



sua provincia, dove interagiscono gestori differenti. La rete di maggiore rilievo rimane quella gestita da Rfi (gruppo FS) – le linee nazionali Roma-Reggio Calabria e Napoli-Bari, e una serie di linee interne, come la Caserta-Cassino-Roma, la Caserta-Cancello-Salerno e la Benevento-Avellino-Salerno – ma un ruolo importante lo svolgono i sistemi metropolitani di Napoli, sia di Rfi che delle cinque reti ferroviarie locali trasferite alla Regione dopo il decentramento del 2001 (Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea, Alifana e Benevento-Cancello), che si estendono su circa 275 chilometri e nei tratti terminali hanno anche funzioni urbane. Su questa base è stato avviato il progetto di metropolitana regionale, per 5,7 mi-

# Ferrovie

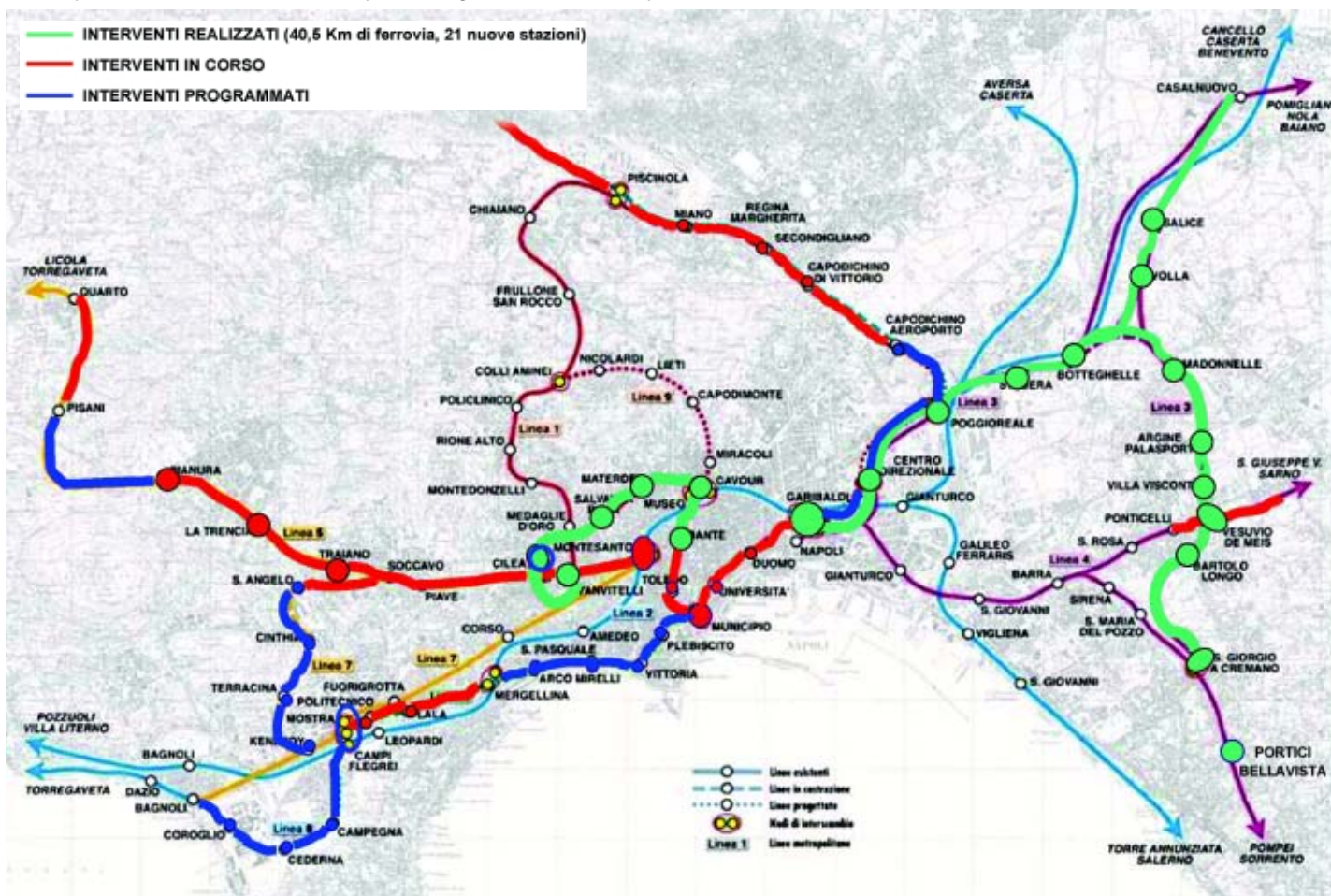
## Rafforzamento di una rete dalle molte potenzialità

Bastarono tre anni per dare vita alla prima collaborazione internazionale in project financing, che avrebbe portato alla realizzazione, nel 1836, della prima ferrovia d'Italia – ricorda Ennio Cascetta, Assessore ai Trasporti della Regione Campania – cioè la Napoli-Portici, nata con il decreto di autorizzazione siglato da Ferdinando II di Borbone che concedeva all'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie, la licenza "a costruire a sue spese, rischi e pericoli, una Strada di ferro da Napoli a Nocera, con un ramo per Castellammare e con la



facoltà di prolungarlo verso Salerno ed Avellino". Nel 1839 il primo tratto, fino a Portici, era pronto. Oggi la Campania dispone di uno dei sistemi ferroviari più estesi del Paese, per un totale di circa 1.200 chilometri concentrati soprattutto su Napoli e la

Assetto previsto al 2010 del sistema metropolitano regionale dell'area di Napoli





liardi di euro di investimenti, prevalentemente sulla rete Rfi, reso possibile anche dai lavori per l'alta velocità.

### Ruolo dell'Alta velocità

La realizzazione della rete regionale integrata si affianca ai lavori per l'alta velocità, in particolare la linea Roma-Napoli, che nonostante i tempi lunghi e i costi crescenti rimane la prima ad avere aperto i cantieri, nel 1994, e sarà la prima a entrare in servizio, nel 2005, anche se con l'utilizzo della linea storica per l'ingresso a Roma e a Napoli (il riassetto dei nodi ha bisogno di più tempo).

La linea, secondo i dati Tav, ha infatti raggiunto un avanzamento complessivo di circa il 90 per cento, pari a 3.445



Schema della rete dell'alta velocità prevista

milioni di euro di lavori: sui primi 186 chilometri sono completate le opere civili e la posa dei binari, mentre è in

corso la sperimentazione del sistema di segnalamento europeo Ertms; negli ultimi 20 chilometri si lavora al collegamento fra la linea AV e quella storica, così da consentire l'ingresso in città, fino alla stazione di Napoli Centrale.

In questo quadro è soprattutto la stazione-porta di Afragola a fare notizia, cioè il terminale periferico di Napoli dove dal 2008 confluiranno l'alta velocità, la variante della linea esistente Cancellano-Napoli e il prolungamento della Circumvesuviana, realizzando così l'integrazione fra i treni a lunga percorrenza e il servizio metropolitano, il tutto per un investimento

che l'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania quantifica in 390 milioni di euro.

Assetto previsto al 2010 del sistema metropolitano regionale campano

