Scritto da Gabriele Gelormini
Venerdì 22 Agosto 2014 17:52



AVELLINO – Lo spunto viene da questa benedetta-maledetta storia del tunnel. Ammesso che si riesca a finirlo e ad aprirlo al traffico davvero sarà utile alla mobilità in città? I dubbi, come si sa, sono addirittura dell'assessore ai Lavori pubblici, Caterina Barra, che più che dubbi ha espresso una certezza: "Il tunnel è in realtà un'opera inutile. Io non lo avrei mai fatto, ed ora dovremo completare i lavori entro il 2015 altrimenti ci toccherà restituire una bella cifra all'Europa". Una vera batosta per le non floride finanze comunali. L'assessore Barra, uscendo dal recinto pur ampio dei lavori pubblici, si inerpica su di una materia (il traffico con tanto di collegamenti con l'urbanistica) sulla quale sembra non aver approfondito tante questioni.

E qui ci sovviene l'autostazione e la viabilità del sempre incompleto centro direzionale (una volta previsto al di sopra del vallone Fenestrelle), e la mai raddoppiata variante Sud, ed il terzo casello autostradale mai realizzato (e chissà perché mai più richiesto dal Comune alla società Autostrade per l'Italia; ed addirittura (che scandalo!) la previsione sia sul Piano Petrignani 1 (del 1971) che sul Piano aggiornato dallo stesso Petrignani nel dopo terremoto (1987) di alcuni ponti di collegamento tra la variante Sud e via Roma-Corso Europa. Con uno dei ponti – Prg '87 – che all'altezza di Piazza Perugini consentiva di entrare attraverso un tunnel in città sotto passando via Roma, via Dorso, viale Italia, via Marconi e via Colombo fino all'autostazione nella cui pancia Petrignani intelligentemente situava la nuova stazione ferroviaria di Avellino destinata soprattutto a ricevere e smistare i treni della sempre ipotizzata (fin dalla prima metà dell'Ottocento) linea ferroviaria Avellino-Napoli.

Lungo l'elenco delle opere ipotizzate, vero? Tanto lungo da sfuggire alla conoscenza di non pochi giovani amministratori ai quali ricordiamo anche la progettata strada-parco del fondovalle Fenestrelle giustamente osteggiata da ambientalisti, gruppi giovanili, associazioni, ed alcune forze politiche che suggerivano in alternativa agli assurdi e pericolosi svincoli presso il ponte della Ferriera – ponte staticamente oggi in pericolo – una migliore utilizzazione della variante.

Perché abbiamo voluto riportare questo elenco? Per il semplice motivo che sappiamo che c'è una parte della città che dimentica presto per cui anche osservazioni un po' stonate come quella dell'assessore Barra finiscono con il dare all'opinione pubblica cittadina un quadro non proprio preciso del lavoro di amministratori che hanno preceduto la giunta Foti.

Persino se guardiamo meglio al futuro l'assessore Barra ed i suoi colleghi di giunta non camminerebbero su un terreno solido, senza pericoli, dopo le scelte che hanno fatto per Piazza Libertà. Negandosi una visione sui piani possibili per il traffico legati al Piano Cagnardi oltre che a suggerimenti del prof. Marino De Luca nonché ad attente riflessioni dell'assessore al Traffico, Pucci Bruno, si è arrivati ad un complesso di ipotesi cancellate: parcheggi a costo zero in periferia – area Isochimica, Banca della Campania, stradone Umberto Nobile a Valle – costi parcheggio sempre più alti a mano a mano che ci si avvicinava al centro, nuova area di parcheggio sui 32.000 mq dell'ex tiro a segno da acquisire in via Francesco Tedesco, in pratica quasi all'uscita della superstrada Salerno-Avellino. Così come più volte il sindaco dell'epoca – parliamo di più di dieci anni fa – aveva proposto come area di parcheggio lo spazio antistante il campo Coni dove un'impresa in difficoltà non riusciva a completare la tensostruttura. Qui si ipotizzava di realizzare un parcheggio coperto con la copertura da trasformare in un giardino pubblico. Sogni poi…svaniti.

