SPECIALE

-Al Ministero dei Trasporti
-Ai Presidenti Regionali
-Agli Assessori Regionali di competenza
-Ai Presidenti delle Amministrazioni Provinciali
-Ai Sindaci
-Ai Presidenti delle Comunità Montane
-Ai Deputati e Senatori eletti nel territorio
-Alle Confederazioni Sindacali Nazionali
-Alle Associazioni dei ferrovieri
-Agli Operatori economici
-Alle Università sul territorio
-Agli Enti ed Associazioni culturali
-Agli Organi di stampa nazionali e locali

LORO SEDI

Comitato per il Coordinamento
Centenario Ferrovia
Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.

Il Comitato, costituitosi nel 1995 per celebrare il centenario del tronco ferroviario Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.-Melfi, dopo il grande entusiasmo suscitato dall'iniziativa in tutta la popolazione dei Comuni attraversati dalla ferrovia, non ha smesso di svolgere opera di sensibilizzazione e di sollecitazione allo scopo di non far cadere nel dimenticatoio i risultati positivi della celebrazione. Ridare vitalità al tronco ferroviario, che lo scetticismo di pochi continua a chiamare "ramo secco", è stato lo scopo di tante iniziative, piccole e grandi, che ora vorremmo coordinare per il definitivo decollo, in quanto i tempi sono maturi. C'è, infatti, una strada ofantina sempre più rischiosa e intasata a causa del traffico veicolare leggero e pesante proveniente dalle regioni Campania, Puglia e Basilicata. Ci sono, altresì, gli alti costi del trasporto, che andrebbero abbassati per dare competitività ai prodotti locali, agricoli, artigianali ed industriali. E' indispensabile, inoltre, ridurre il tasso di inquinamento ambientale per ridare speranza di sviluppo turistico ad un territorio naturalmente a ciò dotato. In una zona terremotata e ricostruita ci sono condizioni di sviluppo che non vanno disattese e che attendono la rivalutazione del tronco ferroviario come strumento di forte spinta trainante, anche per consentire una coesione territoriale interregionale, che blocchi il progressivo depauperamento umano e sociale rilevato ultimamente da specifici dati Istat. L'accresciuta autonomia degli enti istituzionali regionali e la capacità di concertazione per l'utilizzo dei fondi della Comunità Europea potrebbero essere utilizzati pienamente nella direzione degli interventi avanti esposti, che favorirebbero finalmente uno sviluppo diffuso e globale, abbattendo anacronistici steccati e priorità territoriali che tale sviluppo hanno impedito nel passato e rallentano il presente. Il documento-memoria che alleghiamo è un tentativo estremo per incoraggiare quelli che hanno sempre creduto nel progetto di rivitalizzare il tronco ferroviario e per dissipare qualche perplessità residua ed alcune timidezze operative, che non hanno ragione di esistere, perché l'iniziativa deve travalicare i localismi e distendersi fortemente e positivamente, anche con nuovi tronchi, su tutto il territorio interregionale: campano, pugliese e lucano. Alcuni interventi di presidenti regionali e provinciali sono decisamente positivi e già vanno nella direzione giusta. Il compito del Comitato si esaurirà nel momento in cui l'iniziativa diventerà istituzionale e pubblica e sarà coordinata da responsabili che hanno il potere di promuovere, coordinare ed indirizzare le forze politiche, sociali ed economiche a ciò deputate e competenti per programmare concretamente l'uscita dalle secche del tronco ferroviario Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.- Melfi ed avviarlo velocemente verso un urgente sviluppo territoriale possibile ed atteso con ansia da tutte le popolazioni ora molte incerte sul proprio futuro.

Firmato p. Il Comitato per il Centenario
Antonio Tenore
Gabriele Giorgio
Nino Iorlano
Raffaele Capasso

P.S. Eventuali iniziative, suggerimenti, copie di delibere municipali, provinciali e regionali sull'argomento, adesioni e giudizi critici devono essere trasmessi al seguente indirizzo di posta elettronica: lioni.sindaco@aracne.it (all'attenzione di Raffaele Capasso o di Antonio Alifano).

