoluogo barese verso l'interno per avvicinare la Lucania e, in prospettiva, Napoli. I Borboni, tornati sul trono, la realizzarono. La strada provinciale da Bari ad Altamura, una delle otto la cui esecuzione fu disposta nel 1816, risultava completata entro gli anni Quaranta [12]. Ciò dipese sia dal fatto che le autorità locali e provinciali erano in grado di sostenere la spesa di propria competenza, sia dalla conformazione pianeggiante e regolare del territorio, che non presentava di conseguenza particolari difficoltà progettuali ed esecutive.

Vicissitudini più lunghe e complesse caratterizzarono la costruzione dei tronchi in territorio lucano, dove la viabilità era storicamente debole, molte zone erano del tutto isolate e le poche strade esistenti erano per lo più non carreggiabili [13]. Comuni più poveri, quindi privi di adeguate risorse, e soprattutto ostacoli ambientali furono fattori che rallentarono i lavori e ne ritardarono il completamento. La conformazione del territorio ebbe un peso decisivo: terreno argilloso-sabbioso, rocce, fiumare e torrenti non irreggimentati, ripidi e frequenti saliscendi. Il paesaggio regionale – scrisse un profondo conoscitore del territorio – si presentava come un «deserto arenoso invalicabile: il Sahara d'Italia» [14]. Alla vigilia dell'Unità nazionale il collegamento tra Montepeloso (come si chiamò Irsina fino al 1895) e Gravina di Puglia era ancora allo stato di sentiero o camminamento [15].

Con la nascita del Regno d'Italia la situazione della viabilità da Potenza a Bari migliorò lentamente. Alla fine dell'Ottocento il collegamento stradale fra il capoluogo lucano e il confine della provincia di Bari risultava ancora deficitario. Permaneva inoltre il dualismo fra il tronco pugliese e quello lucano, aspetto specifico del più generale divario sociale ed economico fra le due realtà, che si rifletteva nel diverso sviluppo della viabilità. In Puglia il sistema viario versava «in ottime condizioni» e nella sola provincia di Bari esistevano oltre tremila chilometri di strade rotabili [16]. In Basilicata, invece, la densità delle strade rotabili per kmq era fra le più basse del Regno e non poche di queste, previste talvolta fin dall'Unità, rimanevano incompiute oppure mai iniziate. Costruire e mantenerle strade risultava costoso e difficile. L'instabilità idrogeologica determinava la precarietà dei manufatti stradali, soggetti a movimenti franosi anche estesi e ad allagamenti. Nell'esercizio 1889-90, ad esempio, la spesa annuale per la strada provinciale Tolve-Montepeloso ammontò all'ingente somma, per l'epoca, di 67 mila lire, due terzi della quale era assorbita da lavori di manutenzione straordinaria [17]. L'ambiente esercitò un vincolo esterno molto forte e obbligò a realizzare tracciati tortuosi (tornanti, curve e controcurve) e carreggiate di larghezza ridotta [18].

Per quanto concerne l'itinerario della futura Statale 96 è illuminante la descrizione fornita al principio del Novecento dalla *Guida* del Touring Club Italiano, diretta da Luigi Vittorio Bertarelli, nel fascicolo dedicato alle *Puglie*. La strada Bari-Modugno-Bitetto-Binetto-Grumo Appula-Toritto si presentava così: «buona e regolarmente mantenuta; discretamente carreggiata, ma senza solchi; d'estate normalmente polverosa; inghiaiata secondo il bisogno fra l'autunno e l'inverno; segnata con pietre chilometriche la distanza da Bari; pianeggiante; larga 8 metri; quasi tutta soleggiata; senza sorgenti» [19]. Non c'erano, insomma, alberature a riparare dal sole o dalla pioggia e poteva anche risultare difficile dissetarsi lungo la via, ma nel complesso si trattava di una strada efficiente.

La situazione della strada da Gravina di Puglia a Irsina era ben diversa. La carreggiata aveva una larghezza inferiore, intorno ai sei, e presentava «diverse svolte strette alquanto pericolose», ragion per cui la *Guida* suggeriva al viaggiatore di «usare prudenza». C'erano

[11] Cfr. De Vincentiis 1876; Massafra 1984.

[12] Le otto strade provinciali previste dal decreto 12 marzo 1816 erano: 1) Bari-Taranto (tratto della provincia di Bari); 2) Bari-Altamura; 3) Trani-Altamura; 4) Gioia-Altamura; 5) Altamura-Spinazzola; 6) Spinazzola-Cerignola; 7) Spinazzola-traversa della Rentina; 8) Barletta-Manfredonia. Trent'anni dopo, a metà anni Quaranta, erano state interamente compiute solo le prime due (Bari-Taranto e Bari-Altamura) cfr. *Disposizioni del Real Governo* 1847, 32.

[13] Cfr. Lacava 1890, 7; Digiorgio 1992, 504.

[14] Lacava 1890, 7.

[15] Murray 1858, 363

[16] Bertacchi 1899, 1178.

[17] Lacava 1890, 81.

[18] Ivi, 7-10.

[19] Bertarelli 1905, 27-28.

inoltre «alcune pendenze piuttosto sentite» e, in particolare nell'ascesa verso Irsina, la strada si snodava fra «parecchi *tourniquets* [tornanti]». Il fondo era inoltre solcato e, a seconda della stagione, la via appariva «piuttosto polverosa e fangosa». Solamente alcuni tratti venivano inghiaiati fra l'autunno e l'inverno. Anche questa strada, come l'altra, risultava «ombreggiata in minima parte», ma in compenso offriva il ristoro di «ottime fontane pubbliche lungo il percorso» [20].

