Scritto da Luca Pappalardo
Martedì 30 Luglio 2013 16:52



AVELLINO – Ospitiamo un nuovo intervento dell'ingegner Luca Pappalardo, dell'associazione in--_loco_motivi, sulla questione dei trasporti in Irpinia.

* * *

Anche in_Loco_motivi si associa al lutto che ha colpito i familiari dei viaggiatori scomparsi a seguito dell'incidente avvenuto sull'autostrada A16. La tragedia sofferta dalla Campania la scorsa domenica purtroppo non rappresenta un caso isolato per quanto riguarda la carenza di sicurezza nei trasporti. Oltre all'immensa tragedia sofferta in questa settimana, purtroppo registriamo negli ultimi anni una sequenza di incidenti, diversi dei quali anche mortali, sulle principali arterie di comunicazione irpine: l'autostrada Napoli - Bari, l'Ofantina bis ed il raccordo autostradale Avellino-Salerno.

Ad una prima analisi emerge sicuramente la necessità di adeguati interventi di miglioramento e soprattutto manutenzione alle strade ed ai mezzi circolanti ma questa è l'occasione per fare una riflessione più profonda, più alla radice del problema. Bisogna prioritariamente recuperare un'ottimale organizzazione dei trasporti in modo che diventi efficiente non solo dal punto di vista economico ma anche della sostenibilità e della sicurezza: spostare per quanto possibile e fattibile persone e merci dal trasporto su gomma al trasporto su ferro promuovendone l'utilizzo tra la popolazione. Il treno è il mezzo di trasporto terrestre più sicuro ma lo dimentichiamo troppo spesso. Ed infatti la logica di adduzione della gomma al ferro è stato uno dei principi formulati sia dagli ultimi governi sia nel programma della Regione Campania ma al momento è rimasta lettera morta. Assistiamo invece, giorno dopo giorno, al progressivo impoverimento ed alla conseguente chiusura di linee ferroviarie con relativo aumento del traffico su strada, spesso al di sopra delle capacità delle stesse infrastrutture esistenti.

Siamo forse l'unica provincia italiana, e di sicuro l'unica in Campania, che ha una ferrovia ma non la utilizza, a partire dal 2010 un susseguirsi ininterrotto di chiusure e soppressioni: chiusura della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio ed eliminazione completa dei collegamenti su ferro Avellino-Napoli nel dicembre del 2010, pesante riduzione dei collegamenti ferroviari tra Avellino e Salerno nel 2011 e 2012, eliminazione di tutti i collegamenti locali sulla Benevento-Foggia, soppressione del treno Avellino-Roma nel settembre del 2012, impoverimento delle relazioni sulla ferrovia della Valle Caudina sostituzione di collegamenti ferroviari con autobus a discapito delle esigenze degli utenti, riduzione continua dei chilometri assegnati al trasporto su gomma fino alla recente previsione del "servizio a chiamata". Immaginiamo che in tutti questi casi non si siano adeguatamente soppesati i pro ed i contro di queste decisioni, e sicuramente tra questi la differenza di sicurezza intrinseca tra mezzi su gomma e mezzi su ferro. Possediamo una ferrovia dotata di apparecchiature di sicurezza che sono all'avanguardia non solo in Italia ma in Europa, in alcuni casi sono stati investiti milioni di euro per aggiornare gli impianti di sicurezza delle linee passando dall'arcaico al post-moderno; e pensare che addirittura sulla tanto bistrattata Avellino-Rocchetta oggi non sarebbe possibile un incidente simile a quello recentemente avvenuto in Spagna. Negli ultimi mesi però stiamo assistendo alle fasi della riprogrammazione del trasporto regionale in Campania che continuano a non dare certezze circa il mantenimento delle relazioni su ferro e quindi delle stesse linee ferroviarie.

