



*Gentile sig. Ministro  
Onorevole Sottosegretario  
Signor Presidente  
Gentile Amministrato,*

mi prego di inoltrarvi la presente richiesta, in qualità di Presidente del **Distretto Turistico del Partenio**, istituito con Decreto del Ministro dei Beni Culturali nel 2018, al quale partecipano 15 comuni del comprensorio del Partenio tra le provincie di Avellino, Benevento e Napoli (Avella (Av), Capriglia Irpina (Av), Casamarciano (Na), Grottolella (Av), Mercogliano (Av), Monteforte Irpino (Av), Mugnano del Cardinale (Av), Ospedaletto d'Alpinolo (Av), Pannarano (Bn), San Martino Valle Caudina (Av), Sant'Angelo a Scala (Av), Summonte (Av), Visciano (Na)).

Il Distretto rappresenta un modello organizzativo che mette *in rete* Associazioni, Istituzioni e Attività Produttive per operare innovative strategie di sviluppo delle aree coinvolte. Tra gli obiettivi strategici c'è la valorizzazione degli straordinari attrattori culturali, religiosi, naturalistici ed enogastronomici per consentire alle terre del Partenio di rappresentare una delle tappe principali del turismo in Campania: i monti del Partenio rappresentano un'area strategica, a poche decine di chilometri dall'aeroporto e dal porto di Napoli e rappresentano inoltre, per un'area fortemente urbanizzata e congestionata, l'unica valida alternativa di sviluppo sostenibile, a maggior ragione oggi, dopo che la pandemia del Covid-19 ci ha obbligato ad individuare nuovi paradigmi per lo sviluppo sostenibile.

I temi di 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 organizzando riunioni con persone variamente dislocate sul territorio e lavorare in team.

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 sovraffollamento, 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 AV) 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.

In uno dei suoi interventi, sig. Ministro, Lei ha riconosciuto la importanza della connessione alle reti di Alta Velocità, indicando come obiettivo che ogni città non debba essere a più di 1 ora dalla più vicina stazione AV.

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 Avellino e la Provincia di cui parliamo, 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. Il percorso stradale fu molto controverso, in quanto l'originario tracciato avrebbe dovuto seguire il più naturale percorso della valle Caudina, toccando direttamente la città di Benevento, ricalcando il tracciato della SS 87 Sannitica; fu l'intuizione politica del ministro pro tempore Fiorentino Sullo a suggerire il passaggio dell'autostrada da Avellino, con la realizzazione, peraltro, di due caselli di accesso. 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, per via delle coincidenze obbligatorie a Benevento (per il passaggio da nord) o a Codola (per il sud).



Le infrastrutture ferroviarie di interesse per Avellino sono sostanzialmente quelle realizzate nell'immediato periodo post unitario (Montoro-Avellino 1879 lato Cancello-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**.