3. La strada "moderna"

La creazione nel 1928 della Statale 96 costituì uno spartiacque. La nuova strada ereditò difetti e criticità delle strade locali integrate nel suo tracciato, ma al contempo inaugurò una fase nuova. La classificazione come strada statale rappresentò il riconoscimento che il collegamento tra Bari e Potenza ricopriva interesse "statale" e, di conseguenza, che necessitava di un trattamento distinto e preferenziale rispetto alla viabilità locale in genere trascurata. Nel decennio lungo compreso fra il 1928 e la Seconda guerra mondiale, nonostante le ristrettezze finanziarie, l'AASS apportò dei miglioramenti [21]. Innanzitutto, la manutenzione divenne più regolare e curata, anche tramite l'uso di apparecchi moderni. Furono inoltre eseguite modifiche, sia pure minori, al tracciato per eliminare alcune «viziosità», secondo il linguaggio tecnico dell'epoca [22].

Alcuni interventi in modo particolare introdussero elementi di novità nel paesaggio: le siepi e le alberature impiantate in gran numero ai bordi della carreggiata per motivi soprattutto estetici; il rosso inconfondibile delle case cantoniere dell'Azienda che presidiavano la strada a intervalli regolari; la segnaletica recante il nome della nuova arteria. Cromaticamente il tratto di modernizzazione più appariscente fu la bitumatura. Si trattò di un intervento superficiale, condotto in economia, ma bastò a cambiare visivamente il volto della strada e la fece apparire "nuova" e "moderna": a metà anni Trenta la Statale 96 aveva cambiato colore: dal bianco del fondo inghiaiato al nero del bitume. Gli automobilisti trovavano il manto asfaltato, liscio e privo di polvere, più comodo e senz'altro preferibile. Ma all'epoca si trattava di una minoranza e, per giunta, erano "signori" o "forestieri". Diverso era il parere dei carrettieri, vale a dire della maggioranza degli utenti locali della strada, che svolgevano l'essenziale funzione di raccordo fra le città contadine – le cosiddette *agrotowns* pugliesi [23] – e la campagna: il manto asfaltato risultava sdrucciolevole e perciò, soprattutto in caso di pioggia, pericoloso per gli animali e per i carichi trasportati [24].

Dopo la parentesi distruttiva della guerra, negli anni Cinquanta ebbe luogo la seconda e più profonda fase di ammodernamento e trasformazione della Statale 96. In quel decennio cruciale, in cui l'Italia conobbe i prodromi della motorizzazione di massa, la neonata Repubblica compì la scelta del trasporto su strada come vettore strategico dello sviluppo economico e industriale del paese. Il Piano Romita del 1955 inaugurò la politica autostradale, mentre una serie di provvedimenti stanziarono decine di miliardi di lire per il potenziamento delle strade statali [25]. Questi fondi consentirono all'ANAS [26] di attuare opere importanti: nuovi collegamenti e nuove strade statali; carreggiate più larghe e ad andamento regolare; l'eliminazione delle traverse interne tramite varianti che aggiravano i centri abitati; la costruzione di sovrappassi e cavalcavia per ovviare a numerosi e pericolosi passaggi a livello. In questa cornice, la Statale 96 beneficiò, in particolare, dei provvedimenti legislativi tesi a rafforzare la viabilità meridionale e in particolare la rete delle strade statali [27].

Gli interventi realizzati sulla Statale 96 negli anni Cinquanta si concentrarono sul tronco Altamura-Bari. In esecuzione del progetto n. 1503 del 1° settembre 1953 fu realizzata una variante di circa 15 km che eliminò le traverse interne degli abitati di Toritto, Grumo, Binetto, Bitetto e Modugno e di sei passaggi a livello, di cui due doppi delle linee ferroviarie Bari-Taranto (FFSS) e Bari-Matera (Ferrovie Calabro-Lucane) [28] (fig. 2). La nuova strada, completata nella seconda metà del decennio, costituì un importante potenziamento dell'infrastruttura. La carreggiata era più larga (12 metri) e il tracciato aveva andamento prevalentemente rettilineo: la Statale 96 divenne così una strada moderna per il traffico moderno. Si trattò, tuttavia, di una modernità effimera. L'aumento

[20] Ivi, 120.

[21] Sull'opera svolta dall'AASS tra fine anni Venti e Trenta e sulla conseguente trasformazione del paesaggio stradale cfr. Gra 1932 e Mangullo 2026.

[22] Gra 1932.

[23] Cfr. Salvemini 1989, 115-116.

[24] Mangullo 2026, 368.

[25] Maggi 2009, 116.

[26] L'Azienda nazionale delle strade statali (in seguito ridenominata Azienda nazionale autonoma delle strade) fu creata nel 1946 per prendere il posto dell'AASS, soppressa nel 1944 (cfr. Maggi 2009, 115).

[27] Mangullo 2026, 374-375.

[28] Si vedano i materiali (progetti, capitolati e relazioni) conservati in Archivio storico dell'ANAS, F. "Strada Statale n. 96 'Barese'. Tronco Altamura-Bari".

