



Uno sguardo in retrospettiva.

di **Gianfranco Oliva**



Sin dal 1825, quando l'ingegnere inglese George Stephenson progettò e costruì una locomotiva a vapore che "sfrecciò" a circa 24 km/h sulla Darlington-Stockton (quest'ultima prima linea ferroviaria al mondo adibita al trasporto pubblico dei passeggeri e delle merci, lunga 43 km) l'ottocento è risultato essere il secolo in cui il sistema del trasporto ferroviario ebbe una evoluzione che in breve tempo divenne esponenziale; già nel 1829, la locomotiva Rocket dello stesso Stephenson raggiungeva punte di quasi 38 km/h.

Detta evoluzione, dall'Inghilterra si estese nel resto dell'Europa e quindi, nel resto del mondo.

La prima linea ferroviaria nella penisola "italica" in un territorio ancora facente parte del Regno delle Due Sicilie, risale al 3 ottobre 1839 con la messa in servizio della tratta a due binari di 7,5 km che univa Napoli a Granatello di Portici.

Appena prima dell'unificazione, la consistenza delle linee ferroviarie ordinate per estensione nei vari stati preesistenti con alcuni tratti ancora in costruzione, era la seguente: ¹

- Piemonte	850	km
- Lombardo-Veneto	607	"
- Granducato di Toscana	323	"
- Stato Pontificio	132	"
- Regno delle due Sicilie	128	"
- Ducato di Parma	99	"
- Ducato di Modena	50	"

Il grosso delle linee era stato realizzato al Nord; purtroppo, un trend che si mantiene inalterato ancora oggi in tutti i campi, dopo 163 anni...

Il programma di nuove realizzazioni, integrandole alle linee esistenti, partì spedito nel nuovo Stato Unitario onde poter finalmente collegare interi territori al sud rimasti isolati per secoli.

"Allorchè salì al trono, Carlo di Borbone si trovò a governare un regno quasi tutto privo di strade.

Durante due secoli di malgoverno, gli spagnoli avevano lasciato in uno stato di completo abbandono le numerose strade risalenti al periodo romano, distrutte dal tempo e dalle acque, la cui azione disgregatrice era favorita dai dissennati disboscamenti:...Le Calabrie, la Basilicata, il contado di Molise gli Abruzzi, i due Principati e finanche le Puglie ed una gran parte di Terra del Lavoro, non avendo altre strade se non quei sentieri naturali per i quali non si aveva la menoma cura, erano quasi inaccessibili e non esistevano legami di rapporti commerciali tra una provincia e l'altra e tra i luoghi di una stessa provincia..." ²

¹ **S. Maggi**, *I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie*, TeMA, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Università degli Studi di Napoli Federico II, 2011, pag. 8.

² **A. Bulgarelli Lukacs**, *Le comunicazioni nel Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e Poste*, Archivio Storico per le Province Napoletane, 1977, p. 283. La parte sottolineata è riportata dall'autrice dal "Rapporto generale sulla situazione delle strade, sulle bonificazioni e sugli edifici pubblici dei reali domini al di qua del faro diretto a S.E. il Ministro delle finanze da Direzione generale dei ponti e Strade e delle acque e foreste e della caccia, Napoli 1827.



In **Fig. 1** la consistenza delle linee ferroviarie al 1861; in **Fig. 2** quella al 1870.



Fig. 1



Fig. 2

A riguardo il meridione erano state attivate tra il 1866 e il 1875 la linea jonica Taranto-Reggio Calabria che si intersecava a Metaponto con la Battipaglia-Potenza-Metaponto (1863 - 1880) e tra il 1876 ed il 1889 la linea Sibari-Cosenza.

Al 1889, lo stato di fatto all'estremo sud della penisola era quello di cui alla Fig. 3.

