

Stino
Sig.^{ro} Gov. Arr. Giovanni Luomo
Spese Magg.

COMUNE DI SALERNO

Salerno

VOTO AL R. GOVERNO

PER LA SPESA DEI TRONCHI ESTREMI
DELLA FERROVIA AL PORTO



SALERNO
OFFICINA TIPOGRAFICA SALERNITANA
MCMVIII

IV-13-152



A Sua Eccellenza

Il Ministro dei Lavori Pubblici

ROMA

Con istanza 9 marzo 1907 (*allegato A*) ebbi l'onore di presentare a V. E. il voto di questo Consiglio comunale perchè « lo Stato assuma la spesa per l'allacciamento della ferrovia al porto di Salerno nei due tratti estremi. »

A tal voto fece adesione l'Amministrazione provinciale con atto del 6 aprile 1907 (*allegato B*).

Il signor Prefetto della Provincia, con lettera 12 settembre ultimo (*allegato C*), mi comunicò l'avviso dato in argomento dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, in ordine al quale, per unanime deliberazione consiliare, espongo a V. E. poche osservazioni.

La Direzione generale delle ferrovie, intenta all'interesse dell'azienda cui presiede, ha esaminata la domanda limitatamente alla convenienza di essa, e con criterio anche ristretto alla considerazione del presente.

Invece la domanda del Comune è appoggiata a un concetto di giustizia e di utilità generale, che sconfina dalle contingibili convenienze attuali di una impresa industriale nazionalizzata.

Sostiene il Comune che la spesa dei due tronchi ferroviari, per le addotte ragioni di dritto pubblico e di equità politica, debba cedere a carico dello Stato. Della legittimità di tale assunto deve lo Stato giudicare; nè potrebbe il Comune permettersi di avvisare circa la iscrizione della spesa in questo o quel bilancio delle varie amministrazioni statali.

In quanto al fondamento giuridico e logico della domanda, basta ricordare i fatti.

Turbato il regime della spiaggia urbana dalla progrediente opera del porto, fu necessario difendere dall'impeto dei marosi la principale via e l'abitato. Ed ora, da quattro anni, dopo lunghi studi e vicende, si esegue il sistema di difesa, che alti funzionari tecnici dello Stato, per incarico o permesso del Governo consigliarono, e che il Supremo Consesso tecnico approvò, più volte correggendo e perfezionando nel progetto definitivo.

A trarre maggior profitto dalla grave spesa, il Comune volle coordinare, per quanto fosse consentaneo, una migliore sistemazione della riviera alla imprescindibile difesa, e così determinossi ad acquistare sul mare una su-

perficie bastevole ad una via esterna di circumvallazione, capace benanche di un binario di allacciamento della ferrovia al porto. Questa la prima idea, che per la evidente utilità fu incoraggiata dall'Amministrazione centrale, tanto da costituire un motivo speciale alla concessione del concorso dello Stato.

Ma l'obbligo derivante al Comune da tal concorso non comprende l'intera linea ferroviaria: è limitato al tratto intermedio, cioè a quello che è unito alle opere d'interesse comunale, difesa e sistemazione della spiaggia.

Su questo punto essenziale voglia l'E. V. fermare la sua retta e sagace attenzione. E che non sia maggiore l'obbligo del Comune risulta, non solamente dagli atti ufficiali (nell'allig. *A* sono trascritti brani salienti di voti del Consiglio Superiore), ma dal concetto informatore dell'opera, che è la guida più certa nei rapporti fra pubbliche amministrazioni.

Per converso l'obbligo dello Stato a costruire i due tratti estremi, già implicitamente ammesso, è irrecusabile per natura di cose. Essi non profittano di opere comunali, ma sono mezzo e fine a sè stessi. L'opera della difesa e sistemazione cittadina finisce dove essi cominciano. Onde non sarebbe giusto costringere il Comune ad una spesa che, per la generalità dell'interesse, appartiene allo Stato.

Questa conclusione è confortata da giudizi autorevoli e sereni.