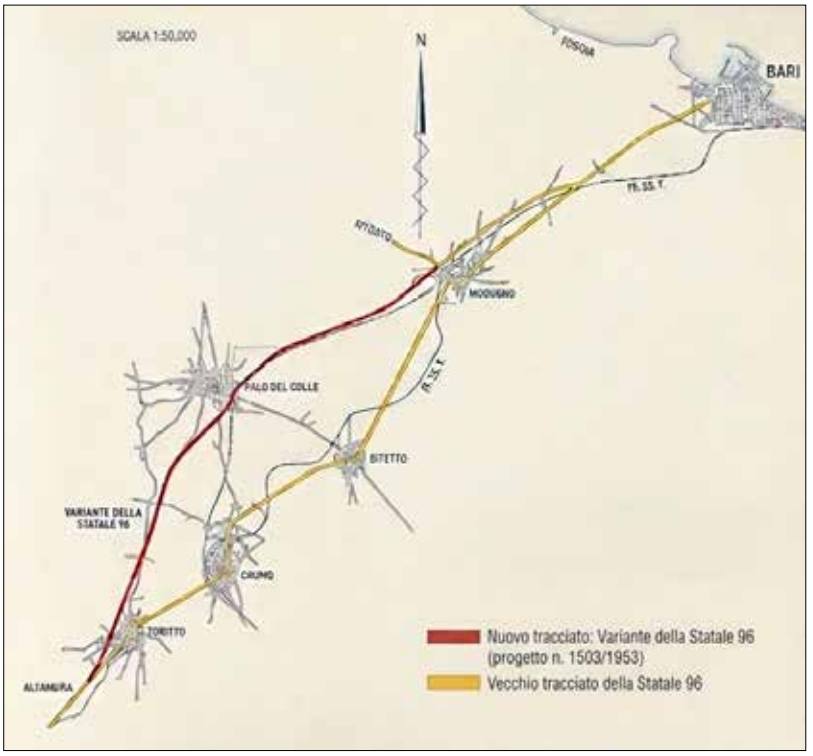


Fig. 2. - Itinerario della Strada Statale 96 in territorio di Bari. In giallo il tracciato storico e in rosso la variante realizzata negli anni Cinquanta.

esponenziale della circolazione rese ben presto obsoleta la nuova strada. Nell'intersezione più trafficata, nei punti di rilevazione di Modugno e di Bari, i dati dell'ANAS rivelano le dimensioni del fenomeno: il numero medio di veicoli in transito nelle 24 ore passò da poco più di 6.000 nel 1955, a 17.000 nel 1965, per aumentare di ulteriori 10.000 unità nel lustro successivo (quasi 27.000 nel 1970) [29].

Al principio degli anni Novanta la Statale 96 nel tratto barese era ormai inadeguata al traffico massiccio da cui era quotidianamente percorsa, al punto da essere oggetto di interrogazioni parlamentari [30]. Sarebbero però trascorsi ancora quasi trent'anni perché, in occasione dell'evento "Matera Città Europea della cultura 2019", il tratto Modugno-Altamura fosse fatto oggetto di un pervasivo intervento migliorativo: carreggiata a quattro corsie, nuovi cavalcavia, due gallerie e nuovi svincoli [31].

Il tronco lucano della Statale 96 non beneficiò mai di opere di analoga portata. Qui, del resto, i volumi di traffico motorizzato rimasero sempre modesti: un riflesso, la scarsa circolazione, dell'isolamento e del mancato decollo economico della zona. Emblematico l'esodo da Irsina iniziato al principio degli anni Sessanta: esauriti i lavori della riforma agraria, che per alcuni anni avevano attenuato la disoccupazione, cominciarono le partenze verso il Nord Italia. Il «tracollo demografico» fu rapido [32]. In trent'anni, fra il 1961 e il 1991, la popolazione quasi si dimezzò, per scendere ancora nei lustri successivi.

Sul tronco lucano furono eseguiti lavori migliorativi, ma il tracciato e le caratteristiche della strada richiesero un intervento più drastico: nel 1965 fu istituita la Statale 96 Bis. La "Bis" iniziava nel territorio di Oppido Lucano (PZ) e dopo una trentina di chilometri terminava, in prossimità del confine regionale fra Puglia e Basilicata, come innesto sul tronco Gravina-Bari della Statale 96. Con il suo tracciato più veloce e lineare, la nuova strada soppiantò di fatto l'antiquata Statale 96 verso Irsina e Tolve. Fu l'inizio di un declino inizialmente lento, ma inesorabile. Agli albori del terzo millennio, il vecchio tronco lucano della Statale 96 venne dismesso dall'ANAS e passò alle province di Matera e Potenza [33]. Tornò in pratica a essere una strada locale, qual era stata fino al 1928, con il nome di "Strada provinciale ex SS96".

4. Modugno e la Statale 96

Situata a pochi chilometri da Bari, da cui oggi è in parte indistinguibile, Modugno ha conosciuto nel secondo dopoguerra una trasformazione che ne ha mutato profondamente il volto. Da paese agricolo, la cui popolazione era dedita al lavoro nei campi, si è trasformata in un centro industriale. Decisivo fu l'avvio della politica

[29] Dati rielaborati sulla base di ANAS 1956, ANAS 1966, ANAS 1971.