Ferrovia Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S. A.-Melfi:

DOCUMENTO - MEMORIA

Sulla questione del tronco ferroviario Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.-Melfi scende sempre più un pesante silenzio di morte, rotto di tanto in tanto da qualche intervento peraltro non sempre documentato. Il silenzio e l'indifferenza abitano anche in amministrazioni centrali e periferiche, che sembrano aver rimosso definitivamente il problema perché pensano che non interessi minimamente né l'Italia unita né l'Italia federata. Rompiamo l'indifferenza recuperando quell'interesse, diffuso a tutti i livelli, suscitato dalla manifestazione **del 19 novembre 1995 per il centenario del tronco ferroviario.** Scuole, enti locali e popolazione tutta si mobilitarono, con inaspettato entusiasmo, per fare festa intorno allo sbuffante treno a vapore che riempiva le valli di fumo, di persone e di speranze. Quelli che pensavano già al " ramo secco " dovettero ricredersi; la ferrovia era più viva che mai. **Le stesse attività produttive e turistiche, toccate dalla Avellino-Lioni Calitri-Rocchetta S.A.-Melfi, trassero un sospiro di sollievo.** Ma, da allora, poco o niente è stato fatto per dare risposte alle speranze suscitate. Ne ha riparlato negli ultimi mesi il comune di Castelfranci, con lodevoli iniziative. Hanno risollevato il problema anche alcuni studiosi di Puglia e di Basilicata che, con coraggiose pubblicazioni, sollecitano l'ammodernamento dei tronchi ferroviari interessanti le aree ofantine. In particolare, richiamano quanto a tal proposito fu detto nel discorso inaugurale del tronco ferroviario Rocchetta S.A.- Rionero: la sua utilità non deve essere condizionata ed " apprezzata alla sola stregua di lire e centesimi " ma dev'essere vista come apportatrice di "benefizi di civiltà e doni del progresso". Tace, invece, l'amministrazione regionale, che ha la competenza per il trasporto su ferro. Non ci risultano, ad oggi, documenti ufficiali sull'argomento. **Resta un ritornello ossessionante la necessità del completamento della metropolitana regionale, costruendo i pochi chilometri sulla Napoli-Nola-Avellino.** Eppure il tronco ferroviario Avellino-Melfi, pensato a suo tempo da Francesco De Sanctis e da altri meridionalisti per rompere l'isolamento del territorio interno ed immetterlo in grandi aree metropolitane e costiere con lo sbocco sull'Adriatico e sul Tirreno, resta una giusta aspirazione e rappresenta un'autentica necessità, considerando che oggi rimane inevasa la questione dell'innesto sulle grandi linee Nord-Sud che aspettano da anni l'alta velocità. La sua vocazione non si esaurisce pensandola soltanto come servizio ai nuclei industriali esistenti sul territorio o per la promozione turistica (che non sarebbero motivazioni di poco conto) ma va ripensata in un ampio contesto di pianificazione del territorio di tre regioni: Campania, Puglia e Basilicata. Ben 120 km di linee, da adeguare, farebbero da raccordo interregionale e di leva per una programmazione che avvicina, rinsalda e rafforza l'economia di una cospicua parte delle popolazioni del Sud. La direttrice interna, che parte da Avellino, si allunga da una parte verso la costa salernitana e la SA-RC passando per il centro universitario di Fisciano, e, dall'altra, attraverso un piccolo raccordo, verso l'area metropolitana campana, toccando l'interporto commerciale di Nola. A Sud termina sulla direttrice Potenza-Foggia, immettendosi sulla metropolitana della Puglie, con le sue aree produttive e commerciali e con i porti attrezzati sulla costa. E' un sistema di unificazione, che moltiplica le capacità autopropulsive e consente di mantenere in loco energie umane, grazie anche ai servizi efficienti e ad un'economia competitiva. Non è più il tempo per risposte minimalistiche perché le tre regioni citate hanno potere ed autonomia per rilanciare una prospettiva per " il futuro " e per rinverdire la questione meridio-

