

# Maddaloni. Shunt, la parola ora passa al Tar

Attualità Maddaloni 12 / 09 / 2015 |Silvia Tagliafierro

Nella seduta di giunta di giovedì scorso e' stata approvata, su proposta dell'assessore allo Sviluppo Urbano Integrato e Piccole Opere **Giuseppe d'Alessandro**, la delibera di opposizione all'approvazione dello shunt da parte di Rfi. Il Comune, dunque, si appellerà all'organo di giurisdizione amministrativa contro il progetto di Ferrovie dello Stato. Troppe le incongruenze per l'amministrazione guidata dal sindaco **Rosa de Lucia** che hanno portato all'approvazione del progetto preliminare riguardante l'intervento di raddoppio della tratta ferroviaria Cancellone-Frasso Telesino e di variante alla linea Napoli-Roma via Cassino, il famigerato "shunt Maddaloni" che prevede un nuovo tracciato ferroviario che attraverserà, tra case e terreni, oltre otto chilometri. L'Ente, dunque, ha deciso di contestare l'ordinanza commissariale numero 7 del 31 marzo 2015 dal momento che, da un'attenta analisi degli elaborati allegati, emerge una notevole divergenza tra l'impostazione progettuale consegnata e quella proposta dall'amministrazione e mai presa in considerazione benché di notevole minore impatto sia ambientale che economico. Inoltre viene evidenziato come il progetto presentato non abbia conseguito in nessuna sede, pur se non ufficiale, condivisione alcuna, perseguendo un suo iter che si discosta da quello che invece dovrebbe essere il giusto procedimento sancito dalla legge. L'Ufficio tecnico, con il sindaco e l'assessore, aveva presentato un progetto diversificato dallo shunt che prevedeva l'interramento dei binari senza l'abbattimento di edifici, la modifica dello skyline della città con piloni invasivi, facendo risparmiare a Ferrovie dello Stato decine e decine di milioni di euro. Il primo cittadino ha deciso, dunque, dopo la lettera di denuncia inviata ai presidenti **Renzi** e **Cantone** dell'Anticorruzione, di ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale per mettere in luce tutte le discrasie e le anomalie che hanno portato all'approvazione del preliminare da parte di Ferrovie dello Stato, confidando in un provvedimento di sospensiva che bloccherebbe, immediatamente, i lavori fino alla decisione definitiva dell'organo.

## Progetto Shunt Ferrovie Italiane, il sindaco di Maddaloni Rosa De Lucia promette battaglia

Webmaster 2015-06-25

MADDALONI. Shunt: il sindaco Rosa de Lucia dichiara battaglia. Di fronte all'evidenza dei fatti sorge spontaneo domandarsi perché il Ministero e le Ferrovie Italiane si ostinano a voler attuare un progetto tanto dispendioso e di tale impatto negativo sul territorio, tanto da essere anche ruscato dal Cipe con delibera del 27.07.2013, ignorando un'ipotesi di progetto di minore impatto ambientale e con un costo decisamente inferiore.

“Insieme alla Giunta e al Consiglio Comunale – dichiara il primo cittadino – richiamerò l'attenzione dell'opinione pubblica convocando un convegno, previsto nei primi dieci giorni di luglio, al fine di denunciare il tutto e per bloccare questo scempio; saranno con noi, in tale convegno, anche le Consulte dell'Ambiente, della Cultura e il Forum dei Giovani. Il nostro non è un diniego a prescindere. Abbiamo fornito al Governo e a Ferrovie Italiane una valida alternativa tecnica per evitare lo shunt consistente nell'interramento e nello sfruttamento della parte di strada ferrata mai elettrificata attraverso un “baffo” che dovrebbe passare per Gricignano d'Aversa. Tale possibilità è stata presentata al sottosegretario ai trasporti e ai vertici di Ferrovie Italiane che, in verità, avevano garantito l'accoglimento delle nostre richieste e una successiva convocazione che, in realtà, non è mai avvenuta nonostante i numerosi solleciti scritti inoltrati anche al nuovo ministro Delrio”.

“Ritengo – prosegue l'ingegnere de Lucia – che questa amministrazione, comprese le opposizioni che nei momenti importanti sono sempre state collaborative, abbia assunto un atteggiamento di grande responsabilità opponendosi con forza a due colossi, uno istituzionale ed uno industriale per difendere il territorio e, in modo particolare, un sito archeologico, a breve dichiarato patrimonio dell'umanità dall'Unesco, che sarebbe oltremodo mortificato”.

