Scritto da Angelo del Bosco
Sabato 16 Novembre 2013 13:44



AVELLINO – I tanti intoppi che puntualmente si parano davanti all'iter burocratico e politico che dovrà portare all'approvazione ed al sicuro finanziamento della linea ferroviaria ad Alta capacità fanno sorgere dubbi, aprono discussioni e riaprono vecchie ferite. Intanto rinvii, precisazioni e rimandi ad una scelta, ad una data che non è mai vicina rendono credibile la previsione di qualche esperto – mai smentito – che ha calcolato che tra lungaggini burocratiche, crisi finanziaria, tempi di progettazione e, in qualche caso, di dialogo con le comunità interessate, esecuzione dei (delicati) lavori e collaudi, l'opera sarà completa più o meno nel 2028.

Verrebbe da dire, scherzando, che allora si capisce perché non l'hanno chiamata, la linea ad *Alt a velocità* : perché di veloce c'è ben poco. A questo progetto – linea ferroviaria Napoli-Benevento-Foggia-Bari, con armatura robusta per sopportare carichi pesanti – è giustamente attribuita da imprenditori e politici nostrani una forte possibilità di traino dell'economia provinciale oltre che un effetto rivoluzionario sui tradizionali equilibri territoriali in Irpinia imposti prima dal tracciato della borbonica strada nazionale delle Puglie, poi dall'autostrada A16, pochissimo dalle strade ferrate, da noi, queste ultime, così irrilevanti da essere state classificate già mezzo secolo fa da Ferrovie dello Stato come *rami secchi* da tagliare (ed il primo taglio si è abbattuto non a caso sulla tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio come se lungo quella ferrovia, dagli anni Sessanta del secolo scorso, non fosse cambiato un bel niente: E le sette aree industriali realizzate nel dopo terremoto? Ed il turismo?).

A voler essere sinceri bisogna dire che se il tracciato di questa grande opera si mette al servizio – con una *stazione logistica* di interscambio – della Valle dell'Ufita (Grottaminarda e dintorni) esclude da un collegamento diretto con Napoli ancora una volta Avellino, l'unico capoluogo (possiamo ancora chiamarlo così?) non collegato con la capitale regionale. Ma attenzione, data la delicatezza dell'intervento in galleria sotto Orsara, il passaggio per l'Irpinia è a rischio. Tutte le polemiche sui *sì, no, forse* del presidente Caldoro sono emerse anche durante le riunioni propedeutiche presiedute dall'on. Costantino Boffa, beneventano, capo a suo tempo della segreteria del presidente Bassolino.

Pare che sia stato proprio Boffa il protettore della visione sannita del tracciato. E non a caso in questo periodo lo stesso Boffa sembra sostenere una versione poco irpina della ferrovia, e conseguente apertura a Benevento della *stazione logistica* invece prevista a Grottaminarda. Mentre è in corso questo braccio di ferro, sempre in campo ferroviario viene da Salerno una notizia che non sembra aiutare la visione interprovinciale che del sistema ferroviario ha provato a dare il presidente degli industriali campani, l'irpino Sabino Basso. Quest'ultimo ha ripetutamente sottolineato quanto sia importante elettrificare e potenziare l'asse Salerno-Avellino-Benevento con tanto di scalo logistico a Pianodardine. Questa ipotesi va collocata nella visione dell'asse Tirreno-Adriatico.

Da Salerno il sindaco De Luca fa sapere di essere impegnato a sostenere l'allargamento della appena inaugurata metropolitana di Salerno in direzione di Eboli e della costiera amalfitana, e soprattutto dell'Università di Fisciano. È evidente che questo ribaltamento della visione della strada ferrata della Valle dell'Irno soltanto in funzione della città di Arechi mette fortemente in discussione il potenziamento dell'asse Salerno-Avellino-Benevento. Chi finanzierebbe mai questa linea dopo che Salerno avrà risolto il problema del collegamento con Fisciano-Università, notoriamente visto dal sindaco De Luca soltanto in funzione (visione angusta) di Salerno e non del territorio cosiddetto "Altra Campania"?

Se è soppressa la tratta ferrata per l'Alta Irpinia e la Basilicata, se a collegarci – con la ferrovia – con Napoli (ed il suo porto, il suo aeroporto, il suo turismo, la sua Università) non ci pensa proprio nessuno, se scompare dalle idee e dai progetti l'unico forte disegno prodotto dalla classe dirigente irpina, e cioè l'elettrificazione e la "correzione" dell'asse ferroviario Salerno-Avellino, c'è proprio da rimanere preoccupati.

Chissà se al Comune di Avellino – oggi unica postazione di difesa (e di attacco) della città – c'è qualcuno che abbia capito che, essendo la Valle del Sabato l'area meno difesa, tocca proprio alla giunta Foti decidersi a scendere in campo per fare quello che facevano una volta politici sia pur posti su diversi livelli istituzionali. Ma c'è davvero chi lo ha capito?