Scritto da Angelo del Bosco
Domenica 17 Giugno 2012 17:33



AVELLINO – Passare dal ruolo di città dei servizi a quello di città dei servizi molto più avanzati. È questa la sfida che Avellino ha di fronte in vista dell'attuazione del cosiddetto Stato leggero. Scontato il forte ridimensionamento della pubblica amministrazione che sarà generato dalla riduzione (anch'essa forte) del pubblico impiego e dalla soppressione di enti ed uffici, la città dovrà trovare in nuove funzioni ed in altri settori il suo futuro. Futuro del quale non sembra occuparsi la classe dirigente cittadina e provinciale. La prima per manifesta ignoranza del problema, la seconda per un disinteresse verso le sorti di Avellino dopo che il capoluogo (in passato prodigo di suffragi elettorali verso i superintelligenti politici dell'Alta Irpinia) ha perduto "peso" nei giochi partitici ed elettorali.

In pratica, viene da tutti ignorata la lenta decadenza di una città che deve la sua «fortuna» ad uffici che sono l'eredità che lo Stato repubblicano ha accettato da quello sabaudo-fascista. Prefettura, questura, gli uffici periferici dei ministeri, istituzioni locali come la Camera di commercio, scuole superiori, caserme: questi ed altri uffici, con i loro dipendenti, hanno tenuto in piedi – con conseguente attività commerciale – l'economia cittadina. Non molto ha aggiunto a questa economia l'insediamento del nucleo industriale (1962) alle porte della città visto che i posti di lavoro nelle fabbriche di Pianodardine e dintorni, anche con la robusta presenza della Fma – la fabbrica Fiat che nacque al posto dell'Arna – sono sempre stati spalmati su un territorio molto vasto comprendente molti Comuni della corona che circonda Avellino. In sintesi, quanti erano in città gli operai nel 1962, quanti nel 1980 (anno del sisma), e quanti sono oggi?

Se per il mondo delle fabbriche ci si deve rassegnare ad attendere il ritorno di un ciclo positivo, diverso è il discorso per il ridimensionamento degli uffici pubblici. Ridimensionamento che – come da tempo rileviamo – è dovuto al necessario rifacimento dell'apparato statale che oggi costa tantissimo e non possiamo più permetterci.

La chiusura dei tribunali di Ariano e Sant'Angelo dei Lombardi oltre che il trattamento ospedaliero riservato all'Alta Irpinia dicono qualcosa o no?

Questo ridimensionamento, che avrà il momento più alto nell'abrogazione della Provincia, non entra in alcun dibattito di partiti, sindacati o livelli istituzionali nati per riflettere ed analizzare come la Camera di commercio o qualche centro-studi, o la stessa Asi.

Il Comune, che avrebbe subito dovuto aprire gli occhi, guarda altrove. Crede di garantire il futuro di Avellino con opere pubbliche o un non ancora precisato *Piano strategico* del quale è certamente salvabile il progetto per la "banda larga" ed il collegamento forte Avellino-Salerno, ma che trascura colpevolmente forme nuove di vita basate sulla rete delle comunicazioni. E comunque perché fingere di non sapere che venti anni fa un'équipe di tecnici guidata dal prof. Marino De Luca fece un lavoro del genere che costò un po' di soldi ma non produsse nulla?

Ma dicevamo delle comunicazioni. Come è possibile che di fronte a giganteschi investimenti governativi e regionali – con fondi europei – sul fronte dei trasporti, Avellino non abbia potuto ottenere l'inserimento in quel sistema di metropolitana regionale proposto dall'allora assessore Cascetta visto che proprio il capoluogo irpino è l'unica città campana non collegata direttamente con Napoli? Possibile che non si sia capito che dopo l'ubriacatura automobilistica (ambientalmente micidiale) è la strada ferrata il futuro delle comunicazioni e del commercio?