La Commissione istituita col decreto 26 gennaio 1904, per lo studio del piano regolatore dei porti, così ebbe a scrivere nella sua relazione:

« Per quanto riguarda la costruzione dei due tronchi di ferrovia di allacciamento della stazione al porto :

« Ritenuto che trattasi di un porto di 2.^a classe e che le linee ferroviarie di accesso ai porti, per giurisprudenza ormai invalsa, si considerano come opere portuali;

« Considerato che il sussidio di L. 560,000 concesso dallo Stato al Comune per l'opera di difesa della spiaggia è anche inferiore all'importo dei due tronchi ferroviari; così che, qualora il Comune dovesse sostenere esso stesso la spesa dei tronchi, non godrebbe in alcuna misura del concesso sussidio;

« La Commissione ritiene che l'importo dei due tronchi ferroviari cadenti fuori della zona di sistemazione del litorale della Città non debba gravare sul bilancio comunale, bensì sul bilancio dello Stato, e che, se il Comune eseguirà la costruzione di detti tronchi (come sembra certo, avendo di già appaltata tale costruzione), debba essere rivalso della spesa dallo Stato. »

Un tanto autorevole giudizio, cui parte-

ciparono funzionari governativi appartenenti a varie amministrazioni, anche alla ferroviaria, ebbe conferma piena dalle commissioni locale e centrale dei porti e dal Consiglio dei lavori pubblici nel voto del 15 feb. ultimo N. 220.

Nè fu diverso il pensiero dell'on. Commissione parlamentare sul progetto della legge 14 luglio 1907 per la esecuzione di nuove opere marittime, la quale Commissione riconobbe la necessità della linea ferroviaria e il dovere dello Stato a sopportarne la spesa.

Consapevole di questi giudizi, e convinto delle ragioni a cui si appoggiano, non dubitò il Comune d'imprendere e proseguire, per necessità dell'appalto in atto, la costruzione dei due tronchi, la quale ora è molto avanzata e non lontana dal compimento. Epperò, data la notevole differenza di spesa tra i progetti in esecuzione e la previsione originaria, sulla quale fu determinato il concorso governativo, avverrà, se V. E. in tempo non provvede, l'esaurimento dei fondi prima che sia raggiunto o approssimato il fine essenziale dell'opera. La finanza, a grande stento formata, sarà distratta da lavori d'interesse comunale a lavori d'interesse dello Stato, e il Comune avrà consumato il maggiore sforzo del suo bilancio per un'opera incompleta e infruttuosa, non utile alla città, che resterebbe indifesa contro il mare, nè allo

Stato, cui mancherebbe il tronco mediano della ferrovia desiderata.

Se il Comune avesse compiuto solamente le opere d'immediata utilità cittadina, cioè, oltre la scogliera, il tratto del muro di sponda innanzi all'abitato, formandovi la sede capace per la ferrovia, lo Stato, o prima o poi, avrebbe fatto il resto; poichè di suo obbligo e di nazionale interesse è congiungere, a così breve distanza, uno scalo marittimo ad uno scalo ferroviario importantissimo. Ora che il Comune, per necessità di cose, ha costruito primamente gli attacchi ferroviari, postergando il tratto centrale del muro di riva, non può temere dallo Stato un trattamento iniquo, ma deve attenderne il coronamento della ben riposta fiducia.

E ragionevole fiducia. Pel muro di riva e per la sede della ferrovia, nel solo tratto di mezzo, fu assegnato il concorso di lire 119500 (voto del C. S. 2 febbraio 1891), aumentato poi di circa lire 30 mila, proporzionalmente (voto 29 maggio 1899). Se lo Stato non avesse avvisata la convenienza della linea ferroviaria, avrebbe, non alimentando una fallace speranza, indirizzato il suo concorso alle opere di mera difesa. Né si comprenderebbe che, pagando la spesa della sede stradale nel tratto mediano, volesse liberarsi degli estremi: un

proposito di spesa improduttiva non è lecito attribuire alla mente dello Stato.

Tutta la lunghezza della ferrovia è di m. 2464, di cui mille all'incirca nel tratto centrale. I tratti estremi sono stati progettati e saranno eseguiti in conformità delle prescrizioni e istruzioni tecniche date, di concerto col Genio Civile, dalla Direzione delle ferrovie, secondo il voto del C. S. 29 maggio 1899: prescrizioni e istruzioni che, nei raccordi alla ferrovia principale e al porto, massimamente provvedono ai bisogni del servizio ferroviario. Da ciò la rilevante maggiore spesa in confronto del progetto primitivo, sul quale fu determinato il concorso dello Stato in lire 560 mila. Che di siffatta spesa, imposta dallo Stato per mezzo di suoi organi espressamente incaricati, ed a causa di servizio statale, dovesse gravarsi il Comune, sarebbe assurdo pensare.

