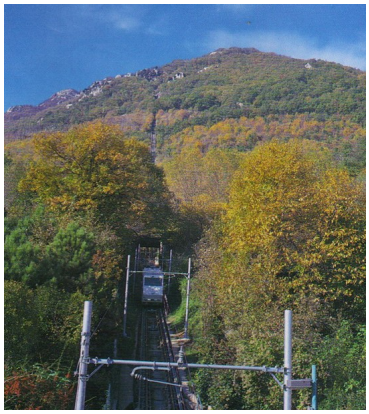
Scritto da Luca Pappalardo
Domenica 12 Gennaio 2014 13:27



AVELLINO – Sulla vicenda della dismissione della funicolare di Montevergine ospitiamo un intervento di Luca Pappalardo dell'associazione *In_Loco_Motivi*.

* * *

La vicenda della funicolare di Montevergine per noi di *In_Loco_Motivi* rappresenta un "film già visto" nel territorio avellinese. Ferrovia e funicolare accomunate dallo stesso destino di annientamento del sistema di trasporto. Il 13 dicembre 2010 si è cominciato dallo spezzare l'anello più debole della catena dei trasporti in provincia di Avellino ovvero la chiusura della ferrovia Avellino-Rocchetta a cui sono seguiti rapidamente numerosi altri provvedimenti di taglio indiscriminato dei servizi di trasporto: eliminazione dei collegamenti ferroviari con Napoli e Roma e tra Benevento, Ariano Irpino e Foggia, riduzione dei collegamenti con Benevento e Salerno, riduzione dei collegamenti su gomma su buona parte del territorio provinciale.
In_Loco_Motivi
lanciò l'allarme che quello sarebbe stato solo l'inizio della fine del sistema di trasporto in provincia di Avellino, allarme che purtroppo non fu ascoltato.

L'ultimo atto si consuma con la chiusura della funicolare di Montevergine, vittima ancora una volta di calcoli ragionieristici, di scelte napolicentriste e della miopia dei rappresentanti politici irpini di ogni ordine e grado. La funicolare rappresenta sicuramente un'opera di grande valore paesaggistico, culturale e turistico oltre che tecnico. È la seconda funicolare in Europa per dislivello superato, ben 1600 metri, ed oltre a servire un'importantissima meta di visitatori, stimati in 400mila all'anno, attraversa il bellissimo paesaggio del Partenio. Binari e paesaggio, un binomio che la accomuna proprio alla ferrovia Avellino-Rocchetta.

L'efficacia del sistema di trasporto è presto dimostrata: con la funicolare il tempo impiegato per

l'ascesa al santuario è di soli 7 minuti contro i circa 25 minuti impiegati con un auto lungo la strada tortuosa che unisce Mercogliano a Montevergine. Senza contare il rischio di isolamento in caso di forte maltempo o soprattutto di neve e l'inquinamento ambientale ed acustico di tanti mezzi su gomma, del tutto incompatibile con la natura ambientale del Partenio. Tutti vantaggi trascurabili secondo la Regione Campania che però aveva destinato delle risorse in passato consentendo la riapertura della funicolare nel giugno 2012, ma poi è rimasta a guardare in occasione della chiusura nel novembre dello stesso anno dopo che non erano stati effettuati i lavori di manutenzione e messa in sicurezza. Memori di quanto è successo con la Avellino-Rocchetta comprendiamo che ciò non può che significare il futuro smantellamento anche di questa infrastruttura.

Un "dejà vu" insomma, ferrovia e funicolare accomunate dalla stessa assenza di "visione" politica che dovrebbe consentire di inserire tali mezzi altamente sostenibili in un sistema di trasporto integrato di tutta la Campania. Niente da fare, per i cittadini della provincia di Avellino le risorse non ci sono mai soprattutto se si tratta di valorizzare punti di forza dell'Irpinia. In più assistiamo ad un disonorevole scaricabarile per cui, secondo la Regione Campania, il singolo Comune dovrebbe farsi carico della progettualità della rete di trasporto interessata dalla funicolare, un modo classico per rimandare la questione alle calende greche.

Parallelamente a tutto ciò si aggiunge la notizia di questi giorni circa la decisione di rimuovere il sistema di comunicazione telefonica (Gsm-R) della linea Avellino-Rocchetta e della Caltagirone-Gela. Tale sistema risulta fondamentale per la circolazione e pertanto la sua rimozione significa vedere allontanarsi, probabilmente definitivamente, la possibilità di riattivare dei treni almeno in tempi brevi. Nella documentazione di Rfi si legge che l'attività di rimozione sarebbe stata affidata ad un'impresa privata per un valore di circa 800mila euro. Altre risorse spese a vuoto dopo aver investito, solo pochi anni fa, ingenti risorse per installare tali sistemi di comunicazione ed i sistemi di sicurezza per la circolazione dei treni.

Insomma si fa e si disfa continuamente senza mettere a frutto ciò che si possiede dopo aver speso montagne di soldi pubblici; queste decisioni però scaturiscono dalla strategia di chi, a livello locale, regionale e nazionale, non crede nel trasporto su ferro e punta solo alla sua marginalizzazione rispetto alla gomma. Una scelta che ci appare scellerata quella di rinunciare a queste eccellenze della Campania. Se ciò comporti la rinuncia a sviluppare un sistema turistico locale che rappresenta economia e posti di lavoro per l'Irpinia, pazienza: si ragiona "a compartimenti stagni": i mezzi di trasporto muovono studenti e lavoratori, i turisti invece, si sa, camminano a piedi.