Scritto da Amgelo del Bosco
Sabato 14 Settembre 2013 10:07



AVELLINO – Se si svolge lo sguardo sugli anni passati, diciamo pure su qualche decennio trascorso, ci si accorge che Avellino – senza regole e controlli negli anni decisivi della ricostruzione postbellica e del boom edilizio – risulta essere invece una delle città più “programmate” e pianificate del Meridione almeno dal finire degli anni Sessanta in poi, cioè da quando la giunta Scalpati diede incarico al professor Marcello Petrignani di redigere il Piano regolatore del capoluogo. Il Piano fu concepito tra il ’68 e il ’69, quando passò al vaglio di un allarmato Consiglio comunale e fu infilzato dalla cosiddetta legge-ponte per l’urbanistica italiana (“rischiamo di bloccare l’edilizia in città”, disse il sindaco Scalpati che intanto firmò circa 150 “licenze” edilizie che sabotarono di fatto il Piano Petrignani). Per l’occasione Petrignani presentò anche il regolamento edilizio in sostituzione di quello in vigore dal 1871 (un secolo di durata dunque, che record).

Prima di questa importante svolta Avellino aveva avuto un Piano di ricostruzione varato dalla prima giunta comunale di sinistra in età repubblicana (1947, progettista l’architetto Francesco Fariello) che vide impegnato in prima fila nella non propria rigida gestione del territorio l’assessore socialista ai Lavori pubblici, ing. Salvatore Moccia, così come inutilmente importante fu il concorso di idee lanciato dalla giunta Nicoletti nella seconda metà degli anni Cinquanta. Peccato che la giunta dell’epoca volle premiare ex aequo i tre progetti ritenuti migliori ed invitare i tre studi (tra questi c’era anche quello di Corrado Beguinot) a “fondere” le loro idee per arrivare ad un unico disegno. Impresa ovviamente impossibile ed il risultato fu che dovette passare un altro decennio per arrivare ad un Prg finalmente approvato (1971) dalle sezioni riunite del Consiglio superiore dei Lavori pubblici che, comunque, annullò o modificò alcune previsioni. È il caso del campus universitario previsto sulla caserma Berardi. Campus inviso al comando militare meridionale che minacciò il trasloco (che, comunque, di fatto ci fu poco più di trent’anni dopo). Oppure del ridimensionamento del campus scolastico in contrada Baccanico o della piazza da realizzare sull’area del carcere borbonico. Così come vi furono previsioni mai realizzate come i ponti che dovevano collegare via Roma con la variante posta a Sud della città.

Mentre si discuteva di come concretizzare molte previsioni ci pensò il terremoto del 23 novembre 1980 a rimescolare le carte e ad indurre gli amministratori del difficile e problematico dopo sisma ad una revisione del Prg. Si arrivò così al Petrignani-bis molto più permissivo sul fronte dell’edilizia privata e comunque rivisitatore di tante previsioni. Nuova e significativa fu l’ipotesi di prevedere una nuova stazione ferroviaria in coincidenza con la prevista autostazione.

La stazione avrebbe dovuto essere il terminale della linea ferroviaria diretta Napoli-Avellino (con percorso lungo il Vallo di Lauro e traforo sotto il valico di Santa Cristina), un'idea anche in precedenza sempre stupidamente respinta dai politici che contravano in Irpinia.

Come se non bastasse, a parte un vasto programma di edilizia pubblica curato dal cosiddetto Ufficio di piano (tecnici Cristiano, Cerami e Morrica che prospettarono anche una riqualificazione di via Francesco Tedesco e la ricostruzione, magari con ipotesi un po' disinvolte) di Corso Vittorio Emanuele) nel periodo della giunta Aurigemma, assessore all'Urbanistica l'ing. Giuseppe Pisano. Vi sembra poco? C'è dell'altro allora. Come il megaprogetto voluto dal capogruppo Dc Mancino sull'ipotesi di coordinamento e di sviluppo in tutta la conca di Avellino e territori vicini. Si pianificava in sostanza un'area comprendente circa 120.000 abitanti.

L'équipe di tecnici che lavorò al "pro gettone" (dodici professionisti prevalentemente espressione della maggioranza Dc-Psi-Pri-Psdi guidati dal prof. Marino de Luca dell'Università di Napoli. Il "progettone" fu utilizzato in minima parte (ne fu tratto soltanto, sul finire degli anni Novanta, una bozza di Piano traffico) prevedeva collegamenti, ponti, tunnel ma non poggiava su alcuna base finanziaria anche perché finì subito la festa degli investimenti a pioggia del dopo terremoto. Incredibile a dirsi il "progettone" manciniano aveva ricevuto soltanto una "presa d'atto" da parte del Consiglio comunale con il risultato di indurre l'Agenzia per il Sud – ex Cassa per il Mezzogiorno – a chiedere al Comune di Avellino di approvarlo (così ricevendo il resto dei fondi: 800 milioni) per pagarlo o di bocciarlo ma restituendo soldi che il Comune non aveva.

Poi è venuto il Piano Cagnardi (tra il 2000 ed il 2003: qualcuno, proprio all'inizio dell'impegno di Galasso, volle perdere tempo prima di arrivare al voto finale in Consiglio). Poi toccò alla giunta Galasso addentrarsi nell'argomento progettando, anche in questo caso con l'ausilio di docenti universitari (dell'ateneo salernitano) un Piano strategico di valenza extracomunale. Il Piano fu bocciato dalla Regione e su di esso è stata messa una pietra sopra. Adesso la giunta Foti sta tentando di impostare un suo grande progetto che fa riferimento – con scelte, visioni nuove, Piani infrastrutturali aggiornati – al perseguimento di una politica della cosiddetta area vasta, un grande progetto non ancora recepito da consiglieri e partiti, anche perché spiegato con molta confusione ed incerto convincimento.

Poiché tutto viene condito con la questione della perdita per Avellino del ruolo di capoluogo di provincia non è proprio facile vedere in questa soluzione un diverso e mai spiegato nuovo "peso" di Avellino sulla realtà campana e meridionale. Non si vede il suo futuro. Chi vivrà vedrà. Di certo, però, c'è che Avellino non si è fatta mancare progetti, pianificazioni, programmazione.

Se poi vogliamo gettare lo sguardo molto più indietro ci sarebbe da sapere se davvero il Piano regolatore predisposto nel 1933 dall'architetto Cesare Valle sia andato davvero perduto sotto i bombardamenti del 1943 e se davvero perduto perché non chiederne copia all'architetto Valle? Forse perché risultava sconveniente rivolgersi in quegli anni ad uno dei più grandi architetti del regime fascista?

Diciamolo francamente: non ci siamo fatti mancare niente (Piani piccoli e grandi, ricerche e studi) ma quando tutto questo ci serviva non avevamo alcuna difesa. Il risultato è la città, quella moderna, che abbiamo sotto gli occhi. Diciamo che abbiamo messo porte di ferro davanti alla speculazione edilizia quando il disastro era già compiuto. Da ricordare che persino il grande progetto di case popolari del Piano Fanfani-Di Vittorio (1949) ebbe un'iniziale buona attuazione a Sud della città dove si cominciò a costruire il "quartiere" secondo le indicazioni nazionali di esperti come Zevi, Libera, Adriano Olivetti. Poi venne la decadenza ed il controllo politico sull'Iacp e quindi il rione San Tommaso che conosciamo.