[30] Interrogazioni parlamentari riguardanti le criticità della Statale 96 e, in particolare, l'inadeguatezza della carreggiata rispetto alla circolazione con i conseguenti problemi di sicurezza e di congestionamento furono presentate, rispettivamente, dal deputato missino Olindo Del Donno (interrogazione a risposta orale 3/01441 del 26 gennaio 1989) e dal deputato democristiano Vincenzo Viti (Interrogazione a risposta scritta del 21 settembre 1990).

[31] Di Zanni 2019.

[32] Tino 2002.

[33] La dismissione del tronco lucano della Statale 96 rientrava nel più generale riassetto della rete delle strade statali che ebbe luogo fra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila in attuazione della cosiddetta Riforma Bassanini. Nella medesima circostanza furono dismesse anche la Statale 98 e la Statale 97.

di industrializzazione per il Mezzogiorno e, in particolare, la creazione alla fine degli anni Cinquanta dell'Area di sviluppo industriale di Bari-Modugno. Attratte dagli incentivi e dai finanziamenti dell'intervento straordinario, importanti industrie nazionali ed estere localizzarono nel territorio modugnese i loro stabilimenti: Breda Fucine Meridionali, Pignone Sud, Philips, Fiat, Osram, Bosch, Firestone-Brema e molte altre.

La trasformazione produttiva portò con sé mutamenti sociali, economici, culturali, urbanistici e ambientali che modificarono radicalmente il paesaggio. Al sorgere delle nuove fabbriche si affiancò l'impetuosa espansione edilizia dovuta alla marcata crescita demografica: in trent'anni, fra il 1951 e il 1981, la popolazione passò da 13.000 a 33.000 abitanti per effetto dell'immigrazione di manodopera e dei trasferimenti da Bari, di cui era in parte divenuta un sobborgo. Lo sviluppo edilizio degli anni Sessanta-Settanta avvenne in assenza di strumenti di pianificazione urbanistica. Il Comune di Modugno tardò fino alla metà degli anni Ottanta prima di adottare un Piano regolatore. I precedenti tentativi si erano scontrati, finendo col naufragare, contro le resistenze di forti interessi locali. Faticosa e ostacolata fu anche la gestazione del Piano di fabbricazione e del Regolamento edilizio [34]. Così facendo, le amministrazioni comunali succedutesi nel dopoguerra scelsero in pratica di lasciare mano libera a uno sviluppo caotico e non di rado speculativo.

La nuova città, industrializzata e cementificata, ha avuto i suoi narratori. Il più importante e conosciuto è stato lo scrittore e poeta Tommaso Di Ciaula. Ex operaio metalmeccanico presso la Pignone Sud di Modugno, Di Ciaula ha dato un contributo rilevante, nonché raro e perciò più prezioso, alla letteratura operaia meridionale. Il suo romanzo-memoir *Tuta blu*, pubblicato da Feltrinelli nel 1978, racconta il passaggio dalla campagna alla fabbrica: i cambiamenti e le fratture non ricomponibili, le speranze iniziali, poi la rabbia e i traumi. La fabbrica, luogo del lavoro alienato e di frequenti infortuni, è lo spazio cruciale della narrazione: luogo-simbolo, per Di Ciaula, di una modernizzazione brutale che divora tutto. Dalla fabbrica la trasformazione si diffonde travolgendo il mondo esterno. Il contrasto fra la vecchia Modugno, asserragliata nel centro storico, e la Modugno ipertrofica dei capannoni e delle periferie è stridente e volgare:

> È sera. Come è bella la parte antica di Modugno di sera. C'è sempre da scoprire qualcosa: un arco, un portale, un cortile, un pozzo, un balcone. Dalle porte si scorgono famiglie intorno a tavoli che pranzano, vecchie con il braciere, bambini che giocano sotto i tavoli, ragazze che ricamano. Sono strade che si snodano a curva e poi si incrociano. […] Se la parte vecchia è ancora bella, la periferia di Modugno con le nuove costruzioni è orribile. Strade formicolanti di auto, auto buone, di buona marca, anche qualche fuoriserie, belle macchine lucide, tutte in fila, tutte immerse… nella merda, nelle immondizie. Forse è significativo che il simbolo del prestigio navighi tra la spazzatura [35].

Il tema delle nuove costruzioni si intreccia con la motorizzazione e la viabilità. Le strade sono infatti la forza attrattiva che guida l'insediamento di fabbriche e caseggiati-dormitori. Pochi centri si salvano dalla speculazione edilizia selvaggia: «Adesso costruiscono dappertutto: di fronte ai cimiteri, attaccati alle fabbriche, sotto le circonvallazioni. L'ultimo piano quasi poggia sulla strada e qualche giorno un'automobile andrà a finire sui divani del soggiorno o nella stanza da letto» [36]. La strada come vettore della modernità viene identificata per il suo carattere contraddittorio: la nuova «autostrada Bari-Taranto», scrive Di Ciaula, è una «bellezza» e al tempo stesso rappresenta il segno tangibile di un tempo votato al consumismo: costruita l'autostrada, ora bisognerà acquistare più automobili, annota lo scrittore.