Nè debbo omettere che al muro di riva sono date maggiori dimensioni che non furono disegnate dapprima. La esperienza, opportuna consiglieria, ha fatto riconoscere la necessità di ampliare la sagoma normale, per modo che il prezzo del muro è salito da lire 270 circa, ogni metro lineare, a lire 480.

Sicchè, qualora lo Stato non accogliesse la domanda, il Comune dalla sua volenterosa azione d'incremento economico attingerebbe due disastrosi effetti finanziari: il concorso di

lire 560 mila, ottenuto per tutte le opere di sistemazione e difesa, non sarebbe sufficiente ai soli tronchi d'interesse dello Stato; e mentre pel muro di riva fu commisurato il concorso alla sezione progettata, ora il Comune, eseguendo per necessaria variante una sezione maggiore, sarebbe costretto ad un prezzo quasi doppio.

Porrò fine alla presente con un breve accenno alle osservazioni della Direzione generale delle ferrovie, che sostanzialmente disconosce la utilità della divisata linea, in rapporto alle convenienze particolari della sua azienda per le provviste di carbon fossile, e ne dubita nei riguardi economici, sembrandole il porto poco adatto e promettente ai bisogni del grande commercio.

Non credo plausibile questa premessa, giacchè lo Stato ha voluta e condotta finora l'impresa portuale, con suo grave onere finanziario e degli enti coobbligati, e non è presumibile non abbia certezza dell'attitudine di un'opera così dispendiosa. Altronde sarebbe sua colpa se questa non corrispondesse al fine: deve esso provvedere ai mezzi.

Ma lo Stato ha più giusto e proprio concetto del nostro porto, nel presente e nel prossimo avvenire. Due fatti recenti valgono a dimostrarlo: la elevazione dell'ufficio di porto a Capitaneria (R. d. 14 agosto ultimo) e l'asse-

gnazione di lire 1.400.000 alle nostre opere portuali nel riparto del fondo dei 30 milioni.

Il quale concetto è fondato sulle non mendaci statistiche doganali, che dimostrano come il movimento delle merci, di poco inferiore a 100 mila tonnellate nel triennio 1903-1905, ascese a 132 mila nel 1906, a 123 mila nel 1907, ed è maggiore nel volgente anno. Questo incremento commerciale, omai costante, mena al mutamento di classificazione del porto, che dovrà nell'entrante anno essere iscritto alla 2.^a serie dei porti di 2.^a classe, 2.^a categoria; ed è molto significativo per la potenzialità commerciale di questa regione e dello scalo marittimo.

Se ora, come la Direzione generale delle ferrovie ha rilevato, le condizioni del nostro porto sono tanto miserevoli, difettando fondali, banchine e mezzi di sbarco e imbarco delle merci, e non pertanto cresce di continuo il movimento, cotal fenomeno, non transitorio, ammonisce che occorre non più indugiare la provvista dei mezzi richiesti dai naturali svolgentisi bisogni, e che ne sarà la spesa largamente fruttifera.

Già la Commissione del piano regolatore propose opere di sistemazione per un preventivo di circa 5 milioni, delle quali, nel riparto suddetto, per costrizione finanziaria, furono ammesse le più urgenti, con la indicata previsione

di lire 1.400 mila. È un primo passo, che porterà ineluttabilmente all'attuazione dell'intero piano. Le incalzanti pressioni degl'interessi, nel progressivo incremento dei traffici, sortiranno il fatale successo.

Tra pochi anni, quando sarà compiuta la linea ferroviaria, le condizioni del porto, migliorate dai nuovi lavori e forniture, indurranno certamente a vantaggi maggiori delle previsioni attuali. E parrà lieve, per quanto è doveroso, il compito di togliere o diminuire gli ostacoli che si oppongono a naturale incoercibile movimento economico.

Anche ora può essere utile all'Amministrazione ferroviaria scaricare sulle banchine del porto di Salerno il carbon fossile per le sue locomotive, pure sopportando la spesa di trasporto per via ordinaria; ed è noto che, ad evitare il piano inclinato di Cava, fece esperimenti con esito favorevole, ed ebbe trattative con ditte fornitrici. Ma il domani è sicuro, e l'Amministrazione ferroviaria dovrà ubbidire alla legge economica.