“Non possiamo accettare più un governo che chiede sacrifici ai comuni con tagli indiscriminati – conclude Rosa de Lucia – e un'Italia degli sprechi e dei progetti incompiuti.

Riteniamo di aver presentato un progetto completo e di aver valutato compiutamente i pro e i contro: da una parte nessun abbattimento, nessun esproprio, 550mila metri quadri di territorio non intaccato, tutela del patrimonio archeologico e, soprattutto, un risparmio di soldi pubblici quantificabile in circa 300 milioni di euro e il rispetto del cronoprogramma già previsto. Dall'altra l'abbattimento di circa 20 edifici privati e del Foro Boario, espropri di terreni ubicati nell'attuale zona industriale, smembramento e occlusione del parco archeologico di Calatia, interruzione di numerose strade cittadine occupate da sovrappassi e sottopassi e uno spreco incalcolabile di risorse pubbliche e, pertanto, pagate dai cittadini”.

# No allo shunt di Maddaloni, il Comune ricorre al Tar

**MADDALONI** – Nella seduta di giunta di giovedì scorso è stata approvata, su proposta dell'assessore allo Sviluppo Urbano Integrato e Piccole Opere Giuseppe d'Alessandro, la delibera di opposizione all'approvazione dello shunt da parte di Rfi. Il Comune, dunque, si appellerà all'organo di giurisdizione amministrativa contro il progetto di Ferrovie dello Stato.

Troppe le incongruenze per l'amministrazione guidata dal sindaco Rosa de Lucia che hanno portato all'approvazione del progetto preliminare riguardante l'intervento di raddoppio della tratta ferroviaria Canello-Frasso Telesino e di variante alla linea Napoli-Roma via Cassino, il famigerato "shunt Maddaloni" che prevede un nuovo tracciato ferroviario che attraverserà, tra case e terreni, oltre otto chilometri.

L'Ente, dunque, ha deciso di contestare l'ordinanza commissariale numero 7 del 31 marzo 2015 dal momento che, da un'attenta analisi degli elaborati allegati – scrive una nota del Comune -, "emerge una notevole divergenza tra l'impostazione progettuale consegnata e quella proposta dall'amministrazione e mai presa in considerazione benché di notevole minore impatto sia ambientale che economico. Inoltre viene evidenziato come il progetto presentato non abbia conseguito in nessuna sede, pur se non ufficiale, condivisione alcuna, perseguendo un suo iter che si discosta da quello che invece dovrebbe essere il giusto procedimento sancito dalla legge. L'Ufficio tecnico, con il sindaco e l'assessore, aveva presentato un progetto diversificato dallo shunt che prevedeva l'interramento dei binari senza l'abbattimento di edifici, la modifica dello skyline della città con piloni invasivi, facendo risparmiare a Ferrovie dello Stato decine e decine di milioni di euro".

Il primo cittadino ha deciso, dunque, dopo la lettera di denuncia inviata ai presidenti Renzi e Cantone dell'Anticorruzione, di ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale per mettere in luce tutte le discrasie e le anomalie che hanno portato all'approvazione del preliminare da parte di Ferrovie dello Stato, confidando in un provvedimento di sospensiva che bloccherebbe, immediatamente, i lavori fino alla decisione definitiva dell'organo.

