

MILANO – La costituzione di una fondazione che tuteli l patrimonio ferroviario italiano con una particolare attenzione alle reti regionali in via d'estinzione: questo è quanto emerso dal convegno nazionale di studi svoltosi ieri a Milano e promosso dalla Co.mo.do. (Confederazione per la Mobilità Dolce) presso la Società di Mutuo Soccorso "Cesare Pozzo" sul tema "Le ferrovie regionali italiane: un patrimonio da difendere e valorizzare".

Alla giornata di studi, che ha visto la partecipazione di un folto pubblico e rappresentanti della stampa, hanno dato il loro contributo scientifico i rappresentanti di Utp/Assoutenti, Fiab, Fondazione Cesare Pozzo, docenti dell'Università di Venezia, Milano e di Siena. All'incontro hanno anche relazionato rappresentanti di Trenord spa, Italia Nostra, Legambiente, Ferrovie Turistiche italiane, Iubilantes e associazione In-loco-Motivi di Avellino. Motivo conduttore di tutti gli interventi è stato il ruolo che le reti ferroviarie regionali minacciate di dismissione possono ancora svolgere sia in supporto all'Alta velocità sia per consentire ad un vasto numero di utenti di raggiungere capillarmente ogni provincia italiana.

A rappresentare l'associazione avellinese In-loco-Motivi che tante battaglie ha finora condotto a difesa della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio e, più in generale, del patrimonio ferroviario regionale, c'era il suo presidente, Pietro Mitrione, di cui vi proponiamo l'intervento sul tema "La desertificazione delle zone interne della Campania e la ferrovia".

* * *

Ci risiamo. Un'altra «dismissione». Dopo la chiusura della ferrovia Avellino-Rocchetta ora è il turno della linea ferroviaria Benevento-Campobasso. Dal 16 febbraio anche questa tratta resta "sospesa" fino a Boscoredole. Ormai la parte interna della Campania è presa di mira, in maniera continua ed anche irritante, da parte della Regione Campania che, dopo gli ospedali,

ha proseguito con i tagli al trasporto su gomma ed ora a quello su rotaie in un'area di per sé già colpita forte.

Il nostro territorio era ed è quello dell'osso fatto di continue lotte per conservare od ottenere diritti ad essere considerati abitanti di un paese civile. Ancora una volta si ripropone il senso di quanto scrisse tanti anni fa Francesco De Sanctis, figura nobile della politica irpina, quella con la P maiuscola. Lungi dall'addentrarci in discussioni filosofiche noi vogliamo ricordare Francesco De Sanctis con una sua semplice ma lungimirante frase, tratta dal suo famoso *Viagg io elettorale*
: "Tutto si trasforma, e qui la trasformazione è lenta. Si animi Monticchio, venga la ferrovia, e in piccol numero d'anni si farà il lavoro di secoli".

Erano quelle le speranze di una intera popolazione quella stessa che oggi assiste alla scomparsa delle ferrovie rurali, la chiusura dei plessi ospedalieri, dei tribunali, degli uffici postali e delle scuole, la drastica riduzione del servizio di trasporto pubblico che significano la fine dello stato sociale e di diritto. Un terra buona soltanto per ospitare discariche o le contraddizioni di questo modello di sviluppo. Di questo passo il rischio è di passare da "terra di mezzo" a terra "tolta di mezzo". Una terra che, nonostante ciò, cerca di resistere con le sue eccellenze del settore primario, il coraggio di tanti intelligenti e generosi operatori economici, della filiera eno-gastronomica ma anche del settore terziario e dell'artigianato e della piccola impresa. A questi soggetti una classe dirigente intellettualmente onesta e avveduta dovrebbe guardare per tentare quanto meno di arginare il disegno distruttivo dell'identità delle zone interne cosi ben pianificato.

Stiamo parlando di quella parte della Campania considerata l'osso. Eppure proprio questo territorio caratterizzato da una bassa densità demografica può diventare la "polpa". Il "mostro" napoletano deve guardare queste terre martoriate come una moderna opportunità legata ad un nuovo modello economico: la green economy. Queste zone rappresentano l'80% del territorio campano sul quale vive, però, appena il 20% della popolazione della regione Campania. Siamo una zona prevalentemente montagnosa dove tutto è parametrato sullo scarso insediamento di popolazione aggravato negli ultimi anni dal secolare dramma dell'emigrazione. Abbiamo comuni che si vantano appena 25 abitanti per kmq. Su queste zone ancora una volta, purtroppo, le scelte napolicentriste condizionano la vita sociale e civile del nostro territorio destinato a spopolarsi sempre di più. Ormai i nostri paesi sono diventati quasi dei cronicari sui quali è possibile scaricare le scelte più scabrose che si possano fare come quella di chiudere strutture ospedaliere. Perciò, sempre a Napoli, si decide, ancora una volta sulla nostra pelle, di poter: costruire una mega discarica regionale proprio sul territorio più bello attraversato dalla ferrovia Ofantina, quello dell'Irpinia d'Oriente; proporre la trasformazione della stessa ferrovia con la costruzione di una green way che ne prevede la competa cementificazione dopo aver speso alcune decine di milioni di euro per posizionare 120 km di fibre ottiche e di aver istituito un

moderno sistema di esercizio della tratta e di sicurezza della marcia dei treni; decidere l'inizio dei lavori di trivellazione per la ricerca del petrolio.

