

COMITATO PROMOTORE PER LA REALIZZAZIONE E IL POTENZIAMENTO DELLE  
RETI FERROVIARIE

NAPOLI-CANCELLO "BAIANO -AVELLINO"

NAPOLI-CANCELLO "VALLE CAUDINA -BENEVENTO"

Il Comitato Promotore si prefigge l'obiettivo di dotare il nostro territorio di strutture primarie quali la realizzazione e il potenziamento delle reti ferroviarie **Napoli-Cancello (Baiano-Avellino)** e **Napoli-Cancello (Valle Caudina-Benevento)**, condizione necessaria per lo sviluppo del nostro territorio.

L'occasione della ormai prossima Programmazione Europea 2021/2027 e la straordinaria opportunità offerta dall'attivazione del *Recovery Fund*, che prevede progetti strategici per il nostro Paese, potrebbero includere queste strutture primarie indispensabili per le aree interne della Campania e per l'intero Sud Italia.

Una seria politica strategica impone di coniugare il benessere delle persone allo sviluppo, le nuove tecnologie all'ambiente ricreando una nuova armonia tra uomo e natura.

Il "distanziamento sociale" ci ha fatto scoprire nuovi modi di stare insieme in *connessione*, seppur lontani e nuovi modi di lavorare: abbiamo scoperto che non è necessario muoversi in massa, tutti alla stessa ora, affollando gli stessi mezzi pubblici o ingolfando le strade delle grandi città, per lavorare in maniera efficiente e produttiva; abbiamo scoperto che, pur abitando lontano in periferia o in piccoli centri, è possibile collegarsi su piattaforme di comunicazione.

Questa constatazione dovrebbe portare a riconsiderare le linee di sviluppo degli ultimi 60 anni che hanno portato a concentrare nelle grandi città la gran parte della popolazione italiana, con il conseguente spopolamento delle aree interne.

Sul 10% del territorio si concentra oltre il 50% della popolazione italiana. Molto spesso questa concentrazione di popolazione ha portato notevoli problemi di carattere urbanistico, la riduzione degli spazi destinati a verde e, nel complesso sovrappollamento, traffico, smog e scarsa qualità ambientale.

Di converso, le aree rurali e le aree interne hanno subito un consistente spopolamento con conseguente invecchiamento della popolazione residente, riduzione dei servizi ed abbandono delle attività agricole, artigianali e di conservazione/salvaguardia del patrimonio artistico e naturale. Tale abbandono del territorio, unito ai cambiamenti climatici ed alle precipitazioni torrentizie, hanno riproposto, aggravato, il tema del dissesto idro-geologico del Paese.

La nuova normalità, quindi, dovrebbe ripartire dal riequilibrio demografico e dalla riscoperta delle *small town* a misura d'uomo, connesse in maniera materiale (ferrovie extraurbane ed alta velocità) ed immateriale (fibra ottica e banda larga) alle città metropolitane. Il nuovo modello di lavoro *smart* consente, inoltre, di dilatare il tempo a disposizione di ciascuno da dedicare alla cura personale (sport e cultura) ed al tempo libero ed ai viaggi.

La ripresa delle attività economiche e la ripartenza del Paese, anche grazie ai **finanziamenti messi a disposizione dalla Comunità Europea**, passa inevitabilmente attraverso la realizzazione di adeguate infrastrutture che devono consentire **l'ammodernamento ed il rilancio, soprattutto per le aree più depresse**; si rende indispensabile, quindi, un piano straordinario, da avviare immediatamente, per recuperare il gap nelle aree del sud e, tra queste, per le aree che storicamente hanno sofferto, per posizione geografica ed orografia del territorio, un maggiore isolamento rispetto ai centri maggiori e l'accesso alle reti di grande comunicazione.

L'attuale *ossatura* della rete di Alta Velocità Italiana, ha consentito di abbattere drasticamente i tempi di percorrenza tra Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli ma trascura completamente le aree a sud di Salerno (ultima città del sud con linea AV/AC), oltre che l'area Adriatica e le zone interne della penisola.

