

Se questo è futuro. Nell'indifferenza degli amministratori e dei politici che la città ha scelto per farsi amministrare e rappresentare, Avellino sta vedendo sparire le sue occasioni ed addirittura perdendo quello che ha sempre avuto.

Con fondi europei e statali la Regione Campania ha deciso di costruire – insieme con la Regione Puglia – una dorsale ferroviaria tra Napoli e Bari. Una linea ad Alta capacità che, ricalcando grosso modo l'ottocentesca linea ferroviaria, colleghi i porti di Napoli e Bari (tratto del "corridoio" del basso Mediterraneo). L'investimento è notevole. Eppure nessuno ad Avellino ha aperto bocca o ha mosso un dito per segnalare che quella dell'Alta capacità era l'occasione buona (l'unica) per creare il tratto mancante della metropolitana regionale, ovvero la linea Napoli-Avellino.

Da Napoli si possono raggiungere in treno Caserta, Benevento e Salerno. Avellino no. Nel 1996, in sede di approvazione del bilancio della Regione Campania, la commissione regionale Trasporti recepì una richiesta in tal senso del Comune e della Provincia di Avellino. Quella richiesta è ancora lì. Da allora tutto fermo perché Napoli aveva bisogno della sua metropolitana ed i soldi servivano per quell'opera.

Poi un giorno i soldi si trovano ma soltanto per l'ottocentesco tracciato che lungo il solito asse Napoli-Cancello-Benevento-Ariano-Foggia arriva fino a Bari. Ora soltanto un demente può non capire l'importanza che un collegamento ferroviario diretto con Napoli può avere su Avellino ed i suoi dintorni. Eppure all'annuncio dell'iniziativa, annuncio fatto in pompa magna a Benevento, da Avellino (dove un paio di settimane prima la giunta Bassolino era stata ospite del Comune per annunciare opere pubbliche di altro tipo) non si levò un grido. Nessuno fiatò. La "strana maggioranza" (oggi diremmo così) che guidava la Regione Campania aveva al suo interno una decisiva componente irpina che si guardò bene dal proferir parola. In difesa di Avellino, intendiamo. Perché i politici irpini si dissero soddisfatti di aver ottenuto quella stazione in Valle Ufita ritenuta il perno dello sviluppo in Irpinia. Per la verità la "porta di Grottaminarda" per la quale tanto ancora oggi si combatte (anche tra irpini) si poteva realizzare anche seguendo il percorso Avellino-Benvento-Foggia.

Oggi un'ottima proposta del presidente degli industriali irpini, Basso, fa riconsiderare l'opportunità di avere una porta ferroviaria strategica a Pianodardine, l'area industriale di Avellino; una porta, però, in funzione dell'asse Salerno-Avellino-Benevento. È già molto. Ma non è la Napoli-Avellino (l'optimum). Come mai Avellino – che pure in passato di battaglie per uscire dall'isolamento ne ha combattute e vinte tante – oggi non riesce a ricavare un ragno dal buco? Per il motivo molto semplice che il capoluogo non rientra più nei giochi elettorali dei potenti. La controprova? La vicenda dell'abolizione delle Province e del possibile spostamento del capoluogo di una ipotetica nuova provincia da Avellino a Benevento.

Se il Comune di Avellino ha la colpa (grave) di non aver capito a cosa avrebbe portato l'abbondantemente annunciata riforma della struttura dello Stato (meno uffici periferici, meno impiegati, meno funzioni e ruoli alle tradizionali città capoluogo), ben altre sono le colpe degli eterni politici di ruolo, quelli che non passano mai, quelli pronti ai grandi incendi – e giustamente – per ospedali e tribunali sparsi in provincia ma che non hanno mai detto una parola per le sorti di Avellino avviata, con il passaggio allo "Stato leggero", ad un declino inesorabile.

A più di quarant'anni dalla sua sconfitta il nome di Fiorentino Sullo può ormai essere fatto. Ebbene, Fiorentino Sullo un tradimento così smaccato delle ragioni di Avellino non lo avrebbe mai accettato. E questo va detto non soltanto perché Sullo fu il garante ed il protagonista della battaglia – contro le richieste di Benevento e di Salerno, città, peraltro, allora nella sua circoscrizione elettorale – per l'autostrada, ma perché con l'autostrada, il nucleo industriale, il polo scolastico (tanti edifici moderni che portarono Avellino ad essere nel 1971 la prima città campana a liberarsi del peso del doppio turno nelle scuole), l'Ofantina prima edizione, la Salerno-Avellino, la spinta per il primo Piano regolatore di Petrignani, dimostrò di avere un chiaro disegno del ruolo della città.

Oggi, invece, soltanto macerie, rancori, meschini calcoli elettoralistici che, appunto, mettono fuori gioco Avellino, città che, elettoralmente, ha dato tanto ai capicorrente ed ai loro adepti, ma di cui oggi per giochi politici e nuovi metodi di votazione si può fare a meno.

E così Avellino – che deve farsi perdonare l'esito delle ultime amministrative – rimane sola. Può chiudersi nel suo sempre più piccolo ambito (l'edilizia debordante non inganni). Può addirittura perdere (tutto è possibile vista la confusione che regna in materia) il ruolo di capoluogo a favore di Benevento che, a sua volta, sta per perdere la Provincia.

Troppe funzioni sono già scomparse. Il distretto militare, la caserma Berardi passata da qualche migliaio a trecento reclute, uffici direzionali di Enel e ex Sip. Rinviata la chiusura della Banca d'Italia e quella della stazione ferroviaria (chi ha, dei politici autorevoli, protestato per la soppressione della linea ferroviaria per l'Alta Irpinia?) cosa può aspettarsi Avellino dall'abolizione delle Province e delle funzioni dei suoi centri direzionali? Qui parliamo del futuro, appunto. Ma questo è futuro?