

Questione meridionale e questione settentrionale: ma quando arrivi treno

Scritto da Carmine Acocella

Martedì 25 Settembre 2012 22:26



AVELLINO – Ospitiamo un nuovo intervento di Carmine Acocella sui temi dello sviluppo e del divario tra Nord e Sud.

* * *

Prendendo in mano qualche libro di storia, leggevo sull'impresa che i Savoia portarono innanzi ai fini della industrializzazione nella pianura padana ed anche in altre zone del Nord Italia, verso la metà dell'800. Insieme a tali opere di industrializzazione, si miglioravano anche le vie di comunicazione e di collegamento, preesistenti con i Paesi dell'Europa centrale. Quest'opera, portata avanti dai Savoia faceva sì, da una parte, che venissero potenziate la attività produttive, ma dall'altra rendeva anche le vie di collegamento più favorevoli con l'Europa. Ciò consentiva anche di trovare, a differenza del Sud Italia, bacini di mercato più facilmente collegati o collegabili, con i territori dell'Europa del Nord e dell'Europa centrale.

Questa è una puntualizzazione doverosa, ma quanto meno necessaria: ciò per raccontare, anche a coloro che non fossero a conoscenza della storia di quei tempi, del divario socio-economico che c'era già a quei tempi, fra il Sud ed il Nord Italia. L'Italia meridionale invece, a differenza del Nord Italia ha dovuto aspettare, rispetto a quei tempi dell'800, più di un secolo, quindi gli anni '50, '60 e '70 del secolo scorso, rispetto al Nord, per poter realizzare importanti assi viari di comunicazione, come ad esempio, l'autostrada Napoli-Bari, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed altre importanti arterie di comunicazione del Mezzogiorno di Italia. A proposito della istituzione della Cassa del Mezzogiorno, che talora è stata tanto stigmatizzata da alcune parti politich, attualmente non si sa se nel fenomeno di industrializzazione delle terre di Irpinia sono intervenute soltanto classi imprenditoriali del Sud o se, invece, vi abbiano concorso anche imprenditori ed industriali di altra provenienza geografica, di zone del Nord Italia, ad esempio!

Ma il nodo cruciale oggi è quello dei trasporti: importanti arterie di comunicazione, fra cui la ultra-centenaria ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, ad esempio, ed i tratti di collegamento Avellino-Benevento ed Avellino-Salerno, sono stati recentemente dismessi. Da qualche informazione pervenutami da ex-funzionari delle ferrovie dello Stato, quelle ferrovie servivano come collegamento tramite binari di raccordo, di importanti lavorazioni industriali, che penetravano all'interno delle rispettive aree di lavorazione industriale, situate in diversi territori, quali San Mango sul Calore, Avellino, Pianodardine, Nusco, Morra, Lioni e Calitri, quindi aree industriali della Valle dell'Ofanto, fino ad arrivare a Monteverde. Inoltre, oltre che per ragioni di scambi commerciali, sulla tratta Avellino-Rocchetta viaggiavano tanti e tanti passeggeri che non avendo una vettura a disposizione utilizzavano il mezzo su rotaie, con pedaggi relativamente bassi.

Pertanto, quel tratto di Ferrovia Avellino-Rocchetta era di importanza nevralgica per le zone più interne della provincia Comuni quali Conza della Campania, Morra De Sanctis, Teora, Monteverde, Aquilonia, Calitri, Cairano. Il provvedimento ulteriore di chiusura recente dei tratti di ferrovia Avellino-Benevento ed Avellino-Salerno è stato in tal senso ancora più penalizzante. Ciò perché vi erano tanti e tanti studenti che si servivano del treno, da una parte, nella tratta Avellino Mercato-San Severino per andare verso l'università di Fisciano, dall'altra verso l'università di Benevento, nella tratta Avellino-Benevento; senza contare poi che vi erano numerosi passeggeri i quali prendendo il treno per Benevento, si recavano verso le Puglie, tramite questa ferrovia, per lavoro o per motivi di scambi commerciali o di affari. Questo è un altro motivo, a detta di molti, di come erano importanti e preziose le due tratte ferroviarie, che sono state ultimamente "chiuso al traffico".

Sempre riguardo all'argomento, vi sono poi da considerare tutti quei treni, che venivano organizzati dalle FF.SS. come, ad esempio, il treno speciale notturno per Milano, per gli immigrati al Nord Italia e per i pendolari, i treni turistici verdi, anche come occasione turistico-mondana per valorizzare le risorse economiche endemiche del territorio, anche nel campo dei prodotti dell'artigianato e dell'agricoltura locale ed i treni organizzati anche per motivi sportivo-calcistici delle trasferte dei tifosi dell'Avellino, in occasione delle partite di calcio.