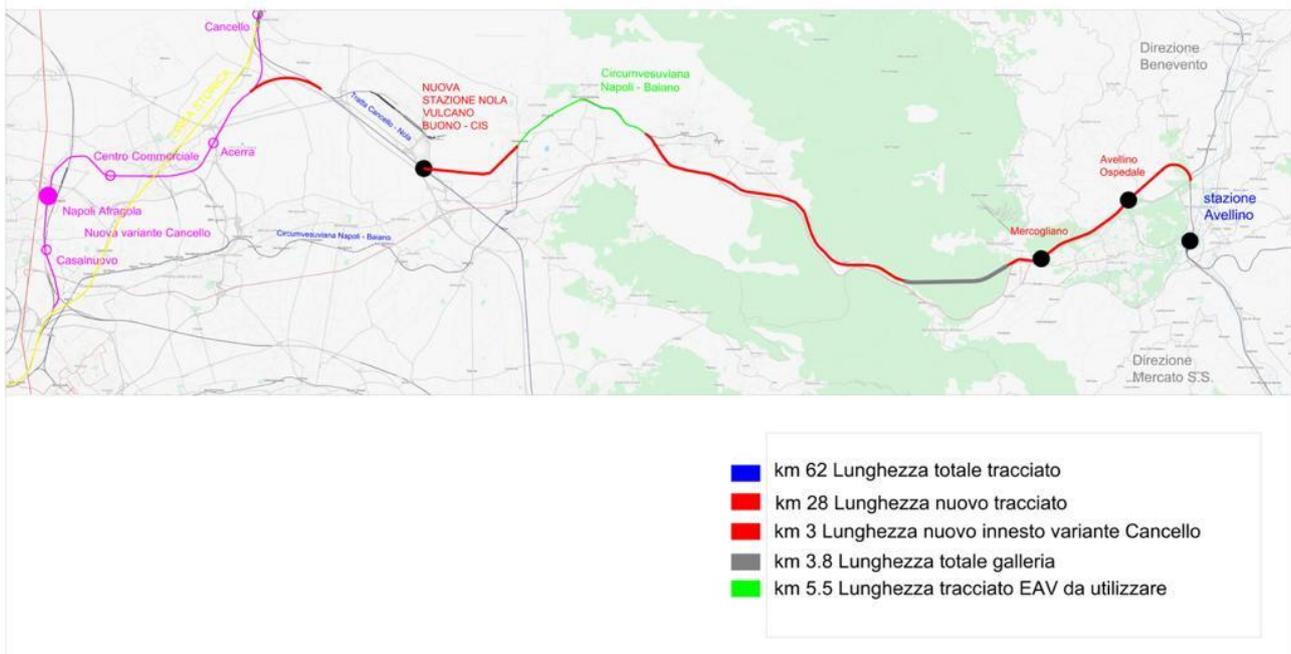
L'ipotesi di progetto, da sviluppare con il coinvolgimento di tutte le realtà locali interessate, prevede la realizzazione di una stazione in corrispondenza del "**Vulcano Buono**" **sulla linea esistente di RFI Nola-Cancello** dalla quale sfiocca una linea che, procedendo verso nord-est, intercetta il tracciato della **linea EAV Nola-Baiano** (da riconvertire in ferrovia a scartamento ordinario) e procede sul medesimo tracciato fino alle porte di Baiano. Da tale punto la linea si avvicina al tracciato dell'autostrada A16 procedendo in affiancamento alla SS 7 bis. Attraversa in galleria il comune di Monteforte Irpino e costeggia il comune di Mercogliano (possibile una fermata "Avellino Ovest") fino **a ricollegarsi alla rete ferroviaria in corrispondenza dell'attuale stazione di Avellino. Sono possibili due diverse ipotesi di tracciato su Avellino**, da approfondire: una da nord, con fermata in corrispondenza della città ospedaliera, ed una da sud.

Il tracciato proposto, consentirebbe un collegamento con la città di Napoli attraverso la linea Napoli-Cancello (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.

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. Il costo complessivo dell'opera è stimabile in circa 500 milioni di euro.



## Ipotesi di collegamento Ferroviario Napoli - Avellino



Alla richiesta di valutare la fattibilità di questa proposta, mi sento di dover anche sollecitare un Vostro autorevole **intervento per impedire la chiusura definitiva di una infrastruttura storica, strategica ed essenziale per il turismo del Partenio e del Santuario di Monte Vergine: la funicolare Mercogliano-Montevergine.**

La funicolare, attivata nell'immediato dopoguerra, ha esaurito la propria vita tecnica nel 2016 (alla scadenza dei 60 anni ai sensi del DPR 753/80) e, soltanto grazie ad un atto straordinario della Direzione Generale Territoriale del Sud del MIT n°973/SF07/N4/N6, ha ricevuto una proroga tecnica – non ulteriormente replicabile – fino al 2026.

Sin d'ora, quindi, risulta opportuno inserire nei programmi di finanziamento l'opera di rinnovo totale sia degli impianti meccanici (argano, fune, centraline oleodinamiche) che civili (viadotti, sede, armamento), stimabile in circa 20 mln di euro.

Certo di poter confidare nell'accoglimento delle proposte sopra riportate, si chiede la possibilità di un incontro alla presenza di Sindaci e rappresentanti delle istituzioni.

*Summonte (Av), 4 agosto 2020*

Cordiali saluti  
**dott. Pasquale Giuditta**