Il non dubbio domani presentano la stessa Amministrazione, che offre il rimborso della spesa pel tratto addossato alla Salerno-Eboli e la esecuzione dell'armamento e arredamento della linea e delle banchine, e specialmente, ciò che più conforta, l'alto senno di V. E., poichè furono eseguiti in questi ultimi giorni,

a vista di tutti, gli studi per un ramo di ferrovia di allacciamento della banchina interna all'antemurale di ponente. Né quell'Amministrazione assumerebbe le indicate spese, né tanto meno V. E. avrebbe ordinato i nuovi studi, se all'opera del porto non arridessero migliori destini.

Eccellenza,

Raccomando la istanza del Comune al suo vivo senso di giustizia e all'intelletto forte di sapienza giuridica.

Colmando una lacuna della legislazione, il pensiero dominante nella scienza e nel governo dello Stato considera come opere portuali i tronchi ferroviari di allacciamento ai porti. Così nel caso di Salerno hanno concordemente ritenuto la Commissione del piano regolatore dei porti, la Commissione centrale dei porti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e la importante Commissione parlamentare che riferì sul più recente progetto di legge portuale. Né difforme convincimento ha dimostrato in ogni tempo il Governo, partecipando all'opera di sistemazione e difesa di questa riviera. Ora che il Comune, fidando, esegue, di là della linea d'immediato interesse cittadino, i tratti estremi della ferrovia portuale, non merita una risolu-

zione governativa che ripugnerebbe al dritto ed a tradizione omai ventennale, e che lo esporrebbe a danno irreparabile.

Non a ragioni di convenienza unilaterali, nè ferme nell'oggi nè confacenti al domani, ma vorrà l' E. V. informare la sua decisione a più vasta e comprensiva coscienza di dritto e di generale interesse. Già ora il porto, anche difettando di mezzi, presenta un progressivo incremento di traffici, che autorizza il sapiente osservatore alle più confortevoli previsioni. Quando lo Stato avrà provveduto ai proposti lavori complementari, pei quali nell'esecuzione della legge 14 luglio 1907 rivelò sollecitudine promettitrice, ed avrà, secondo il nostro voto, assicurato il compimento delle opere in corso di esecuzione, le nuove ascendenti forze economiche di questa regione, palesate da molteplici segni e dalle statistiche doganali, avranno espansione corrispondente ai nuovi mezzi e ne compenseranno più che largamente la spesa.

Il Comune ha fiducia; ma supplica V. E. di sollecitare gl' invocati provvedimenti, poichè, essendo per finire i fondi assegnati ai lavori in esecuzione di appalto, l' indugio sarebbe causa di gravi danni e forse di sorprese peggiori. Non resti a mezzo un' opera che i voti della cittadinanza, nel desiderio del certo risorgimento economico e della difesa dell'abitato

contro il mare, da venti anni affrettano, ed a cui la finanza civica ha sacrata la estrema energia.

Con devoto ossequio.

Salerno, 20 dicembre 1908.

Il Sindaco
Lorenzo Cavaliero

Allegato A

Istanza del Comune, 9 marzo 1907.

*A Sua Eccellenza
Il Ministro dei Lavori Pubblici*

R O M A

Questo Consiglio comunale, con deliberazione unanime del 20 novembre, fece voto « che lo Stato assuma la spesa per l'allacciamento della ferrovia al porto nei due tratti estremi ».

Affinchè V. E. possa rendersi giusto conto della importanza ed opportunità di tal voto, che ho l'onore di comunicarle, mi permetto aggiungere alcuni cenni illustrativi, con esatto riferimento agli atti cui mette capo tutta l'opera di difesa e sistemazione della spiaggia di Salerno, ora in corso di esecuzione.

Quest'opera fu il più grave problema che travagliò la mente degli amministratori comunali per oltre un ventennio. La progressiva distruzione dell'antico muro di riva, certamente dovuta al mutato regime del bacino portuale per le opere fattevi eseguire dallo Stato, impose la soluzione di quel problema, che richiedeva la costruzione di opere importanti per la difesa del litorale e oltremodo costose. Il Comune ebbe così ad esaminare un primo

progetto degl'ingegneri Errico Amaturò e Filippo Giordano, sul quale fu reso il parere del Consiglio Superiore dei LL. PP. in data 2 febbraio 1891 N. 189, e lo Stato deliberò la somma di lire 560,000 per *sussidio e concorso* alla spesa dei lavori. Abbandonato quel progetto, perchè non proporzionato alle forze finanziarie del Comune, altro ne presentò, fra parecchi, la Ditta Fiocca Raffaelli. Su di esso il Consiglio Superiore, in seduta 28 settembre 1897, opinò dovervisi apportare modificazioni. Il Consiglio comunale, a seguito di relazione di una Commissione tecnica, dette incarico all'Ingegnere Alberto De Sanctis per la compilazione di un progetto definitivo, che fu presentato; e, sottoposto all'esame dell'Alto Consesso, fu approvato col voto del 29 maggio 1899.