Vi è poi da ricordare il progetto di collegamento della tratta Avellino-Monteforte Irpino-Baiano, attraverso un treno leggero che attraversava la valle del fiume Fenestrelle di cui si discusse anche ai vertici regionali, negli anni '90. Tale tratta, peraltro, con un onere di investimento non eccessivo, avrebbe potuto rappresentare una grande occasione per poter fare in modo che la ferrovia Avellino-Benevento-Rocchetta Sant'Antonio potesse avere un più ampio respiro, ricollegandosi attraverso la tratta Avellino-Monteforte-Baiano agli assi ferroviari della dorsale tirrenica. È evidente, pertanto, che il tema della ferrovia Avellino-Rocchetta non sia l'unica

Questione meridionale e questione settentrionale: ma quando arrivi treno

Scritto da Carmine Acocella

Martedì 25 Settembre 2012 22:26

questione di trasporti del Sud, ma che si potrebbero elencare anche altre ferrovie, come ad esempio la ferrovia calabro-lucana, o altre ferrovie interne, le quali sono state chiuse progressivamente nel corso del tempo dal finire degli anni Ottanta in poi, tra Calabria e Basilicata. Queste ultime avevano una certa importanza nei collegamenti tra industrie e piccoli opifici onde agevolare i passeggeri e gli abitanti, i quali si trovavano nelle zone più interne del Pollino e della Sila oppure zone del retroterra etneo in provincia di Messina, con la ferrovia etnea, ad esempio.

L'economia è la legge dei grandi numeri e certi aspetti sono relativi per i fattori di crescita della legge dei grandi numeri, ai fini dello sviluppo delle grandi organizzazioni produttive. Non dimentichiamo, inoltre, che nell'economia il prodotto interno lordo è costituito da più del 70 per cento dai prodotti della piccola e media impresa. È economicamente dimostrabile che i consorzi di micro-impresa, con produzione in economia di scala, riguardano grandi quantità prodotte, onde poter abbassare i prezzi e quindi agevolare l'acquisto di beni necessari anche da parte dei ceti meno abbienti. È altrettanto economicamente dimostrabile che queste realtà capillari funzionano o possono funzionare solo se vi sono adeguate vie di comunicazione al loro servizio e non è detto che i trasporti su gomma siano sempre più economici dei trasporti su rotaia. Le vie di comunicazione sono pertanto fondamentali in un'ottica integrata dello sviluppo produttivo, legato alle vie di trasporto, come invece i Savoia assicuraron per lo sviluppo industriale delle zone del Nord Italia più di un secolo e mezzo fa e quindi più di cento anni prima rispetto al Mezzogiorno. In tal senso la chiusura della ferrovia Avellino-Benevento ed Avellino-Salerno, disposta recentemente, è stata indubbiamente un grave handicap, da molti punti di vista, per i collegamenti con gli atenei, l'università del Sannio e l'università di Fisciano.

Oggi si parla molto di equità e di equiparazione, ma ciononostante il divario tra Sud e Nord aumenta e ciò non solo per le generazioni presenti, ma anche per le generazioni future. È indubbiamente questa una preoccupazione dei genitori per i propri figli.

Domanda: è proprio vero che il nuovo, il quale a volte porta cambiamenti rispetto al passato, talora generando punti di rottura insanabili, sia meglio di quello che alcuni definiscono vecchio? Non sarebbe, pertanto, il caso di pensare al "vecchio" che invece tiene conto delle realtà periferiche e capillari e che, invece, si può riproporre oggi in una forma ristrutturata, più adeguata ai tempi, assicurando al tempo stesso efficienza, ma anche tenendo conto, anche degli interessi di chi sta peggio e quindi in una visione equa e solidale e dunque democratica e non liberistica della realtà e delle comunità isolate, specie quelle delle zone interne dell'Alta Irpinia?

Sta di fatto che con la chiusura di questi tratti ferroviari molte zone dell'Irpinia, compresi vari

Questione meridionale e questione settentrionale: ma quando arrivi treno

Scritto da Carmine Acocella

Martedì 25 Settembre 2012 22:26

Comuni della Valle dell'Ofanto, rischiano di essere tagliati fuori dallo sviluppo o dalla crescita, il che non è indice, né di equità, di cui oggi tanto si parla, né tantomeno di democrazia e di crescita omogenea e condivisa! All'attento lettore la risposta.