In Fig. 4, la lunghezza delle reti ferroviarie nei principali paesi europei tra il 1830 ed il 1900.³



Fig. 3

Anno	Regno Unito	Francia	Germania	Italia	Spagna	Belgio
1830	157	31	-	-	-	-
1840	2.390	410	469	20	-	334
1850	9.797	2.915	5.856	620	28	854
1860	14.603	9.167	11.089	2.404	1.885	1.729
1870	21.558	15.544	18.876	6.429	5.454	2.897
1880	25.060	23.089	33.838	9.290	7.491	4.112
1890	27.827	33.280	42.869	13.629	10.163	4.526
1900	30.079	38.109	51.678	16.429	13.205	4.562

Fig. 4

³ S. Maggi, op. cit. , pag. 11.



Fino alla completa attivazione nel 1895, della linea tirrenica Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria (nella prima stesura progettuale, Salerno-Eboli-Reggio Calabria) , la jonica risultava essere l'unico collegamento diretto tra la Sicilia con il nord del paese, che con un lungo tragitto di circa 660 km raggiungeva Napoli (Reggio Calabria–Metaponto–Potenza–Salerno-Napoli).⁴

Un ordine di grandezza dei tempi di percorrenza sulla base di velocità commerciali ferroviarie del secolo XIX pari a 25 km/h per i convogli passeggeri e di 20 km/h per le merci, risultava essere di 26 e 33 ore.⁵

Contemporaneamente agli studi progettuali della linea jonica, venivano redatti analoghi studi per quella tirrenica quale collegamento tra Salerno e Reggio Calabria.

Il progetto principale, che si sviluppava interamente lungo la costa fu redatto su incarico ministeriale dall'ing. Giordano, parlamentare del Regno; un secondo progetto alternativo che prevedeva una prima tratta interna da Eboli a Nicastro e quindi una tratta rivierasca da Nicastro a Reggio Calabria, fu redatto dall'ing. Gargiulo su incarico delle tre provincie calabresi dell'epoca, Reggio, Catanzaro e Cosenza.

Una terza proposta di massima redatta dall'ispettore Palmieri e dall'ingegnere capo Billia, partiva dalla stazione di Buccino (ad una trentina di chilometri da Eboli) seguendo all'incirca lo stesso tracciato Gargiulo fino a Rogliano per poi proseguire lungo la valle del Savuto fino a raggiungere la costa, quindi Reggio.

Il progetto Gargiulo, "sponsorizzato" come si è detto dalle tre provincie, tendeva a raccordare tutta una serie di territori densamente popolati e con attività produttive più efficienti rispetto a quelle costiere.

Spulciando il Vol. VII della raccolta degli atti stampati della Camera dei Deputati dal 20 novembre 1876 al 23 gennaio 1878, è stato possibile rintracciare tra gli "*Allegati Tecnici alla relazione che accompagna il progetto di legge relativo alla approvazione di convenzioni per riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale e di provvedimenti per nuove costruzioni*", l'allegato datato 17 settembre 1877:

A) Ferrovia da Eboli a Reggio Calabria: Relazione della Commissione per la scelta del tracciato più conveniente della ferrovia da Eboli a Reggio.

Il progetto Giordano aveva origine alla stazione di Eboli, quest'ultima dislocata sulla linea Salerno–Potenza–Metaponto, per poi discendere lungo i vertici Ascea, Sapri, Scalea, Paola, Pizzo, Tropea, Palmi e quindi Reggio; sostanzialmente la linea tutt'ora in esercizio, salvo la modifica della Commissione che ne variò l'innesto da Eboli a Battipaglia.

Di seguito si riporta in Fig. 4, la descrizione del progetto Gargiulo nei preliminari a pagina tre della Relazione succitata:

2° Il progetto compilato dall'ingegnere Gargiulo nel giugno 1873 per la linea interna che si dirama presso la stazione di Buccino dalla ferrovia Eboli-Potenza, Torremare, passa pel Vallo di Diano, per Lagonegro, Mormanno, Castrovillari, Cosenza, Soveria Manelli, e discende per la valle del Lamato alla costa tirrena che segue poi sino a Reggio;

Fig. 4

⁴ Scelte strategiche prevalentemente di carattere militare anticiparono la realizzazione della tratta jonica.

