



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



KNOWLEDGE THAT INNOVATES

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria

Salerno-Reggio Calabria

Lotto 1A Battipaglia - Romagnano

Camera dei deputati,
Relazione sulla scelta del corridoio tirrenico

ATTI PARLAMENTARI
SESSIONE DEL 1876-77 — XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N°139-A

ALLEGATI TECNICI

ala relazione che accompagna il progetto di legge relativo all'approvazione di convenzioni
pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali,
per l'esercizio della rete continentale, e di provvedimenti per nuove costruzioni.

La lunghezza di questa linea risulterebbe :

Dall'innesto sulla linea di Eboli-Potenza a Castrocucco	Chil. 95 + 000
Da Castrocucco a Reggio per la linea litoranea	» 287 + 624

Totale linea da costrurre. . . Chil. 382 + 624

Per la percorrenza dei treni si dovrà aggiungere la distanza da Napoli al punto di innesto colla cantoniera n° 9 della Eboli-Potenza	» 107 + 500
--	-------------

Lunghezza effettiva della percorrenza dei treni fra Napoli e Reggio . .	Chil. 490 + 124
---	-----------------

A questa lunghezza si deve aggiungere l'aumento per distanza virtuale per ascendere al Vallo di Diano con pendenza media del 17 per mille, e al punto culminante alla galleria del Cervaro e Serra Pertusata e discendere con pendenza massima del 25 e media pure del 17 a 1000 per la valle della Noce.

La quota del punto culminante al chilometro 62 risulta dal profilo di massima di 650 —

A dedurre: La quota al punto d'innesto colla linea litorale	47
per la tratta al 7 per mille	28 75 —

Differenza . . . 575 —

575 × 0,059 =	Chil. 33 + 925
Riporto come sopra	» 490 + 124

Lunghezza riunita, inclusa la distanza virtuale	Chil. 524 + 049
---	-----------------

I treni celeri potranno percorrere la detta distanza fra Napoli e Reggio in 13 ore e 47 minuti ossia impiegando 41 minuti in più, in paragone della linea tutta litorale.

La spesa occorrente, attenendosi alle stesse norme e criteri usati per la valutazione del costo degli altri progetti, si può ritenere di lire 167,290,000 che sarebbe inferiore di lire 7,250,000 all'ammontare presunto della linea litorale: ma impone un onere perpetuo per la spesa di esercizio rappresentato dall'aumento del percorso, tenuto conto della distanza virtuale che risulta di chilometri 27 in cifre tonde per tutto il percorso da Napoli a Reggio di cui si dovrebbe tenere conto nella tariffa di trasporto delle merci.

Il tempo occorrente per la costruzione di questa linea si valuta pure di 7 anni come per quella prescelta dalla Commissione attesa la difficoltà di costruzione dei lavori nella valle della Noce.

Conclusioni.

In base a tutte le considerazioni precedentemente svolte ed al quadro di confronto dei diversi tracciati proposti o studiati in massima per la ferrovia Eboli-Reggio, in cui vennero riassunti i dati più importanti risultanti dai progetti non che dalle stime redatte dalla Commissione o dalle calcolazioni sopra esposte per le distanze virtuali, si può concludere :

Che la linea di più breve percorrenza, che si innalza meno sul mare, e che costituisce perciò la più diretta e celere comunicazione colla Sicilia è la litoranea col punto di partenza dalla stazione di Battipaglia anzichè da Eboli, secondo il tracciato del progetto Giordano modificato dalle sue varianti e dalla Commissione, in conformità delle norme precedentemente indicate, alla quale linea sono interessati vari paesi importanti del Cilento, della Basilicata e delle Calabrie, e una gran parte della popolazione della Sicilia di n° 2,104,710 abitanti, e che si potrà percorrere nel minor tempo, impiegando solo 13 ore e 6 minuti per recarsi da Napoli a Reggio con treni celeri.

Che si verranno così a risparmiare non meno di tre ore sul tempo che impiegano i piroscafi postali diretti da Messina a Napoli con tempo buono, notando che da Messina si può venire direttamente coi vapori all'approdo davanti alla stazione di Villa San Giovanni che dista chilometri 12 50 da Reggio e tenuto conto del tempo occorrente per lo sbarco ed imbarco, s'impiegherà partendo da Messina per Napoli una sola mezz'ora di più che muovendo da Reggio direttamente.

Che tale linea, oltre a favorire le comunicazioni dirette colla Sicilia, che è l'obbiettivo principale, ed una importante massa di popolazione sparsa lungo il litorale tirreno e ora segregata dalle altre contrade d'Italia, si presta anche all'accesso degli abitanti di alcuni comuni delle regioni interne della Basilicata e delle Calabrie mediante la rete delle strade ordinarie già costrutte o da farsi, e non mancherà di sviluppare un traffico importante ed attivo e riuscirà in breve tempo anche produttiva come la linea Messina-Catania almeno.

Che non regge il confronto colla linea del Jonio, la quale dà così scarsi prodotti non perchè è litoranea, ma perchè traversa regioni sterili, franose e spopolate passando sempre a grande distanza dai pochi paesi che occupano dei punti elevati del versante Jonio e per la sua eccessiva lunghezza non può

servire di arteria di comunicazione fra la capitale o Napoli e la Sicilia.

Che sotto il rapporto tecnico il progetto della linea litoranea colle modificazioni proposte dalla Commissione riesce il più conveniente per le sue miti pendenze, in generale, non superiori al 12 per mille e solo per brevi tratti del 15 a mille e pei raggi delle curve che sono quasi sempre superiori a 500 metri e soltanto in siti difficili si riducono a metri 350, avvertendo che il punto più elevato della linea sul mare è di metri 202 50, e la più lunga galleria raggiunge metri 2740.