Per quanto riguarda il territorio della provincia di Avellino l'ultimo grande intervento infrastrutturale

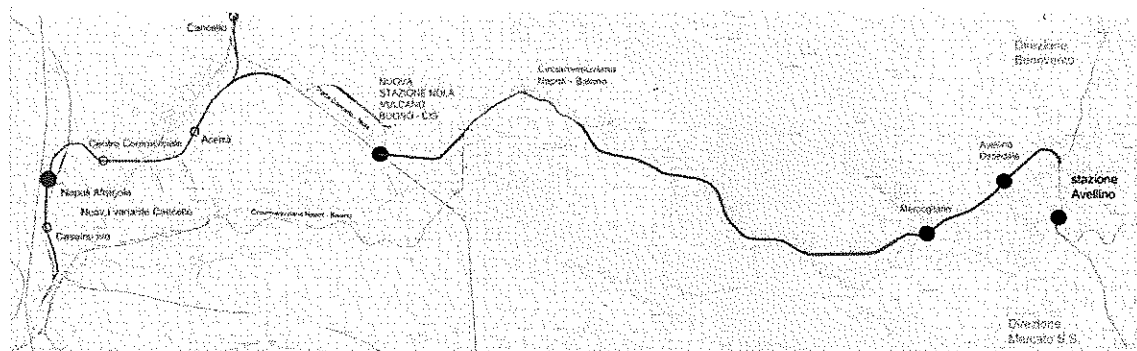
strategico è datato 22 dicembre 1966, allorquando fu inaugurato il tratto autostradale di collegamento Napoli-Avellino, parte del più ampio tracciato dell'autostrada "dei due mari" A16 Napoli-Bari. Ciò consentì ad Avellino di rompere uno storico isolamento; infatti, mentre le altre tre province campane avevano un collegamento diretto col capoluogo di regione, gli avellinesi, per raggiungere Napoli, alla fine degli anni '50 dovevano impiegare molte ore di macchina e quasi mezza giornata di treno.

Le infrastrutture ferroviarie di interesse per Avellino sono sostanzialmente quelle realizzate nell'immediato periodo post unitario (Montoro-Avellino 1879 lato Canello-Napoli e Avellino-Prata 1886 lato Benevento). Soltanto nel 2016, dopo anni di abbandono e paventata chiusura delle linee, è stata avviata l'elettrificazione della linea Salerno-Avellino-Benevento.

Partendo dalla considerazione che la dotazione infrastrutturale rappresenta il *pre requisito* per rompere l'isolamento di questo territorio, che è il "polmone verde" della città metropolitana di Napoli, la proposta avanzata è quella di realizzare una nuova tratta ferroviaria che metta in connessione le linee RFI esistenti, realizzando **una rete di collegamento che consenta di raggiungere la più vicina stazione AV di Napoli Afragola per connettere il territorio al sistema nazionale di Alta Velocità e la città di Napoli.**

**Il tracciato proposto**, consentirebbe un collegamento con la città di Napoli attraverso la linea Napoli-Canello (attualmente oggetto dei lavori di adeguamento e velocizzazione per il collegamento AV/AC Napoli Bari) in tempi inferiori ai 50 minuti, oltre che un interscambio con la linea AV Napoli-Roma in corrispondenza della stazione di Napoli Afragola.

## Ipotesi di collegamento Ferroviario Napoli - Avellino



- km 62 Lunghezza totale tracciato
- km 28 Lunghezza nuovo tracciato
- km 3 Lunghezza nuovo innesto variante Canello
- km 3.8 Lunghezza totale galleria
- km 5.5 Lunghezza tracciato EAV da utilizzare

Il nuovo collegamento avrebbe una lunghezza stimabile in circa 36 Km di cui circa 4 Km in galleria e 5,5 Km di riconversione della linea EAV (ex Circumvesuviana), con una distanza complessiva Napoli C.le-Avellino C.le di circa 60 Km.

**Altra tratta di importanza cruciale sulla quale poniamo l'attenzione è l'ammodernamento della tratta Napoli-Canello-Valle Caudina-Benevento, una linea strategica, gestita dalla società EAV**

## COMITATO PROMOTORE

(Ente Autonomo Volturno) che, essendo *interconnessa* alla linea del Gestore Nazionale (RFI) presso la stazione di Cancellò, è sottoposta dal 2016 alla giurisdizione – per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza – dell’Agenzia Nazionale per la sicurezza Ferroviaria (ANSF). A causa delle carenze infrastrutturali, la linea è stata prima sottoposta ad una riduzione generalizzata della velocità di percorrenza e poi, a seguito del deragliamento di un convoglio presso S. Maria a Vico, chiusa all’esercizio dal mese di marzo 2020. Più volte è stata prospettato il passaggio della linea al gestore RFI per un adeguamento agli standard nazionali con completo upgrade infrastrutturale ma, ad oggi, la situazione è di completo stallo, con consistenti disagi per i pendolari dell’area del beneventano e della Valle Caudina.

