



AVELLINO – Pubblichiamo la lettera aperta ai candidati sindaco di Avellino di Pietro Mitrione, presidente di in_loco_motivi sulla questione della mobilità cittadina.

* * *

Paralisi da traffico, inquinamento atmosferico ed inquinamento acustico, ecco i drammi delle città moderne. Le poltrone del prossimo sindaco di Avellino e dell'aspirante assessore al traffico scottano perché il problema della mobilità cittadina è grave e si ha l'impressione che sia irrisolvibile. Occorre una inversione di tendenza che punti sul potenziamento della rete di trasporto pubblico: la sfida vincente è quella di disincentivare l'uso del mezzo privato puntando a creare sistemi di mobilità tesi a favorire questa proposta sistemi di collegamento su ferro. Occorre capire che i problemi del traffico cittadino non possono essere distinti dalla politica urbanistica e dall'assetto del territorio. Urbanistica e traffico sono problemi connessi non possono essere affrontati separatamente. Bisogna capire se gli interessi di alcuni devono prevalere su quelli della collettività.

Per decongestionare le città bisogna anche puntare su un decentramento delle funzioni nelle periferie troppi servizi oggi sono concentrati nel centro-città. Tale intento serve anche per qualificare o riqualificare parti del territorio urbano che oggi appaiono dimenticate.

Questa operazione può avvenire con una logica precisa che è quella di allocare funzioni economiche ed amministrative dove c'è un adeguato livello del servizio di trasporto pubblico, altrimenti si rischia di aggiungere caos al caos. A tal proposito il caso dello spostamento tribunale di Avellino è emblematico, perché non prevedere la sua costruzione utilizzando l'area di risulta, opportunamente risanata, dell'ex Isochimica? Sarebbe un modo tangibile di ristoro per

Trasporto pubblico, lettera aperta ai candidati

Scritto da Pietro Mitrione

Giovedì 16 Maggio 2013 09:29

quella popolazione di Borgo ferrovia che sta subendo i risvolti negativi della lavorazione di amianto che avveniva in tale stabilimento. Lungimiranza politica vorrebbe che interventi di tale importanza fossero parte determinante di una corretta programmazione di delocalizzazioni di attività economiche verso le periferie avellinesi. In tale ottica occorre, perciò, individuare adeguati sistemi di trasporto con le aree del medio hinterland avellinese. E' questa l'individuazione dell'area vasta destinata ad integrarsi con quella della città di Avellino per diventare un unicum produttivo ed amministrativo.

Di qui la necessità di prevedere un collegamento, che vada da Pratola Serra a Mercogliano-Monteforte, un bacino di circa 150mila persone, sfruttando l'attuale tracciato ferroviario che inizia dalla stazione di Chianche/Altavilla/Tufo/Prata P.U e che si estende nel Serinese/Solofrano passando per la stazione di Avellino dove in raccordo con la costruenda metropolitana leggera si potrebbero raggiungere le zone di recente espansione sugli assi Avellino-Mercogliano-Monteforte. Stiamo parlando di una rete ferrata esistente da rivalutare e metterla a disposizione per una nuova e moderna integrazione vettoriale. Oggi le ferrovie locali, e quindi anche la nostra rete provinciale, rappresentano il futuro per i collegamenti, costituiscono una garanzia di vivibilità negli ambienti urbani. In quest'ottica anche la linea ferroviaria Avellino-Lioni-Rocchetta, opportunamente integrata col sistema su gomma, può trovare una sua utile dimensione infrastrutturale, anche tenendo conto che su questa tratta sono stati posizionati ben 120 km di fibre ottiche che potrebbero togliere tanta parte della nostra Irpinia dall'arretratezza di infrastrutture telematiche.

Lo stesso dicasi per quel tratto di ferrovia che da Montoro/Solofra/Serino porta ad Avellino proponendone la sua elettrificazione da Salerno a Benevento. In tal modo Avellino rientrerebbe nel circuito della ferrovia che conta: da una parte Salerno con l'alta velocità e con il suo sistema portuale ed universitario, dall'altra la città sannita, con la quale dovremmo condividere la potenzialità della ipotizzata costruzione della linea ferroviaria ad Alta capacità fra Napoli/Roma e Bari. Solo in questo modo la metropolitana regionale può diventare realtà.