Il paesaggio descritto nel romanzo, ambientato negli anni Settanta, appare spaccato fra ciò che resta del mondo agrario in declino e l'inarrestabile avanzata del cemento e delle lamiere. Appena costruita, quando ci andò a lavorare, la fabbrica gli appariva assediata dalla campagna: «i primi anni la fabbrica era piccina e la campagna immensa. Quando entravi nel recinto della fabbrica e t'incamminavi verso gli spogliatoi era facilissimo trovarti tra i piedi durante i giorni d'estate un serpente, la sera una rana. Di sera cantavano sugli alberi le civette. Vedevi anche volare da un albero all'altro le gazze. La mensa era assediata dal verde, l'erba lambiva i muri e dalle finestre scorrevoli entrava forte l'odore delle margherite». Nel corso dei tre lustri trascorsi al tornio era cambiato tutto e i rapporti di forza si erano rovesciati: «La fabbrica si ingrandisce sempre di più, senza sosta. Sempre di più s'allontana la campagna» [37].

In questa cornice, un vecchio trullo situato nell'area dello stabilimento, abbandonato «e con la porta *fracida*», assurge a simbolo di un'alienazione che dall'io della voce

[34] Macina 1979.

[35] Di Ciaula 2022, 120.

[36] Ivi, 33.

[37] Ivi, 23.

narrante si proietta sul paesaggio: «Il trullo, paragonato a tutto il resto, ai prefabbricati di alluminio delle palazzine direzionali, alle porte di vetro pregiato, sembra sperduto, irreale, spaesato, inutile» [38]. Il trullo in rovina a pochi metri dalla fabbrica simboleggiava il crepuscolo del mondo rurale che lasciava il posto alle nuove costruzioni: «I trulli continuano a cadere. Crollano inesorabilmente mentre crescono palazzacci di brutti appartamenti tombali, funebri, agghiaccianti. Chissà quanti maestri di trulli sono rimasti. Pochi. Forse ormai è troppo tardi e non ci sarà più nessuno capace di costruirli secondo le regole di un'arte antichissima» [39].

La fabbrica mutava le forme dell'ambiente e del paesaggio non solamente a livello materiale. Cambiava infatti anche il senso delle cose e dei nomi. È significativa la riflessione di Di Ciaula sul toponimo della località modugnese dove sorgeva l'impianto industriale in cui lavorava: «La zona dove è costruita questa fabbrica si chiama Contrada Paradiso, e a giudicare dal nome e dai fatti doveva essere stata certo una buona terra, terra di uliveti e frutteti, terra grassa e nera, terra di mandorli giganti e carrubi grandi quanto un palazzo. Chissà mio nonno, buonanima, che faceva il carrettiere, quante volte avrà percorso queste contrade, quanto letame avrà trasportato, quante pietre». Di quel paesaggio materiale e immateriale, fatto di odori, forme e colori, rimaneva soltanto il ricordo del passato. Il presente offriva invece un altro volto, moderno e insieme brutto, che Di Ciaula descrive più avanti:

> Attraverso la strada, voglio andare alla mia fabbrica, mi lascio alle spalle l'ultima fermata del tram, quella che ferma a Calabrese [nei pressi del tracciato della Statale 96]. Debbo fare attenzione a passare, tempo fa un operaio fu investito da un camion nell'attraversare e fu un cumulo di sangue e di stracci. Prendo la scorciatoia tra i campi incontrando solo alberi scheletriti e pozzanghere rosse. Passo sotto un piccolo tunnel che passa sotto la ferrovia e sono sulla provinciale per Modugno. Cartoni per la strada, grosse frenate di camion e di autobus hanno lasciato per terra mezze gomme, poi foglie gialle, buste di plastica. Oltrepasso la colonna della benzina dell'Agip, già spuntano gli eucalipti della mia fabbrica [40].

Il paesaggio della strada, come mostrano i brani citati, offre una chiave di lettura per comprendere le trasformazioni del territorio. Si tratta, nel caso specifico di Modugno, di un elemento non contingente. La sua vicenda storica fra Ottocento e Novecento è strettamente legata con le vicende della viabilità e, in particolare, della strada: provinciale prima e statale poi. Coglieva nel segno Michele Milano, per oltre un quarto di secolo parroco della chiesa matrice di Modugno, nell'intrecciare le vicende della strada con i mutamenti del suo paese, al quale dedicò un ponderoso volume che ne ripercorreva la storia dalle origini agli anni Sessanta-Settanta [41]. Pur con i suoi limiti, la storia locale di Milano ha il pregio di mettere in evidenza, anche se per frammenti e in maniera non sempre esplicita, un aspetto che la storiografia fatica a mettere a fuoco: il ruolo delle strade nella trasformazione dell'ambiente antropico e del paesaggio. A partire dalla ricostruzione di Milano, integrandola con altre fonti, è possibile individuare tre momenti di cesura fra Ottocento e Novecento.

Il primo è rappresentato dalla costruzione nei primi anni Venti dell'Ottocento della strada provinciale da Bari ad Altamura, progenitrice della Statale 96. La nuova arteria comportò l'abbattimento delle mura storiche e favorì la prima espansione urbana verso la campagna: «rappresenta per Modugno il passaggio dall'era antica all'era moderna. Con l'abbattimento della cinta muraria termina tutta una storia, tutto un sistema di vita ed ha inizio quella espansione della città che, dalle prime case fuori le mura, raggiungerà l'attuale sorprendente sviluppo di edilizia cittadina e di complessi industriali» [42]. La nuova strada provinciale sostituì la vecchia strada detta "di San Domenico" e costituì un elemento di modernità: «Il popolo, abituato a vedere vie tortuose e strette, chiamò quella grande strada "Via Nova"; e la chiamò nuova non solo perché ultima in ordine di tempo, ma nuova soprattutto per la concezione e l'ampiezza. E così continuò a chiamarla ancora fino a qualche decennio fa, pur essendo quella strada divenuta secolare» [43]. Con la "Via Nova" Modugno si andò configurando come snodo cruciale della viabilità nell'entroterra barese, ruolo che si rafforzò nel Novecento.

