



AVELLINO – Un collegamento diretto su ferro sull’asse Napoli-Avellino, funzionale a collegare il capoluogo irpino all’Alta Velocità/Capacità ad Ovest sul versante partenopeo, a restituire spazi alla Città Metropolitana, ad avvicinare i territori che fanno da cerniera tra le due province, a ridisegnare i ritmi e i flussi dell’Area vasta avellinese oggi ridotta ad enclave, a garantire alle comunità del Baianese e del Vallo di Lauro un servizio di mobilità efficace e capillare sia da e verso Napoli che da e verso il capoluogo irpino.

Una proposta presentata questa mattina, presso la sede di Ance Avellino, dal presidente Silvio Sarno e dall’architetto Mauro Smith dello studio Smithbarracco, a cui si devono opere strategiche su tutto il territorio nazionale: la progettazione di parchi, di stazioni ferroviarie per la riqualificazione di aree cittadine come la linea metropolitana della conurbazione casertana, le stazioni della metropolitana di Napoli Capodichino, Terracina e San Paolo, dei master plan dell’aeroporto internazionale di Capodichino, dell’area ex Italcementi di Civitavecchia e dell’ex scalo ferroviario di Salerno.

Il numero uno di Ance Avellino richiama la questione delle aree interne e spiega come questo progetto smentisca in toto quanto affermato dal ministro Foti negli ultimi giorni: «La nostra associazione non deve guardare solo agli interessi dei costruttori, ma della comunità che vogliamo rappresentare al meglio. Crediamo che questa sia la proposta migliore per tirare fuori Avellino dall’isolamento. L’importante è comprendere la ricaduta nel tempo, e da questo tempo, dell’iniziativa. Vogliamo dimostrare quanto le aree interne sono necessarie, vitali, non solo per sopravvivere ma anche per dire la nostra in un tempo che è arrivato già. Il futuro è oggi e dobbiamo pensarlo con questo tipo di progetti infrastrutturali. Chiedo di guardare in maniera laica a questa iniziativa e, tutti insieme, realizzarla nei modi in cui l’abbiamo immaginata.

L'importante è convincerci che è la soluzione».

Da Napoli Centrale passando per Afragola, quindi per Nola sino a Baiano rigenerando la linea Eav e le relative stazioni, un collegamento regionale a semplice binario a standard Rfi, sino ad Avellino, ovvero a Torrette di Mercogliano, dove sorgerà un primo snodo su cui si innesterà un anello tramviario, compatibile con l'assetto stradale e il fondovalle Fenestrelle, che seguirà il perimetro della città con diverse fermate (Parco Santo Spirito, Cittadella ospedaliera ecc...) sino alla stazione centrale, dove nel contempo saranno completati i lavori di elettrificazione verso Nord (Bn) e verso sud (Sa). L'anello ferro-tramviario consentirà di raggiungere in pochi minuti, a piedi o in bici, ogni punto della città, liberando il centro dalle auto.

Una proposta progettuale strategica, che Ance Avellino mette a servizio dei decisori pubblici, dell'intera filiera istituzionale, del governo nazionale, della Regione Campania e dei gestori ferroviari (Rfi e Eav). Una proposta progettuale la cui realizzazione per un verso garantirebbe il completamente della rete di collegamento all'alta velocità/capacità, per altro il collegamento diretto tra Napoli e Avellino servendo tutti i territori di cerniera, dal Nolano sino al Mandamento passando per il Vallo di Lauro, andando a ridefinire i ritmi, le funzioni e la vivibilità del capoluogo irpino che riscoprirebbe la propria centralità facendo da ponte tra le due principali direttrici dell'Alta velocità/capacità, collegandosi alla dorsale (in via di elettrificazione) Salerno-Avellino-Benevento, alla stazione Hirpinia e quindi a Bari, oltre che alla linea turistica Avellino-Rocchetta.