# Shunt, Santangelo categorico: stop ai sopralluoghi, l'opera sarebbe dannosa per l'intera Valle Caudina

**Scritto da Redazione il 16 maggio 2015**

«L'allarme lanciato dal consigliere Clemente Di Rosa impone un intervento immediato da parte delle istituzioni: non è possibile andare avanti con lo shuntaggio a Maddaloni contro il volere della città. Si faccia chiarezza sui sopralluoghi, ma, soprattutto, si blocchino immediatamente interventi dannosi per lo sviluppo futuro della nostra Maddaloni». Commenta così Vincenzo Santangelo, candidato al consiglio regionale con la lista Campania libera a sostegno di Vincenzo De Luca, le manovre di queste ore di Ferrovie dello Stato denunciate da Di Rosa. «Lo shunt ha un impatto sulla città enorme per la vasta area che necessita la sua realizzazione, cinquecentomila metri quadrati e l'abbattimento di sedici edifici – ha sottolineato Santangelo – inoltre siamo di fronte ad un progetto datato, dal momento che è stato concepito nel lontano 2005 e, quindi, non in grado di sostenere l'alta velocità e l'alta capacità che potrebbero passare per Maddaloni». Il candidato di Campania libera sottolinea come, attualmente, l'unica soluzione percorribile è quella dell'interramento. «Altre strade non sono percorribili nell'interesse di Maddaloni e dei Comuni limitrofi – ha spiegato – non va, infatti, dimenticato come sia altamente impattante anche su Valle di Maddaloni lo shunt. E' indispensabile che tutte le istituzioni facciano quadrato per fermare queste operazioni nell'interesse della collettività. In queste ore, investirò del problema anche il governatore Vincenzo De Luca per ottenere il suo sostegno per una battaglia che il nostro territorio non può perdere. Un amministratore accorto ed illuminato come lui, saprà sicuramente indicarci la strada giusta per cercare di evitare uno scempio così grande per Maddaloni e i comuni della Valle Caudina».

## CONFRONTO TRA I COSTI PER L'INTERRAMENTO E LO SHUNT

### 6.1 CONFRONTO ECONOMICO

Di seguito viene sintetizzato in una tabella i costi a vita intera (CVI) relativi alle due soluzioni progettuali.

Tutti gli importi si intendono riferiti alla data del 2009.

TIPOLOGIA DI OPERA	INTERRAMENTO SDF Nov. 2012 *	SHUNT PRELIMINARE 2009
	IMPORTI 2009 (M€)	IMPORTI 2009 (M€)
<b>OPERE ALL'APERTO</b> Viadotti, rilevati, trincee (Sono inclusi: Impianti tecnologici, armerie, indagini archeologiche e monitoraggio ambientale, opere compensative)	65	90
<b>OPERE IN SOTTERRANEO</b> Gallerie artificiali e naturali, imbocchi gallerie (Sono inclusi: Impianti tecnologici, armerie, indagini archeologiche e monitoraggio ambientale, opere compensative)	128	46
<b>OPERE DI SOSTEGNO E PRESIDIO</b> (Sono inclusi: Impianti tecnologici, armerie, indagini archeologiche e monitoraggio ambientale, opere compensative)	17	12
<b>OPERE AMBIENTALI</b>	13	14
<b>STAZIONI</b> (Sono inclusi: Impianti tecnologici, armerie, indagini archeologiche e monitoraggio ambientale, opere compensative)	4	5
<b>Altri interventi:</b> cavalcaferrovia, nuova viabilità, sottolinea (Sono inclusi: Impianti tecnologici, armerie, indagini archeologiche e monitoraggio ambientale, opere compensative)	14	14
Acquisizione aree	38	48
<b>TOTALE PROGETTO (CVI 2009)</b>	<b>279</b>	<b>229</b>

Per il dettaglio dei costi relativi all'acquisizione delle aree si veda la tabella seguente.

limitrofe alla linea ferroviaria dismessa, sature di edificazione.

La dismissione della linea storica offre soprattutto l'opportunità per il ripristino della continuità dei tracciati viari trasversali, con particolare attenzione a quelli storici inclusi nell'ambito di intervento, collegati ad una nuova viabilità longitudinale che, per tratti, servirà a fluidificare il traffico nelle aree soggette a maggiore congestione.

La stazione esistente di Maddaloni potrebbe essere interessata da un progetto di recupero indirizzato alla conservazione integrata dei fabbricati ferroviari storici, che potrebbero essere oggetto di interventi di restauro e di riqualificazione, con l'individuazione di nuove funzioni compatibili (turistica, culturale, ricettiva, etc.) che ne consentano la valorizzazione e la conservazione.

Le aree interessate dalla dismissione si estenderebbero su una superficie di circa 76.000 m2.

#### Studio di Fattibilità - Soluzione di interramento

La soluzione di interramento della linea, offre l'opportunità parziale di liberare le aree ferroviarie dismesse con un miglioramento della permeabilità trasversale alla linea attraverso la soppressione dei passaggi a livello e la realizzazione di un cavalcaferrovia carrabile.

