Scritto da Angelo del Bosco
Sabato 17 Maggio 2014 16:09



AVELLINO – Dietro un errore – l'abolizione della previsione di un parcheggio interrato in Piazza Libertà – si nascondono motivazioni varie, ma nasce anche la spinta di alzare lo sguardo oltre tante angustie (viabilità, inquinamento da gas auto, trasporti pubblici ed altro).

Il grande errore compiuto in primis dal sindaco Foti consiste nel non aver proprio pensato a quanto era stato detto e programmato in precedenza (tutto riscontrabile anche da una semplice lettura di qualche giornale datato) circa la pedonalizzazione del *largo* e l'utilizzazione di parcheggi – a costo zero – in periferia, ed un tariffario sempre più oneroso mano a mano che ci si avvicinava a Piazza Libertà. Nemmeno le evoluzioni in materia degli ultimi anni che consigliano l'utilizzazione di piccole auto elettriche da noleggiare e restituire in luoghi centrali hanno indotto a riflettere sulla necessità di avere un punto di snodo così importante: parcheggio interrato e tunnel rispondevano perfettamente alla bisogna, anche in vista del completamento della metropolitana leggera da potenziare – come diremo più avanti – con una linea Nord-Sud, metropolitana che non può non avere in Piazza Libertà il punto fondamentale di interscambio.

Dalla vicenda parcheggio ora il Comune dovrà intanto uscirne indenne giacché una eventuale richiesta risarcitoria da parte dell'impresa che se ne aggiudicò l'appalto minerebbe – se accettato dai magistrati – la stabilità finanziaria (e non soltanto quella) dell'ente di Piazza del Popolo. Ma dovrà uscirne fuori liberandosi anche dalle schegge dei pettegolezzi che sono andati ad aggiungersi alla questione-parcheggio con l'infelice decisione della giunta Foti di cancellare con un colpo solo anche il progetto del concorso di idee per la sistemazione della piazza e naturalmente dell'idea nuova che i vincitori di quel concorso avevano avanzato: l'agorà come un prevalente spazio verde dove al posto di pietre e marmi dovevano esserci prato, fiori ed alberi.

Tutto è stato buttato via ed ora sul tema Piazza Libertà incombono due giudizi, due quasi certe richieste risarcitorie che con puntigliosità e fumosità la giunta ha inteso allontanare con un atto complesso quanto pesante (ma è tutta farina del sacco mai proprio satollo dell'ufficio legale del Comune?) che vede mischiate opinioni diverse di dirigenti, tecnici e funzionari e qualche tardiva benedizione-maledizione della Soprintendenza. Metteranno tutti ogni cosa a posto? Ai posteri…

Quel che occorre mettere in primo piano, invece, è la concezione nuova (e possibile in una realtà come la nostra) che della città dovremo avere rispetto al tema della mobilità. Proprio perché consapevoli che una comunità non può da sola (senza chiare e forti decisioni del governo-campa cavallo…) darsi regole davvero rivoluzionarie e moderne in materia, occorrerebbe rimediare al disastro ambientale ed allo stesso caos del traffico accettando rimedi che attutiscano il problema. Ed Avellino, strana realtà urbana ("una striscia di cemento in una valle verdissima" disse qualcuno) alcune soluzioni per semplificare e pulire il suo modo di vivere le ha. Proprio per la sua struttura lineare una politica antismog può avvalersi poco, intanto, delle isole pedonali. In passato si è pensato a chiudere al traffico il centro antico. Ma come si farebbe oggi con Corso Umberto?

