

AVELLINO – Ampio lo schieramento dei candidati alla carica di sindaco di Avellino, zeppa di proposte la borsa contenente idee e progetti per il futuro della città (fa piacere constatare che molti hanno messo la famiglia, i giovani senza lavoro e gli anziani emarginati al centro del loro programma). Non molte le soluzioni originali capaci di dare uno scossone ad una città che tutti i candidati si affannano a definire morente, eppure le circostanze, le fregature subite dal capoluogo, vaghi ma non futili progetti sull'asse porto di Salerno-Benevento-Adriatico dovrebbero suggerire un tema che stranamente non è stato individuato – e quindi proposto – da chi cerca il consenso. Ci riferiamo al tema della ferrovia inteso sia come problema del rilancio della linea, resa negli ultimi mesi quasi inutilizzabile, Avellino-Rocchetta Sant'Antonio; sia come riproposizione di un progetto "borbonico" (e questa etichetta non sta a significare che quel progetto ottocentesco sia ormai superato, anzi) riguardante il collegamento su strada ferrata tra Napoli ed Avellino.

A volte bastano scelte oculate ma producenti effetti ampiamente positivi per dare ad un territorio, ad una città, una valorizzazione di notevoli proporzioni. La riapertura – previo ammodernamento – della Avellino-Lioni-Rocchetta (linea, giova sempre ricordarlo, che attraversa le aree industriali realizzate nel dopo terremoto) rimetterebbe in gioco la stazione di Avellino del cui destino, la chiusura, si sapeva da tempo; destino oggi ribaltabile cogliendo al volo l'idea del presidente degli industriali irpini, Basso, neo presidente di Confindustria Campania, che da mesi va ripetendo, inascoltato, che l'area industriale di Pianodardine va rilanciata attraverso l'istituzione di una porta avellinese della linea ad Alta capacità, linea posta trenta chilometri più a Nord di Avellino, ovvero la Napoli-Benevento-Puglia con tanto di stazione "Irpinia" a Grottaminarda, e chissà perché soltanto in Valle Ufita.

Un effetto *devastante*, poi, avrebbe la realizzazione della *diretta* Napoli-Avellino, con tanto di nuova stazione in zona centrale (Petrignani nella versione del 1987 del suo Prg la prevedeva sotto l'autostazione con tanto di scavalcamento del Fenestrelle sotto il ponte allora previsto sulla direttrice Bellizzi-Variante-Piazza Perugini). Il "devastante", naturalmente, sta per foriera di nuove attività, nuovi servizi, nuovo baricentro della città. Un'iniziativa nuova che è stata oscurata fin dai tempi della scelta dell'autostrada che fu ritenuta sufficiente a chiudere ogni

discorso sul tema dello sviluppo.

Naturalmente per realizzare queste opere occorrono nuovi finanziamenti. Ma se nessuno prepara i relativi progetti, se nessuno va a spiegare a Napoli e a Roma (magari oggi anche a Salerno dal neopromosso “sindaco dei fatti e dei cantieri”) la bontà e la “produttività” degli elaborati, chi darebbe mai il via libera ad un’idea che l’ingegnere Emanuele Melisurgo propose a Ferdinando II nel 1859? E vuoi vedere che, intanto, con altri soldi (di Bruxelles) qualcun altro, Benevento od altri ci rifilano una nuova fregatura? Ma i candidati sindaco ne sanno qualcosa?