⁵ **Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica**, Gli odierni aspetti dell'Economia dei Trasporti, II - I trasporti ferroviari, 1919, n. 5, pag. 238.



Una dettagliata descrizione della tratta è inserita tra le pagine 15 e 22 della Relazione, ed ovviamente essendo chi scrive di parte, si è cercata qualche altra nota inerente Mormanno.

Il richiamo ad alcuni vertici del progetto (Lagonegro, Rivello, Castelluccio, Rotonda, Viggianello, Mormanno, Morano, Castrovillari...) fanno riferimento a quello che in seguito sarà il tracciato della ferrovia a scartamento ridotto MCL (Mediterranea Calabro Lucane) che verrà realizzata tra il 1915 e il 1931, innestandosi a quel ramo Sicignano-Lagonegro, primo tratto della linea che avrebbe in seguito dovuto proseguire fino a Castrocuoco tra Maratea e Praia, in modo da costituire il raccordo con la linea tirrenica; raccordo mai realizzato ma previsto nella legge Baccarini del 1879, ove erano state pianificate tutte le nuove opere ferroviarie da nord a sud.

Proseguendo nella relazione si ritrova a pagina 18, la **“galleria detta Santa Felicità dietro Mormanno”**; ed anche in questo caso risalta l’analogia con la galleria MCL realizzata in seguito sotto il paese.

Quindi, sempre a pagina 18: **“Da Mormanno a Pozzo del Monaco, la falda destra cui si appoggia il tracciato Gargiulo...”**.

A parte il sito anche in questo caso attraversato in seguito dalla ferrovia MCL (Fig. 5), ciò che fa pensare è se **“Pozzo del Monaco”** sia il reale toponimo e **“Pezzu u’ Monacu”** sia una storpiatura dialettale; ovvero tutto il contrario, una storpiatura italianizzata da parte dei tecnici e dello stesso Gargiulo che eseguirono il sopralluogo.

In ogni caso, sia la carta del 1877 che quella del 1949, riportano entrambe la dicitura **Ponte Varco La Manica**.



Fig. 5

Rientrando nella problematica del tracciato, la relazione sintetizza alla fine in apposita tabella, tutti i parametri di confronto tra i vari progetti analizzati.

Oltre queste valutazioni, la Commissione sviluppò altre analisi inerenti i costi di esercizio da attribuire ai vari tracciati, determinando **“l’aumento virtuale della lunghezza della linea”**,⁶ in base alla quale si potevano determinare i tempi di percorrenza Napoli-Reggio Calabria, i costi chilometrici di trazione e i costi di trasporto al chilometro per ogni tonnellata di merci.

Alla pagina seguente in Fig. 6 si riporta quota parte della suddetta tabella con i principali parametri di confronto escludendo quelli più prettamente specialistici.

In special modo risalta il tempo di percorrenza Reggio Calabria-Napoli nettamente favorevole al progetto Giordano con quattro ore e ventuno minuti in meno rispetto al progetto Gargiulo, quest’ultimo avente in parecchi tratti caratteristiche di ferrovia di montagna.

⁶ La lunghezza virtuale è un parametro funzione delle pendenze della linea; un aumento di pendenza determina una maggiore spesa di trazione (consumo di carburante) e di manutenzione per il convoglio e quindi, una maggiore spesa di trasporto per le merci, nonché una diminuzione della velocità commerciale del convoglio stesso lungo queste tratte. A mezzo apposite valutazioni, si trasforma il tutto in un aumento virtuale della lunghezza della linea, percorsa quest’ultima ad una velocità costante (ragguagliata) di 38 km/h per i treni **“celeri”**.