Le aree impegnate dalla nuova linea, garantiranno una totale permeabilità pedonale e carrabile nel tratto interessato dalla galleria artificiale, mentre per i tratti in trincea i comparti urbani manterranno la loro discontinuità, sia lato Caserta che lato Canello.

La nuova fermata interrata sarà costituita da volumetrie destinate agli impianti tecnologici, alle uscite di sicurezza ed al fabbricato di accesso.

Le aree interessate dalla dismissione, fruibili al piano campagna, si estenderebbero su una superficie di circa 42.650 m2 di cui 27.300 m2 interessate dalla galleria artificiale.

La figura seguente illustra le due soluzioni a confronto sul tema di restituzione aree FV al territorio.



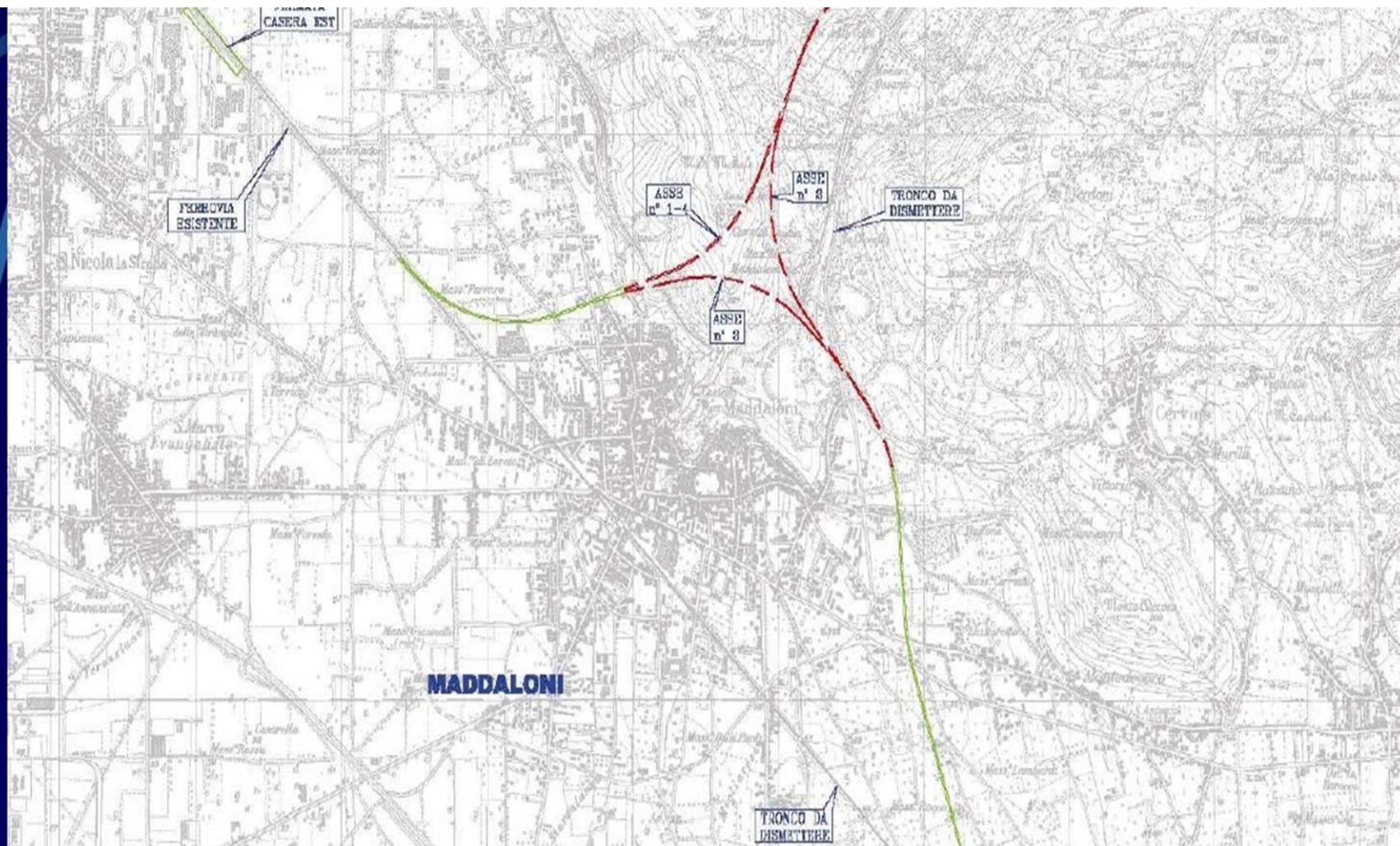
Provincia  
di Caserta



PRUST  
Conurbazione  
Casertana



Comune  
di Caserta



# Interramento ferroviario a Maddaloni, approvato il progetto

Politica Maddaloni 10 / 12 / 2013

L'amministrazione di Maddaloni targata **De Lucia** ottiene un importante risultato: addio allo shunt, approvato il progetto di interramento. Nella seduta di giunta comunale, su proposta dell'assessore allo Sviluppo Urbano Integrato e Piccole Opere **Giuseppe d'Alessandro**, è stata approvata la delibera che prevede l'abbandono del progetto dello shunt a favore dell'interramento della linea ferroviaria nella tratta Canello-Frasso Telesino. "Dall'incontro dello scorso 17 settembre a Roma – dichiara l'assessore – con Marcello Di Caterina, segretario particolare del Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi era scaturita la necessità di procurare motivazioni valide affinché si abbandonasse l'idea iniziale dello shunt, facendo confluire tutte le iniziative in favore dell'interramento della linea ferroviaria". Oltre agli incontri a Roma, l'assessore e il sindaco avevano avuto diversi incontri con gli assessori, regionale **Vetrella** e provinciale **Martusciello**, oltre che con l'ex coordinatore del Pdl, il senatore **Francesco Nitto Palma**. Sono state presentate tutte motivazioni utili e dettagliate che nello specifico dimostrano che la realizzazione dello shunt è, dal punto di vista dell'impatto ambientale, sociale ed economico, assolutamente