Anni '60, il treno parte.
Gli umini diventano "emigranti, le donne diventano "vedove bianche"

nale intesa come riequilibrio di tutto il Sud, dal quale trarrebbero vantaggio le stesse regioni del Nord ormai sovraccariche di popolazioni e cementificate al punto da rompere antichi equilibri ecologici ed ambientali. Lo "sfasciume" del territorio, più volte ricordato da Giustino Fortunato in riferimento a specifiche aree del meridione, si sta ramificando sull'intero corpo del territorio nazionale. Lo stesso Giustino Fortunato, quando fu inaugurato il primo tronco della ferrovia (ottobre 1893), così commentò. " è la strada maestra dell'altopiano irpino ai porti dell'Adriatico, gran via dell'oriente….. L'aura della Campania felice discenderà per l'Ofanto con la vaporiera…… un diritto nella storia della viabilità meridionale ". Bisogna anche evitare di rimuovere del tutto, per dirla con Dorso, "la questione meridionale " che, doveva diventare questione nazionale perché: " **la rivoluzione nazionale sarà meridionale o non sarà** ". Per tradurre in realtà queste intuizioni non si può più consentire che le zone interne del meridione siano desertificate del tutto e sempre più indebolite dalla fuoriuscita della popolazione giovane ed attiva. Il tronco ferroviario Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.-Melfi potrebbe dare valide risposte alle speranze di riequilibrio e di vitalità del territorio attraversato perché, se si guarda una cartina topografica, è un ponte tra i due mari- Tirreno ed Adriatico – in quanto incrocia i tratti Potenza-Melfi- Foggia- Bari, Benevento-Avellino-Salerno e Benevento-Avellino-Napoli. Le grandi aree metropolitane della Campania, della Puglia e della Basilicata avrebbero collegamenti rapidi in una zona paesaggisticamente e culturalmente significativa. Con la rivitalizzazione del tronco ferroviario Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A.-Melfi si perfeziona anche il sistema di relazioni intermodali (ferro, gomma, mare, aria) e delle grandi attrazioni metropolitane: Campania, Puglia e Basilicata. Questa interregionalità era già presente nella politica di Cavour quando auspicava, nel maggio del 1846, che i tracciati ferroviari dovessero scendere " dai piedi delle Alpi al Golfo di Taranto……. un sistema ferroviario destinato a favorire nel campo economico l'auspicato programma di unione politica ". Questa visione di ampio respiro meridionale e nazionale non consente di ridurre la funzionalità della tratta ferroviaria alle sole finalità turistiche o di servizio ai nuclei industriali della zona, scaricandone la gestione ai comuni interessati, per condannarla definitivamente alla morte. Queste riflessioni devono sollecitare tutti quelli che hanno ruoli amministrativi e politici a prendere ufficialmente posizione per iscritto (nessuno può limitarsi a commentare o a guardare!) per dare speranza ad un territorio che va depauperandosi giorno dopo giorno. **Devono scendere in campo:** i governi regionali, le comunità locali, provinciali, comunali e montane, le forze politiche, le associazioni culturali, le università sul territorio, gli operatori turistici, gli imprenditori industriali e artigianali e i cittadini. **C'è, per concludere, il bisogno di ridare energia e di mettere ali alla politica per volare alto nelle intenzioni e nella pratica. Devono essere accorciate le distanze di aree e regioni nazionali per concorrere, in modo competitivo e solidale, alla crescita dell'Europa e dell'intera famiglia umana. Sarebbe un gravissimo errore lasciare nell'incompletezza infrastrutturale gli investimenti industriali e produttivi diffusi largamente sul territorio negli ultimi anni, perché così corrono il rischio di essere vanificati nelle loro possibilità di crescita e di sviluppo complessivo. Questa indifferenza delle istituzioni implicitamente li condanna ad una morte sicura anche se lenta, come già sta avvenendo con le linee ferroviarie ofantine. Unificare, pianificare e programmare avendo presente un territorio non chiuso in centri limitati, significa non inaridirsi e non perdere " nuove " occasioni storiche di sviluppo.**

p. Il Comitato per il Centenario
Antonio Tenore
Gabriele Giorgio
Nino Iorlano
Raffaele Capasso

