Scritto da Red.
Martedì 01 Marzo 2022 09:58



AVELLINO – A verificare i dati relativi alla provincia di Avellino del Piano di grandi infrastrutture pubbliche, approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, l'immagine che viene restituita è quella – si legge in una nota dell'associazione Controvento – di un territorio condannato alla marginalità. Il completamento della cosiddetta – ed enfaticamente definita – tangenziale delle aree interne che in realtà sarebbe il vecchissimo asse Valle Caudina-Pianodardine da ultimare, l'ampliamento del raccordo autostradale verso Salerno con la realizzazione della terza corsia puntualmente richiesta da decenni dalle amministrazioni locali, la riapertura del rapporto con Rfi per l'elettrificazione della linea ferroviaria Avellino-Salerno che ha già visto in passato la sottoscrizione di protocolli e periodici annunci di operatività: tutto ciò appartiene a capitoli datati nel tempo, a progettazioni ferme e relegate nei cassetti da cui ora escono con l'egida del Piano.

Tanto rumore per nulla, invece. Perché manca, ancora una volta, un'idea generale e anticipatrice del territorio irpino, dei destini e delle vocazioni, dei rapporti con le aree contigue, provinciali e regionali, del significato e della funzione strategica che questa provincia dovrebbe avere nell'ambito meridionale. Sono state recuperate e finanziate ipotesi strutturali elaborate negli ultimi decenni, senza tener conto del peso crescente dell'ecologia e dell'economia circolare, senza considerare il valore della tecnologia ferroviaria dopo decenni di motori a scoppio, di bitume e di affluent society.

Il risultato è che:

* La città di Avellino resterà inchiodata al trasporto su gomma nelle comunicazioni con Napoli e, quindi, con l'Alta velocità. Continuerà a guardare a Ovest, mentre ad Est si elaborano programmi, progetti, ipotesi di modernizzazione. Si delinea quindi un rapporto senza logica connessione tra la posizione geografica di Valle Ufita e la parte più popolosa dell'Irpinia, attorno alla città di Avellino, dove inquieta da tempo la mancanza di un serio dibattito al proposito.

* La costruenda stazione dell'Alta velocità tra Ariano Irpino e Grottaminarda, con l'auspicabile Polo logistico – ma che sia davvero tale – non vedrà collegamenti rapidi con il capoluogo e anche con l'area dell'Alta Irpinia. Qui resterà l'altro completamento infrastrutturale sull'asfalto, della Lioni-Contursi. Ben poco per una zona che ospita importanti insediamenti produttivi, dalla Ferrero a Sant'Angelo dei Lombardi all'Ema a Morra De Sanctis, dall'Acca Software a Bagnoli Irpino all'Altergon ancora a Morra, dalla Zuegg a Luogosano alla Desmon a Nusco.

* Si delinea così uno strabiliante un paradosso: per un verso continuiamo ad ascoltare il tono miracolistico del racconto sulla nuova ferrovia veloce per trasportare merci e persone da costa a costa, attraverso l'accidentato Appennino, persino dotata di una piattaforma logistica a metà strada, dalle parti di Grottaminarda e per un altro le ferrovie esistenti non vengono ripensate in modo adeguato per connettersi a quel ganglio e costituire una rete efficace e veloce. Ci sarà alla fine un perverso e povero passaggio tra gomma e binari.

Dopo gli annunci dei giorni scorsi, silenti restano le deputazioni istituzionali, gli amministratori locali, i rappresentanti delle parti sociali e degli industriali innanzitutto. Soddisfatti, loro, delle convenienze del momento ed evidentemente della marginalità della terra in cui operano.