Un paradosso, da un lato si immagina di proporre il territorio a fini turistici, sfruttando le poche eccellenze che il nostro territorio possiede: il *paesaggio* e *l'acqua*, dall'altra si paventa, con i numeri che la politica napoletana possiede, di portarci tutta la "munnezza" che Napoli e dintorni produce o la mefitica puzza del petrolio. Sempre di puzza, comunque, si tratta.

Ad oggi, purtroppo, a vincere è la politica dei numeri e di conseguenza addio servizi universali quale il diritto al trasporto, dopo i tagli operati alla scuola e alla sanità. A noi interessa immaginare un moderno percorso di politica dei trasporti che tenga insieme ferro e gomma. Per tanto tempo ha imperato l'unimodalità su gomma perché pervasa da interessi clientelari ed oggi se ne paga lo scotto, basti pensare che Avellino è l'unica città capoluogo della Campania a non essere collegata ferroviariamente con Napoli! Addirittura, su proposta dell'assessore regionale ai trasporti della regione Campania, la stazione ferroviaria di Avellino è stata *chiusa* per alcuni mesi e riaperta successivamente con una soluzione a mezzadria. Alle 16,00 i servizi ferroviari cessano. Un provvedimento utile solo a sancire la sua marginalità in attesa di una definitiva cancellazione.

Le ferrovie locali, e quindi anche la nostra "cenerentola" rete provinciale, debbono e possono rappresentare il futuro per i collegamenti in quanto costituiscono una garanzia di vivibilità negli ambienti urbani. In questa visione sistemica ferro/gomma si integrano e creano le condizioni per un trasporto pubblico all'altezza delle esigenze economiche ed ambientali da tanto tempo trascurate. I tagli apportati al sistema ferroviario irpino hanno di fatto ridotto al lumicino questo servizio: soppressione della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta, eliminazione del servizio locale fra Benevento e Foggia che taglia fuori dai collegamenti ferroviari la seconda città irpina, quella di Ariano Irpino, cancellazione del collegamento con Napoli, dimezzamento dei servizi con Salerno e Benevento, preludio alla completa dismissione dei collegamenti ferroviari, in attesa dell'Alta capacità..se ci sarà e se interesserà la nostra Provincia.

Possono considerarsi "civili" una città, Avellino, e una provincia, l'Irpinia, che non hanno una rete ferroviaria all'altezza della crescente richiesta di mobilità? L'Irpinia è, di fatto, cancellata dalla geografia ferroviaria italiana. Come non capire che è da queste opportunità infrastrutturali che si determinano le gerarchie territoriali! Il rischio che corre l'Irpinia, in conseguenza di tali scelte, è di un ulteriore arretramento dei livelli di vivere civile nella nostra provincia, in particolare per gli abitanti delle zone interne, quelle dell'alta Irpinia per intenderci.

La nostra Associazione “In_loco_motivi” non è solo un insieme di persone che credono in tutto ciò ma sono convinti che la battaglia per la “nostra” ferrovia” Avellino-Rocchetta, chiusa dopo 116 anni e beffardamente in occasione dei 150 anni dell’Unità d’Italia, sia la metafora di questa battaglia di civiltà. Noi vogliamo ancora sperare, a fronte dell’indifferenza e della rassegnazione che spesso accompagnano i destini di questa parte del Mezzogiorno, che possano prendere vigore le idee di un diverso sviluppo economico e civile per far capire, prima a noi irpini, che nella difesa di questo mondo c’è tanta modernità.

Così fece 150 anni fa con la sua lungimiranza intellettuale Francesco De Sanctis nel chiedere al nuovo Regno d’Italia la strada ferrata Avellino-Rocchetta, così dovrebbe fare una classe dirigente illuminata oggi, in tempi di miserie morali e ideali, prima che ritornino anche quelle civili. Ritorna alla mente un brano scritto da P. Rumiz nel suo libro “L’Italia in seconda classe”: La fine dei territori comincia così, col bar e la panetteria che chiude, poi con le stazioni del silenzio. Sento che comincia il viaggio in uno straordinario patrimonio dilapidato. È una maledizione vivere nelle zone interne? Può decidere per noi chi non conosce la nostra realtà?

Verrebbe da dire, ancora una volta, che si è forte con i deboli e debole con i forti. Difenderemo i nostri ospedali, la nostra ferrovia, i nostri paesi con un nuovo e moderno orgoglio che ci viene da un riscoperto senso di appartenenza alla nostra terra. Un sentimento che non ha colori politici.

In_loco_motivi Avellino