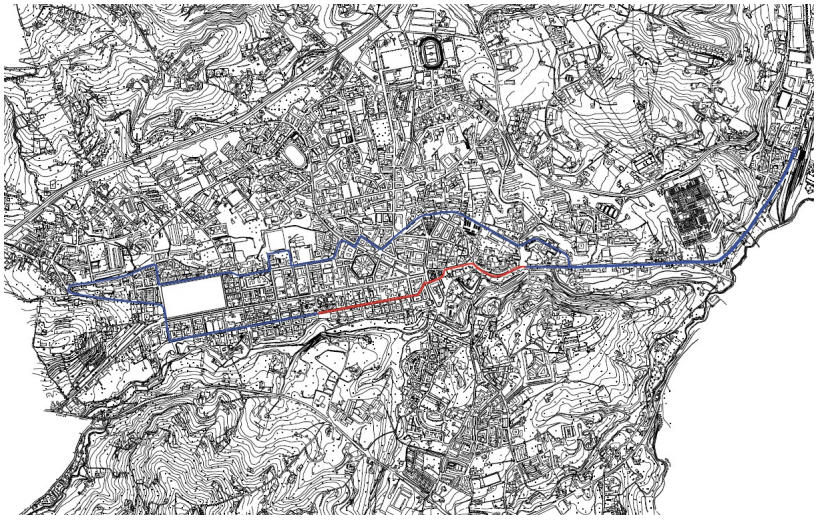
Scritto da Angelo del Bosco
Sabato 15 Giugno 2013 16:09



AVELLINO – Tranne che per una piccata puntualizzazione dell'ex assessore al traffico, Petitto, l'argomento *metropolitana leggera* non ha trovato molto spazio nella campagna elettorale di Avellino. L'impressione è che quel progetto, finito – a detta dello stesso Petitto – in mani non esperte, è quanto meno rimasto nel cassetto delle buone intenzioni ed è stato poco o malamente seguito dopo averlo avuto in eredità (idea, progetto, soldi) dalla precedente amministrazione.

A ricordare che c'è questa iniziativa in corso contribuisce un centinaio di orridi pali che dovrebbero sostenere il filo dal quale i mezzi dovranno ricevere alimentazione. Perché sarebbe stato importante sentirne parlare autorevolmente almeno dai candidati alla carica di sindaco? Soprattutto, poi, durante la fase di ballottaggio? Perché quel progetto, servendo la direttrice Platani-stazione, mirava a servire una parte della città, un "pezzo" della sua vita, ma a dieci anni dalla sua benedizione ministeriale e dal cofinanziamento Stato-Regione, ci si sarebbe aspettato il completamento del progetto sull'asse Nord-Sud ovvero a servizio di quelle famiglie e di quelle funzioni ricadenti – per scelta oculata o scelta di fatto (vedi rione San Tommaso o rione Mazzini) – nelle aree di nuova espansione della città (Piazza Kennedy, via Carducci, via De Gasperi, stadio, piscina, palazzetto, via Annarumma, Città ospedaliera, residenze collina Cappuccini, scuole).

In parole povere per trasformare in qualcosa di davvero concreto il progetto *metropolitana leggera* occorreva metterlo al servizio dell'asse Bellizzi-San Tommaso-Mazzini-Piazza Libertà-Piazza Kennedy-stadio-Cappuccini. Raramente si è letto e si è sentito del forte processo di motorizzazione sviluppatosi lungo questo asse al punto da indurre dieci anni fa l'amministrazione dell'epoca ad ipotizzare il tanto chiacchierato tunnel che doveva liberare il traffico dalla morsa di Piazza Libertà e consentire la pedonalizzazione della stessa nonché di Corso Garibaldi. Uno scambio dei mezzi pubblici in un'area pedonalizzata (come avviene in

ogni centro storico europeo pedonalizzato) avrebbe offerto agli avellinesi un servizio di qualità aiutando a svuotarla delle tante auto (la città è tra quelle con più mezzi in circolazione nella regione) che la inquinano.

Ed ora un passo indietro. L'idea del progetto venne alla giunta dell'epoca dopo aver appreso che l'Ansaldo Trasporti realizzava sistemi di trasporto pubblico alimentati da una banda magnetica posta nel manto stradale. Quindi niente pali e niente fili. Il *Corriere della Sera* annunciò anche che a Trieste si stava sperimentando una tratta lunga più di un chilometro. Dalla notizia si passò subito ai contatti con l'Ansaldo che realizzava banda magnetica e bus nello stabilimento di Napoli. Dopo una visita degli amministratori dei Comuni del Consorzio locale dei trasporti (Avellino, Mercogliano e Atripalda) all'impianto dell'Ansaldo fu l'assessore ai Trasporti dell'epoca, Pucci Bruno, a tenere i contatti con il ministero e l'assessorato regionale allora retto da Ennio Cascetta. Il risultato di quell'azione congiunta fu il riconoscimento della bontà del progetto-Avellino con l'assegnazione di cinquanta miliardi di lire al capoluogo irpino.

Ma il progetto curato (soldi, percorso, ecc.) dall'assessore Bruno subì una prima variazione quando la Regione Campania lamentò che l'assegnazione dell'opera all'Ansaldo non passava per una gara ma risultava un affidamento diretto. Da allora tanta confusione, pali (orridi) dappertutto e, soprattutto, la deviazione del percorso dall'asse principale di Corso Vittorio Emanuele all'intasatissimo Corso Europa: siamo l'unica città del continente ad aver espulso dal centro pedonalizzato i mezzi di trasporto pubblico. E tutto mentre la tecnologia avanza e propone nuove soluzioni come è il caso dell'azienda canadese *Bombardier transportier* che si è affidata ad una batteria ultraleggera, immediatamente ricaricabile; una riduzione al minimo delle emissioni inquinanti e sonore e l'aggiunta di una ricarica per induzione magnetica. Anche in questi casi né fili né pali.

Se anziché litigare su chi aveva dato il via libera ai pali qualcuno avesse seguito il percorso di Pucci Bruno (conoscenza, confronto ed altro) forse oggi saremmo su un livello diverso – Napoli, diciamo Napoli, tra pochi giorni avvierà la sperimentazione di quello che doveva essere il "sistema" (detto *tranwere*) a banda larga magnetica che aveva a suo tempo chiesto Avellino – e sarebbe chiara e certa anche la sorte dei due bus acquistati ma depositati in un capannone senza che alcuno sappia come utilizzarli. Meritava questo problema un approfondimento, una disputa, un battibecco elettorale?