Designazione del progetto	Giordano Battipaglia-Reggio modificato dalla Commissione	Gargiulo Eboli-Reggio modificato con varianti da lui proposte	Palmieri e Billia Buccino (Eboli)-Reggio con uno studio di massima
Bacino di utenza intercettato abitanti	663.715	785.309	Non è contemplato trattandosi di progetto di massima.
Massima elevazione sul livello del mare	≅ 203	≅ 934 - 756 m ⁷	≅ 978 - 591 m ⁸
Raggi minimi in metri	350	300	300
Pendenza massima per mille	12 ⁹	25	30
Lunghezza della linea da costruire in chilometri ¹⁰	≅ 425	≅ 413	≅ 373
Lunghezza effettiva del percorso Napoli-Reggio in chilometri ¹¹	≅ 498	≅ 571	≅ 536
Aumento per la distanza virtuale in chilometri	0	91	100
Lunghezza complessiva in chilometri	498 + 0 = 506	571 + 91 = 662	536 + 100 = 636
Ammontare dei lavori escluso il materiale mobile, gli interessi	174.540.000	184.170.000	171.580.000
Costo chilometrico ¹²	411	445	460
Tempo che impiegherebbero i treni con velocità raggiunti di km 38 all'ora	13 h 6'	17 h 27'	16 h 44'

Fig. 6

Nella tabella, evidenziati in verde, i parametri ottimali.

Il progetto Gargiulo risultava preminente a riguardo il solo bacino di utenza, con circa 120.000 abitanti in più ¹³ mentre il progetto Palmieri e Billia era caratterizzato da un minimo investimento per le opere infrastrutturali; tutti gli altri parametri risultavano favorevoli al progetto Giordano.

Nella pagina seguente (Fig. 7) si allega uno stralcio di cui alla pagina 43 della Relazione con parte delle conclusioni della Commissione che decretarono la scelta del progetto Giordano per la realizzazione della tratta litoranea Battipaglia-Reggio Calabria.

⁷ Le due quote sono riferite la prima al valico di Campotenese, la seconda a Soveria Mannelli.

⁸ Le due quote sono riferite la prima al valico di Campotenese, la seconda a Rogliano.

⁹ Solo per due piccoli tratti 15 ‰.

¹⁰ La lunghezza della linea da costruire non tiene conto di tronchi ferroviari già esistenti da incorporare tra Battipaglia (Eboli) e Reggio e ad essa è riferito l'Ammontare dei lavori ed il costo chilometrico.

¹¹ La lunghezza effettiva del percorso, superiore a quella dell'opera da realizzare, tiene conto di tronchi ferroviari già esistenti incorporati tra Battipaglia (Eboli) e Reggio ed è riferita all'intero percorso Napoli-Reggio al fine del calcolo dei tempi di percorrenza e dei costi di esercizio tra le due stazioni.

¹² Il Costo chilometrico è riferito alla lunghezza della sola parte della linea da realizzare.



¹³ Dal quadro delle popolazioni interessate, a pag. 51 si rileva che Mormanno, all'epoca, contava 5.890 abitanti.

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.

Fig. 7

Quella che risultò essere la linea di raccordo interna a scartamento ridotto, tra Lagonegro e Spezzano Albanese, venne attivata tra il 1915 ed il 1931; di fatto ebbe la funzionalità di ferrovia secondaria locale che necessitava di trasbordo tra due stazioni delle Ferrovie dello Stato; ciò influì negativamente sul trasporto delle merci e nel tempo si trasformò in sola linea passeggeri, fino alla chiusura dell'esercizio nel 1978 e alla completa dismissione avvenuta nel 1979 con il progredire sempre più dell'efficienza del trasporto su gomma.

Con la realizzazione della ferrovia litoranea Salerno- Reggio Calabria, anche Cosenza rimase al di fuori di una linea a lunga percorrenza e resta tutt'ora raccordata alla tirrenica e alla jonica da due tratte secondarie: la Paola-Cosenza e la Sibari-Cosenza.