Il secondo momento di rottura fu la creazione delle strade statali nel 1928. L'abitato di Modugno divenne l'intersezione di due importanti statali: la Statale 96 "Barese" e la Statale 98 "Andriese Coratina". La Statale 96 attraversava Modugno proveniente da nord-ovest e usciva a sud-est. Il suo tracciato interno si sviluppava

[38] Ivi, 14.
[39] Ivi, 13.
[40] Ivi, 45.
[41] Milano 1991.
[42] Ivi, 388.
[43] Ivi, 392.

su via Capitaneo, via Ravanas, Piazza Capitaneo, Corso Vittorio Emanuele, Piazza Garibaldi (dove confluiva la Statale 98) e Piazzetta Regina Bona: pur conservando i loro nomi, vie, corsi e piazze – facenti parte a tutti gli effetti della Statale 96 – passarono in gestione dal Comune all'AASS nel 1930 [44].

Nel periodo interbellico aumentarono i volumi di traffico e, soprattutto, sopravvenne la bitumazione della superficie. L'ex strada provinciale Bari-Altamura, divenuta Statale 96, fu tra le prime a sfoggiare la nuova pavimentazione scura. Secondo Milano, l'inedito colore della strada colpì l'immaginario dei modugnesi come era avvenuto un secolo prima con la "Via Nova", che cessò allora di essere chiamata così: «Quando l'asfalto nel 1930 cancellò il volto bianco di polvere di quella strada, il popolo non la riconobbe più per la "via nova" di un tempo, e solo allora si decise a dare ad essa un altro nome, chiamandola strada asfaltata o strada statale» [45]. Non più "nova", quindi, ma "statale". Il miglioramento apportato dalla gestione dell'AASS riguardò anche l'abitato di Modugno: Corso Vittorio Emanuele, la strada principale di Modugno, «cessò di essere d'inverno impraticabile bianco pantano e d'estate l'arteria dall'irrespirabile aria polverosa» [46].

La pavimentazione bitumata non fu l'unico elemento di novità nel paesaggio urbano del tempo. Anche a Modugno, con l'aumento progressivo della motorizzazione, si sviluppò un indotto di servizi e assistenza come, ad esempio, parcheggi riservati, autofficine e soprattutto distributori di carburante. Questi ultimi, in particolare, divennero una presenza visibile in città. In particolare, Piazza Garibaldi, dove confluivano le statali 96 e 98, divenne un punto di interesse. Oltre all'AGIP, la cui presenza è documentata con sicurezza negli anni Sessanta, nel 1954 anche la ESSO ottenne dal Comune l'autorizzazione a installare un impianto di carburante in Piazza Garibaldi. Il colosso americano chiese e ottenne anche di spostare una fontana pubblica, in modo che gli automezzi in manovra avessero più spazio a disposizione, offrendosi in cambio di eliminare a proprie spese un «cunettone» presente su quel tratto di strada [47]. Durante la discussione in Consiglio comunale, di fronte alla contestazione di un consigliere comunale preoccupato per il deturpamento del giardino adiacente, il sindaco Giuseppe Abbruzzese difese la scelta affermando che l'impianto della ESSO avrebbe avuto un impatto positivo sul piano estetico e persino morale:

> [il sindaco] fa osservare che, a parte le favorevoli condizioni per il Comune convenute per le installazioni […], sta la circostanza che la villa comunale, per effetto della presenza del chiosco luminoso, andrà a conseguire un abbellimento, senza subire deturpazioni o danneggiamenti […] aggiunge che ove si pensasse di parlare di deturpazioni, la deturpazione è in atto, causa la presenza della pubblica fontanina, la quale dà luogo ad appuntamenti sul marciapiede e sulla strada ad essa adiacente [48].

La delibera di Giunta fu approvata con 22 voti favorevoli e 1 solo contrario. Una tale concezione della modernità, dell'estetica e della socialità aiuta a comprendere perché l'incipiente sviluppo edilizio avvenne nelle modalità e con gli esiti documentati.

Il terzo e più profondo momento di rottura sopraggiunse con la costruzione della variante della Statale 96 negli anni Cinquanta. La nuova strada correva in origine all'esterno di Modugno in quella che era allora aperta campagna. Il Piano parcellare e particolareggiato delle espropriazioni, annesso al progetto n. 1503 del 1° settembre 1953, offre uno scorcio sul paesaggio agrario in cui si inserì l'arteria statale [49]. Le località interessate (Piscina dei Preti, Campolieto, Cimoruto, Gravinella, ecc.) presentavano colture promiscue in cui erano predominanti l'ulivo, il mandorlo e la vigna, affiancati da altre colture arboricole e orticole. Le fonti conservate nei fondi della prefettura di Bari, presso il locale Archivio di Stato, consentono inoltre di rilevare la presenza di altri elementi caratteristici del paesaggio agrario, quali ad esempio i muri a secco, pozzi e altri manufatti rurali. Informazioni interessanti riguardano anche l'assetto fondiario: si trattava, con poche eccezioni, di piccole proprietà, spesso frazionate fra diversi componenti della famiglia [50].