A sviscerare i dettagli è l'architetto Smith che spiega l'importanza per la città di Avellino di un'infrastruttura del genere: «Questa è anche una riflessione interna alla città di Avellino. L'idea è sviluppare il nucleo con un anello di tram-treno, con la connessione di ogni singolo polo e qualsiasi funzione sarà raggiungibile pedonalmente in 5-10 minuti. Parliamo di una svolta, perché le diramazioni sull'esterno porta all'accelerazione dello sviluppo urbano, al miglioramento della qualità di vita. Si può pensare al capoluogo come un luogo che può offrire una vivibilità superiore alla conurbazione napoletana. Può diventare l'offerta di una reciprocità con la zona costiera, dove comprare casa, poter accompagnare i propri figli a scuola a piedi, essere vicini ai luoghi di lavoro. E perché no, prendere un tram e in 40 minuti essere a Napoli Centro».

Un'opera indispensabile per completare la rete dei nuovi collegamenti su ferro, per sfruttare la centralità logistica dell'area vasta avellinese, per favorire la decongestione della grande Area Metropolitana, implosa sotto il peso di una densità demografica insostenibile e di una fragilità che la crisi bradisismica di questi anni ha fatto emergere in tutta la sua drammaticità.

Come detto lo studio è stato elaborato tenendo in considerazione l'impianto urbanistico dei territori interessati, la complessità di ogni contesto, ed i costi. L'investimento previsto per il collegamento diretto Napoli-Avellino è di euro 1.000.370.200,00, il completamento dell'opera è stimato in cinque anni, operando contestualmente su tre lotti. Per quanto concerne l'anello tramviario del capoluogo irpino il costo stimato è di 80 milioni di euro, per lavori che avrebbero una durata di tre anni.

Nota del 30 giugno 2025, ore 8.16 - Ance: esperti in campo per il progetto di un nuovo collegamento ferroviario - Giovedì 3 luglio, alle ore 10.30, presso la sede Ance Avellino in via Giovanni Palatucci 20/A, il presidente Silvio Sarno e l'architetto Mauro Smith dello Smithbarracco studio in una conferenza stampa illustreranno il progetto nei minimi particolari, la sostenibilità degli interventi necessari alla realizzazione, i costi, le enormi ricadute in termini di prospettive di crescita economica e di progresso sociale.

Ance Avellino ha lavorato sin dal principio del mandato, in ossequio alle linee programmatiche sottoposte agli associati, con l'ambizione di porsi al servizio dell'intera filiera istituzionale per aiutare e sostenere progettualità funzionali a ridefinire la prospettiva di crescita e di sviluppo dei territori, in primo luogo del capoluogo e della sua area vasta, nel più ampio contesto regionale e meridionale.

Oggi la città di Avellino è una sorta di enclave, una porta chiusa. La porta della Campania interna sulla direttrice Napoli-Bari, una porta che è necessario riaprire, spalancare, per mettere in connessione i due lati della montagna, per restituire alla grande città metropolitana, fragile e satura, ossigeno e spazi, e per ripensare la funzione strategica della grande Avellino.

Esiste l'urgenza di ridisegnare il rapporto tra aree interne e città metropolitana attraverso un collegamento diretto su ferro tra Napoli e il capoluogo irpino, funzionale ad avvicinare territori con vocazioni complementari, a favorire la riorganizzazione delle funzioni, quindi la decongestione strutturale dell'area metropolitana, e a connettere territori costretti alla marginalità ai principali corridoi di sviluppo, a ripensare i ritmi, i flussi e la prospettiva dell'area vasta avellinese.

Su questo ci si è misurati affidandosi alla competenze di Smithbarracco studio, a cui si devono opere strategiche fondamentali in tutto il Paese, la progettazione di parchi, di stazioni ferroviarie

Un collegamento su ferro Napoli-Avellino per ridisegnare il futuro della Campania

Scritto da Red.

Giovedì 03 Luglio 2025 13:41

e di masterplan per la riqualificazione di aree cittadine come la linea metropolitana della conurbazione casertana, le stazioni della metropolitana di Napoli Capodichino, Terracina e San Paolo, dei master plan dell'aeroporto internazionale di Capodichino, dell'area ex Italcementi di Civitavecchia e dell'ex nodo Fs di Salerno. Tra le collaborazioni con altri studi di architettura si segnalano quelle con Rem Koolhaas, Stefano Boeri, Richard Rogers, Skidmore Owings e Merrill, Zaha Hadid.

Un lungo e minuzioso lavoro di analisi e studio, sino alla definizione di un progetto compiuto, cucito sui contesti territoriali di riferimento, fondato su numeri certi.