

AVELLINO – Ospitiamo l'intervento che Pietro Mitrione, presidente dell'associazione in_loco_motivi, ha svolto al 1° congresso nazionale della Confederazione per la mobilità dolce svoltosi a Rimini il 3 e 4 ottobre. "In un ambito di discussione nazionale sulle problematiche del trasporto – sottolinea Mitrione – ci è stata data l'opportunità di illustrare lo scempio che sta avvenendo nella nostra Irpinia in materia di trasporto pubblico locale ed in particolare di quello su ferro. In pratica Avellino e la sua provincia stanno, silenziosamente, scomparendo dalla geografia ferroviaria italiana. Si sta annullando la memoria e l'identità di un territorio, il suo valore infrastrutturale viene sganciato dal resto della nazione. Ciò significa accentuare isolamento e perdita di relazioni in un momento di grave crisi economica. E questo accade, purtroppo, in Irpinia, un'area già emarginata dallo sviluppo. Quanto scritto lo affidiamo ai sindaci irpini che in questi giorni hanno aperto la "vertenza Irpinia".

* * *

In_loco_motivi nasce per la difesa della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta, linea che viene chiusa per decisione della Regione Campania nel dicembre 2010 nonostante sia stata oggetto di tante iniziative anche di carattere turistico-culturale. In seguito in_loco_motivi si dedica alla difesa delle altre linee ferroviarie irpine, la Avellino-Benevento, la Avellino-Mercato San Severino-Salerno e la Benevento-Ariano Irpino-Foggia, impegnandosi nello studio e nella diffusione di proposte di miglioramento e maggiore utilizzo di tali linee ferrate. Semplice immaginare il contesto in cui si è svolto tale attività: siamo forse l'unica provincia italiana, e di sicuro l'unica in Campania, che ha una ferrovia ma non la utilizza, a partire dal 2010 un susseguirsi ininterrotto di chiusure e soppressioni: chiusura della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio ed eliminazione completa dei collegamenti su ferro Avellino-Napoli nel dicembre del 2010, pesante riduzione dei collegamenti ferroviari tra Avellino e Salerno nel 2011 e 2012, eliminazione di tutti i collegamenti locali sulla Benevento-Foggia, soppressione del treno Avellino-Roma nel settembre del 2012, impoverimento delle relazioni sulla ferrovia della Valle Caudina, sostituzione di collegamenti ferroviari con autobus a discapito delle esigenze degli utenti, riduzione continua dei chilometri assegnati al trasporto su gomma fino alla recente

previsione del “servizio a chiamata”. Addirittura nel periodo compreso tra settembre ed ottobre 2012 si è assistito al completo taglio dei collegamenti tra Benevento ed Avellino e tra Avellino e Salerno che aveva costretto alla chiusura della stazione di Avellino, riaperta poi solo *part-time* dopo le proteste dei cittadini che hanno costretto la Regione Campania ad un rapido dietrofront.

Si può dire normale una provincia che pur essendo dotata di ferrovie vede programmate relazioni su ferro per soli 300mila km-treno a fronte di 15 milioni di km-bus per quelle su gomma? Ha senso che Avellino sia l’unico capoluogo di provincia campano a non essere collegato su ferro con Napoli? Ha senso portare ogni giorno migliaia di studenti all’Università di Salerno su autobus senza pensare minimamente ad un discorso di integrazione ferro-gomma e senza pensare che con un semplice raccordo alla ferrovia Avellino-Salerno si potrebbe portare la quasi totalità degli studenti con relazioni su ferro? Ha senso che mentre si parla della metropolitana leggera cittadina di Avellino che collegherà centro con autostazione e stazione ferroviaria, quest’ultima sia utilizzata “part-time” e costantemente a rischio chiusura invece che essere potenziata con collegamenti verso gli altri centri campani? Stesso discorso si può affrontare per il trasporto merci: ad Avellino giace inutilizzato uno scalo merci ed un intero snodo ferroviario di raccordo alla zona industriale di Pianodardine, quest’ultimo non collegato alla ferrovia per solo 20 centimetri, questi pochi centimetri che appunto possono rappresentare la distanza tra portare le merci in modo sicuro ed affidabile attraverso la ferrovia ed invece sovraccaricare le strade di autoveicoli e mezzi pesanti con inevitabili ripercussioni sull’ambiente e la sicurezza. Anche in questo ambito la ferrovia Avellino-Rocchetta potrebbe rappresentare un ruolo non marginale, ricordiamo che la ferrovia attraversa ben 7 nuclei industriali che potrebbero facilmente essere raccordati ed è già raccordata al nucleo industriale di San Mango sul Calore.

