

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1279

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ZARRO, ALLOCCA, AMABILE, ANDREOLI, BOSCO, CHIRICO, GRIPPO, MENSORIO, CIRINO POMICINO, SCARLATO, SCOZIA, VENTRE**

*Presentata il 16 gennaio 1980*

**Stanziamiento di fondi per la realizzazione di una direttrice ferroviaria per i collegamenti tra il nord ed il sud nelle zone interne della Regione Campania**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge intende contribuire a promuovere il riassetto del territorio della Regione Campania, necessario per superare il dualismo esistente oltre che tra Nord e Sud, anche all'interno dello stesso Mezzogiorno tra zone sviluppate (fascia costiera) e zone arretrate (collinari e montuose).

Tale dualismo è stato causato dalla politica economica a sviluppo monocentrico che ha privilegiato la fascia costiera del Centro Sud, emarginando ancor di più dal processo produttivo le zone interne, già spopolate e povere per tradizione storica.

La Campania, che si colloca in una posizione intermedia tra le regioni più sviluppate del Centro Nord e le zone sottosviluppate del Sud, presenta al suo interno, esasperata ed aggravata, la dicotomia tra aree esterne ed aree interne.

La descritta situazione rese necessario ipotizzare e quindi realizzare l'alternativa policentrica. Anche nell'attuale struttura ancora fortemente squilibrata, con caratteri monocentrici e caoticamente agglomerativi, essa rappresenta un idoneo e sufficiente modello di sviluppo per avviare a soluzione i problemi complessi e gravi della depressione campana.

L'alternativa policentrica si è realizzata costituendo nelle zone interne agglomerati industriali e poli di sviluppo considerati come necessaria condizione per assicurare ad esse il decollo economico; si è realizzata con il legare i predetti agglomerati con assi viarii, detti « direttrici di sviluppo ».

Si intendeva, in questo modo, qualificare la fascia costiera, rivitalizzare le zone interne e, per quanto riguarda la Campania, assicurare, ancora, l'allargamento dello spazio attivo della Regione.

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Per il raggiungimento di questo obiettivo le zone interne sono state dotate, anche se parzialmente, di alcune infrastrutture di cui erano assai carenti e che erano finalizzate alla costituzione di nuovi agglomerati industriali.

Le penetrazioni vallive, dalla piana di Riardo alle valli Telesina e Caudina, dalla piana dell'Ufita alla valle dell'Ofanto fino al Vallo di Diano e all'Alento, hanno consentito di individuare le linee di sviluppo cui si è ispirata l'azione di apertura verso le zone interne dall'area di attuale concentrazione e di integrazione dell'economia dell'area metropolitana con quella delle altre Provincie.

Nelle aree di sviluppo appena individuate si è registrato il fiorire di iniziative che possono essere determinati per un effettivo riscatto economico: in tutti e tre i settori dell'attività produttiva (agricoltura, industria, terziario) e nei servizi, da Cassino a Riardo, a Dragoni, alla Valle Telesina, a Ponte Valentino di Benevento, a Pianodardine di Avellino, all'area solofrana e montorese, alla Valle dell'Irno, a Salerno, alla Piana del Sele si registrano, infatti, iniziative di già operanti o in procinto di esserlo.

A questo punto si pone la necessità di collegare i vari comprensori delle zone interne che si caratterizzano per un più vivace e consistente processo di sviluppo. Infatti, si tratta di collegare e mettere in relazione l'area di Cassino (Università e area di sviluppo agricolo) Vairano, Patenora, Dragoni, Telesina (aree di sviluppo agricolo, industriale e turistico), Ponte Valentino, Pianodardine (aree di sviluppo agricolo e industriale), Solofra, Montoro, Valle dell'Irno (aree industriali e Università), Salerno (porto) e Piana del Sele (area metropolitana).

In altre parole, si vuole rompere l'isolamento dei singoli comprensori di sviluppo delle zone interne dovuto a fatti geofisici ed economici; si vuole anche assicurare a questi centri vitali in via di espansione la possibilità di intrecciare collegamenti con l'esterno e di articolare le connesse interdipendenze economiche.

Pertanto, si propone il potenziamento della direttrice ferroviaria Nord-Sud con la costruzione di una nuova tratta che sviluppi il suo tracciato nelle zone interne campane toccando i poli di sviluppo più sopra elencati, collegandoli tra loro e, soprattutto, aprendoli verso l'esterno.

