

Al tono tra lo strafottente e l'irriguardoso usato dall'assessore regionale ai Trasporti, Vetrella, in risposta a quanti da mesi gli ricordano che le sue decisioni (evidentemente condivise dalla giunta Caldoro-De Mita (j.) stanno distruggendo la politica delle comunicazioni in Irpinia con particolare accanimento contro quel poco di rete ferroviaria che in centocinquanta anni lo Stato ha allestito sul nostro territorio, sono state dedicate molte sottolineature. A cominciare da quella precisa, chiara e fortemente (anche dal punto di vista culturale) argomentata del nostro giornale quotidiano on line. Ora, però, occorre andare oltre anche perché incautamente il vicepresidente della giunta regionale Giuseppe De Mita ha parlato di "lamenti irpini", di mancanze di iniziative e di proposte. Che ci siano in Irpinia ambiti "dormienti" è fuor di dubbio. Altrimenti difficilmente la giunta regionale avrebbe potuto varare due anni fa un megapiano sul fronte delle opere pubbliche che investe prevalentemente l'area napoletana ed il Salernitano ed un po' di Terra di Lavoro con due soli riferimenti all'Irpinia: il progetto "banda larga" (peraltro ormai interessante l'intero meridione) e la realizzazione degli spezzoni mancanti della ancora una volta volatilizzata Lioni-Grottaminarda e della Benevento-Pianodardine (che l'Asi di Avellino rivendica come sua iniziativa), assi pomposamente battezzati "tangenziale delle zone interne"; quasi a rimarcare una forte iniziativa per aree non proprio nel cuore del presidente Caldoro e della sua giunta.

Bisogna partire da lontano per capire la fregatura rifilata all'Irpinia ed al sonno profondo che ha distratto le istituzioni locali. E cioè da quando Bassolino e la sua giunta iniziarono (da Avellino) un viaggio attraverso le città campane incontrando i loro amministratori. Nell'aula consiliare di Piazza del Popolo Bassolino ed i suoi assessori (in pratica una giunta Bassolino-De Mita senior, non proprio una novità) annunciarono finanziamenti ed opere pubbliche per Avellino.

Tutto bene? Non proprio. Perché una decina di giorni dopo Bassolino & C. vanno a Benevento, patria del capo della segreteria del governatore, Boffa, oggi parlamentare Pd, dove in pompa magna annunciano un progetto ambizioso, di grande valore strategico e propulsivo in un

Meridione che sprofonda: la realizzazione della ferrovia ad Alta capacità Napoli-Benevento-Foggia-Bari (con possibili prolungamenti per Brindisi e Taranto). Uno sforzo finanziario enorme – fondi europei – ed una dedica all'Irpinia: una stazione in Valle Ufita dove giustamente si comincia a parlare di piattaforma logistica ed area di smistamento tra Tirreno ed Adriatico.

Qualcuno, su questo giornale, pose una domanda: visto che Avellino è l'unico capoluogo senza collegamento ferroviario diretto con Napoli, non si poteva realizzare la ferrovia ad Alta capacità seguendo l'itinerario Napoli-Nola-Avellino-Benevento-Foggia con tanto di stazione in Valle Ufita? A questa innocente ed ovvia domanda non c'è mai stata risposta. Né – a fronte di una quasi indecente disputa sulla reale volontà di realizzare la stazione in Valle Ufita – c'è stato qualcuno (il sindaco di Avellino, il presidente della Provincia, un parlamentare, un consigliere o un assessore regionale, un partito o un sindacato) che abbia osato chiedere giustizia per Avellino prima a Bassolino e a Cascetta e poi a Caldoro e Vetrella? Bastava porre il problema in Consiglio regionale per avviare non un lamento ma una discussione serissima su una questione insoluta da più di un secolo e mezzo e che finalmente avrebbe potuto trovare uno sbocco visto l'ingente costo del progetto Alta capacità: dodici milioni di euro ovvero ventiquattromila miliardi di vecchie lire. Era questo un bell'argomento per il serioso vicepresidente De Mita.

E sempre su Avellino (la strana "città di A" descritta da Marco Ciriello o "la città stupidamente felice" descritta da Franco Festa) è una questione da porre sul tavolo con dignità quella di una stazione logistica a Pianodardine a ridosso dell'area industriale proposta dal presidente degli industriali irpini, Basso, o una stupida e municipalistica pretesa? E la stazioncina di Avellino che deve chiudere come è stata chiusa la linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio (mentre in Basilicata potenziano la Rocchetta-Potenza)? Ed ancora. È mai possibile che non si riesca a dar vita vera alla tratta Salerno-Fisciano-Solofra-Avellino con un porto, un polo universitario, un polo conciario, un capoluogo con area industriale ed un potenziale prolungamento per Benevento (università) e sbocco sull'Adriatico?

Quante domande. Tutte rivendicazioni infantili? Proprio no.

Vicepresidente De Mita, assessore Vetrella, una raccomandazione. Non dite che tanto Avellino è collegata via autostrada. Lo sono anche Salerno e Caserta. Tra poco lo sarà anche Benevento che comunque ha una ferrovia che nessuno può toglierle. E naturalmente anche nel documento sottoscritto nel Patto per lo sviluppo che fa partire il progetto per la stazione logistica in Valle Ufita non un cenno, non un lamento (che stavolta sarebbe stato gradito) in favore della città di Avellino che vede il suo sindaco, sottoscrittore del Patto, impegnato in ben altre strategie (di carriera).

“Piccola” correzione. Dicevamo che Avellino è l’unico capoluogo a non essere collegato con ferrovia direttamente con Napoli. Tra poco Avellino perderà questo “titolo”. Quindi potrà morire di inedia mentre i politici che dovrebbero difenderla fanno finta, per miserabili calcoli elettorali, di guardare altrove.