

TRENI	PROVENIENZA	AVELLINO	DESTINAZIONE
8090	BN. 6.00	6.41/ P. 6.42	SALERNO
8092	BN. 6.20	7.02	
8083		7.14	BN. 7.56
8083	SALERNO	8.04	BN. 8.52
8096	BN. 8.08	8.50	
8087		9.02	BN. 9.41
8104	BN. 14.00	14.44	
8095		15.00	BN. 15.45
8111	SALERNO	16.07/ P. 16.12	BN. 16.55
7998	BN. 15.28	16.10/ P. 16.11	SALERNO

NB. ORARIO NON UFFICIALE

AVELLINO – Sulle “modalità” di riapertura della stazione ferroviaria di Avellino dal prossimo 28 ottobre ospitiamo un intervento di Pietro Mitrione, presidente dell’associazione In_loco_motivi che parla senza mezzi termini di una “colossale beffa” che altro non sarebbe che l’anticamera della chiusura definitiva dell’impianto di borgo Ferrovia.

* * *

Negli ambienti ferroviari irpini sta circolando da alcuni giorni la probabile offerta commerciale di Trenitalia per la riapertura della stazione di Avellino, a far data dal 28 ottobre 2012, dopo lo stop imposto dall’assessore ai trasporti della regione Campania, Sergio Vetrella, il 9 settembre 2012. Se questa dovesse essere la proposta si tratterebbe di una colossale beffa in quanto significherebbe l'anticamera della sua chiusura definitiva come successe per la Avellino-Rocchetta, una progressiva diminuzione dei servizi. Una programmazione che prevede il fermo della circolazione dei treni fra Avellino e Benvento-Salerno dopo le 16.00.

L’unica relazione che permetteva di raggiungere Roma in treno viene inesorabilmente cancellata. Tutta la zona del Solofrano-Montorese viene fortemente penalizzata da questa rimodulazione di collegamenti ferroviari in quanto resterebbero solo una coppia di treni al mattino ed una al pomeriggio. Si tratterebbe di una decisione che continuerà a privilegiare il trasporto su gomma: non a caso nuovi collegamenti vennero istituiti appena ci fu la soppressione dei treni. Tutta questa vicenda ha del paradossale perché non si può chiudere e riaprire una stazione ferroviaria come se fosse una pratica amministrativa. Una funzione importante qual è quella del trasporto su ferro non può essere banalizzata da scelte operate da burocrati o assessori estranei ai bisogni di un territorio; non a caso nessuna consultazione è stata effettuata con gli amministratori locali.

Si sta scrivendo una ennesima pagina nera per Avellino e l'Irpinia...nonostante questa parvenza di “riapertura”. Eppure, proprio, in questi giorni si sta parlando di unificazione del territorio sannita con quello irpino con Benevento probabile capoluogo di questa nuova entità. Un po’ di lungimiranza avrebbe voluto che si cominciasse a capire che il sistema di mobilità fra questi territori, comunque vada a finire la faccenda dell’accorpamento, è fondamentale per la qualità della vita dei cittadini di queste zone. Si vede che la lungimiranza non è in sintonia con la politica praticata dai vari assessori al ramo.

Avellino è l’unica provincia della Campania a non essere collegata con Napoli, altro che metropolitana regionale, che subisce notevoli tagli sulle relazioni con Salerno e Benevento, che vede la completa soppressione delle relazioni su ferro da e per la stazione di Ariano irpino, la riduzione di servizi della ex Circumvesuviana e Metrocampania, che ha assistito impassibile alla dismissione della linea Avellino-Rocchetta, l’unica tratta ferroviaria cancellata dalla smania ragionieristica di Vetrella.

Eppure la modestia del risparmio ottenuto, rispetto allo sperpero di danaro pubblico cui assistiamo quotidianamente, imponeva una diversa sensibilità da parte della classe politica irpina, la stessa che a Milano ha parlato in questi giorni dei borghi irpini a fini turistici. Forse, inconsapevolmente, stavano anche parlando della ferrovia Avellino-Rocchetta: la ferrovia dei borghi, della storia, della cultura e della identità territoriale dell’Irpinia. Da anni, purtroppo, nella nostra provincia abbiamo assistito al progressivo abbandono della rete ferroviaria a vantaggio del trasporto su gomma forse perché più sensibile agli interessi clientelari che ne derivavano.

I tanti che parlano di turismo e di programmazione della mobilità provinciale di questo dovrebbero tenerne conto, invece preferiscono tacere. Si può tranquillamente affermare che per l’Irpinia la ferrovia è ormai una infrastruttura residuale in attesa della costruzione della fantomatica Alta capacità che avverrà, se tutto dovesse andare per il verso giusto, fra 20, 25 anni.

Nonostante il contentino che qualcuno sta preparando con la probabile riapertura part-time della stazione ferroviaria di Avellino dovremmo ribellarci alla prosopopea conseguente, altro che riconoscergli qualche merito con la solita affermazione “grazie all’interessamento del tal dei tali di turno”. I tanti qualcuno dovranno, invece, spiegare perché tutto questo è accaduto!

In_loco_motivi