A questo riguardo si deve ricordare che il Piano Integrativo della Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato per il 1979/1984 era stato chiamato a perseguire due obiettivi di fondo per quanto riguarda il Meridione: in primo luogo doveva fare propria la priorità dell'impegno per lo sviluppo delle zone interne, indirizzando la propria politica di interventi verso la costruzione, il potenziamento e/o il riassetto delle tratte delle zone interne e sub-appenniniche; in secondo luogo, operare in modo deciso per « shuntare » il gigantesco imbuto rappresentato dal nodo di Napoli, in cui corrono ad intasarsi un notevolissimo numero di convogli per il trasporto passeggeri e merci. Le linee attuative di questi obiettivi, in realtà interdipendenti, non saldandosi con la descritta ipotesi policentrica, sono sembrate del tutto inefficaci e insufficienti: certo, si è provveduto a potenziare ed ammodernare numerose tratte appenniniche o, comunque, dell'interno, prescindendo, però, da un disegno nuovo di riarticolazione dell'assetto ferroviario; e, per quanto riguarda lo « shuntaggio » di Napoli, le soluzioni previste non si allontanano di molto dalla fascia costiera e, comunque, ricadono interamente nell'area metropolitana.

Inoltre, è stato previsto il potenziamento del nodo di Canello, ad appena 20 Km. da Napoli, quasi a voler rafforzare la vocazione tradizionale del capoluogo di Regione a fagocitare le energie stesse delle aree circoscrizioni.

Il progetto che si propone all'attenzione del Parlamento, invece, vuole perseguire l'obiettivo di saldare il Piano Integrativo delle FS all'ipotesi policentrica attraverso la costruzione di un nuovo itinerario che si illustra in sintesi: i collegamenti Nord-Sud ed il miglioramento delle interrelazioni ferroviarie delle zone

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

interne saranno assicurati da una nuova tratta che, utilizzando la già esistente Roma/Cassino/Vairano, proseguendo per Amorosi/Telese (tratto da costruire « ex novo » lungo Km. 35), inoltrandosi per la Valle Telesina (con opportuno potenziamento della relativa tratta), toccando Benevento, proseguendo lungo la valle del Sabato raggiunga Avellino (con opportuno potenziamento della relativa tratta) e da qui prosegua con un braccio verso Salerno e con un altro verso Battipaglia (quest'ultimo da costruire « ex novo ») e rispettivamente lunghi Km. 30 e Km. 38.

Questo nuovo itinerario, nella parte settentrionale Roma/Cassino/Vairano/Telese/Benevento, fungerà anche come scorcioia per i collegamenti Puglie-Lazio, abbattendo la distanza tra Bari e Roma di più di 40 Km.

Con tale opera si raggiungerà finalmente l'obiettivo posto dall'alternativa policentrica; si inciderà concretamente nel tessuto sociale ed economico della Regione Campania; si innescherà un'inversione di tendenza nelle stesse capacità produttive della Regione; si determineranno significativi cambiamenti nel volto stesso del territorio bloccando l'esplosione demografica dell'area metropolitana, riportando le popolazioni dell'interno nei luoghi di origine, non più abbandonati al loro destino; si darebbe il via ad un rapido decollo economico dei poli di sviluppo di Cassino, Riardo, Dragoni, Valle Telesina, Ponte Valentino di Benevento, Pianodardine di Avellino; si riconoscerebbe la dignità dell'area metropolitana della Piana del Sele e dell'Irno e la sua saldatura, da una parte, con l'area metropolitana della fascia costiera, superando così le attuali angustie del traffico viario e ferroviario, strozzato dallo stretto corridoio congiungente Salerno all'agro sarnese-nocerino; e, dall'altra, con i comprensori a rapido sviluppo delle zone interne.

Peraltro le stesse consultazioni che il Ministero dei Trasporti ha svolto il decorso anno con le Regioni e, in particolare, con la Regione Campania hanno registrato la concordanza di vedute dei due Enti, verbalizzata il 15 febbraio 1979, in-

torno alla realizzazione del tratto Telese/Vairano/Patenora/Cassino, realizzazione ritenuta urgente e necessaria.

