

AVELLINO – La notizia circolava da tempo: a Benevento vogliono anche la “stazione logistica”. Dopo aver ottenuto che la linea ferroviaria ad *Alta capacità* Napoli-Bari non attraversasse l’unica città campana, Avellino, non collegata con la città partenopea così lasciando incompleto l’impianto della metropolitana regionale, ora il Sannio vuol tenersi quell’importante infrastruttura disegnata per la Valle dell’Ufita.

Doveva essere l’area di Grottaminarda ad ospitare la stazione che era prevista in uscita dalla galleria che, dopo Apice, avrebbe deviato la ferrovia in territorio irpino. Per quanto è dato di sapere sarebbe stata Trenitalia a chiedere di non realizzare la costosa galleria ed a tirar dritto da Benevento a Foggia. La correzione del progetto è ora all’esame della giunta regionale chiamata a compiere questo secondo tradimento verso l’Irpinia dopo quello già perpetrato all’epoca della decisione di pensare la Napoli-Bari come pedissequo ammodernamento della vecchia linea Napoli-Benevento-Foggia-Bari.

Molti politici irpini – silenti il Comune e la città di Avellino – parteciparono all’entusiasmo che accompagnò l’annuncio della *stazione logistica* in Valle Ufita vista come porta verso lo sviluppo di gran parte della provincia (l’altra, quella attorno al capoluogo, a metà del secolo scorso, era descritta come *area di relativa floridità*). Ora, se la stazione logistica (centro per smistamento di merci verso Adriatico e Tirreno, verso la Puglia ed i Balcani, e verso Napoli e Salerno) dovesse saltare, ci troveremmo a subire sul piano dei trasporti ferroviari (il futuro) tante sconfitte tutte in una sola volta.

La prima, già passata in cavalleria, è la chiusura della linea Avellino-Rocchetta Sant’Antonio (una ferrovia che tocca ben sei aree industriali e che, fino a quando ha funzionato, è stato l’unico collegamento su rotaia tra Avellino e l’Alta Irpinia). La seconda sconfitta è nei conti della Regione dove non esiste una reale possibilità di tenere in piedi il contratto di servizio governo-Regione-ferrovie che consente il funzionamento di tratte importanti ma che venti giorni fa erano destinate allo stop. Parliamo della Avellino-Fisciano (con un’università che calamita sessantamila persone e che lungo il percorso tocca Solofra, il quarto polo conciario italiano), della Avellino-Benevento (altra università nel capoluogo sannita…).

Ma tutte queste sconfitte hanno avuto un antipasto amarissimo soprattutto per la città di Avellino che proprio in occasione del varo della nuova Napoli-Avellino avrebbe potuto avere il più volte disegnato tracciato Nola-Palma Campania-galleria santa Cristina-Avellino. Nulla avrebbe impedito di proseguire per una riadattata linea per Benevento (con la stazione logistica a Grottaminarda) ed oltre. Con questa soluzione non sarebbero sorti neppure i timori ambientalisti che taluni paventano quasi ad annunciare un movimento No-Tav in versione irpina.

Una cavernicola interpretazione della difesa degli interessi locali (ma molto locali) ha indotto Provincia e Comune di Avellino (e gli illustri consiglieri regionali e parlamentari) ad accettare la fregatura ed il siluramento di una articolata rete ferroviaria regionale. La sconfitta nasce con l'esclusione di Avellino dal progetto ed è difficile ipotizzare convenienze per la stessa Avellino dalla stazione logistica a Grottaminarda mentre si prefigura la chiusura della stazione di Avellino. Singolare, poi, l'invito del vicepresidente della giunta regionale, Giuseppe De Mita, a non fare battaglie di retroguardia (?). Detto da uno che procede con i retro pensieri è davvero il colmo. Vuole forse avvertirci che stiamo per perdere tutto?

Il Pd che oggi protesta versa lacrime di coccodrillo. E infine c'è il Comune di Avellino: in piena sbornia di annunci, ritardi, rinvii, non ha mai detto, negli ultimi otto anni, una parola in merito. E gli altri? Complici (a Napoli) del massacro o semplicemente silenti.