Cominciamo dallo stazionamento degli autobus in Piazza Kennedy. Quando – pare tra tre mesi – sarà finalmente pronta (ma era pronta già nel settembre 2003) l'autostazione realizzata alle spalle di via Colombo, la liberazione dallo smog della vasta zona comprendente i giardini di Piazza Kennedy, l'area dell'ex macello e campo Santa Rita sarà un fatto compiuto, traffico "normale" a parte. L'autostazione produrrà i suoi brutti effetti su un'area che sarà circondata da un parco e che – se non prevarranno le pretese dei costruttori – non avrà a ridosso da tutti i lati barriere fatte di "palazzate". Certo, se i bus potessero usare idrogeno anziché gasolio tutto andrebbe meglio, anche per il futuro…Ed a proposito di futuro, quanto veleno non sarebbe prodotto se proprio dall'autostazione – così come previsto da una felice intuizione di Petrignani – partisse la ferrovia per Napoli? Siamo nel futuribile? Già, ma quali sono le vere alternative ad una città che poi una metropoli non è?

Sempre volendosi limitare ad ipotesi più vicine alla possibile realizzazione, l'amministrazione comunale potrebbe recuperare quella di costruire un casello autostradale alle spalle dello stadio (posto a duecento metri dalla Napoli-Bari). Il casello in quella zona consentirebbe a quasi tutti gli avellinesi di evitare il micidiale pendolarismo delle auto tutte gravitanti sul casello autostradale di Mercogliano (Avellino Ovest). Pendolarismo che già da Torrette di Mercogliano avvelena la "striscia di cemento". Altra importante soluzione antitraffico potrebbe essere costituita da una utilizzazione come una sorta di tangenziale della variante Sud. Ma l'Anas dovrebbe decidersi a raddoppiarne l'ampiezza proprio nel tratto compreso nel territorio di Avellino dove taglia la campagna con due sole corsie. Sempre che l'edilizia non divori – come già sta facendo – la stessa variante facendola diventare una strada interna.

Inoltre qualche considerazione sul sistema dei trasporti pubblici. Gli autobus del servizio cittadino inquinano, e molto. Per eliminarli ed indurre gli avellinesi ad un più cauto uso dell'auto per ogni spostamento fu progettato un sistema di trasporto pubblico basato su un servizio circolare lungo l'asse Platani, Corso, centro antico, via Circumvallazione, Piazza Kennedy, Piazza d'Armi, via Colombo, Valle. Ad alimentare i mezzi avrebbe provveduto (brevetto Ansaldo) una pista magnetica posta sotto la linea del bus. Ma questa soluzione tecnologica fu esclusa dalla Regione perché soltanto l'Ansaldo era titolare del brevetto, quindi, violando la legge, non ci sarebbe stata gara di appalto. I palleggiamenti Regione, ministero, Comune hanno portato all'orrida soluzione in allestimento con pali ed alimentazione elettrica.

Ma a parte l'orrida (esteticamente parlando) soluzione in preparazione, il servizio è monco di un tratto fondamentale di quello che dovrebbe essere un preciso, puntuale, comodo servizio pubblico. In tanti anni (dal 2000 intendiamo) non è stato mai "pensato" il completamento di quella che fu battezzata dall'allora assessore Cascetta come la metropolitana leggera (di superficie) di Avellino. Il tratto nuovo da pensare era quello sull'asse Bellizzi, San Tommaso, rione Mazzini, Piazza Libertà, Piazza Kennedy, stadio, Città ospedaliera. Questo tratto avrebbe dovuto avere in Piazza Libertà –come prima dicevamo – il punto cruciale di interscambio (l'asse Est-Ovest è stato intanto prolungato fino alla ormai chiusa stazione ferroviaria).

Siamo sempre nel futuribile? Probabile. Ma intanto ricordiamo che il vecchio detto *chi dorme non piglia pesci*
vale tantissimo per le amministrazioni comunali. O c'è chi crede che i finanziamenti ottenuti tra il 1998 ed il 2003 siano stati il regalo di qualcuno? Ed a proposito di sonno quando ci si sveglierà per capire che almeno i parcheggi a costo zero in periferia vanno fatti subito? E svegliandosi ci si può rendere conto che è il traffico di via Annarumma e della retrostante autostrada (e torniamo al discorso del terzo casello che dirotterebbe su più strade – pensiamo a viale De Gasperi – il traffico d'ingresso in città) a far saltare gli strumenti della centralina di via D'Agostino.