negativa poiché comporterebbe l'impegno della superficie di oltre 500mila metri quadrati rispetto a quella attuale pari a circa 50 mila, con alcune strade attualmente in uso che sarebbero rese cieche, alla quale dovrà aggiungersi il vincolo di inedificabilità per fascia di rispetto ferroviario della larghezza presumibile di 30 metri su ambo i lati della nuova tratta. Inoltre non sono ipotizzati, né previsti validi collegamenti con la nuova stazione, che verrà a trovarsi fortemente delocalizzata rispetto alla posizione centrale attualmente occupata, con accesso in prossimità del limite del confine con il Comune di San Marco Evangelista attraverso una strada del tutto inadeguata e priva di aree per parcheggio. Alcuni fabbricati di recente costruzione, verrebbero demoliti. La linea attraverserebbe l'area del Foro Boario e del mattatoio, oltre che aree destinate ad insediamenti produttivi con la demolizione di un capannone industriale, aree nelle quali è in corso di realizzazione un intervento Peep di edilizia economica e popolare ed un'area di rispetto cimiteriale. Un altro motivo di non fattibilità del progetto risiede anche nel pronunciamento della Corte dei Conti che ha ricusato la proposta per "aspetti poco chiari circa le forme e le fonti di finanziamento necessarie a coprire l'intero costo dell'opera". "Non abbiamo difficoltà – conclude il sindaco Rosa de Lucia - ad entrare in polemica con le precedenti amministrazioni quando si attribuiscono meriti inesistenti poiché questa attuale può tranquillamente ascrivere di aver sostenuto dal primo momento il progetto di interramento. Al contrario di quanti hanno dapprima caldeggiato lo shunt e solo in un secondo momento, di fronte all'evidenza, hanno ritenuto di fare dietrofront. Abbiamo ritenuto di non considerare, fin dal principio, un progetto che prevede l'abbattimento di quindici fabbricati, di numerosi capannoni industriali e l'acquisizione di 364mila metri quadrati di suolo. Tutto in una città già martoriata da insediamenti industriali insalubri e che vedrebbe la sua skyline ulteriormente tagliata da imponenti strutture in cemento e piloni che contrasterebbero con la vocazione storica e culturale del territorio".

