

AVELLINO – Arriva Caldoro ad Avellino per incontrare quanti hanno contribuito alla stesura del “patto per lo sviluppo in Irpinia”. Dopo la sua “clamorosa” assenza durante la nevicata di febbraio scorso il presidente Caldoro ritorna nella nostra città a distanza di un anno da un precedente ed analogo incontro. In questi mesi tanti fatti negativi si sono succeduti in Irpinia: fabbriche che hanno chiuso o stanno per chiudere, ospedali ridimensionati, qualcuno ricorderà che il presidente Caldoro sbarrò i portoni della Regione di via Santa Lucia a Napoli in faccia a quanti oggi lo accolgono qui ad Avellino e che allora protestavano per la chiusura degli ospedali in Alta Irpinia, scuole soppresse, tribunali in fase di eliminazione, uffici postali a rischio estinzione nei nostri piccoli paesi, trasporti su gomma ridotti ai minimi termini, sistema ferroviario lasciato a mera presenza residuale con la totale chiusura della ferrovia Avellino-Rocchetta, tagli al welfare, etc. Questo è accaduto e sta accadendo in una parte della Campania che Caldoro non conosce altrimenti non si spiega il perché della sua scelta di effettuare tagli lineari in un territorio, qual è quello irpino, costituito da appena il 4% della popolazione campana e destinato conseguentemente allo spopolamento e alla desertificazione. Qualcuno gli dovrà ricordare che non è possibile operare tagli in un territorio che ha una densità abitativa di poche decine di abitanti per km/q e che il riequilibrio territoriale è questione di giustizia sociale non di sole rivendicazioni localistiche. Su questi argomenti le parti sociali irpine hanno presentato, anzi ripresentato, una serie di proposte raccolte nel testo del Patto per lo sviluppo che se accolte potrebbero dare un segnale di inversione nei confronti della nostra Irpinia e non un libro di sogni

A tal proposito noi di in_loco_motivi vogliamo porre alle parti sociali e politiche che interverranno a questo incontro un problema legato alla battaglia per la riapertura della tratta ferroviaria Ofantina ed al mantenimento del resto della rete ferroviaria irpina. Vorremmo chiedere loro: perché tanta timidezza, imbarazzo o ipocrisia nel parlare della chiusura della ferrovia Avellino-Rocchetta o del fatto che la città di Avellino sia l’unica città capoluogo a non essere collegata con Napoli? Certo si parlerà del corridoio VIII, una grande opera che, se realizzata in funzione dell’attraversamento dell’Irpinia, costituirà un momento epocale per rompere l’isolamento del nostro territorio. Ma perché non parlare anche del collegamento della nostra città con la stazione porta dell’Alta velocità ad Afragola senza che sia necessario un grande impegno economico, sfruttando l’esistente tracciato ferroviario? Semplici ma significative domande perché fra la realizzazione di queste importantissime opere infrastrutturali che avverranno fra decine di anni intanto si smonta o si cancella l’esistente rete su ferro. Eppure qualcuno dovrà ricordare che il Consiglio provinciale di Avellino deliberò o meglio propose nella seduta del 6 giugno 2011, dopo un complesso dibattito, una proposta nella quale si evidenziò la volontà ferma della Provincia di Avellino di riaprire la tratta Avellino-Rocchetta

Sant'Antonio entro settembre 2011 e di far rientrare la tratta storica nel Piano di Sviluppo Provinciale e di riprendere il progetto approvato del Pain "Le vie del vino tra i castelli dell'Irpinia verde".

Scrivere su un foglio le intenzioni è cosa buona per non dimenticarle, ma tra le parole e i fatti c'è un'abissale differenza e mille difficoltà. Cosa ha fatto la Provincia per mettere in pratica questa sua intenzione? Aspetterà che venga finanziato e cantierato il Pain? Imbraccerà le armi contro una Regione assente che fin ora è stata solo capace di sottrazioni al nostro territorio, e nel caso di addizioni ci vorrebbe concedere solo immondizia che puntualmente ritorna come spada di Damocle sulla testa di noi irpini ? Ora è questo che vogliamo sapere. Questo progetto, "Le vie del vino tra i castelli dell'Irpinia verde", di circa 110 mln di euro rischia di essere dilapidato per beghe politiche. Perché non si da la dovuta dignità attuativa? Forse a qualcuno piace non discuterne pubblicamente per lavorare sotto traccia?

La ferrovia ofantina potrà riaprire solo se la regione deciderà di rifinanziare le corse giornaliere oppure se si deciderà di stanziare economie di altro genere, di investire su questo progetto più ampio di compartecipazione tra Regione, Provincia, Comuni e imprenditori locali. Ci aspettiamo che durante questo incontro qualcuno ne parlasse, magari qualche rappresentante sindacale, per poter arrivare, successivamente, ad una risoluzione che veda insieme l'Amministrazione Provinciale di Avellino, gli assessorati regionali ai trasporti e al turismo, i sindaci interessati dalla tratta ferroviaria Avellino-Rocchetta per tradurre in fatti concreti quanto deliberato dal Consiglio Provinciale di Avellino e quindi consentire per settembre 2012 la riapertura della ferrovia Ofantina in concomitanza con l'inizio del nuovo anno scolastico.

Ci aspettiamo una levata di scudi non solo dalla parte politica ma da quanti dovrebbero pretendere attenzione per il proprio territorio. In questi giorni, in occasione delle celebrazioni del centenario dell'Istituto tecnico commerciale di Avellino, il professor Francesco Barra ha ricordato Luigi Amabile, illustre intellettuale avellinese cui è dedicato l'Istituto, uno scienziato prestato alla politica di quel tempo. E' stato tracciato il profilo di un uomo di profonda etica e coerenza capace di dimettersi da deputato perché al suo progetto di costruzione della ferrovia che proveniva da Mercato San Severino avevano modificato il tracciato che prevedeva l'arrivo nel centro della nostra città. Lungimiranza che manca ai nostri attuali politici che silenti assistono allo smantellamento delle rete ferroviaria. Tutto questo accade in Irpinia dove, ormai, solo l'Isochimica ci ricorda i tanti scandali legati a quello che poteva essere e non è stato il trasporto su ferro in Irpinia. E' anche vero che ai politici bisogna dare poco credito, però qualche volta vorremmo essere smentiti!

In_loco_motivi

Intanto, è dell'ultim'ora la notizia dello scambio epistolare tra l'ad delle Ferrovie, Moretti, e l'on. Gianni Pittella, primo vicepresidente vicario del Parlamento europeo, a proposito della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio. Moretti ha ricordato che per la sua attivazione, "volendo garantire adeguati standard di efficienza e sicurezza, sarebbero necessari interventi sull'infrastruttura e sugli apparati per circa 60 milioni di euro". Perché allora non attivarsi per il ripristino della tratta così come hanno fatto a Salerno dove hanno ottenuto la riattivazione della linea Salerno-Contursi grazie ad un progetto sperimentale sulla mobilità? E' quanto chiedono i rappresentanti di "Prima persona", l'associazione fondata proprio da Pittella, e quelli di In_loco_motivi che hanno sollecitato la convocazione di un tavolo tecnico intorno al quale Provincia, Regione e Ferrovie dello Stato provino, una buona volta, a risolvere la questione.