Scritto da Red.
Mercoledì 13 Gennaio 2021 08:16



AVELLINO – "Collegare la città di Avellino all'Alta velocità attraverso la linea Napoli-Cancello per arrivare alla stazione Napoli-Afragola costituisce sicuramente – dichiara in una nota Luigi Simeone, segretario Uil Avellino/Benevento – un'opportunità che va colta, dopo tanti anni che se ne richiedeva la valutazione, che con la realizzazione della Stazione Hirpinia e la elettrificazione della linea Av/Sa potrà mettere credibilmente in connessione la provincia Irpinia e la città di Avellino al sistema regionale su ferro e con le direttrici della Alta velocità del Paese.

Tuttavia appare evidente che così come illustrato il collegamento con il capoluogo regionale potrebbe restare ancora conveniente per tempi di percorrenza con i servizi si gomma, ed anche volendo considerare fattibile superare e attraversare il Partenio, cosa che costituisce sicuramente la soluzione più utile a garantire una percorrenza idonea al servizio su ferro, per un collegamento attualmente assicurato da servizi su gomma con una percorrenza di circa 1 ora, desta più di qualche perplessità la evoluzione del progetto così come lo abbiamo letto per la trasformazione della linea dell'Eav da Nola a Baiano.

Non si tratterebbe, come si legge, solo di un cambio di scartamento, che adesso per la linea Circumvesuviana è ridotto rispetto a quelli standard di FS, ma di prevedere soprattutto il passaggio di un treno con vagoni (almeno 4?) attraverso 7 Comuni e 13 passaggi a livello, per circa 27000 abitanti che se sommati a quelli di Nola impattano una popolazione di circa 60.000 cittadini attualmente interessati da un elettrotreno non sempre in doppia composizione.

Dare per scontata una simile ipotesi ci sembra quantomeno incauto visto che già lo scorso anno fu ipotizzata una metropolitana leggera sulla stessa tratta Eav che sarebbe stata pertanto chiusa, anche per risolvere il reale problema di impatto ambientale e di sicurezza nei Comuni

da Nola a Baiano, ipotesi che sembrava accantonata, anche perché non competitiva con i tempi di percorrenza che oggi sono di circa 16 minuti.

Il valore dei collegamenti al sistema ferroviario dell'Alta velocità è sicuramente indubbio e nessuno lo può mettere in discussione, ma come questo vada declinato per territori e comunità a garanzia dei sistemi territoriali è tutto da scrivere, e senza un dibattito pubblico e il coinvolgimento delle imprese ferroviarie, dei soggetti e delle comunità interessate rischia di diventare un'altra delle perdute.

Collegare Avellino a Napoli passando da Nola è una vecchia intuizione che tuttavia non può sconvolgere l'equilibrio di realtà comunali che ancora aspettano investimenti per sopprimere pericolosi passaggi a livello, lavori che si sono fermati a Marigliano con la realizzazione negli anni Ottanta della nuova tratta dell'allora Circumvesuviana proprio per liberare i centri urbani dal passaggio dei treni, fare investimenti per peggiorare le cose sembra almeno incauto e sicuramente non in linea con le linee guida della stessa Ue per il trasporto locale".