La variante extraurbana della Statale 96 rimase tale per breve tempo. In mancanza di adeguati strumenti di

[44] Lettera del Compartimento dell'AASS della Puglia e della Basilicata alla Prefettura di Bari, 9 luglio 1930, in Archivio di Stato di Bari (di seguito ASBA), Prefettura, Affari Generali, 1° Serie, b. 145, f. 1-4 "1930".

[45] Milano 1991, 392.

[46] *Ibidem.*

[47] Comune di Modugno, Deliberazione della Giunta municipale n. 111 del 29 luglio 1954, in ASBA, Prefettura, Uffici amministrativi, III Versamento, b. 3042, f. "Modugno. Concessioni e vendite".

[48] Comune di Modugno, Deliberazione del Consiglio comunale n. 73 dell'11 ottobre 1954, in ivi.

[49] Progetto n. 1503 del 1° settembre 1953, in Archivio storico dell'ANAS, Bari, F. "Strada Statale n. 96 'Barese'. Tronco Altamura-Bari".

[50] Si veda in proposito la documentazione conservata in ASBA, Prefettura, Uffici amministrativi, III Versamento, b. 1483, f. "1.20.2 Strada 96".

pianificazione e di regolamentazione, la Statale 96 divenne infatti l'asse lungo il quale si concentrò la localizzazione spontanea delle nuove costruzioni: capannoni, stabilimenti industriali, edifici residenziali e attività commerciali si addossarono ai bordi della carreggiata. Il corridoio stradale cambiò radicalmente volto.

Si è abituati a pensare alle strade unicamente come manufatti che uniscono due punti o due parti. È una verità parziale e relativa. Le strade possono anche dividere. Circondata da costruzioni su entrambi i lati, la nuova arteria si tramutò in una barriera divisiva tra i quartieri sorti al di là della Statale 96 e l'abitato di Modugno. La strada, dunque, separò e allontanò le due entità, che rimasero avulse e scollegate l'una dall'altra [51]. Per evitare l'attraversamento della trafficatissima statale si rese necessario nei decenni successivi costruire sottopassi e cavalcavia, che però non eliminarono il senso di separatezza, né il pericolo derivante dalla strada. Con amara ironia, al principio degli anni Ottanta, l'abitante di un complesso sorto ai margini della Statale 96 descriveva le insidie del vivere quotidiano a ridosso di una strada a elevata percorrenza: «Non si può certamente dire che la vita di uno che abiti presso il quartiere "Piscina dei Preti" sia oppressa dalla monotonia. Buona sorte vuole che egli viva "pericolosamente"» [52].

Il paesaggio dei nuovi quartieri, sorti come funghi ai lati della Statale 96, era connotato dalla qualità architettonica generalmente bassa, dalla mancanza di verde e di servizi, di spazi di condivisione, dal rumore e dall'inquinamento della vicina Statale: tutti fattori che concorsero a creare una topografia «del tutto informe» [53].

Strettamente legati alle caratteristiche morfologiche della superficie (Lama Rossa, Gravinella) o alle vicende storiche locali, i toponimi delle località circostanti la Statale 96 persero ogni aderenza con le sembianze del territorio. È il caso di Piscina dei Preti, il cui nome secondo la tradizione locale originava da una leggenda secondo la quale nei periodi di siccità, i contadini che chiedevano di attingere acqua alla cisterna, si sentivano rispondere dal massaro che «l'acqua de la pescine de le prievete nanz'attocchè» [54]. La lottizzazione degli anni Sessanta, oltre a sradicare gli ulivi che sorgevano nella zona, cancellò anche le colonne di tufo che costituivano l'ultima testimonianza della presenza in loco dell'antica "piscina" [55].

La vita che vi si conduceva non aveva nulla in comune con la socialità diffusa che Di Ciaula riscontrava nel suo girovagare per la vecchia Modugno. Marginalità urbana e isolamento si riflettevano sulla qualità della vita e dei rapporti umani, come emerge dalla testimonianza di fine anni Settanta dell'abitante di uno dei quartieri-dormitori sorti ai margini della Statale 96:

> È fine settembre e sto percorrendo una strada del quartiere in cui abito […]. Sono così assorto che non noto il sottofondo musicale ormai cronico, quello provocato dalle macchine della Statale vicina. Abito in un quartiere, uno dei tanti sorti come funghi in Modugno da un po' di anni a questa parte, tranquillo, anche un po' troppo tranquillo, uno di quelli prediletti, di sera, da ignoti visitatori notturni. […]
> Un tiepido saluto contraddistingue l'incontro, di tanto in tanto, con qualche abitante del quartiere che osa avventurarsi per le strade senza l'ausilio della macchina. La gente, quando non sta in casa, fugge dal quartiere, quasi vi si senta soffocata […]. Non c'è da meravigliarsi d'altronde, molti non sono di Modugno e, quando sono liberi, tornano ai loro posti d'origine: anche la spesa fanno fuori Modugno.
> Un tiepido saluto contraddistingue anche l'incontro, per le cale, sul pianerottolo, con i coinquilini. Talvolta tuttavia ci si ferma a parlare, ma della serratura che non va, oppure ci si scontra sull'orario di accensione della radio, della televisione o del giradischi. Porca miseria, i muri di queste case nuove sono proprio sottili: sembra di vivere in un unico, immenso monolocale, a tu per tu con gli altri, ma solo per via dei rumori [56].