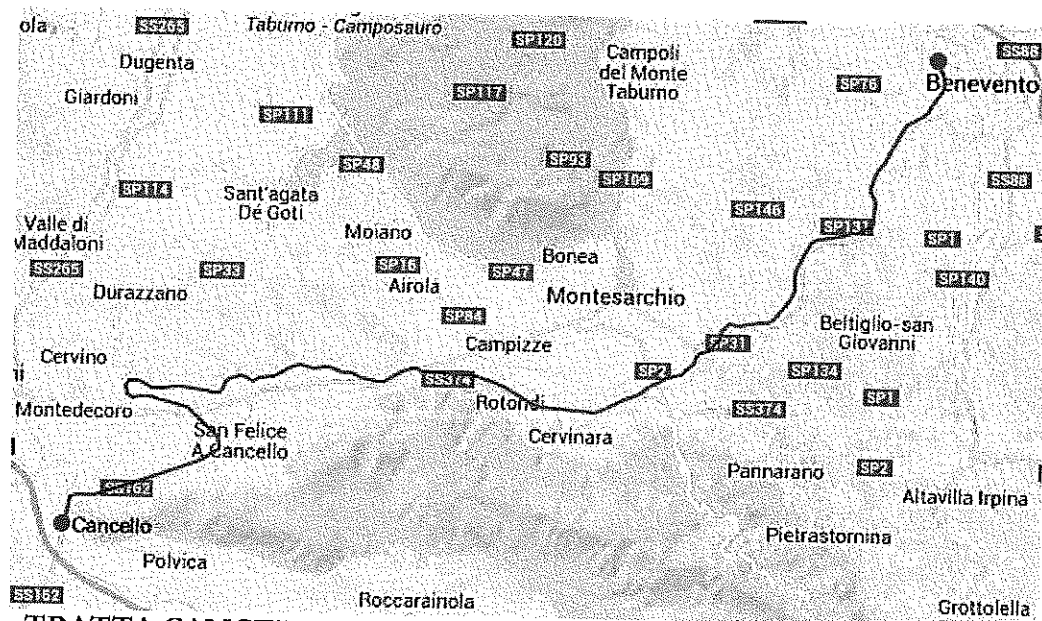
Ammodernare tale tratta, al fine di farla diventare strategica per il collegamento (rete internodale) della Valle Caudina (13 Comuni 60.000 abitanti) alla stazione dell’Alta Capacità di Benevento e dell’Alta Velocità di Afragola.

A questa situazione, è facile accomunare quella degli abitanti dell’area della bassa Irpinia, fino al comune di Baiano, serviti oggi dalla linea ex Circumvesuviana a scartamento ridotto, sempre in gestione regionale alla società EAV e quella della città di Avellino priva, nei fatti, di un valido collegamento su ferro con Napoli.

**Si propone la costituzione di un comitato promotore** in grado di stimolare l’attuazione di un programma sinergico di interventi straordinari per il rilancio dei territori della provincia di Avellino, del Partenio e della Valle Caudina, da avviare immediatamente, per rompere lo storico isolamento verso il capoluogo campano oltre che connettere il territorio al sistema nazionale di Alta Velocità.

Le proposte, che potrebbero utilmente essere condotte dal comitato promotore formato da sindaci, amministratori locali dell’area interessata, dalle istituzioni locali e dalle associazioni di categoria, consistono in:

1. Piano di ammodernamento infrastrutturale e update tecnologico della linea Cancellò-Benevento secondo gli standard del gestore nazionale e passaggio in gestione a RFI; tale trasformazione consentirebbe tempi di percorrenza ragionevoli su Napoli, oltre che un interscambio con la linea AV Napoli-Roma in corrispondenza della stazione di Napoli Afragola.



TRATTA CANCELLO-BENEVENTO

2. Progettazione e realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la linea Napoli-Cancellò ed Avellino; il tracciato prenderebbe avvio da una nuova stazione in corrispondenza del “Vulcano

## COMITATO PROMOTORE

Buono" sulla linea esistente di RFI Nola-Cancello e, utilizzando parte del tracciato della linea EAV Nola-Baiano (da riconvertire in ferrovia a scartamento ordinario), si collegherebbe alla rete ferroviaria in corrispondenza della stazione di Avellino; tale collegamento consentirebbe tempi di percorrenza di circa 1 ora su Napoli, oltre che un interscambio con la linea AV Napoli-Roma in corrispondenza della stazione di Napoli Afragola.

*2 dicembre 2020*