La carenza dei collegamenti attuali impedisce anche di utilizzare i treni nazionali che partono dalle stazioni di Benevento, Salerno e Napoli allontanando di fatto molta utenza dall’utilizzo di un mezzo di trasporto sostenibile sia economicamente che da un punto di vista ambientale come il treno anche su relazioni interregionali e nazionali. Va precisato che il pendolarismo verso Napoli è una costante di queste zone tanto che sin dal 1861, anno di arrivo della linea ferroviaria in provincia di Avellino, i collegamenti con Napoli hanno rappresentato i capisaldi della linea stessa.

Le proposte

Bisogna prioritariamente recuperare un’ottimale organizzazione dei trasporti in modo che diventi efficiente non solo dal punto di vista economico ma anche della sostenibilità e della sicurezza: spostare per quanto possibile e fattibile persone e merci dal trasporto su gomma al trasporto su

ferro promuovendone l'utilizzo tra la popolazione. Negli ultimi mesi però stiamo assistendo alle fasi della riprogrammazione del trasporto regionale in Campania che continuano a non dare certezze circa il mantenimento delle relazioni su ferro e quindi delle stesse linee ferroviarie. Assistiamo, invece, giorno dopo giorno, al progressivo impoverimento ed alla conseguente chiusura di linee ferroviarie con relativo aumento del traffico su strada, spesso al di sopra delle capacità delle stesse infrastrutture esistenti. L'associazione In_Loco_Motivi propone il ripristino delle relazioni ferroviarie fondamentali Avellino-Napoli ed Avellino-Roma per servire non solo la città di Avellino ma un'intera area della provincia. Implementazione dell'integrazione ferro-gomma in modo che la gomma sia adduttrice del ferro. In tal modo si realizzerebbe un'ottimizzazione non solo del trasporto su ferro ma anche di quello su gomma combinando la possibilità di raggiungere molti centri abitati con la rapidità del mezzo ferroviario. Ed infatti la logica di adduzione della gomma al ferro è stato uno dei principi formulati sia dagli ultimi governi sia nel programma della Regione Campania ma al momento è rimasta lettera morta.

È stata anche proposta la creazione di ulteriori fermate sulla linea ferroviaria Benevento-Avellino-Salerno che, a fronte di una spesa esigua, sarebbero in grado di attrarre ulteriori utenti che si trovano in centri abitati sviluppatisi negli ultimi decenni e che sono attraversati dalla linea ferroviaria senza avere possibilità di usufruirne. Ciò andrebbe nella direzione di creare una vera e propria metropolitana regionale, idea di cui si è parlato già da anni ma a cui non è stato mai dato seguito. Inoltre, proprio in tema di metropolitana regionale, visto che una grande fetta di utenti è rappresentata dagli studenti universitari, viene proposto di realizzare il progetto di raggiungere l'Università di Salerno con la linea ferroviaria seguendo numerose sollecitazioni circa le esigenze di collegamento per un ateneo che ha avuto una così rapida espansione. Insomma, apportare quei correttivi che consentano di recuperare un ruolo per Avellino nella geografia ferroviaria italiana e collegarsi ai nodi che "contano" in ambito trasportistico. Ottenuto ciò sarà possibile pensare anche ad un ruolo turistico e di mobilità dolce per le nostre ferrovie.

Per la linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio si propone un suo recupero funzionale, un utilizzo per pendolari e studenti fino alla stazione di Lioni, con corse dirette per Benevento, Salerno e Napoli mentre per il rimanente tratto si propone un utilizzo per fini turistici. La provincia di Avellino, infatti, è ricca di bellezze artistiche, eccellenti tradizioni enogastronomiche e soprattutto di un paesaggio unico, tutte risorse potenzialmente remunerative ma di fatto poco sfruttate. Un'infrastruttura che avrebbe consentito di fruirle e di goderne a pieno i frutti quale è la ferrovia Avellino-Rocchetta non merita di essere abbandonata tra rovi ed erbacce dopo aver speso milioni di euro per il suo adeguamento. Si pensi a cosa potrebbe significare per lo sviluppo dei territori potersi connettere ai bacini turistici di Salerno, nuovo polo crocieristico del Sud, e del Napoletano. Un'esperienza in tale senso era stata fornita fino al 2010 dal "Treno irpino del paesaggio" che puntava a far conoscere le bellezze dell'Irpinia fruendo della storica tratta ferroviaria, esperienza sfociata poi nel progetto *La via del vino tra i castelli dell'Irpinia verde* che puntava ad attirare turisti attraverso l'utilizzo del treno come vettore turistico. Pertanto è assolutamente necessario

riprendere e dare seguito al principio di integrazione ferro-gomma, massimizzare le relazioni su ferro e fare in modo che l'organizzazione dei trasporti sia fatta valutando l'intero contesto che vi si muove attorno, insomma fatta con un'idea di fondo, secondo una logica razionale, di sviluppo e di coesione territoriale.