*** Gabriele Giorgio**

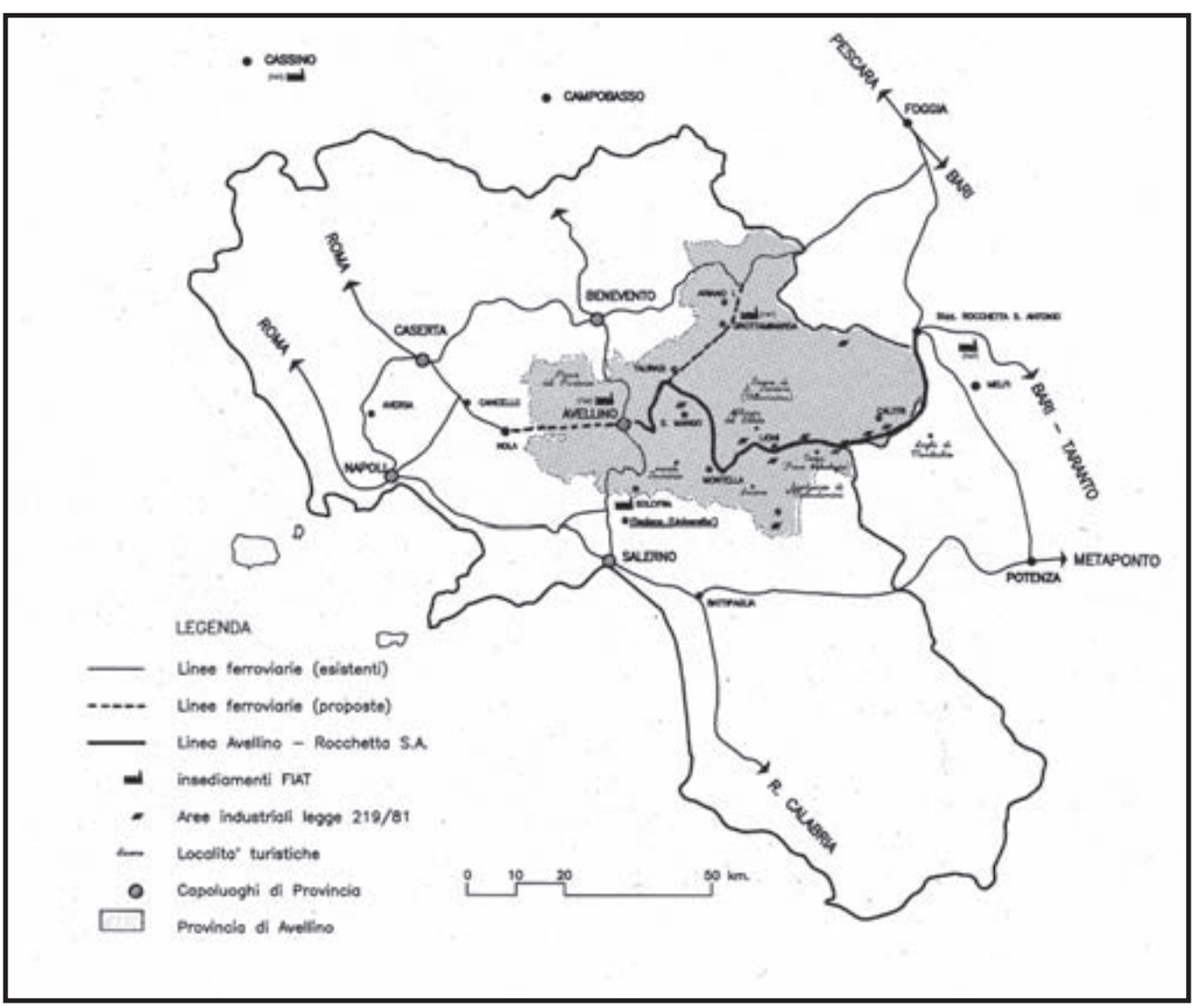
IN TRENO DA TAURASI

Nel corso di un interessante convegno tenutosi a Taurasi è stato presentato il libro del prof. Antonio Panzone: "Avellino-Rocchetta S.A.una rete per il sud". Il tema, che ha sempre suscitato interesse e sensibilità, ha dato lo spunto al Sindaco della cittadina ospitante per sollecitare dalle autorità competenti risposte concrete ed operative per la ristrutturazione della tratta ferroviaria. Tutta la produzione industriale e vinicola del territorio soffre per la carenza del trasporto ferroviario e per l'assenza di altri validi collegamenti sostitutivi. Anche altri interventi si sono fermati sull'analisi economica e sociale e sui nuovi comportamenti culturali che hanno interessato la provincia di Avellino negli ultimi decenni, ed hanno suggerito terapie appropriate e realistiche. Senza sterili ricordi nostalgici è stato sottolineato che la nostra provincia rischia di essere l'unica in Italia a non avere un efficiente trasporto su rotaie. Anche il capoluogo provinciale potrebbe trarre grande vantaggio se si realizza la metropolitana regionale. E' stato opportunamente sottolineato la rivoluzione economica ed industriale, che ha sconvolto l'assetto della vecchia società agricola ed ha visto sorgere, lungo i 118 km di ferrovia da Pianodardine a Melfi, una quantità di opifici che assicurano, per ora, il lavoro a circa 20.000 giovani. Alcuni di questi opifici sono già consolidati, altri sono in difficoltà per la negativa congiuntura economica europea. Su tutta la produzione incide negativamente il costo del trasporto, circa il 20% in più, attualmente su gomma, e si continua ad ignorare il sostanziale contributo positivo che la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta S.A. potrebbe dare per l'economicità del trasporto, per ulteriore occupazione giovanile e per lo sviluppo complessivo del territorio. Rivedere la vecchia politica dei trasporti, che negli anni '50/60 ha privilegiato quelli su gomma, significa anche diminuire il numero notevole degli incidenti stradali, il tasso di inquinamento ambientale ed il tempo occorrente per gli spostamenti delle materie prime e del prodotto finito. Tempi e costi penalizzano i bilanci delle aziende nonché la competitività commerciale così agguerrita in questo inizio millennio. La scommessa dello sviluppo del nostro territorio, oggi, si vince se i vagoni della nostra bistrattata ferrovia si agganciano alle motrici nord-sud e creano collegamenti effettivi e veloci tra i porti dell'Adriatico e del Tirreno. Collegamenti a rete con interscambi efficienti e tempestivi. La nostra Provincia, le aree interne rischiano un "nuovo" isolamento. Per uscire dal " nuovo " isolamento bisogna affrontare con decisione la " nuova " questione meridionale che deve viaggiare su servizi di eccellenza. Il territorio è pronto per accogliere e gestire investimenti di qualità più che assistenziali e di quantità. Le nuove generazioni, spesso scolarizzate ai massimi livelli, continuano ancora ad abbandonare il nostro territorio non tanto per la mancanza del lavoro quanto per l'imprevedibilità di un futuro, che si annuncia povero e difficile per l'assenza di mezzi di comunicazione rapidi e funzionali, di iniziative per la ricerca scientifica e di progetti per la valorizzazione delle risorse umane, culturali e territoriali. Paradossalmente, anche il nuovo codice della strada, limitando la velocità e la quantità delle merci trasportate, è un ulteriore aggravio sui costi del trasporto. Altri interventi hanno guardato alla storia per dare risposte a quanti prevedono tempi lunghissimi per l'eventuale ristrutturazione della tratta, ricordando che la ferrovia, voluta fortemente dal De Sanctis, vide l'inizio dei lavori nel 1862 e l'inaugurazione, dopo varie modifiche, solo nel 1895. Nel frattempo, nel 1865 la linea adriatica del nord si portava rapidamente verso il sud, deviando il trasporto merci