Giorni fa il professor Agostino Nuzzolo, presidente della società italiana dei docenti di trasporto, rilevando che la società Procter e Gamble aveva chiesto alle sue filiali europee di utilizzare le strade ferrate per il trasporto dei suoi prodotti, ribadiva la capacità di trascinamento di uno snodo ferroviario ai fini dello sviluppo e quindi l'importanza della stazione logistica *Irpinia* di Grottaminarda lungo il tracciato della linea ad Alta capacità Napoli-Bari. Quella stazione, dicono tutti gli esperti, può avere un effetto (in positivo) dirompente per la valle dell'Ufita e non solo.

Immaginiamo allora quale effetto avrebbe su Avellino un collegamento ferroviario con Napoli e con una nuova stazione. Quella che si vorrebbe chiudere alle porte dell'Asi potrebbe invece fungere da piattaforma per le fabbriche di Pianodardine, Manocalzati, Prata Principato Ultra e Pratola Serra e volano economico per il rione circostante e per la stessa Atripalda.

Diciamo la verità, l'Irpinia sta accettando la chiusura della ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio che attraversa ben otto aree industriali create dopo il sisma del 1980. Inoltre Avellino stava per diventare il secondo – e non è detto che non lo diventi – capoluogo italiano (l'altro è Matera) senza una stazione ferroviaria, senza che ci fosse un'adeguata, indignata quanto generale reazione. Lodevole, ma è come un urlo nel deserto, la battaglia solitaria dell'associazione *in loco_motivi*. È allora pensabile che la città sappia percepire il suo futuro su

fronti nuovi?

Bisogna pretendere allora che la Regione si decida a realizzare il pezzo di metropolitana regionale mancante, ovvero il tratto Napoli-Avellino. Chiediamo una nuova stazione ferroviaria. Diciamo che è urgente e decisivo l'asse ferroviario Salerno-Avellino-Benevento che va completato ed elettrificato in funzione del collegamento Tirreno-Adriatico. Ed a proposito di collegamenti, perché non riaprire subito il discorso con la società *Autostrade per l'Italia* per l'apertura del casello Avellino-Centro, fondamentale per la Città ospedaliera, discorso stranamente mai rilanciato negli ultimi nove anni dal Comune pur in presenza di un'intesa del 1999 con l'allora
Società Autostrade
?

Nuova ferrovia, nuova stazione, nuovo casello: punti forti per capovolgere il destino della città che poteva essere diverso anche se la linea ad *Alta capacità* Napoli-Bari avesse seguito un percorso diverso e cioè Napoli-Nola-Avellino-Benevento-Foggia con tanto di stazione logistica a Grottaminarda. Intanto, sul progetto Alta capacità si è scatenata una gazzarra che non si capisce se più comica o indecorosa. Questa l'
escalation
fino all'annuncio che tutto è risolto: prima un pateracchio cartaceo a Palazzo Santa Lucia, poi Caldoro ed il suo vice, De Mita junior,che hanno detto di aver trovato un accordo. Ma del loro accordo governo e Rtf non sanno che farsene. Intanto, il presidente Caldoro assicura che prima di ogni decisione sarà ascoltato il territorio. Altri paventano una "sola" da parte del governo. Però ci sono altre voci alimentate da parlamentari e consiglieri regionali irpini. Voci che dicono che "qualcuno" alla Regione sta fregando l'Irpinia (niente più stazione a Grottaminarda) ed ecco che il vicepresidente della giunta regionale chiede alla giunta di…chiarire. Il vicepresidente, che oggi chiede all'Irpinia di porgergli le scuse, era stato chiarissimo tre settimane fa: "La stazione di Grottaminarda si farà se la Valle dell'Ufita sarà in grado di riceverla".

Una volta si era detto che la stazione avrebbe portato sviluppo. Ora pare che sia lo sviluppo, se c'è, a portare eventualmente la stazione. Infine (???) a Roma il vice di Caldoro ed il ministro Barca annunciano il "via libera". Manca soltanto l'inserimento dell'opera (contestata da chi teme lo scavo di sei milioni di argilla tossica per realizzare 30 chilometri di galleria) nel contratto istituzionale infrastrutture. In sintesi, il mondo alla rovescia di oggi ed i nuovi equilibri elettorali prima hanno fregato Avellino, adesso possono fregare la Valle dell'Ufita.