Il paesaggio modugnese cresciuto a ridosso della Statale 96 assurge, in definitiva, a caso emblematico delle contraddizioni, delle aporie e dei costi – umani, sociali, ambientali, culturali e, quindi, paesaggistici – che accompagnarono la grande trasformazione intervenuta nella seconda metà del Novecento. Offre perciò lo spunto per riflettere e riconsiderare il significato profondo di termini come "modernizzazione" e "sviluppo", che appaiono oggi, più di ieri, in tutta la loro ambivalenza e complessità.

[51] Caporusso 1980, 7.
[52] N.S. 1980, 11.
[53] Milano 1991, 14.
[54] Panteleo Guarini 1982, 18.
[55] *Ibidem*.
[56] Sblendorio 1979, 11.

Bibliografia

Alvaro C. 1952, *Il nostro tempo e la speranza. Saggi di vita contemporanea*, Milano.

ANAS 1956, *Statistica della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1955*, Roma.

ANAS 1966, *Censimento della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1965*, Roma.

ANAS 1971, *Censimento della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1970*, Roma.

Artaria F. 1834, *Novissima guida dei viaggiatori in Italia*, Milano.

Bertacchi C. 1899, *La regione pugliese*, in Marinelli G. (ed.), *La Terra. Trattato popolare di geografia universale IV*, Milano, 1153-1217.

Bertarelli L.V. 1905, *Guida-Itinerario d'Italia. Puglie II-XXII*, Milano.

Bortolotti L. 1985, *Viabilità*, in De Seta C. (a cura di), *Storia d'Italia. Annali*, vol. VIII, *Insediamenti e territorio*, Torino, 289-366.

Buck R.J. 1974, *The Ancient Roads of Eastern Lucania*, Papers of the British School at Rome, 42, 46-67.

Caporusso V. 1980, *La Superstrada Modugno-Palese*, Nuovi Argomenti, 1, 1980, 7.

Cerchiara B. 2016, *L'Anas: storia, profili legislativi e aspetti socio-organizzativi*, Roma.

D'Antone L. 2008, *Senza pedaggio. Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, Roma.

De Vincentiis G. 1876, *Memoria*, in *Congresso degli architetti ed ingegneri italiani in Firenze*, Atti, Firenze.

Di Ciaula T. 2022, *Tuta blu. Ire, ricordi e sogni di un operaio del Sud*, Roma (1° ed. Feltrinelli 1978).

Digiorgio P.M. 1992, *La pianificazione del territorio in Basilicata durante il decennio francese*, in Cestaro A. Lerra A. (a cura di), *Il Mezzogiorno e la Basilicata fra l'età giacobina e il decennio francese*, Venosa, 501-524.

Disposizioni del Real Governo 1847, Giornale della Intendenza di Terra di Bari 4-Parte prima, 30-33.

Di Zanni V. 2019, *Bari, aperto tratto SS 96 per Matera*, la Repubblica, 2 aprile.

Gra E. 1932, *Le strade di Puglia nell'opera dell'Azienda autonoma statale della Strada*, Iapigia, 4, 421-429.

Hvattum M., Brenna B., Elvebakk B., Larsen J.K. (eds.) 2011, *Routes, Roads and Landscapes*, Ashgate.

Lacava M. 1890, *La viabilità della provincia di Basilicata*, Potenza.

Macina R. 1979, *Urbanistica a Modugno: a che punto siamo?*, Nuovi Argomenti, 1, 2-10.

Maggi S. 2009, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna.

Massafra A. 1984, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Bari.

Mauch C., Zeller T. (eds.) 2008, *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens.

Milano M. 1991, *Modugno. Memorie storiche*, Bari (1° ed. 1970).

Moraglio M. 2003, *Strade e politica. Storia della viabilità nella provincia di Torino*, Alessandria.

Moraglio M. 2017, *Driving Mobility: Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922-1943*, New York.

Morelli E. 2007, *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Firenze

Murray J. 1858, *A Handbook for Travellers in Southern Italy*, London.

N.S. 1980, *Curve pericolose*, Nuovi Argomenti 4, 11.

Panteleo Guarini L. 1982, *Le contrade di Modugno*, Nuovi Orientamenti, 3, 17-19

Raitz K. 1998, *American Roads, Roadside America*, Geographical Review, 3, 363-387.

Rizzi Zannoni G.A. 1812, *Atlante geografico del Regno di Napoli*, Napoli.

Salvemini B. 1989, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in Masella L., Salvemini B. (eds.), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, Torino, 3-218.

Sblendorio N. 1979, *Intanto nei quartieri…*, Nuovi Argomenti, 1, 1979, 11

Schlereth T.J. 1985, *US 40: a Roadscape of the American Experience*, Indianapolis.

Tino P. 2002, *Da centro a periferia. Popolazione e risorse nell'Appennino meridionale nei secoli XIX e XX*, Meridiana, 44, 15-6.

TCI, Touring Club Italiano 1978, *Guida d'Italia. Puglia*, Milano.

Turri E. 1974, *Antropologia del paesaggio*, Milano.

Zechini Q. 1962, *Le strade italiane nel primo centenario dell'unità nazionale*, Roma.