Scritto da Luca Pappalardo
Giovedì 24 Aprile 2014 16:04



AVELLINO – Ancora un intervento dell'associazione in_loco_motivi sul tema dei trasporti in Irpinia e dei collegamenti ferroviari con il resto della regione alla luce della recente delibera regionale sull'Alta capacità. Ne è autore l'ing. Luca Pappalardo.

* * *

Appena arrivata la notizia della delibera regionale sul tracciato dell'Alta capacità Napoli-Bari ha suscitato numerose esultazioni tra numerosi esponenti politici irpini. Eppure vorremmo invitare i tanti che esultano ad una riflessione più oculata: le previsioni più ottimistiche prevedono la conclusione dell'opera tra 20-25 anni, un tempo enorme rispetto alla velocità con cui si muove il mondo economico, mentre allo stato attuale la provincia di Avellino continua a restare cancellata dalla geografia ferroviaria italiana e soggetta ad una perenne crisi della mobilità. Basti pensare che il primo atto ufficiale risale al 2006 e che dopo 8 anni si conclude questa fase amministrativa a cui occorre aggiungere i tempi della progettazione e poi quelli della realizzazione. Evidentemente l'Alta capacità non è la panacea di tutti i mali della nostra provincia, né può considerarsi soluzione dei problemi contingenti di crisi economica e disoccupazione, dovuti in parte proprio alla cronica carenza di infrastrutture.

La nuova linea (Roma)-Napoli-Bari deve ancora attraversare molti ostacoli prima di poter vedere la luce, dovendosi realizzare ancora la progettazione esecutiva ed il reperimento dei fondi necessari per il tratto di interesse avellinese. Inoltre da qui al completamento dell'opera, il rischio è quello di ritrovarsi con un'altra "cattedrale nel deserto" se non si farà, a partire da oggi, lo sforzo di collegare i nodi di questa linea così come quelli della linea ad Alta velocità Salerno-Napoli-Milano alla rete regionale esistente. Uno sviluppo della rete ferroviaria regionale consentirebbe dunque di convogliare i flussi di passeggeri della provincia da e verso i nodi di Napoli, Benevento e Salerno, garantendo quindi a tutti i cittadini la possibilità di usufruire del trasporto su ferro a lunga percorrenza. Di questa interconnessione tra rete veloce e rete regionale, peraltro praticata in altre regioni italiane e nella maggior parte degli Stati europei, non

c'è traccia nei piani dell'amministrazione regionale campana. Anzi, dal 2010 la provincia di Avellino è stata interessata da un susseguirsi di tagli tra cui l'eliminazione dei collegamenti Avellino-Napoli che consentirebbero già oggi di raggiungere il capoluogo campano, importante nodo della rete Alta velocità, in 75 minuti.

Pochi gli interventi di riammodernamento e potenziamento che sarebbero necessari e sicuramente di minore impegno economico ma di maggiore impatto positivo sulla mobilità di tanti campani: il raccordo della ferrovia all'Università di Salerno con conseguente rettifica ed elettrificazione della Benevento-Avellino-Salerno, la messa in sicurezza della ferrovia Avellino-Lioni-Rocchetta. Stime condotte dall'Università di Salerno portano a ritenere che, a seguito della realizzazione del raccordo all'ateneo di Fisciano, più di 8000 viaggiatori al giorno usufruirebbero della ferrovia con una riduzione del traffico sul raccordo Avellino-Salerno pari a più di 3000 autovetture.

Non solo passeggeri ma anche merci. Per uscire dalla crisi economica, il territorio avellinese potrebbe risultare attrattore di insediamenti industriali proprio grazie ad infrastrutture che consentano un trasporto delle merci rapido ed economico. E mentre assistiamo ai problemi economici contingenti ed all'esultanza per la futura Alta capacità con annessa piattaforma logistica, constatiamo che risulta ancora scandalosamente incompleto il raccordo ferroviario per la zona industriale di Pianodardine per soli 10 cm dopo che l'Asi ha usufruito di ingenti finanziamenti sia regionali che europei.

Proprio in un momento di attenzione verso le direttive europee, sollecitiamo i rappresentanti politici locali, regionali e nazionali a riprendere, accanto alla progettazione dell'Alta capacità ed in vista della sua realizzazione, il progetto di potenziamento della rete ferroviaria esistente e la sua integrazione con la rete veloce. Avellino e la sua ipotizzata *area vasta* non possono fare a meno della ferrovia. Non possiamo aspettare il completamento di questa opera di grande valore infrastrutturale assistendo allo smantellamento ed alla cancellazione dalla geografia ferroviaria del sistema ferroviario irpino.

30 anni sono tanti, esultare fa bene riflettere è meglio. Non è vero, come dice qualcuno, che non c'è più un nemico né qualcuno con cui prendercela; la desertificazione cui è condannata l'Irpinia ha una ben identificata matrice "napolicentrica" contro la quale dobbiamo ancora combattere quotidianamente con la forza delle nostre idee al fine di determinare condizioni realmente efficaci per lo sviluppo del nostro territorio.