Queste condizioni permetterebbero di collegare funzionalmente la stazione ferroviaria di Avellino con la città ospedaliera che dista appena pochi minuti utilizzando il tracciato della strada Bonatti .

La sfida vincente degli anni a venire per il trasporto è sui binari. Accanto a queste scelte di lungo termine occorre da subito progettare e creare zone a traffico limitato nel centro storico con l'istituzione nello stesso di isole pedonali onde favorire occasioni di incontro e quindi di socializzazione. A tal proposito la costruzione del tunnel, che tanto fa discutere e dividere la politica avellinese, può servire a tale scopo a condizione che Piazza Garibaldi, Piazza Libertà e

Trasporto pubblico, lettera aperta ai candidati

Scritto da Pietro Mitrione

Giovedì 16 Maggio 2013 09:29

il Corso siano resi pedonalizzati, senza se e senza ma. In questa direzione va visto il progetto della metropolitana leggera che sfruttando il sistema circolare di cui è dotata la città dovrà impedire l'attraversamento del Corso di Avellino. Di seguito alcune indicazioni di medio e lungo periodo atte a validare quanto detto:

- Ampliamento della sosta controllata con il conseguente rigoroso rispetto,
- Sfalsamento della apertura/chiusura delle scuole, uffici ed attività commerciali
- Differenziazione delle tariffe per la sosta delle auto con maggiore importo nelle zone centrali della città,
- creazione di parcheggi di interscambio collegati all'utilizzo di mezzi pubblici,
- realizzazione di piste ciclabili,
- potenziamento del trasporto pubblico, con estensione del servizio anche nelle fasce notturne per favorire gli spostamenti fra Atripalda e Mercogliano/Monteforte.

Si tratta di iniziative di scarso impegno economico ma di grande impatto ambientale utili per disincentivare l'uso dell'auto per gli spostamenti in città.

A tal proposito diventa concreta l'acquisizione da parte della società Acs di una serie di attività quali:

- gestione della rimozione delle auto in sosta che ostacolano la corretta circolazione dei mezzi pubblici,
- gestione della semaforizzazione cittadina,
- gestione dei parcheggi di interscambio. Al riguardo, sarebbe auspicabile che una parte consistente dell'attuale caserma militare potesse essere adibita ad uso parcheggio.

Veniamo, purtroppo, da una tradizione sulla politica del traffico basata sui divieti e, purtroppo, sappiamo che buona parte della popolazione non è proprio brava a rispettare le leggi. La sosta a pagamento rientra in questa logica: consentire a tutti di usufruire nei tempi necessari degli spazi pubblici, senza le prevaricazioni di chi occupa i posti per orari indefiniti. La concertazione è una strada obbligata non bisogna fermarsi sulle esigenze immediate ma guardare ai risultati a lungo termine. Non esistono soluzioni miracolistiche in materia di traffico, bisogna recuperare , purtroppo, ritardi di molti decenni. Occorre stare dentro ai progetti in discussione per la gestione dell'Area Vasta di Avellino per aumentare in maniera significativa il valore della qualità urbana; per delineare una città che integra in maniera armonica le diverse funzioni; per rafforzare e razionalizzare il sistema della viabilità; per integrare il Centro con le frazioni ed i paesi limitrofi. Occorre osare, gestire il contingente senza avanzare progetti ambiziosi significa ritrovarsi con gli stessi odierni problemi nel prossimo futuro, moltiplicati dal punto di vista economico e

Trasporto pubblico, lettera aperta ai candidati

Scritto da Pietro Mitrione

Giovedì 16 Maggio 2013 09:29

sociale. Per la prossima programmazione 2014/20 dei fondi europei non ci saranno più finanziamenti per assi viari. Avellino sarà l'unico comune irpino a dover gestire tali risorse in quanto comune con più di 50mila abitanti. Questa sarà l'opportunità per far diventare veramente capoluogo dell'Irpinia la nostra città. Di qui l'ambizione del prossimo sindaco di Avellino di esserlo anche dell'Irpinia!