Scritto da Red.
Sabato 22 Novembre 2014 10:11



AVELLINO – Oggi che si parla tanto di traffico ed inquinamento da gas di scarico viene da porsi – visto che il Comune si sta ponendo il problema delle zone a traffico limitato e di altri possibili rimedi – la domanda: ma perché non è stato mai aperto il casello autostradale di Avellino centro? Ed ancora: come mai il gruppo consiliare del Pd ha espresso l'opinione – almeno da parte di qualche autorevole consigliere – di rinunciare a lottare per avere l'opera? Viene da chiedersi se chi ha operato in tal senso ha mai capito a cosa davvero sarebbe servito quel casello.

In verità, tutto nasceva dalla considerazione che essendo l'abitato di Avellino posto lungo l'asse Ovest-Est (Platani-stazione, come si diceva una volta, percorso prolungato ad Ovest verso il casello di Mercogliano, ad Est verso l'area industriale fino alla Fiat) occorreva, ed occorre, evitare che per raggiungere i due caselli posti ai lati estremi della città gli automobilisti la attraversino tutta in un senso o nell'altro. Quante sostanze *benefiche* gli automobilisti ingeriscono già mettendosi in fila per attraversare Torrette di Mercogliano e poi via Nazionale fino all'imbocco dei Platani? E da Atripalda fino all'incrocio di via Tedesco e la stessa via Tedesco?

Un'alternativa a questo pendolarismo intracittadino fu proposto fin dal suo primo Piano regolatore (1971) dall'architetto Marcello Petrignani che di fatto indicò una soluzione in una migliore utilizzazione della variante Sud prevedendo alcuni ponti che dalla stessa distribuivano il traffico in punti diversi della città per cui non ci sarebbe stata la necessità di percorrerla tutta per raggiungere questo o quel punto. Petrignani perfezionò la sua "visione" con l'adeguamento post sisma del suo Prg (1987) quando previde un allacciamento variante-Piazza Perugini in tunnel, un tunnel che doveva superare via Roma, via Dorso, viale Platani, via Colombo fino all'autostazione. Struttura, quest'ultima, che attirerà comunque correnti di traffico anche se è stata dotata di una viabilità parallela a via Colombo. Il progetto di Petrignani comprendeva

anche un sottostante percorso ferroviario che doveva portare i treni provenienti da Napoli (neanche di questo si parla più: poi si lamentano della decadenza della città…) fin sotto la nuova stazione di Avellino. e questo a proposito dei nuovo “centri” che si vorrebbero dare ad Avellino.

Appare a questo punto evidente che la funzione che a Sud avrebbe avuto la variante, l’avrebbe svolta a Nord il nuovo casello. La riunione conclusiva presso il ministero dei Lavori pubblici, svoltasi nel 2000, stabilì che la società Autostrade (troppo vicini i tre caselli si lamentarono si suoi rappresentanti) avrebbe realizzato il nuovo varco autostradale. A sancire il tutto il ministro Nerio Nesi, il ministro Maccanico, il prefetto Meoli con il suo vice Napolitano, il sindaco di Avellino Di Nunno, l’on Alberta De Simone e dirigenti del ministero. Da premettere che Nesi era stato ad Avellino con Maccanico già due volte e che il sindaco di Avellino aveva già incontrato il suo predecessore Willer Bordon nel palazzo di porta Pia.

Come e perché tutto si sia fermato è un mistero. “Dopo” il governo passò nelle mani di Berlusconi e ad Avellino l’amministrazione comunale cambiò negli uomini e nei partiti. Se la variante venisse usata come una tangenziale e se raggiungere o lasciare l’autostrada non comportasse tanto pendolarismo automobilistico quanto smog risparmierebbero gli avellinesi? Ed ancora, se la cosiddetta metropolitana leggera non fosse quella cosa orrida in cui è stata trasformata rispetto ai progetti originari, si potrebbe gestire lungo le strade principali un servizio pubblico decente? E si potrebbero individuare diversamente isole e zone pedonali? Isole ad Avellino difficilmente individuabili proprio in ragione della sua struttura lineare. È certamente pedonalizzabile la collina della Terra, ma si può chiudere Corso Umberto? Un’isola sarà certamente Piazza Castello ma guai a toccare via Circumvallazione.

Infine, perché non disporre diversamente le centraline per il rilevamento dei gas inquinanti comunicando ai cittadini sempre e comunque la verità? Perché non puntare anche ad Avellino sull’affitto di minicar a trazione elettrica? E perché non sostituire i bus che divorano nafta con quelli che utilizzano metano? Soluzione tecnologica mostrata ad un salone della mobilità urbana che si svolse in quel di Bologna, salone che vide la partecipazione degli amministratori di Avellino dell’epoca. Troppe domande? Può darsi. Ma speriamo che almeno il vero problema della mobilità in Avellino sia stato capito.

Ed a proposito di dimenticanze. Abbiamo già ricordato il “caso” terzo casello e quello della metropolitana leggera. Ma c’è un altro caso legato alla problematica dei parcheggi. Uno, strategico, era quello ipotizzato di fianco al cimitero sui trentatremila metri quadrati del cosiddetto “Tiro a segno”. Per quest’area fu avviata una trattativa di trasferimento al Comune. Poi, di colpo, tutto sparito. E pensare che adesso l’ente “Tiro a segno” non ha alcun vincolo di

tipo militare.