Giova, infine, ricordare che, a fronte dell'impegno di spesa previsto in 250 miliardi di lire, la nuova tratta rappresenterà anche dal punto di vista più squisitamente tecnico un concreto vantaggio: in primo luogo, essa rappresenterà una potente leva di sviluppo delle zone interne della Campania, concretizzando l'ipotesi dello sviluppo policentrico posto a base della crescita equilibrata della regione stessa; in secondo luogo, consentirà lo « shuntaggio » effettivo di Napoli, evitando gli intasamenti attuali; ancora, servirà a ridurre di ben 40 Km. le distanze tra Bari e Roma, realizzando enormi risparmi di tempo e di spesa per quanti sono interessati a raggiungere dalla Capitale i porti e le aree in via di sviluppo delle Puglie; integrerà, infine, le aree metropolitane della Piana del Sele, dell'Irno e dell'agro sarnese-nocerino.

*Illustrazione degli articoli.*

L'art. 1 della presente Proposta di Legge afferisce alla realizzazione della condizione necessaria per l'attuarsi di una nuova linea ferroviaria collegante il Nord al Sud d'Italia con sviluppo nelle zone interne della Regione Campania. La costruzione del tratto Vairano/Telese e il potenziamento del tratto Telese/Benevento, a questo riguardo, rappresentano, infatti, la condizione per l'instradamento per i collegamenti Nord-Sud nelle aree interne della Campania mediante l'utilizzazione della Roma/Cassino/Vairano che si innesterebbe nel tratto già esistente Caserta/Benevento/Bari. Pertanto il nuovo itinerario comporterà anche la riduzione di oltre 40 Km. nelle distanze intercorrenti tra le Puglie ed il Lazio con grandi vantaggi in termini di spese di gestione e di tempi di percorrenza. Inoltre, la prevista costruzione consentirà il collegamento tra i comprensori di sviluppo nelle zone interne di Cassino, Dragoni, Riardo, Telese e Cerreto con le aree esterne e la

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

fascia costiera. La somma di 105 miliardi di lire è il presuntivo impegno di spesa per al costruzione della nuova linea ferata della lunghezza variante dai 35 ai 45 Km. per il tratto di Vairano a Telese. Nello stesso presuntivo impegno di spesa rientra anche la somma necessaria per il potenziamento della Telese/Benevento: in questo modo si completerebbe la prima sezione della progettata nuova direttrice ferroviaria con la realizzazione ritenuta necessaria di nuove opere e con la riqualificazione dello stesso tratto.

L'art. 2 afferisce al completamento indispensabile per la nuova direttrice Nord-Sud che svilupperà il tracciato correndo da Roma a Cassino a Vairano, da qui a Telese, quindi a Benevento, poi raggiungendo Avellino si dividerà in due tronconi: uno per Battipaglia, l'altro per Salernon. Con questo nuovo itinerario si « shunterà » in primo luogo Napoli, nodo ferroviario oggi troppo intasato, conseguentemente la fascia costiera e l'area metropolitana; permetterà il collegamento delle nascenti iniziative produttive e di servizio delle zone interne tra loro e con l'esterno, realizzando l'urgente ed indispensabile riassetto del territorio. La co-

struzione della variante ferroviaria Avellino/Serino/Battipaglia, necessaria per il veloce raggiungimento dell'area metropolitana della Piana del Sele interesserà circa 38 Km. di nuova linea per un impegno presuntivo di spesa di circa 100 miliardi di lire. Inoltre il potenziamento delle già esistenti tratte Benevento/Avellino e Avellino/Salerno richiederanno una spesa complessiva di circa 45 miliardi di lire.

Lo stanziamento previsto, dunque, per la realizzazione dell'itinerario nuovo nei collegamenti tra il Nord e il Sud è di 250 miliardi di lire circa che garantiranno la costruzione di un'infrastruttura necessaria in quelle aree ad economia sottosviluppata e che sono caratterizzate dall'abbandono del territorio e dallo spopolamento a fronte della più avanzata struttura economica della fascia costiera e della sua eccessiva inurbazione.

La nuova tratta ferroviaria, nei fatti, rappresenterà la leva di sviluppo per il concreto attuarsi dell'alternativa policentrica, modello di sviluppo necessario nella Regione Campania, caratterizzata da una struttura fortemente monocentrica e accentrativa.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

È stanziata la somma di 105 miliardi di lire per la costruzione della variante ferroviaria Vairano-Patenora-Amorosi-Telese e per il potenziamento della linea Telese-Benevento.

## ART. 2.

È stanziata la somma di 145 miliardi di lire per la costruzione della variante ferroviaria Avellino-Serino-Battipaglia e per il potenziamento della linea ferroviaria Benevento-Avellino e Avellino-Salerno.