



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

Ferruccio Policicchio,
Riflessione per il nuovo tracciato ferroviario

Riflessione storica per il nuovo tracciato ferroviario
 “Alta Velocità Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria”.

il nuovo tracciato ferroviario di “Alta Velocità/Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria”, che si propone a realizzarsi, storicamente non dice niente di nuovo né dà un gran progresso.

La Storia ci insegna che in Italia, dopo aver tenuto a battesimo il primo tronco ferroviario (3 ottobre 1839 Napoli-Portici), i Borbone non intrapresero alcuna seria azione per dotare le vaste province del Regno del nuovo mezzo di trasporto.

Al momento dell’annessione al Piemonte, nel Regno delle Due Sicilie vi erano complessivamente 99 Km di ferrovia e nel Regno di Sardegna 850, meno del 6% del totale.

Nel breve tempo in cui Garibaldi fu a Capo del governo provvisorio napoletano durante la *Spedizione dei Mille*, alle imprese ferroviarie *Adami & Lemmi* (dei sigg. Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi) affidò la costruzione di oltre mille km di ferrovie nel regno appena conquistato (decreto n. 74 del 23 settembre 1860). Le concessioni, poi, non furono confermate dal governo Sabauda perché ritenuti eccessivi gli oneri (si doveva giungere al pareggio del bilancio).

Negli anni successivi, con l’avvento della Sinistra Storica al governo, fu compiuto lo sforzo di fornire al Regno un sistema ferroviario adeguato alle sue esigenze economiche e sociali. Fu approvata la costruzione della ferrovia *Eboli* (oggi Battipaglia) – *Reggio Calabria* la quale non fece mancare scontri in parlamento tra deputati campani e lucani.

Il progetto, da realizzarsi sulla stretta fascia costiera, tra l’Appennino e il mar Tirreno, fu detto anche progetto Giordano prendendo il nome dal suo progettista, ing. Francesco Giordano. Esso, com’è noto, si sviluppa per oltre 500 km posti seguendo prevalentemente la costa dalla quale si allontana solo nel Cilento fra Agropoli ed Ascea e nel tratto Pisciotta-Sapri-Maratea (odierno tracciato storico).

L’intera linea, per l’esecuzione dei lavori, fu divisa in 14 tronchi (oggi diremo lotti) come la tabella che segue:

Tronco			Tronco		
		Inauguraz.			Inauguraz.
Battipaglia	Agropoli	4.6.1883	Ricadi	Nicotera	1.11.1893
Agropoli	Vallo	4.3.1887	Nicotera	Gioia T.	31.12.1891
Vallo	Pisciotta	30.6.1889	Gioia Tauro	Palmi	3.2.1889
Pisciotta	Castrocucco	30.7.1894	Palmi	Bagnara	31.12.1888
Castrocucco	S. Eufemia	1.7.1895	Bagnara	Scilla	27.4.1886
S. Eufemia	Pizzo Calabro	15.11.1894	Scilla	Villa S.G.	28.12.1885
Pizzo C.	Ricadi	6.6.1894	Villa S.G.	Reggio C.	19.5.1894

Contemporaneamente partirono due cantieri uno da Eboli (Battipaglia) verso sud e l’altro da Villa S. G. – Reggio Calabria per il nord. Il costo presunto, escluso il materiale rotabile, fu di lire 404.000 a km. Il primo tronco ad essere dato all’esercizio fu il lotto Battipaglia – Agropoli per il terreno meno accidentato.

(*)

Per metter pace alle ire dei politici fu dato mandato, all’ing. Ferdinando Gargiulo, di redigere un altro progetto che esaudisse la richiesta/esigenza della popolazione interna. Esso, partendo da *Eboli* (Battipaglia), tagliando gli Appennini, correva verso l’interno

passando dal vallo di Diano e, attraverso la valle del fiume Noce, a *Castrocucco* (presso Praja), prevedeva l'allaccio (oggi si direbbe interconnessione) con l'altra dorsale (progetto Giordano) che più a ovest tagliava la penisola.

Questo secondo progetto, ai sensi dell'art. 2 della legge n. 5002 del 29 luglio 1879, per la sua realizzazione in conto e a spese dello Stato, fu compreso nell'annessa "tabella A" della legge, sotto l'appellativo: **Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.**

I lavori di entrambi i progetti partirono quasi contemporaneamente con le modifiche che furono conseguenza, principalmente sul secondo progetto, di poco accurati studi da parte della Commissione parlamentare.

La tratta Lagonegro-Sicignano fu ultimata nel 1892 e, per l'irregolare e fragile terreno, la linea non fu mai collegata – a *Castrocucco* (presso Praja) – alla linea *Eboli-Reggio Calabria*. In prosieguo di tempo, questa linea, non fu tenuta in considerazione per la sua elettrificazione e il raddoppio del binario. Negli anni Settanta del Novecento il servizio venne sospeso tra Lagonegro e Casalbuono a causa dei diversi e continui smottamenti del terreno. Infatti, da quelle parti, tra Lauria e Lagonegro, il percorso autostradale è un costante cantiere aperto per i continui e giganteschi movimenti del terreno ivi esistenti. Negli anni Ottanta venne chiusa definitivamente.

Oggi RFI vorrebbe, pare, riesumare un cadavere putrefatto nato sgradevolmente incompleto!

Questo è un frammento di "Storia della rotaia", e se la Storia da Cicerone è stata definita «*Magistra Vitae*» un certo valore lo dovrebbe avere. Non *Le* pare?

La valutazione del sottosuolo la si lascia al geologo e quella del soprasuolo all'ambientalista.

Nel ringraziarLa per la lettura che avrà voluto concedere alla presente, voglia gradire distinti saluti.

San Pietro in Amantea, 16 marzo 2022.

Ferruccio Policicchio