Il prof. Gabriele Giorgio, relatore al convegno di Taurasi del 12 Luglio 2003

da Napoli a Torino, nell'Europa centrale, con gravissimi danni per l'economia campana che non ha potuto successivamente recuperare il ritardo per l'inefficienza dei collegamenti tra i due mari ed anche il ritardo dell'alta velocità che al sud non decolla. Sono tanti i motivi che dovrebbero sollecitare popolazioni ed operatori economici a scendere in campo con più determinazione per recuperare ritardi storici e per coinvolgere le nuove generazioni che, probabilmente, ignorano il problema. I giovani reclamano fatti, certezze, lavoro per restare sul territorio a cui si sentono legati e per partecipare attivamente alla sua crescita qualitativa e produttiva. Nel passato, il ritardo per il completamento dell'Avellino-Rocchetta S. Antonio fu giustificato dalle difficoltà del bilancio statale sempre ignorando, come ora, che i costi sociali sono scelte di civiltà e di sviluppo. La celebrazione del centenario, che tanto successo riscosse tra tutte le popolazioni interessate, dovrebbe sollecitare il Presidente della Regione Campania e tutte le altre autorità qualificate, che pure sono presenti, a riprendere con coraggio e convinzione il problema per essere all'altezza dei meridionalisti del passato. Tutto questo è stato ribadito dal Presidente dell'Amministrazione Provinciale, ing. Francesco Maselli, che ha riconosciuto il lavoro pionieristico dei suoi predecessori ed ha confermato che il problema ferroviario è già entrato negli accordi di programma sottoscritti con la Regione Campania. Il Presidente della Regione, il quale va ripetendo con forza che la metropolitana campana deve essere completata fino ad Avellino, non può ignorare che la stessa può essere prolungata fino all'Adriatico utilizzando e ristrutturando un tratto ferroviario già esistente. Il programma è "nelle nostre mani, sono lontani i vincoli nazionali che tante volte hanno penalizzato le aree più deboli e marginali", va sostenendo il Presidente. A conclusione dei lavori il sen. Nicola Mancino ha affermato con molta determinazione che il movimento per la rivalutazione e la ripresa del "ramo secco" deve continuare e dilatarsi. Bisogna prevedere, però, che per essere un trasporto di eccellenza la tratta in discussione deve essere "radicalmente ristrutturata e possibilmente ridisegnata in alcuni punti dell'attuale percorso". Il comitato sorto per la celebrazione del centenario continuerà a dare il suo contributo propositivo ed informativo nei modi che riterrà opportuni, convinto che le aree interne debbono respirare le nuove opportunità offerte dai cambiamenti epocali ed inserirsi nelle novità che già viaggiano a livelli regionali e nazionali.

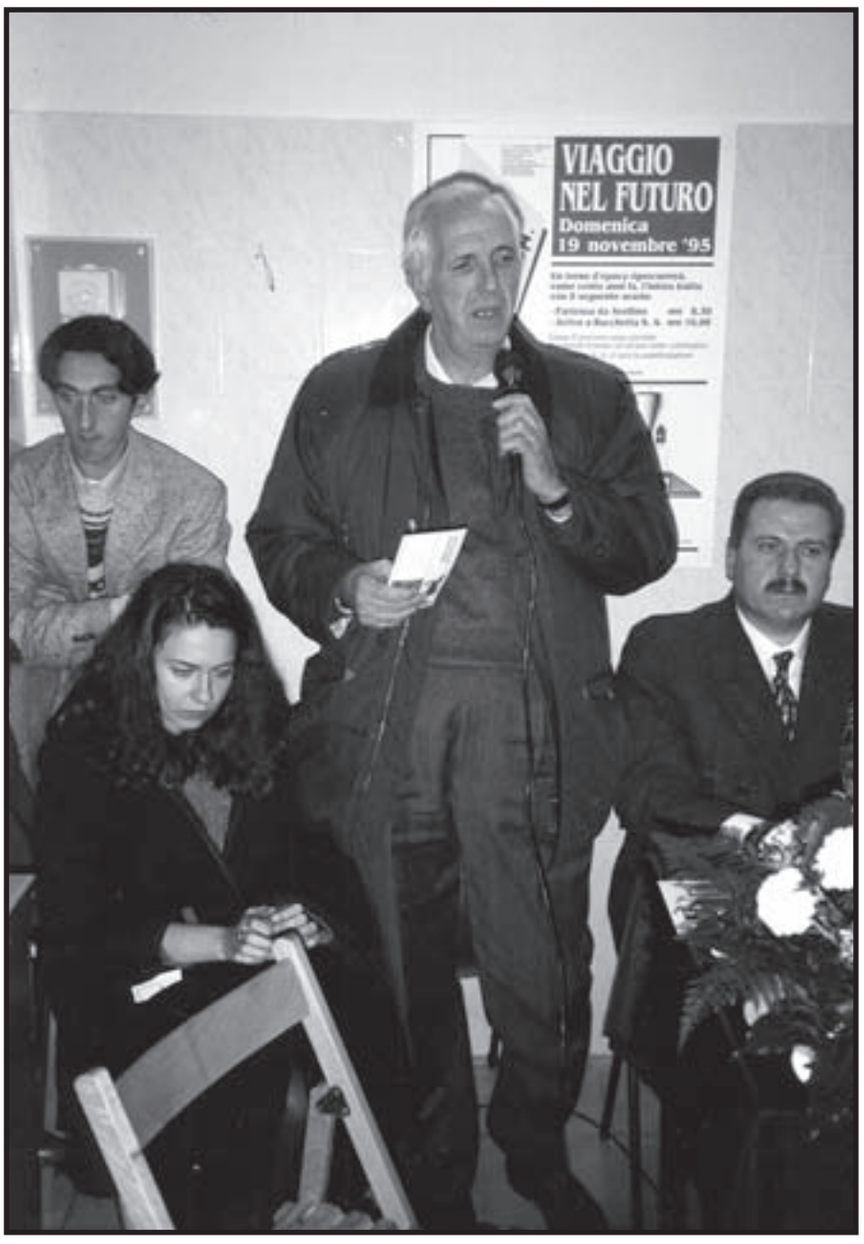
*** Relatore al convegno di Taurasi del 12 luglio 2003**