## Interramento ferroviario Maddaloni-Cancello, Consoli in pressing sul commissario

Politica Maddaloni 21 / 12 / 2012 Giuseppe Perrotta

“Lo studio di fattibilità c'è già e ci sono anche i finanziamenti, manca solo l'ok definitivo da parte di Rfi (Ferrovie Italiane, ndr). Dopo di che, il sogno di vedere la città di Maddaloni con meno ingorghi, e soprattutto con un sistema di mobilità urbana sostenibile, potrebbe diventare finalmente realtà”. Angelo Consoli non ha dubbi al riguardo. E, nel corso di un cordiale, e costruttivo al tempo stesso, colloquio avuto con il commissario straordinario del Comune, il vice prefetto Ilaria Tortelli, il vice presidente della Commissione Attività Produttive del Consiglio Regionale della Campania ha focalizzato l'attenzione sul progetto di interrimento ferroviario della tratta Maddaloni-Cancello (alta velocità, ndr) e della stazione ferroviaria stessa di Maddaloni. “Un progetto tutt'altro che irrealizzabile, - ha tenuto a puntualizzare l'onorevole Consoli, espressione dell'Udc - in considerazione del fatto che il Cipe ha già stanziato i fondi necessari. Il progetto, tra l'altro, verrebbe co-finanziato dalla Regione Campania, e non prevederebbe, è bene evidenziarlo, alcun aggravio di spesa a carico del Comune di Maddaloni, le cui difficoltà economiche sono a tutti note”. Ad accompagnare l'onorevole Consoli, ricevuto dal vice prefetto Tortelli nella sede provvisoria del Comune, il suo capo staff, Alessandro Gentile, l'ingegnere Nicola Corbo, e l'ex consigliere comunale Giulio Farina. A fare il punto della situazione, poiché chiamata in causa dallo stesso commissario, l'architetto Vincenza Pellegrino, dirigente del settore Tecnico del Comune e membro del gruppo di lavoro che ha seguito l'iter burocratico-amministrativo dell'opera. “Su nostra sollecitazione – aggiunge l'onorevole Consoli – il vice prefetto Tortelli, che si è insediata da poco meno di un mese, ovvero all'indomani dello scioglimento dell'amministrazione comunale, ha assicurato il massimo interessamento possibile, affinché l'interramento della tratta ferroviaria e, con essa, della stazione possa prendere concretamente forma”. Oltre a ravvisare la necessità di convocare, quanto prima, il gruppo di lavoro costituito già da tempo, “abbiamo chiesto al vice prefetto Tortelli, persona di grande sensibilità e disponibilità, - ricorda - di sollecitare i vertici di Rfi per l'approvazione del progetto definitivo”. Un progetto, quello fortemente caldeggiato dal vice presidente Consoli, che è anche componente della Commissione Trasporti del Consiglio Regionale, che renderebbe più vivibile la città di Maddaloni. “Basti pensare - conclude - che, ad oggi, la città di Maddaloni viene letteralmente tagliata in due dal fascio di binari che la attraversa, con tutte le conseguenze possibili e immaginabili sulla circolazione veicolare”.

feb20

## **CAPUTO: NA-BA E SHUNT DI MADDALONI, LA REGIONE CAMPANIA TORNA AL PROGETTO INIZIALE. UN ANNO PERSO INUTILMENTE**

9

“Mi sembra assurdo che per un anno si sia discusso di ipotesi non verificate e non valide tecnicamente, visto che [oggi](#)*Aggiungi un appuntamento per oggi* si ritorna a un progetto preliminare del 2009.”

Lo ha dichiarato Nicola Caputo Consigliere regionale e Presidente della Commissione Trasparenza.

“La Delibera 103 del 13 marzo 2012, aveva fatto tabula rasa del progetto originale, smontando 10 anni di lavoro che avevano portato alla individuazione dello shunt come ipotesi tecnicamente valida. Con la delibera pubblicata ieri, la n.35 dell’08.02.2013, si torna al progetto iniziale, ma si è perso inutilmente un anno per un’opera indispensabile per i cittadini di Maddaloni e di tutta la regione, che non può attendere i tempi biblici delle decisioni amministrative.”

”Il provvedimento amministrativo che la Giunta Caldoro aveva varato circa un anno fa, era frutto solo della logica del taglio indiscriminato: si era infatti arrivati alla definizione di una variante, al posto dell’ipotesi dello shunt previsto precedentemente, solo sul principio del “costa meno”, senza alcun tipo di valutazione tecnica compiuta.”

“Come si poteva pensare di lasciare per 5 anni scoperta la linea di una direttrice così importante per la provincia di Caserta, lasciando inoltre, irrimediabilmente la frattura della città di Maddaloni?”