Che sebbene la spesa di costruzione risulti di lire 174,540,000 e sia maggiore di lire 7,250,000 in confronto della linea studiata in massima pel Vallo di Diano e la valle della Noce, pure essa presenta maggiori vantaggi per le minori spese di esercizio corrispondenti a chilometri 27 in meno, atteso la distanza virtuale di cui bisogna tener conto nella linea di paragone che si eleva nel suo punto culminante a metri 650 sul mare e richiede 41 minuti in più per la percorrenza dei treni da Napoli a Reggio.

Che non si possa assolutamente ammettere il tranciato per la parte interna del progetto Gargiulo, benchè modificato dalle varianti in modo non sempre attendibile per la discordanza delle quote ai punti di attacco, e pei lunghi tratti orizzontali a mezza costa, in trincea o in galleria, che imporrebbe l'obbligo di traversare due volte l'Appennino la 1^a Campotenese a metri 934 sul mare con una galleria lunga metri 3,163 30, e l'altra a Soveria Manelli a metri 756 15 con una galleria lunga metri 8605 con pendenze del 25 per mille e raggi minori di 300 metri anche nelle forti pendenze, che costa lire 184,170,000 cioè lire 9,630,000 di più della linea litorale preferita dalla Commissione; e alla quale linea interna non vi sarebbe modo di allacciare nessuno degli importanti centri abitati del litorale tirreno.

Che i treni celeri da Napoli a Reggio percorrendo il tracciato Gargiulo dovrebbero impiegare 4 ore e 21 minuti di più in confronto di detta linea litorale, e ne deriverebbe un aggravio permanente nelle spese di esercizio e nel trasporto delle merci commisurato da chilometri 165 in più.

Che per le stesse considerazioni si debba pure mettere in disparte il progetto di massima Palmieri e Billia che presenta gli stessi inconvenienti del precedente ed esigerebbe per la percorrenza dei treni 3 ore e 38 minuti di più della linea litoranea; e maggiori spese di esercizio rappresentate da chilometri 138 in più.

Che anche le soluzioni fatte studiare dalla Com-

missione, la prima pel Vallo di Diano e valle del Busento a Policastro, e la seconda per lo stesso Vallo di Diano e la valle della Noce a Castrocuco e indi pel litorale, riescono meno vantaggiose per la percorrenza dei treni e per le spese di esercizio, benchè a prima vista sembrano convenienti per la minore lunghezza di linea da costruire, e la spesa alquanto minore stata presunta per la seconda di dette soluzioni che combina col progetto Mirotti in massima parte, stato presentato in modo troppo incompleto.

Che nei rapporti tecnici, economici per l'esercizio e commerciali, e nell'interesse generale della nazione che deve sobbarcarsi ad una spesa così rilevante, sia perciò da preferirsi la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, seguendo la linea litorale in base al tracciato Giordano, modificato in parte dalle varianti presentate dal medesimo, ed in parte da modificarsi in conformità delle norme indicate dalla Commissione in questa medesima relazione, nella parte relativa all'esame dei progetti, stabilendo il punto di partenza da Battipaglia.

Che in seguito, per favorire gli interessi puramente locali delle popolazioni che rimarranno a qualche distanza della linea litoranea stata preferita, quando si tratterà la questione del compimento della rete ferroviaria nelle provincie meridionali, meritano in special modo di essere presi in considerazione i tre distinti tronchi infranotati che costituiscono tre linee trasversali di allacciamento, per la costruzione delle quali il Governo potrà a suo tempo accordare un generoso sussidio:

1° Il tronco da Buccino pel Vallo di Diano e valle del Busento a Policastro per allacciare il Vallo di Diano alla ferrovia di Eboli-Potenza da un lato, e alla litoranea dall'altro per la linea più breve, col punto colminante a metri 526 sul mare che avrebbe la lunghezza di chilometri 84 500, e si può valutare del costo di lire 35,490,000;

2° Il tronco da Cosenza alla stazione di Nocera pel piano del Lago, Rogliano e valle del Savuto a Nocera Tirrena per allacciare la ferrovia del Jonio, colla litoranea Tirrena, col punto più elevato situato a metri 620 47 sul mare, che riuscirà della lunghezza di chilometri 47, e della presunta spesa di lire 21,044,000;

3° Finalmente il tronco dalla stazione della marina di Catanzaro per la valle della Fiumarella del Falago e del Lamato all'innesto colla litorale tirrena allo stretto Veraldi, col punto culminante a metri 180 sul mare, della lunghezza di circa chilometri 40, e della spesa presagita di lire 10 milioni.

In complesso queste tre importanti linee trasver-

sali di allacciamento avrebbero una lunghezza di chilometri 171 500, e richiederebbero una spesa di circa lire 66,534,000, e nell'ordine di costruzione si dovrebbe dare la preferenza alla terza che è la meno costosa, e poi alla prima che interessa un importante gruppo di paesi.

La Commissione, nel breve tempo di cui poteva disporre e cogli scarsi elementi che ha potuto raccogliere, ha cercato di adempiere al mandato avuto

nel modo più completo che le riesci possibile e consentaneo alle limitate sue forze, e qualora occorressero altri schiarimenti; si farà premura di somministrarli, a richiesta del Ministero.

Roma, 17 settembre 1877.

La Commissione

G. IMPERATORI.
D. PASSERINI.