È mestieri qui far rilevare che il concorso nella spesa per lire 560 mila, deliberato dallo Stato sul primo progetto, cioè quello Amaturò-Giordano, fu assegnato proporzionatamente alle diverse opere contemplate nel progetto stesso, così:

a) per le opere di difesa . . .	L. 250,000
b) per la sistemazione delle fogne »	190,000
c) pel muro di riva e per la sede della ferrovia »	119,500
	Totale L. 560,000

È notevole che col progetto la sistemazione di vie e piazze, fra cui la piattaforma ferroviaria, era prevista per la spesa di lire 295,346,84, e la

sede del binario si arrestava alla lunghezza del muro di riva, essendo limitata al tratto compreso fra il vicolo Breve ed il gassometro. Nessuna opera era prevista per l'allacciamento della ferrovia al porto, forse perchè il progettista ritenne, per criterio del resto ben fondato, che tali due tronchi di allacciamento dovessero ricadere a peso dello Stato, sia per ragione di competenza tecnica, sia di obbligatorietà di spesa.

E neppure il progetto Fiocca-Raffaelli determinò le opere pei due tronchi.

A tanto invece fu provveduto col progetto definitivo, redatto dall'Ing. De Sanctis: onde la spesa, che era di lire 295,346,84 nel progetto Amaturò-Giordano, per la sistemazione di vie e piazze e costruzione della piattaforma ferroviaria, ascese a lire 515,998,79 nel progetto De Sanctis.

Il Consiglio Superiore dei LL. PP. col voto del 29 maggio 1899, mentre approvò il progetto in ogni sua parte, ne stralciò quella relativa ai due tronchi di allacciamento, dichiarando che dovessero *formare oggetto di speciali accordi fra il Municipio, l'Ufficio del Genio Civile ed il R. Ispettorato ferroviario:* e dopo ciò mantenne il sussidio di lire 560,000 per tutte le opere approvate, compresa la piattaforma ferroviaria fra le zone 7 e 17 (come rilevasi dal tipo planimetrico allegato), cioè in corrispondenza del vicolo Breve fino all'estremo occidentale dell'edificio del Gassometro.

Questo progetto è ora in esecuzione, appaltato

alla Impresa Gino Cammilli, alla quale il Comune si riservò, per patto contrattuale, di consegnare i tipi della ferrovia.

I progetti per i due tronchi di allacciamento, con la intesa del Genio Civile, e sul tracciato stabilito dalla Direzione Compartimentale ferroviaria di Napoli, sono stati redatti dall'Ufficio tecnico comunale: il primo, per il tronco orientale, è stato pure approvato dall'Amministrazione ferroviaria; dell'occidentale è imminente l'approvazione.

La previsione di spesa è di lire 310,358,90 per l'orientale, e di lire 307,422,88 per l'occidentale, in uno lire 617,781,78, (comprese le somme a disposizione).

La richiesta del Comune, perchè lo Stato assuma tale spesa, è confortata da ragioni giuridiche e di stretta giustizia.

Innanzitutto piaccia alla E. V. tener presenti le considerazioni che espresse il Consiglio Superiore dei LL. PP. col voto del 1899, nel mantenere il sussidio di L. 560,000, pur quando risultò il progetto De Sanctis inferiore nella spesa a quello Amaturò-Giordano:

« Considerando che nel progetto in esame sono previsti i lavori indicati nel precedente considerando ai commi *a) b)*; ma quelli del comma *c)* relativi al collettore delle fogne e dei corsi d'acqua montani con lo sbocco a ponente del porto non vi sono compresi, e quindi manca una parte dei

lavori pei quali venne promesso il concorso dello Stato per la precitata somma di L. 190,500;

« Considerando che il Consiglio comunale di Salerno, con la mentovata sua deliberazione dell'8 maggio corrente, *accennando alle condizioni economiche del paese, all'urgenza dei lavori proposti ed al regime di quella spiaggia, che fu mutato dai lavori portuali*, domanda non solamente la succitata somma di L. 560 mila; ma anche un aumento di sussidio per parte dello Stato;

