



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SALERNO - REGGIO CALABRIA

Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo

Lotto 1c Buonabitacolo - Praia a Mare

Contributo di
Ferruccio Policicchio

Ferruccio Policicchia
Via Luigi Mercantini 7/A
84073 Sapri (Sa)

Al prof. Roberto Zucchetti

Ai Signori Tecnici delle FS
Presenti al dibattito pubblico
tenutosi a Sapri (Sa) il 20.12.2023

Oggetto: Seconda riflessione storica per il nuovo tracciato ferroviario "Alta Velocità Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria".

^^^^^^

La partecipazione delle fanfare della politica e di Rfi – (una delle tante metastasi nate in conseguenza della legge 210/1979 la quale stabilì il passaggio della Ferrovia dello Stato dal regime pubblicistico a quello privatistico) – le quali, spalleggiandosi a vicenda, il 6 maggio 2022, in occasione della presentazione della relazione conclusiva del lotto A.V. Battipaglia Romagnano hanno considerato i partecipanti come figli imbecilli. Fanfare che mi hanno spinto a presentare questa seconda relazione.

Durante detta presentazione definitiva, avendo sentito dire ad un politico che l'Alta Velocità nel Cilento c'è già, mi ha fatto ricordare un altro onorevole che a proposito della scoperta relativa ai neutrini, che hanno la velocità della luce, fatta tra il laboratorio di ricerca scientifica dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare del Gran Sasso e il CERN di Ginevra, disse: «Alla costruzione del tunnel tra il CERN ed i laboratori del Gran Sasso, attraverso il quale si è svolto l'esperimento, l'Italia ha contribuito con uno stanziamento ecc ecc.»

Alle SS.LL. risulta l'esistenza di un tunnel tra il Gran Sasso e la Svizzera per gli esperimenti scientifici?

Alle SS.LL. lei risulta che nel Cilento vi è l'alta velocità?

In una relazione avanzata precedentemente evidenziai la criticità relativa al mancato collegamento tra Lagonegro e Praja per come stabilito dalla legge n. 5002 del 29 luglio 1879 della linea *Battipaglia – Eboli – Sicignano – Lagonegro – Praja*.

Oggi ai tecnici vorrei domandare:

- Vi siete chiesti perché Lagonegro non è mai collegato a Praja?
- Vi siete domandati quali furono i fattori chiave che ostacolarono l'ammodernamento, ossia elettrificazione e doppio binario della linea monca *Battipaglia – Eboli – Sicignano – Lagonegro*?
- Avete mai interrogato la storia dei luoghi che questa nuova ferrovia attraverserà?

La maggiore causa che ostacolò l'ammodernamento della linea *Battipaglia – Eboli – Sicignano – Lagonegro* è stato il terreno in continuo movimento!

A proposito di terreno in movimento, quando negli anni Cinquanta del Novecento ebbero inizio i lavori per il raddoppio sulla linea storica, il tracciato, qua e là, lievemente variò.

Una variante significativa si ebbe in Calabria. Dopo che si decise di evitare Tropea si prevede un nuovo tracciato da Eccellete a Rosarno, chiamato via Mileto.

Or bene, mentre si stava picchettando il tracciato dove posare le rotaie, un contadino domandò cosa si doveva costruire. Alla risposta avuta, meravigliato, disse: «La ferrovia? Non vi conviene farla passare da qui!» Chiesto il perché, rispose: «se lascio qui la zappa e vengo fra quindici giorni la troverò un metro più sotto».

Questo nuovo tratto di linea, dato all' esercizio con notevole ritardo nel 1972, dopo qualche giorno si chiuse con l'ordine di doversi presenziarsi h.24. Riaperto dopo un lungo tempo di chiusura, fu ancora chiuso e riaperto per infinite volte.

Chi scrive crede che, se i criteri per la realizzazione delle grandi opere li decidesse la storia non ci sarebbero ponti che crollano o strade che franano perché la storia guarda al passato, quando l'uomo tentava di realizzare cose eterne o quasi.

Il Colosseo, gli acquedotti romani, i templi di Paestum, sono ancora lì. Mentre oggi in Italia gran parte delle opere pubbliche risultano inefficienti e cadenti. Si vedino le scuole!

Una delle sfide più grandi a cui la costruzione di una ferrovia deve far fronte sono le caratteristiche naturali dell'area dove essa deve passare, in primis la geografia e la geologia.

La geografia, forse, ha spinto i tecnici a favorire il vallo di Diano per evitare il montuoso Cilento.

Il tracciato storico lasciò il mare e fu costretto a penetrare il Cilento a causa della sua natura morfologica, ossia la costa alta sul Tirreno. Infatti esso si allontana dalla stretta fascia costiera solo da Agropoli ad Ascea e tra Pisciotta e Sapri.

Tutti sappiamo che l'Italia è interamente attraversata da una placca tettonica facente parte della placca africana la quale spinge quella europea.

Tutti gli istituti di geofisica e vulcanologia spiegano che l'urto provocato da queste due placche generano uno spostamento, dai tre ai cinque millimetri l'anno.

La zona adriatica e centrale dell'Italia viene spinta verso nord/est, questa è la parte dell'Italia dove si registrano più forti e frequenti movimenti.