Si può dire normale una provincia che pur essendo dotata di ferrovie vede programmate relazioni su ferro per soli 300mila km-treno a fronte di 15 milioni di km-bus per quelle su gomma? Ha senso che Avellino sia l'unico capoluogo di provincia campano a non essere collegato su ferro con Napoli? Ha senso portare ogni giorno migliaia di studenti all'Università di Salerno su autobus senza pensare minimamente ad un discorso di integrazione ferro-gomma e senza pensare che con un semplice raccordo alla ferrovia Avellino-Salerno si potrebbe portare la quasi totalità degli studenti con relazioni su ferro? Ha senso che mentre si parla della metropolitana leggera cittadina di Avellino che collegherà centro con autostazione e stazione ferroviaria, quest'ultima sia utilizzata "part-time" e costantemente a rischio chiusura invece che essere potenziata con collegamenti verso gli altri centri campani?

Ha senso costringere le persone residenti nell'Alta Irpinia ad usare quasi esclusivamente il mezzo privato per i propri spostamenti andando a riempire le poche arterie stradali presenti dopo aver cancellato numerose corse su gomma ed aver pensato di istituire un "servizio a chiamata" ? Ha senso consentire alle aziende di trasporto di effettuare corse interregionali e nazionali su gomma quando queste potrebbero essere svolte tranquillamente su ferro migliorando semplicemente coincidenze ed integrazione locale con trasporto su gomma?

Inoltre viene spontaneo chiedere a chi da Napoli e da Roma continua a dirci che la chiusura delle linee su ferro è legata al loro maggior costo e a chi ha deciso di chiudere ferrovie per risparmiare qualche decina di migliaia di euro di manutenzione quanto sia il costo per la

collettività di queste tragedie. Pertanto è assolutamente necessario riprendere e dare seguito al principio di integrazione ferro-gomma, massimizzare le relazioni su ferro e fare in modo che l'organizzazione dei trasporti sia fatta valutando l'intero contesto che vi si muove attorno, insomma fatta con un'idea di fondo, secondo una logica razionale, di sviluppo e di coesione territoriale. Non potrà accadere che si cancellino relazioni ferroviarie e corse su gomma per meri calcoli contabili senza valutarne la ricaduta in tutti gli ambiti interessati, compreso quello della sicurezza. Stesso discorso si può affrontare per il trasporto merci: ad Avellino giace inutilizzato uno scalo merci ed un intero snodo ferroviario di raccordo alla zona industriale di Pianodardine, quest'ultimo non collegato alla ferrovia per solo 20 centimetri, questi pochi centimetri che appunto possono rappresentare la distanza tra portare le merci in modo sicuro ed affidabile attraverso la ferrovia ed invece sovraccaricare le strade di autoveicoli e mezzi pesanti con inevitabili ripercussioni sull'ambiente e la sicurezza. Anche in questo ambito la ferrovia Avellino-Rocchetta potrebbe rappresentare un ruolo non marginale, ricordiamo che la ferrovia attraversa ben 7 nuclei industriali che potrebbero facilmente essere raccordati ed è già raccordata al nucleo industriale di San Mango sul Calore.

Infine la tragedia si intreccia ancora una volta con la questione Irisbus, un'azienda capace di produrre autobus moderni ed affidabili che rimane chiusa, quasi come fosse una beffa, mentre sarebbe urgente un piano nazionale per i trasporti che contenga al suo interno anche interventi per l'ammodernamento dei mezzi. Oggi un piano nazionale trasporti e tutti gli interventi infrastrutturali di miglioramento sia in campo ferroviario che stradale restano sicuramente prioritari rispetto a progetti quali l'Alta Capacità che si concretizzeranno tra 20 o 30 anni. Oggi è necessario che politici, amministratori e classe dirigente diano seguito alle dichiarazioni di responsabilità rese immediatamente dopo la tragedia non solo impegnandosi per gli interventi del caso per la messa in sicurezza ma effettuando un vero e proprio cambio di rotta nel modo in cui vengono organizzati i trasporti in ambito locale e nazionale.