« Considerando che le somme riportate *a e b* sarebbero dovute al Municipio di Salerno per la esecuzione delle opere relative, ed in quanto alla terza, comma *c*, quantunque non si eseguiranno tutti i lavori pei quali venne promessa, ma solamente quelli corrispondenti alla sistemazione delle fogne, tuttavia questo Consesso stima opportuno di richiamare l'attenzione del Ministero su tale somma, per vedere se sia il caso di ridurla da lire 190,500 a sole lire 90,500, accordando la residua somma di lire 100,000 *in aumento di quelle promesse per i titoli a) e b) che questo Consiglio ritiene tenui.*

« *In questo modo si eviteranno ritardi e nuove discussioni sulle cause dei danni riguardanti il titolo a), ai quali è urgente di porre sollecitamente riparo.* »

E purtroppo il concorso proporzionale alle opere di difesa, cioè alla diga frangionde, è risultato più che *tenue, del tutto insufficiente*: quella

diga, come è progettata, non soltanto si è manifestata debole e incapace a resistere all'impeto dei marosi, ma quasi non del tutto rispondente allo scopo d'impedire le corrosioni al muro di riva, specie nei tratti di interruzione fra un molo e l'altro. Dei sette moli, i primi due sono quasi al completo, cominciato il terzo, e finora per le varie mareggiate, si sono avuti danni, in parte rimessi. Ad assicurare quella essenziale opera di difesa, è stata riconosciuta la necessità di sostituire il nucleo interno di scardonì con massi artificiali, si è inoltre constatata la insufficienza del masso di guardia a piè dei moli in rapporto alla continua escavazione prodottavi dal flutto di fondo, è occorso anche il bisogno di ordinare, per concorde avviso degli uffici dirigenti, una gettata di massi naturali a protezione delle testate dei moli cui le correnti di giro danneggiano.

Epperò, senza tener conto di altri lavori addizionali, indispensabili per la maggiore solidità dei moli frangionde, finora, per l'opera della spiaggia, è stata di necessità deliberata una maggiore spesa di oltre lire 200,000.

La difficoltà di adattare opere marittime alle condizioni di fatto, specie di contro alla spiaggia di Salerno, dove in men di trenta anni la violenza del mare ha distrutta la parte più utile e ridente della Città, induce al convincimento che altri sacrifici dovrà il Comune sopportare durante e dopo

la esecuzione delle opere appaltate. Se queste condizioni di cose e questa certezza di eventi fossero state considerate, quando il primo sussidio, pur dichiarato tenue dal Consiglio Superiore, fu mantenuto, lo Stato avrebbe contribuito per maggior somma.

La concessione dello Stato non fu determinata solo da generosità verso il Comune, ma dal bisogno di riparare i tristi effetti del turbato regime del bacino acqueo nel nuovo porto; giacchè la sistemazione dei lavori portuali ha prodotto da una parte l'interrimento e dall'altra escavazione e distruzione del demanio comunale. A occidente il porto è interrato, al centro e a oriente la via marina è più o meno distrutta! Nondimeno il sussidio fu dato in misura che i fatti han dimostrato insufficiente. E la urgente necessità di provvedere ha imposto al Comune il grave onere della spesa, che peserà per oltre un trentennio, nell'annuo stanziamento di lire 60 mila, sul bilancio comunale e sui contribuenti.

Il fin qui detto, se da un lato sta a dimostrare la insufficienza del concorso dello Stato per le opere *già calcolate ed approvate*, per l'altro comprova anche meglio il diritto del Comune a non eseguire un'altra opera (i due tronchi di allacciamento), che non fu tenuta a calcolo, anzi fu totalmente separata dal progetto, dovendo soprattutto rispondere a determinate esigenze del servizio ferroviario.

La ferrovia di congiungimento della stazione al porto fu sempre ritenuta necessaria nella discussione dei vari progetti di sistemazione della riviera di Salerno, ed attinente, più che ad interesse diretto per la città, all'interesse nazionale di assicurare e facilitare gli sbocchi dall'interno al mare, e rendere veramente profittevole la linea Salerno-S. Severino, da pochi anni in esercizio.