Intervento del prof. **Antonio Panzone** al convegno di Taurasi del 12 luglio 2003

Ringazio e saluto tutti i convenuti, in particolare il sindaco De Matteis che ha reso possibile la presentazione di questo mio volume **"Avellino-Rocchetta S.A.: Con De Sanctis una rete per il Sud"** ma soprattutto perché ci consente di parlare della strada ferrata, un servizio sociale molto importante per le zone interne del nostro territorio. Il mio lavoro ha preso l'avvio da una ricerca svolta nella classe seconda B, nel 2000/2001, dell'Istituto comprensivo di Taurasi, diretto dal prof. Angelo Di Talia, col proposito di insegnare a fare storia con documenti e testimonianze prendendo in esame una risorsa del territorio: **la ferrovia Avellino-Rocchetta S.A. con attenzione allo scalo ferroviario di Taurasi.** Il volume, corredato da tante fotografie che illustrano l'Irpinia, offre la possibilità di conoscere storia e vicende che hanno riguardato la linea ferroviaria, attraverso testimonianze di tanti personaggi di Taurasi e dell'Irpinia, le battaglie condotte per impedirne la chiusura da uomini come Gabriele Giorgio, don Antonio Tenore, Anzalone, il presidente Maselli, Vincenzo Pacifico, di personaggi del mondo del lavoro e del sindacato e di varie iniziative, come le campagne di stampa, gli interventi presso il Governo. A questo punto è necessario chiarirci se la linea serva veramente e impegnarci per un suo adeguato potenziamento, considerato che essa nelle condizioni attuali non serve alla società ferroviaria, né all'utenza se non in minima parte, né tanto meno ai ferrovieri che vi lavorano in modo provvisorio e con prospettive per niente allettanti. In queste condizioni sarebbe giusto eliminarla. Tuttavia, dal momento che c'è e che anche demolirla ha un costo, proviamo a riflettere sull'eventualità di un potenziamento.

- Una prima riflessione si riferisce al rapporto "costi-benefici" che, secondo me, non devono riguardare solo la copertura della spesa, ma tenere conto anche del recupero dell'ambiente per il quale, a suo tempo, è stata progettata.
- Come servizio può offrire ai pendolari (studenti, operai, impiegati) di raggiungere il posto di lavoro; agli universitari di raggiungere rapidamente l' Università di Fisciano.
- Per quanto riguarda i collegamenti regionali e interregionali, la nostra arteria già ci congiunge, a prescindere dai tempi di percorrenza, con Benevento-Napoli-Salerno da una parte e con Foggia-Potenza-Taranto dall'altra.
- E' necessario che la METROCAMPANIA, progettata dal Governo con l'on. Sassolino, si integri con le zone interne, unendo, rafforzando il territorio, che diventerà, in tal modo, più competitivo a livello nazionale, europeo e mondiale.
- Le valli dell'Ofanto e del Calore e la città di Avellino uscirebbero dall'isolamento e dalla marginalità, rispetto a Napoli. Ad Avellino basterebbe allungare la strada ferrata fino al "Mercatone" per evitare l'uso dell'auto ai pendolari che per vari motivi devono raggiungere il capoluogo di Provincia.
- Con una strada ferrata efficiente, in alternativa o a completamento della strada gommata,



Conclusione della manifestazione per il centenario a Rocchetta S. A. Sig.ra De Benedetto, ass. provinciale, don Antonio Tenore e l'on. Indelli

si migliorerebbero i trasporti, i collegamenti tra l'Italia e il medio Oriente per far fronte ad un ruolo prioritario in un'Europa euromediterranea.