“La realizzazione della linea AV/AC Na-Ba, che sempre più rappresenta un’opera strategica della programmazione regionale-nazionale- comunitaria di settore, data la coerenza con il completamento della Rete TEN-T “Core”, ovvero della rete europea considerata “essenziale” (da realizzare entro il 2030, rispetto alla rete globale, cd “comprehensive network”, con orizzonte 2050), deve essere accompagnata, integrata e valorizzata con la rilettura del territorio e con le necessarie evoluzioni previste dello stato attuale, visto che l’orizzonte dell’opera portante è ventennale”.

“L’altro tema necessario a cui il governo regionale deve dare risposte immediate-continua Caputo – è il collegamento con il sistema della metropolitana regionale, cioè il sistema di mobilità delle aree interessate dalla direttrice e lo scenario di sviluppo delle stesse, per far sì che un’opera così importante non resti “impermeabile” rispetto alle realtà locali, ma, anzi, si integri in maniera biunivoca alle stesse cioè ne sia alimentata – da traffici di persone e merci ma ne alimenti anche lo sviluppo, avvicinando i territori [oggiAggiungi un appuntamento per oggi](#) marginali alle zone centrali e offrendo le opportunità connesse ad una riduzione dei tempi e quindi delle distanze.”

Risultati utili-continua Caputo- si possono ottenere se si riesce a costruire in modo condiviso, un piano delle infrastrutture e dei servizi locali rielaborati in > un’ottica di rete, anche in considerazione della necessaria razionalizzazione ed ottimizzazione delle poche risorse disponibili.”

”Auspicio -conclude Caputo- che ora si possa procedere in maniera spedita. Il progetto è ora all’esame del Cipe, e pertanto si può lavorare perché l’opera possa almeno avviarsi verso una fase di esecutivo e riqualificare il territorio, rilanciando il ruolo di centralità della provincia di Caserta nel contesto interregionale.”

## Stazione di Maddaloni, bocciato lo "shuntaggio" arriva l' interrimento della ferrovia. Ecco il progetto

Politica Maddaloni 01 / 12 / 2012 Aniello Renga

Sembra essere giunta al termine l'annosa questione sull'eliminazione dei passaggi a livello a Maddaloni. Dopo la bocciatura dello shunt, ossia la variante alla seconda tratta (Cancello-Frasso Telesino) della AV/AC Napoli- Bari la quale, avrebbe eliminato i passaggi a livello, delocalizzando la stazione ferroviaria fuori dal centro abitato, RFI e Italferr hanno stilato lo studio di fattibilità ed a di compatibilizzazione del progetto di interrimento e spostamento dell' attuale stazione ferroviaria. Progetto fortemente "voluto e sponsorizzato" dall' ex Assessore **Nicola Corbo**: "Finalmente Maddaloni sarÃ una cittÃ unita. Il centro si unirÃ con la zona in espansione di Via Napoli". [Guarda il progetto](#)

11

### **CONCLUSIONI:**

**Da notizie recenti risulta che le Ferrovie dello Stato ed il Ministero dei Trasporti vogliono realizzare lo shuntaggio, anche perchÃ presumibilmente, dalle loro tabelle (vedi tabella precedente) risulta che l'interrimento costa di piÃ dello shuntaggio di circa 50 Milioni di euro. Ebbene lo shuntaggio i Cittadini di Maddaloni non lo vogliono e propongono in alternativa una riduzione di tutta l'opera alla sola**

**realizzazione di opere sostitutive per la soppressione dei P.L. sul territorio del Comune di Maddaloni quali: Sottopassi carrabili e pedonali, cavalcaferrovia, mantenendo l'attuale linea urbana storica, e la stazione al centro della Città, in sostituzione dello shuntaggio e dell'interramento, al costo di soli 30 milioni di € con lo sconto dei due milioni di euro di risarcimento a cui il Comune di Maddaloni è stato condannato nel 2015 a pagare alle Ferrovie, per aver in passato contrastato le Ferrovie dello Stato alla chiusura dei P.L.. Ciò consentirebbe allo stato italiano di risparmiare bel 199 milioni di euro, rispetto ai 229 previsti, agevolando il Comune di Maddaloni attualmente in dissesto, a non sborsare i 2 milioni di euro di risarcimento per la condanna ricevuta con sentenza definitiva.**



***ADERISCI  
AL COMITATO NOSHUNT***