Scritto da Pietro Mitrione
Giovedì 02 Agosto 2012 15:47



AVELLINO – Sui temi dell’Alta capacità e sul recente accordo raggiunto tra i governatori di Campania, Puglia e Basilicata, sulla chiusura della galleria Serra sull’Ofantina bis e il rischio chiusura dello stabilimento Zuegg, infine sulla chiusura della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta-Sant’Antonio ospitiamo un intervento di Pietro Mitrione, responsabile dell’associazione inloco-_motivi.

* * *

Dalla stampa locale abbiamo appreso due notizie che apparentemente sembrano distinte e distanti. La prima si riferisce alla firma del contratto istituzionale di servizio presso il ministero dei Trasporti tra il ministro Barca ed i governatori della Puglia, della Basilicata e della Campania che dovrebbe mettere fine alla querelle per la costruzione della linea ferroviaria ad Alta capacità fra Napoli e Bari con la realizzazione della stazione Hirpinia in Valle Ufita.

La seconda ci informa dell’inizio dei lavori per la messa in sicurezza, dopo tante proteste e con colpevole ritardo, della galleria Serra dell’Ofantina bis che conduce al nucleo industriale di San Mango che potrebbero causare la sospensione dell’attività dello stabilimento Zuegg a causa delle difficoltà di poter approvvigionare quello stabilimento della materia prima necessaria alla sua produzione.

Queste due notizie raccontano del territorio irpino che riponeva e ripone nella realizzazione di infrastrutture la possibilità di garantire le condizioni indispensabili per lo sviluppo economico e sociale delle sue popolazioni. Questo assunto trova nella realizzazione della stazione Ufita la piena prospettiva di poter fruire di una ferrovia all’altezza dei tempi: persone e cose che vengono trasportate in tempi veloci con innegabili vantaggi sulla qualità della vita delle persone e della migliore collocazione sui mercati delle merci. Sembra di rileggere le considerazioni che Francesco De Sanctis ci ha lasciato in un brano nel suo scritto “un viaggio elettorale” : “tutto si trasforma, e qui la trasformazione è lenta. Si animi Monticchio, venga la ferrovia e in picciol numero d’anni si farà il lavoro di secoli”. La linea ferroviaria, infatti, arrivò nel 1895 e segnò una tappa importante per superare l’isolamento che contraddistingueva le contrade dell’Alta Irpinia.

La ferrovia divenne un mezzo di trasporto agevole per i prodotti agricoli del territorio, ma amaro per migliaia di uomini: non è immaginabile il numero di emigranti che l’hanno percorsa per raggiungere le terre europee o d’oltreoceano da cui inviavano quelle rimesse di danaro che contribuivano a risollevare la situazione economica di queste zone e, in generale, con i depositi postali, a finanziare tante opere pubbliche italiane.

Quella sua ferrovia, la Avellino-Rocchetta, oggi sta morendo mentre a pochi metri dai suoi binari una grande fabbrica, la Zuegg, costruita in quel luogo grazie alla utilizzazione di quei binari corre il rischio di fermare la sua attività perché non c’è alternativa stradale per rifornirla di materia prima. Sembra che l’arcaico, destinato a morire, si stia per prendere una rivincita sull’imbecillità dei politici che con la logica dei tagli lineari sta desertificando la nostra Irpinia. Nel nucleo industriale di San Mango, dove è allocata la Zuegg, fu costruito nel dopo-terremoto l’unico raccordo ferroviario a servizio delle industrie. In un territorio, ad alto rischio sismico ed idrogeologico, è bastata la necessità di dover chiudere per pochi giorni un tratto stradale per mettere in crisi un apparato industriale.

Le scelte degli anni trascorsi sono state fatte dalla politica che ha privilegiato un sistema affidato per la maggior parte alla gomma relegando la ferrovia, specialmente quella meridionale, a livelli assolutamente marginali. Basti pensare che appena il 9% delle merci è trasportato su ferrovia. Non è un paese civile quello che vede la metà del suo territorio privo di valide infrastrutture ferroviarie e che sta distruggendo una fitta rete di ferrovie "minori" diventate tali dalla smania "imbecille" di tagliare a tutti i costi. Speriamo che le considerazioni di Francesco De Sanctis restino di insegnamento per quelli che oggi stanno decidendo per la costruzione dell’alta capacità fra Napoli e Bari e, anche, per quelli che, vergognosamente, hanno condannato a morte la storica Avellino-Rocchetta.