- I trasporti devono "cucire" e dare slancio alle iniziative intraprese negli anni '80; le tante aree industriali sorte lungo i 118 km di linea ferroviaria aspettano di essere servite da un trasporto moderno ed economico.

Sono tutte idee da affidare ai tecnici ed agli addetti ai lavori, noi proponiamo, i vantaggi, in molti casi, vanno commisurati nel tempo. A questo punto mi piace riportare le considerazioni dell'on. Antonio Meccanico: **Non credere nel recupero di tali potenzialità può significare abbandonare, dopo pregevoli iniziative, "il sogno di sviluppo" delle aree interne. Significa arrendersi, restare a guardare l'avanzare dello spopolamento del nostro Appennino. Cercare di agire, avere più coraggio è un nostro dovere. Nostro dovere è anche l'abbandono definitivo del pessimismo e della pigrizia che tanti danni hanno fatto al nostro Sud. Ma tutto ciò è impossibile senza un progetto politico che abbia un obiettivo preciso: la liberazione delle forze autonome, imprenditoriali e intellettuali del Mezzogiorno, delle energie profonde che nel Sud esistono e che sono le sole potenziali forze propulsive di uno sviluppo meridionale solido e sicuro. Sotto questo aspetto l'essenza dell'insegnamento di Dorso, da considerare in forme nuove, diverse dal passato, rimane ancora valido: il riscatto del mezzogiorno è e rimane un problema di dimensioni etico-politico, e non è solo un problema di finanziamenti e di risorse. Il Mezzogiorno deve essere aiutato a trovare in se stesso, nel suo tessuto sociale le potenti leve del progresso, dello sviluppo politico, economico e sociale, del pieno inserimento nel circuito europeo……** La ferrovia Avellino-Rocchetta S.A., assieme a tante altre iniziative in cantiere, può rappresentare bene l'inizio della volontà di riscatto e di decollo del nostro territorio e dell'intero Sud.

L'ultimo Treno

• Antonio Gentile

Si o no al rispolvero e all'incremento della linea ferroviaria Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A, ?

Prescindendo da ogni pretesa assolutizzante, le decisioni, anche quando investono cose di poca entità, non possono essere lasciate all'improvvisazione e/o all'approssimazione. In tal caso, è ovvio, gli effetti cui danno luogo, solo incidentalmente, ma anche molto marginalmente, riescono a dare attualità alle intenzioni. E, da quanto si è detto, da quanto si è fatto e4 si sta facendo da parte di chi ha preso in esame le molteplici variabili della questione, pare possibile arrivare ad una conclusione che, per essere la risultante di una ampia e motivata valutazione economica e socio-culturale, può ritenersi irreversibile. Si fa riferimento alle ipotesi venute alla ribalta del dibattito politico-culturale del rispolvero e dell'incremento della linea ferroviaria Avellino-Lioni-Calitri-Rocchetta S.A. che, in progressione, vede coinvolte le Amministrazioni dei Comuni che attraversa sin dalle sue origini e sollecitati altri ancora che potrebbero trarne gran beneficio. Non è questa la sede per elencare ed argomentare le complessive motivazioni inducenti anche gli scettici in buona fede a dare una risposta affermativa all'interrogativo di "partenza". Questa operazione costituisce il contenuto dello studio prospettico del prof. Antonio Panzone il quale, fermando la propria attenzione su dati agevolmente trasferibili, ha enucleato, senza forzature di sorta, le ragioni interne ed esterne a sostegno di una iniziativa che non può né deve essere vanificata, ma che deve uscire dalle intenzioni per diventare loa realtà di fatto di una linea ferroviaria che ha alle spalle una storia che aspetta di essere svolta per ulteriormente arricchire da tutti i versanti possibili la gente di un territorio abbastanza esteso.

∗ *assessore al Comune di Rocchetta S.A.*