Innanzi tutto è d'uopo rilevare che l'allacciamento della stazione al porto, pel maggior impulso ai traffici delle provincie interne, darà certo beneficio economico allo Stato, mentre il Comune se ne potrà in minima parte avvantaggiare ed in modo indiretto. Un vasto campo d'interessi commerciali, industriali ed agricoli, mette capo a tali congiungimenti; e che ben fondate siano le maggiori previsioni apparisce dal progressivo movimento dello scalo marittimo, ove la quantità delle merci sbarcate e imbarcate, che nel triennio 1903-5 fu di poco inferiore a 100 mila tonnellate, ascese nel 1906 a 132,684. La quale constatazione risulterà tanto più importante, se si ha riguardo alle attuali difficoltà di approdo, alle eccessive spese di carico e di trasporto, alle deficienti condizioni delle opere portuali, alla mancanza di tutte le opere accessorie indispensabili a facilitare lo scambio mercantile. E conviene anche notare che un edificio recentemente costruito per magazzini generali, appena da un anno in esercizio, pur vasto e proporzionato ai bisogni che le previsioni facevano ritenere massimi,

reclama già un necessario ampliamento. Gl'importanti stabilimenti che popolano la vallata dell'Irno, quelli non meno importanti sorti nell'ultimo ventennio in città ed altre parti del territorio comunale, quelli che sono per sorgere, daranno un forte impulso al movimento mercantile del porto quando saranno uniti i due scali, e i maggiori benefici raccoglierà l'esercizio ferroviario.

Finalmente, come si è accennato, il tronco di ferrovia Salerno-S. Severino darà gli utili sperati per la diretta comunicazione col porto assicurata alle provincie di Avellino e Benevento. Ed anzi è tanta la connessione d'interesse che il tratto di congiungimento al porto dev'essere considerato quale parte integrante di quel tronco ferroviario, come lo Stato ha ritenuto e praticato in casi di assai minore importanza commerciale, e nel continente e nelle isole.

Onde il carattere di nazionalità è manifesto, e non al Comune incombe l'obbligo della spesa. Se questo, per la lunga pratica amministrativa deve costruire il tratto fra le zone 7 e 17, col concorso proporzionale dello Stato, a base del progetto *così ridotto ed approvato*, appunto perchè ivi sono pur comprese le opere di stretto interesse cittadino, non è anche obbligato pei tratti estremi, opere di esclusivo conto dell'Amministrazione ferroviaria, che vanno a raccordarsi ad altre opere di proprietà dello Stato, e che non furono considerate nella conferma del sussidio.

Nel voto succitato l'On. Consiglio Superiore, portando il suo esame sul rapporto fatto dall'Ufficio del Genio Civile di Salerno, a 25 febb. 1899, scrisse:

« Considerando che le considerazioni, fatte dall'Ufficio del Genio Civile di Salerno, col precitato rapporto, in ordine ai due tratti estremi del binario di allacciamento del porto con la Stazione ferroviaria, meritano di essere prese in considerazione, e che dagli atti prodotti non risulta la ragione per la quale la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo poneva la condizione che il detto binario nel tratto di accesso al Molo Manfredi dovesse avere curve di raggio non minore di m. 200, mentre che nel porto di Genova la curva di raccordo dei binari esistenti sui ponti Biagio Assereto e Cristoforo Colombo hanno il raggio minore di m. 60, e però nell'intento di addivenire ad una risoluzione definitiva a riguardo di tale binario è necessario che i tratti estremi formino oggetto di speciali accordi tra il Municipio, l'Ufficio del Genio Civile ed il R. Ispettorato delle Strade Ferrate ». E quindi conchiude:

« È di parere:

« Che l'esaminato progetto *ridotto ai lavori compresi fra le sezioni 7 e 17*, indicate nella planimetria generale, possa meritare la superiore approvazione con le avvertenze innanzi accennate, e che sia da compilarsi il corrispondente capitolato

speciale, tenendo conto delle precedenti osservazioni;

« Che siano da prendersi speciali accordi fra
 « il Municipio di Salerno, l'Ufficio del Genio Ci-
 « vile ed il R. Ispettorato delle strade ferrate,
 « per stabilire il tracciato e le modalità dei tratti
 « estremi del precitato binario di allacciamento;

« Che sia da tenersi presente quanto si è
 « esposto nei quattro ultimi considerando, riguardo
 « alla somma di lire 560,000 promessa al Muni-
 « cipio di Salerno, come sussidio e concorso dello
 « Stato pei lavori suddetti ».

