

LA STAZIONE DI SALERNO

RELAZIONE

DEL

Signor **ERRICO CAPONE**, presentata alla Camera di Commercio di Salerno nella tornata del 23 novembre 1906, in ordine alla Costruzione dello Scalo Merci di P. V. al Torrione - Trasferimento dell'Ufficio di G. V. - Ampliamento del fabbricato della Stazione Ferroviaria di Salerno e fermata a Porta Rotese.



CAVA DEI TIRRENI
Stab. Tipo-Litografico Emilio Di Mauro

1907.

Le condizioni attuali in cui versa la nostra stazione di Salerno sono delle più critiche ed altrettanto disagiate rispetto ai trasporti delle industrie e dei viaggiatori.

I trasporti sovente si arrestano per difetto d'impianti: quelli di transito giacciono per mancanza di binarii sui quali dovrebbero svilupparsi le continue manovre richieste dall'accresciuto traffico per l'immediata composizione e scomposizione di circa 60 convogli al giorno.

Lo sviluppo commerciale, più volte moltiplicato da un decennio ad oggi, richiede mezzi sufficienti per tali operazioni.

Lo Scalo attuale della Piccola Velocità dovrebbe chiamarsi storico, perchè ha la forma di un anfiteatro e pare incredibile che possa trattenere nel suo seno non più di sette carri per lo scarico e carico.

Quando, ad eccezione del transito, concorre una media di circa quaranta vagoni al giorno, i quali

non trovando rifugio nello scalo medesimo, vengono scaglionati nei più remoti spezzoni del piazzale, si produce gravissimo danno a chi riceve e a chi spedisce.

L'area utile per il deposito, nell'unico magazzino merci, non raggiunge i trecento metri quadrati, e pur deve bastare per deposito di merci in arrivo come per deposito di merci in partenza! Quivi la ristrettezza dello spazio rende inevitabile la sovrapposizione o, meglio, la confusione delle merci, con danno di committenti e destinatari. Quivi, per di più, ha sede l'ufficio della P. V.; di modo che, nell'interno del magazzino, un piccolo ambiente di pochi metri quadrati è riservato a otto impiegati che si urtano e si pigiano, disbrigando lor pratiche intorno a sette tavoli, abbastanza indecenti.

Su questi è inevitabile la confusione delle carte, le quali facilmente volano anche da un tavolo all'altro per l'improvviso alzarsi o muoversi di un impiegato, che disturba i due vicini, mentre il gestore ha dovuto rifugiarsi col tavolo e le carte nel casotto della bilancia.

Il nostro scalo « merci » dispone poi di due piani caricatori scoperti, il primo con una banchina di carico lunga metri trentacinque, l'altro di metri trentotto.

Così, tanto per il carico che per lo scarico dei carri, si dispone, in totale, di soli 73 metri di banchina!

Ma grande è la difficoltà per le operazioni di movimento dei carri, all'entrata ed all'uscita dallo scalo merci. I binari dello scalo attuale sono allacciati ai binari di corsa dei treni per viaggiatori: e, fra un treno e l'altro che parte, manca il tempo necessario alla manovra delle macchine per le operazioni occorrenti al trasporto dei carri.

Nella migliore ipotesi, quando, cioè, tutte le circostanze sono favorevoli, e quando i treni « viaggiatori » lo permettono, la macchina da manovra traina allo scalo merci soltanto il piccolo numero di carri che possono alloggiarsi al breve tratto di binario intercedente fra la prima linea di corsa e la piattaforma, all'entrata del magazzino merci. Basta dare uno sguardo alla pianta della nostra stazione, annessa alla presente relazione, per convincersi, facilmente, di tutte le difficoltà a cui abbiamo accennato.

Oltre a ciò, si nota che la stazione di Salerno trovasi in punto di biforcazione, un ramo della linea dirigendosi a Napoli, e l'altro a Mercato San Severino; e di essi il tratto che dal sud giunge a Salerno è di lievissima pendenza, i due tratti che ne partono sono a pendenza forte.

Al piede di due linee a forti pendenze, sprovvista di un numero di binari sufficienti a contenere i carri di transito carichi o vuoti di ripartizione, che si affluiscono specialmente dal sud, la nostra stazione è di continuo ingombro.

La nostra città fra le consorelle dell'Italia me-

ridionale è forse l'unica che, in soli dieci anni, ha raddoppiato il movimento di trasporti e scambi: e tutto in essa fa sperare e promette alla vita commerciale più prospero rigoglio, ove non le manchino favore di condizioni e opportunità di mezzi.

Dopo quelle di Napoli e Bari, in fatti, tra le stazioni dell'Italia meridionale, la nostra ha maggiore importanza, pel movimento delle merci, che, paragonato con quello degli anni passati, un po' più scarso. è sicuro indice di notevoli progressi compiuti.

L'incremento delle industrie qui giovani e numerose, la positura della città acconcia e favorevole al commercio di transito, e la esportazione sempre crescente dei nostri prodotti agricoli, confermano non fallaci le vagheggiate speranze di meglio.

Sulla costa del Tirreno, Salerno, sola, offre con l'ampio golfo una profonda insenatura di mare, che più si avvicina alle provincie interne di Avellino, Benevento e Campobasso; delle quali è, perciò, naturalmente destinata ad essere il porto e l'emporio.