Dicevamo dei programmi e delle ipotesi di parcheggio interrato in Piazza Libertà. Tutto cancellato con un tratto di penna ed il pagamento di una penale di quasi mezzo milione di euro. Ma chi ha preso quella decisione – già nella passata campagna elettorale – ha saputo qualcosa della nuova "moda" di concentrare in un punto strategico della città la zona di sosta delle minicar elettriche da prendere in fitto anziché utilizzare la propria auto? Evidentemente no visto che l'area sottostante il "largo" si prestava magnificamente all'occorrenza.

Se ha ragione quando accenna alle strane riprogettazioni del tunnel ipotizzato (ma soltanto ipotizzato) da Cagnardi, l'assessore Barra sbaglia quando ne celebra l'inutilità. Ma la giovane assessora ricorda qualcosa dell'incrocio via De Sanctis, Piazza Libertà, via Due Principati? Sa nulla dell'incredibile abitudine di Avellino a pensarsi sempre e comunque lungo l'asse Platani-stazione mentre la città cresceva a Nord con l'edilizia privata e le scuole ed a Sud con l'edilizia pubblica che creò un quartiere che in realtà è il terzo centro abitato della provincia? Ancora, sa che a Nord fu costruito lo stadio, pensata la piscina e programmata la Città ospedaliera e che essendo cambiate le condizioni di vita dei cittadini (allora in meglio…) la motorizzazione creò lungo l'asse Nord-Sud un traffico incontenibile che produceva problemi e smog? Una soluzione poteva essere la pedonalizzazione di gran parte della città come era stato fatto in tante realtà del Nord. Ma in valle padana era facile "chiudere" i centri storici. Impossibile ad Avellino, città sviluppatasi come una striscia di cemento dove al più si possono chiudere pezzi di città tipo vescovado, Corso, Piazza Libertà

Quando l'assessora ci spiega che l'inizio del tunnel è stato spostato dalla soppressa via dei Mille (dove a Natale si svolgeva il mercato del pesce) all'imbocco di Corso Garibaldi per via del passaggio – presso via Circumvallazione – del torrente San Francesco sbaglia ancora perché il torrente scorre quasi di fronte al Viva Hotel mentre lo scavo poteva essere avviato molto più su. La legge Galasso sull'obbligo di distanza dai corsi d'acqua prevede che i Comuni possano programmare una diversa sistemazione delle zone attraversate. Certo, non realizzando un garage come quello sorto davanti al Viva Hotel a due o tre metri dal torrente. Inoltre i predecessori della giunta Foti pensarono bene di lasciare agli automobilisti il micidiale incrocio-rotatoria tra via De Renzi, via Amabile e due budelli per l'ingresso e l'uscita da Corso Garibaldi incredibilmente divorato per metà proprio per realizzare l'ingresso del tunnel. Il tratto "divorato" di Corso Garibaldi era quello appena liberato dai distributori di benzina e sistemato con aiuole, fiori e piante. È incredibile, inoltre, che un assessore non "capisca" il peso politico del tunnel da quando i lavori furono affidati all'impresa dell'on. D'Agostino che ha un suo rappresentante nella giunta Foti. E non si sa a che titolo…

A questo punto conviene parlare anche del concorso di idee per la sistemazione di Piazza Libertà. anche in questo caso regole, progetti, idee (a partire dalla pedonalizzazione del "largo") tutto finisce nel cestino, come carta straccia. Abbiamo l'impressione che la giovane assessora ai Lavori pubblici debba riflettere molto (legalmente parlando) anche su questa questione. E giacché si trova cerchi di capire come e perché i fondi del Piano integrato Città di Avellino destinati al tunnel furono divisi per intervenire anche sul Mercatone con il risultato che ad oggi non è finito né il tunnel né il Mercatone. Ad maiora…