Gli accordi avvenuti, che sono poi le condizioni dettate dal R. Ispettorato ferroviario, alle quali rispondono i due progetti, hanno avuto per presupposto la necessità di un determinato sviluppo al rilevato ferroviario per la manovra dei treni; al che si provvede con parziale espropriazione del fondo Avenia, con aumento dell'argine ferroviario, col prolungamento del muro di riva oltre la zona 17, pel quale tratto il muro dovrà sorreggere non altro che la ferrovia, con lo impiego di scogliera naturale a difesa, con opere pel raccordo al Molo Manfredi, ecc.

La importanza di dette opere, la loro speciale destinazione, la necessità riconosciute coi precedenti voti, tutto dimostra che la spesa è indubbiamente di esclusiva competenza dello Stato. Che, se altro si pensasse, il concorso di lire 560 mila, dato per le ragioni suddette a opere determinate,

sarebbe assorbito da lavori di esclusivo interesse dello Stato, e la concessione diverrebbe illusoria.

Esposto così e giustificato il voto del Consiglio comunale, vivamente lo raccomando alla equanimità di V. E., alla quale, in nome di Salerno, con fiducia presento conforme istanza.

Rispettosamente e devotamente.

Salerno, 9 marzo 1907.

Il Sindaco

firmato: **L. Cavaliero**

Allegato B

Lettera del Presidente della Deputazione provinciale
di Salerno, al Sindaco, 11 aprile 1907 n. 1893.

Pregiomi informare la S. V. che la Deputazione, nella sua ultima seduta del 6 and., prese la seguente deliberazione, che in pari data rassegnò al Ministro dei Lavori Pubblici:

« La Deputazione Provinciale;

« Letto il voto espresso dal Consiglio comunale di Salerno, perchè lo Stato assuma a suo carico la costruzione di una ferrovia d'allacciamento fra la Stazione ed il porto, nei due suoi tratti estremi;

« Considerato che effettivamente l'opera proposta e già studiata dall'Ufficio Tecnico Municipale, men che all'interesse della città, si riferisce all'interesse, che compete esclusivamente alla Nazione, di assicurare e facilitare gli sbocchi dallo interno al mare, e rendere profittevole la linea Salerno-S. Severino da pochi anni in esercizio, con una più diretta comunicazione fra il Porto e le Province di Avellino e Benevento;

« Delibera fare viva e piena adesione al so-

pradetto voto comunale, e mandare alla Presidenza,
perchè ne dia subito comunicazione a S. E. il Mi-
nistro dei Lavori Pubblici. »

Con stima.

Il Presidente
firmato: **C. Mauro**

Allegato C

Lettera del Prefetto di Salerno, al Sindaco,
12 settembre 1908 n. 30182.

In ordine alla istanza di codesto Comune, per ottenere che lo Stato sostenga la spesa occorrente per costruire la sede dei tratti estremi del binario di allacciamento del porto con la ferrovia, la Direzione Generale delle ferrovie dello Stato, preso in esame il progetto redatto, ha comunicato al Ministero quanto segue:

« Nelle condizioni attuali del porto di Salerno, per mancanza di sufficienti banchine, di aree di deposito e per deficienza di fondali, che permettano l'accosto di grandi piroscafi, l'Amministrazione ferroviaria per il trasporto dei propri carboni non riterrebbe conveniente di valersi del binario di allacciamento progettato dal Comune. Sembra che, per le stesse considerazioni, l'allacciamento in parola riuscirebbe poco utile ai bisogni del commercio.

« Ciò stante, questa Amministrazione non potrebbe assumere a suo carico la spesa per la costruzione di allacciamento.

« Soltanto consentirà a rimborsare il Comune della spesa afferente alla costruzione della sede del

nuovo binario per il tratto addossato al rilevato della linea di Eboli, sempre che le ferrovie dello Stato possano gratuitamente servirsi di tutta la linea d'accesso al porto.

« Quando le condizioni del porto di Salerno saranno tali da rendere utile alla ferrovia e al commercio l'esercizio del binario di allacciamento e quando la sede di questo binario sarà stata eseguita, l'Amministrazione ferroviaria provvederà alla posa del relativo armamento ed all'arredamento delle banchine, ritenuto che in allora siano messi a disposizione i fondi all'uopo occorrenti. »

Per il Prefetto

firmato: **Romano**