La linea ferroviaria Salerno-Sanseverino, che ha messo in diretta comunicazione la nostra città con queste provincie, e resi più brevi e meno costosi i trasporti, farà di Salerno il preferito scalo di transito, per le merci da importarsi o da esportarsi dall'interno.

Qui non mancheranno intanto i più moderni e più adatti mezzi di approdo e di sosta; fra qualche anno l'allacciamento ferroviario della stazione al porto sarà un fatto compiuto; e col funzionamento dei Ma-

gazzini Generali; senza dubbio la città di Salerno, diverrà centro importante.

Ai danni già subiti dal Commercio la Camera vuole non se ne aggiungano altri; ed invoca, lo ripetiamo, soluzione immediata, che valga a porre fine a questo intollerabile stato di cose.

SOLUZIONE

Soluzione migliore e più radicale sarebbe trasferire lo scalo merci al Torrione; poichè dove è ora, l'assoluta mancanza di spazio impedisce ogni possibile ampliamento. Non solo questo impedimento, ma, pure ammesso che lo spazio vi fosse, il problema rimarrebbe sempre insoluto, perchè le manovre dovrebbero sempre ostacolare l'intero servizio treni e questi, con la preferenza sulle merci; le merci medesime, dal momento che lo scalo è a sinistra verso Napoli.

Il sollievo si otterrebbe portando lo scalo al Torrione, ove si dovrebbero costruire impianti moderni con un fascio di binari indipendenti, ma collegati alla linea principale lato Battipaglia.

In questo modo soltanto si potrebbero ottenere tutti quei vantaggi che si desiderano, perchè i treni merci in arrivo ed in partenza farebbero capo direttamente allo Scalo, come nelle stazioni di Napoli e Roma ecc.

Indipendentemente dai benefici che ne ricave-

rebbe il servizio; il commercio non se ne avvantaggerebbe soltanto per la resa e consegna sollecita delle merci, ma quanto per le condizioni ottime di viabilità che il luogo offrirebbe.

I vasti stabilimenti creati nelle adiacenze del Torrione ne risentirebbero vantaggi tali da apportare certamente alle Ferrovie degli utili veri, *abbandonando così l'idea del mare* che oggidì, *toglie al traffico ferroviario le migliori risorse.*

L'ufficio grande velocità può denominarsi il martirio del pubblico. Chi non sa come si spedisce e riceve la merce in quel ufficio non può neppure immaginarlo; basta soltanto osservare un certo ascensore le di cui origini sono ignote per rendersi conto della speditezza e del trattamento a cui i poveri trasporti vengono assoggettati. E quando si pensi che nemmeno tale meccanismo funziona per mancanza assoluta di acqua, ciascuno comprenderà quale sorta potrebbe toccare alle merci spedite.

Il problema da risolvere non è difficile, nè ardua l'impresa, imperocchè la natura offre tutti i vantaggi che a noi necessitano. Cioè trasferire tale ufficio nella località dove attualmente trovasi lo scalo merci di P. V.

Col trasferimento al Torrione dello scalo P. V. e col passaggio dell'ufficio grande, allo scalo attuale di P. V., rimarrebbero disponibili vasti locali che, modificati convenientemente, sarebbero adatti per biglietterie, onde evitare quello sconcio che purtroppo si deplora per l'insufficienza di spazio, che deve ser-

vire tutte le classi a centinaia di viaggiatori che ad ogni gruppo di treni fanno ressa per ottenere il biglietto.

La sala di aspetto di 2.^a classe è unita alla 1.^a, quella di 3.^a è assolutamente impossibile, come impossibile il Buffet, ove entrano appena quattro persone! E' desiderabile quindi che ciò sia eliminato, e la soluzione si potrebbe ottenere con poca spesa allungando il fabbricato dalla parte del *famoso cesso*, il quale è addirittura indegno per una località come la stazione di Salerno.

Ampliando il fabbricato della stazione da ambo i lati, si avrebbe non solo la comodità, ma anche la decenza, perchè spazio vi è, si otterrebbe pure un ufficio per il servizio postale, ed altro ufficio per la P. S., indispensabile sotto ogni rapporto.

Infine, in linea subordinata si insiste a che la promessa della fermata a Porta Rotese, venga mantenuta, almeno per la sola discesa venendo da Napoli.

*
* *

Nove mesi fa, dietro insistenza della nostra Camera di Commercio, vi fu un sopra luogo nelle persone degli ingegneri Marino ed Enchel, l'ottimo e zelante ispettore cav. Giammotti, il cav. Scaramella, il signor Errico Capone, il cav. Farina, Segretario della detta Camera; le quali riconobbero la urgenza dei provvedimenti indicati nella suddetta Relazione

del consigliere Capone, e la Direzione delle ferrovie dispose il relativo progetto, che finoggi non ancora è stato redatto. Ci auguriamo voglia farsi con maggiore premura, perchè se finora non si sono deplorati sinistri, ciò si deve al zelo ed all'abnegazione del titolare della stazione cav. Micco e di tutti i suoi dipendenti, che nell'adempimento del proprio dovere sacrificano forze maggiori.





