



Stazione Ferroviaria Avellino; Inaugurata 140 anni fa, il 31 Marzo del 1879



“Dopo alterne discussioni circa la sua allocazione il 31 Marzo 1879 viene ufficialmente inaugurata la stazione ferroviaria di Avellino. Anche allora le scuole di pensiero circa l’ubicazione e il percorso dei tracciati ferroviari si scontravano facendo primeggiare più motivi campanilistici che generali. Così avvenne anche per la nostra stazione e per il tracciato che congiungeva la nostra città con Napoli“. *L’Associazione In Loco Motivi presieduta da **Pietro Mitrione***. “Ci fu addirittura chi come Luigi Amabile, cui è dedicato l’Istituto Tecnico Commerciale di Avellino, si dimise dalla carica di deputato del collegio di Avellino in quanto avversato e sconfitto dal rappresentante del collegio di Atripalda, Michele Capozzi, in merito al tracciato della ferrovia da Avellino-Mercato San Severino. Amabile sosteneva che l’ubicazione della stazione di Avellino dovesse essere prevista al centro della città mentre “re” Michele sosteneva la realizzazione nell’hinterland atripaldese. La conseguenza di quello scontro sortì l’effetto del “solito” compromesso che prevede l’allocazione della stazione ferroviaria a metà strada fra Avellino ed Atripalda, ubicazione che successivamente favorì lo sviluppo abitativo e commerciale in quel rione oggi meglio conosciuto con il nome di Borgo Ferrovia. Questo breve flash storico ci aiuta a capire perché quella decisione fu una scelta infelice che ancora oggi paghiamo. In una provincia prevalentemente agricola fino agli anni 60 del secolo scorso la stazione FS di Avellino ebbe un ruolo importante nel movimento merci e passeggeri nonostante la distanza dal

centro cittadino. Carrozzelle e “filobus” furono i mezzi ante-litteram per un trasporto cittadino integrato fino a quando scelte irreversibili a favore della gomma non contribuirono alla lenta agonia del trasporto su ferro. Il sisma dell’80 contribuì in modo definitivo alla “morte” fisica dell’edificio ferroviario, che fu scelleratamente abbattuto, ma più di questo fece il non capire che la ricostruzione post-sisma avrebbe potuto significare una rivoluzione per il sistema di trasporti in Irpinia. Invece, si investì in nuove infrastrutture stradali lasciando la rete ferroviaria esistente nella obsolescenza funzionale. Fino alla fine degli anni ‘90 la stazione continuò a vivere in una situazione di “sospensione” nonostante l’istituzione di corse veloci con Napoli, circa 75 m., un collegamento notturno da Avellino a Milano e comode relazioni con Benevento. Nel silenzio assoluto delle istituzioni pubbliche di qualsiasi livello, la stazione e la rete ferroviaria languivano mentre la *scoibentazione* delle prime carrozze avveniva sui quegli stessi binari, in commistione con viaggiatori e personale delle FS; in pochi udirono strani “boati” in quell’ambiente. Il resto è storia, prima la sospensione della Avellino - Rocchetta nel 2010, poi la riduzione dei servizi con le altre città della Campania; ancora oggi Avellino è l’unica città della Campania a non avere un efficiente collegamento su ferro con il capoluogo della Regione. Lentamente la stazione è andata verso il declino, fino a giungere alla sua completa chiusura, nel 2012. Fu una decisione drammatica che sembrava punto di non ritorno, l’epilogo di una storia collettiva: l’Irpinia cancellata dalla geografia ferroviaria italiana. Questa volta però le proteste dei cittadini portarono la Regione Campania ad un rapido dietrofront e il provvedimento fu ritirato dopo un paio di mesi. La stazione venne riaperta ma rimase la precarietà dei servizi senza una idea per il futuro. Oggi, però, sembra formarsi una diversa visione di sviluppo per la nostra città, una nuova idea di trasporto su ferro arriva dalla amministrazione regionale che ha proposto la elettrificazione della ferrovia Salerno-Avellino Benevento, i cui lavori sono in fase di esecuzione. La visione è quella di una Metropolitana Regionale. Una opportunità che consente di far rivivere anche le piccole tratte secondarie come la “sospesa” ferrovia Avellino Rocchetta, oggi riutilizzata a fini turistici. In questa ottica Avellino potrebbe collegarsi ai corridoi ferroviari primari in attesa della realizzazione della linea ad Alta capacità (Roma) Napoli-Bari (Taranto). L’ultimazione della metropolitana leggera cittadina di Avellino, che ha il capolinea nel piazzale della stazione FS, e la riapertura della

bretella stradale a scorrimento veloce “Bonatti”, che in poco più di 5 minuti collega la zona della Ferrovia al centro della città, possono consentire la rivitalizzazione dell'intero quartiere di Borgo ferrovia attraverso una nuova politica di integrazione ferro/gomma. In questi ultimi anni si è discusso lungamente sul ruolo della nostra città, sul Piano Strategico e la costruzione dell'Area Vasta: oggi ci sono le condizioni per recuperare quei ritardi e quelle idee; oggi ci sono le condizioni, ancora una volta, per iniziare un percorso di uscita dall'isolamento che, se da una parte è caratteristica, anche positiva, dei borghi appenninici, dall'altra è la causa prima dell'abbandono di quegli stessi borghi, quando alla valorizzazione delle caratteristiche di arroccamento, tradizione, enogastronomia, non si unisce la possibilità reale di raggiungerli o di muoversi da questi per raggiungere capoluoghi con possibilità lavorative maggiori in tempi relativamente brevi. 140 anni fa, il 31 Marzo del 1879, la nostra stazione fu inaugurata e questo anniversario si aggiunge a quello della ricostruzione post terremoto. Approfittiamo per valutarne seriamente il futuro“.