



Confindustria Avellino; Lo "studio" sulle prospettive della stazione Hirpinia



Lo sviluppo del Mezzogiorno e del Paese passa attraverso il potenziamento e la riqualificazione di opere infrastrutturali su ferro per colmare ritardi e distanze con il nord Europa. La nuova stazione Hirpinia si inserisce in questo quadro con prospettive di rafforzamento della competitività delle imprese del territorio circostante, contribuendo al miglioramento della sostenibilità ambientale ed economica. È quanto emerge dalla ricerca SVIMEZ, promossa da **Confindustria Avellino**. **Hirpinia rappresenta un unicum in Italia per la sua ubicazione nelle aree interne**, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita – qualificata come ZES, e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea AV/AC, innovativa ed efficiente, si connette con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottaminarda), lungo il corridoio ScanMed. Per rendere pienamente operativo per la circolazione di treni intermodali "europei" ad alta capacità (AC) il corridoio ferroviario ScanMed (Scandinavo-Mediterraneo) - considerato prioritario dalla strategia europea TEN-T (Trans European Network-transport) - è fondamentale investire sulle direttrici Tirrenica ed Adriatica oltre che sulle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. **La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi del PNRR**. Si prevede il completamento nel periodo 2026-2030 delle linee strategiche trasversali AV/AC Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo. In

tal modo, le reti che fanno parte del “Quadrilatero ZES continentale” e del “Triangolo ZES siciliano”, sarebbero efficientemente connesse lungo i rispettivi perimetri con la possibilità di operare trasversali terrestri ferroviarie di adduzione/integrazione verso i nodi portuali, a loro volta integrati nello ScanMedRailCorridor, con accesso al resto del Mediterraneo. Il nuovo terminal **contribuirà alla conversione del trasporto su gomma in traffici intermodali, con importanti ricadute sulla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti.**

Previsioni SVIMEZ

Dallo studio SVIMEZ emerge la prospettiva di sviluppo dell'area che va da uno scenario basso del 10% di attrazione, al 2030 ed al 2050, e uno scenario alto pari al 15% del previsto traffico intermodale strada-ferrovia nel Mezzogiorno continentale.

Scenari di potenziale domanda di servizi di interscambio modale strada-ferrovia nel Terminal Hirpinia:

- 2030 - scenario Basso 10% = 1.400 treni/anno; UTI/anno = 84.000
- 2030 - scenario Alto 15% = 2.100 treni/anno; UTI/anno = 126.000
- 2050 - scenario Basso 10% = 1.780 treni/anno; UTI/anno = 106.800
- 2050 - scenario Alto 15% = 2.670 treni/anno; UTI/anno = 160.200

Si stima una movimentazione complessiva del terminal intermodale al 2030 dalle 84.000 alle 126.000 UTI/anno e al 2050 dalle 107.000 alle circa 160.00 UTI/anno, che corrispondono al 2030 a 5/8 treni-giorno ed al 2050 a 7/10 treni-giorno. **Tali previsioni consentiranno al terminal Hirpinia di inserirsi tra le principali piattaforme logistiche della rete nazionale.**

PROSPETTIVE DI SVILUPPO SOSTENIBILE

L'Unione Europea ha l'obiettivo di portare il 30% del mercato totale del trasporto merci nel settore ferroviario. A parità di chilometri percorsi, il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76% delle emissioni di CO2 per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma. Se il trasporto ferroviario di merci fosse raddoppiato, ci sarebbe una riduzione annua di 45-55 milioni di tonnellate di CO2 (fonte: Fercargo, 2021).

Dalla ricerca SVIMEZ emerge che **il terminal logistico Hirpinia è in**

grado di generare benefici economici in chiave logistica ed ambientale tenendo conto delle priorità indicate a livello europeo per i prossimi decenni. Nello scenario alto, se la produzione ferroviaria del terminal deriverà interamente da conversione modale dalla strada, si eviteranno fino a **circa 235.000 ton/anno al 2030 e fino a circa 300.000 ton/anno al 2050 di emissioni di CO2 nell'atmosfera**, per un valore economico di circa 23 e 30 mln euro/anno rispettivamente al 2030 ed al 2050.

Hirpinia può diventare un ***inland terminal***, capace di attrarre operatori logistici specializzati in particolari tipologie di traffico legate alle vocazioni produttive del territorio: i settori agroindustriali, dell'automotive, della meccanica, dell'e-commerce e della grande distribuzione organizzata.

Hirpinia potrebbe anche rivestire il ruolo di nodo green di rifornimento e ricarica di combustibili alternativi (GNL, idrogeno, batterie elettriche, bio-metano, ecc.) che avrebbero la funzione di “terminalizzazione” di primo e/o ultimo miglio su gomma per un'area di gravitazione che a seconda delle tecnologie adottate potrebbe essere compresa tra i 150 ed i 400 km.

“Il nuovo terminal logistico Hirpinia con l'annessa piattaforma logistica è una infrastruttura fondamentale per moltiplicare l'impatto sullo sviluppo delle aree interne attraversate dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocità Napoli-Bari. La ricerca svolta dalla SVIMEZ, evidenzia come la stazione possa favorire la crescita dell'attrattività dell'area innalzando la competitività del sistema economico locale, costituito da ben 12 nuclei industriali presenti nella provincia di Avellino”, così dichiara **Luca Bianchi, direttore generale della SVIMEZ.**

“Lo studio SVIMEZ dimostra le enormi potenzialità di sviluppo della Logistica in connessione con la stazione Hirpinia. La stazione avrà un futuro solo se circoleranno le merci e se attrarremo nuovi investimenti grazie alla Zes. Questa è una grande scommessa che abbiamo abbracciato come Confindustria Avellino e che vogliamo vincere insieme al territorio”, così dichiara il **presidente di Confindustria Avellino Emilio De Vizia.**

“Il progetto finanziato dal decreto interministeriale di dicembre è una eccezionale occasione di crescita per l'intera area, la velocità nell'esecuzione costituisce a mia avviso un tassello irrinunciabile per l'ulteriore attrazione di investimenti”, dichiara **Giuseppe Romano, commissario di Governo ZES Campania.**

“L’inserimento della Piattaforma Logistica Hirpinia nel PNRR nel capitolo Zes è una bella storia tutta meridionale, frutto della collaborazione tra i vari livelli di governo e tra mondo dell’impresa, parti sociali ed enti locali. E’ la dimostrazione che il Sud non è un vuoto a perdere e bisogna puntare su programmazione, infrastrutture e coesione sociale”, dichiara **l’onorevole Luigi Famiglietti.**

“La Regione Campania ha sempre visto la ferrovia Napoli-Bari come strumento per la crescita socioeconomica dei territori attraversati. Per questo abbiamo sostenuto l’inserimento nel PNRR della piattaforma logistica Hirpinia. Ora il nostro impegno quotidiano è volto a seguire con grande attenzione il tema della progettazione e della realizzazione dello scalo merci con Rfi e la questione del rammagliamento infrastrutturale insieme ai sindaci del territorio”. **Così dichiara il presidente della commissione Trasporti della Regione Campania, Luca Cascone.**

“Quest’opera è frutto di un metodo virtuoso, di sinergia e collaborazione tra comunità e attori istituzionali; un’opera del PNRR e quindi, vedrà il termine il 30 giugno 2026, una data che è un’opportunità e al tempo stesso una grande responsabilità”, **conclude Giuseppe Catalano coordinatore della Struttura tecnica di Missione del ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili.**