La zona tirrenica, invece, muovendosi verso nord, è quasi ferma o in lieve movimento.

Queste spinte generano sempre terremoti che, mediamente tra i 100 e 150 anni, se ne verifica uno di grossa intensità.

Alle SS.LL. sarà certamente noto che il vallo di Diano è un'area di elevata sismicità e dove i terremoti recano i loro massimi effetti anche quando gli epicentri si verificano tra l'Irpinia e la Basilicata. Il vallo di Diano è continuamente colpito da sciame sismici, e realizzare una ferrovia in un'area geologicamente attiva costituisce una seria minaccia.

Le memorie dei terremoti più significativi che sono avvenuti nel vallo di Diano dicono che disastroso fu il terremoto del 1561. L'area di massima intensità entro la quale si estese fu nella parte più elevata del bacino del Sele, cioè nella valle del fiume Tanagro e Calore superiore, ossia il Vallo di Diano.

Due forti scosse del 31 luglio 1561 distrussero totalmente tra cui Tito, Buccino, Auletta, Polla, Caggiano, Balvano e Vietri di Potenza. Il seguente 19 agosto una terza scossa colpì la regione del Vallo di Diano e l'Appennino lucano e, ai detti paesi, si aggiunsero Sala Consilina, Atella, Muro Lucano, ecc. gravemente danneggiati e semidistrutti.

Tracciando sulla carta geografica che racchiude tutti quei paesi, si circoscrive un'area mesosismica di forma ellissoidale coll'asse maggiore nord-sud 46 Km e l'asse minore est-ovest di 35 Km.¹

^^

¹ *I Terremoti napoletani nel secolo XVI* di Cola Anello Pacca; poi ripreso, elaborato e pubblicato da Giuseppe Mercalli a Roma, nel 1801, presso la tipografia della Regia Accademia dei Lincei.

| | | | |
|---------------------|---------------|------------|------------|
| <i>Sala</i> | 8.294 | 3 | |
| <i>Sant'Arzenio</i> | 4.131 | 6 | 3 |
| Totale | 52.174 | 591 | 140 |

^^

Infine, in conseguenza del terremoto del 25 gennaio 1893, la direzione delle Ferrovie Meridionali riceveva un telegramma dalle stazioni di Sicignano e Petina con cui si annunciava che quelle stazioni erano state danneggiate dal terremoto. Giuseppe Mercalli ipotizzò che l'epicentro poteva coincidere con quello del 1651.

^^

Fin qui i fatti, da qui in avanti qualche considerazione perché qui ci sono in gioco i balli della politica e la verità, ed io sono per la verità.

Chi vi parla non crede nei nuovi tecnici, e qui sarò duro, severo e impietoso.

Le ferrovie dello Stato sono stata efficiente per ottant'anni, dal 1905 al 1985. Dopo, in virtù della legge 210/1985, passando dal regime pubblicistico a quello privatistico, cominciò a farne parte una nuova leva, i figli della riforma scolastica del 1968.

A cominciare da quel periodo di diede inizio alla costruzione del materiale rotabile di ultima generazione, gli ETR (eletrotreni), per intenderci l'alta velocità e si copiò il sistema metropolitano.

Quando le nuove vetture furono messe in circolazione i nodi vennero al pettine. Ci si rese conto che la salita e la discesa da esse era poco agevole e pericolosa essendo l'ultimo gradino troppo alto rispetto alla pedata del marciapiede.

La ferrovia fu costretta ad alzare i marciapiedi cominciandosi da quelli che servono il corretto tracciato, senza rispettare l'appiombamento dello stesso marciapiedi e generandosi un vuoto.

(Al momento a Sapi si sta provvedendo per il marciapiede che serve 4° e 5° binario)

Ma era proprio necessario lasciare quel vuoto? Sì!!

L'ultimo gradino delle vetture Gran Confort ed Eurofima, più basso rispetto alla nuova altezza, urtando contro l'appiombamento del marciapiede impediva l'apertura delle porte.

Si potrebbe obiettare che c'è chi sta peggio di noi: in Francia un locomotore fu costruito più grande rispetto all'ampiezza dei marciapiedi tanto da non poter entrare nelle stazioni.

Ma bisogna guardare chi fa peggio oppure specchiarsi in chi fa meglio?

Alcune vetture di ultima generazione, per lo più adibite al traffico locale e adeguate ai nuovi marciapiedi alzati, per dare soluzione al problema causato dal vuoto creato, prima dell'apertura delle porte, fanno uscire una pedana; e quando queste vetture si trovano a servire un marciapiede storico, ossia basso, alla faccia dell'abbattimento delle barriere architettoniche, il viaggiatore che scende fa un tuffo nel vuoto e quello che sale fa una scalata. In compenso all'interno del treno la diffusione sonora, al momento della fermata, annuncia: «Vi raccomandiamo prudenza nella discesa dal treno».

Si risparmiano i commenti sugli ETR521, treni altrimenti detti Roc<, composti da 5 vetture e con solo due bagni, uno in testa e l'altro in coda al treno.

Pur nella convinzione di essere stato un don Chisciotte che ha tentato di fissare questo piccolo manifesto con la saliva, ringrazia per lo spazio concesso nella sua lettura!

Sapi, 20 dicembre 2023.

Ferruccio Policicchio