

Economia e società

Ferrovie e sviluppo trent'anni dopo

Le poche infrastrutture stradali costruite successivamente al sisma dell'80 o sono carenti sotto il profilo della ampiezza della sede stradale, e quindi della sicurezza o sono in via di esaurimento per sospensione dei finanziamenti, come è avvenuto per la strada a scorrimento veloce Contursi-Lioni-Grottaminarda o per miopi decisioni politiche che guardano esclusivamente a motivazioni di carattere economico, come sta accadendo alla linea Avellino-Rocchetta

NICOLA DI GUGLIELMO*

Nella ricorrenza del 30° anniversario del terremoto del 23 novembre 1980 e nel quadro della grave crisi nello sviluppo delle aree interne, cenni vari sono stati fatti anche agli irrisolti problemi infrastrutturali che ancora penalizzano le zone appenniniche ed in particolare quelle del "cratere".

tosviluppo.

Le poche infrastrutture stradali costruite successivamente al sisma dell'80 o sono notevolmente insufficienti e carenti sotto il profilo della ampiezza della sede stradale, e quindi della sicurezza - anche in relazione al prodigioso sviluppo del trasporto su gomma - o sono in via di esaurimento per sospensione dei finanziamenti (come è avvenuto ad esempio per la strada a scorrimento veloce Contursi-Lioni-Grottaminarda) o per miopi decisioni politiche che

della citata tratta. In uno Stato democratico e popolare, quale è quello stabilito dalla nostra Costituzione, dovrebbero prevalere gli aspetti sociali della vita delle collettività, soprattutto se residenti in zone per se stesse disagiate - e per le quali si potrebbe parlare più di presidio che di residenza, per le proibitive condizioni climatiche e di isolamento - anziché quelli meramente finanziari, che sostituiscono il disumano concetto economico a quello sociale ed umano, per popo-

gresso civile della società. E, nel nostro caso, lo sviluppo delle infrastrutture costituisce fattore indispensabile, essenziale se non addirittura esclusivo, per lo sviluppo integrato dell'Uomo e della Società, la cui carenza impedisce in maniera determinante ai cittadini di partecipare alla "organizzazione politica, economica e sociale" dello Stato. Come può, ad esempio, un cittadino di Andretta, che dista da Calitri circa 10 chilometri in linea d'aria e più di 30 per via ordinaria, partecipare alla vita della "Comunità Montana" con sede in detta cittadina?

Senza queste infrastrutture non è possibile mantenere relazioni umane e sociali con qualsiasi organismo collettivo. Ed in Alta Irpinia non solo non si sviluppano le infrastrutture, ma si sopprimono addirittura quelle già esistenti e costruite con grandi sacrifici umani e sforzi finanziari, come appunto la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, la quale andrebbe non solo mantenuta e anche potenziata, tanto per il servizio delle aree industriali create nel cratere, quanto al servizio dei cittadini, che potrebbero utilizzare il trasporto ferroviario anziché quello automobilistico, più oneroso e anche più pericoloso per l'incolumità umana, come le statistiche quotidianamente ammoniscono. Per evitare la buona parte della desertificazione ed al progressivo spopolamento delle zone interne, bisogna assicurare alle popolazioni migliori condizioni di vita, con la realizzazione innanzitutto di una piena occupazione sul posto ai tanti giovani che bussano alla porta del mondo del lavoro e poi di collegamenti rapidi con i centri vicini.

Per evitare la buona parte della desertificazione ed al progressivo spopolamento delle zone interne, bisogna assicurare alle popolazioni migliori condizioni di vita, con la realizzazione innanzitutto di una piena occupazione sul posto ai tanti giovani che bussano alla porta del mondo del lavoro e poi di collegamenti rapidi con i centri vicini.

Per evitare la buona parte della desertificazione ed al progressivo spopolamento delle zone interne, bisogna assicurare alle popolazioni migliori condizioni di vita, con la realizzazione innanzitutto di una piena occupazione sul posto ai tanti giovani che bussano alla porta del mondo del lavoro e poi di collegamenti rapidi con i centri vicini.

Per evitare la buona parte della desertificazione ed al progressivo spopolamento delle zone interne, bisogna assicurare alle popolazioni migliori condizioni di vita, con la realizzazione innanzitutto di una piena occupazione sul posto ai tanti giovani che bussano alla porta del mondo del lavoro e poi di collegamenti rapidi con i centri vicini.

Per evitare la buona parte della desertificazione ed al progressivo spopolamento delle zone interne, bisogna assicurare alle popolazioni migliori condizioni di vita, con la realizzazione innanzitutto di una piena occupazione sul posto ai tanti giovani che bussano alla porta del mondo del lavoro e poi di collegamenti rapidi con i centri vicini.



Non è questo il solo problema di queste aree sempre emarginate, per l'isolamento che le ha contraddistinte da secoli di abbandono che sembrava essere stato rimosso con la costruzione, alla fine dell'80, della linea ferroviaria Avellino-Ponte Santa Ve-

guardano esclusivamente a motivazioni di carattere economico, sulla base di un calcolo puramente ragieristico sulla corrispondenza matematica "costi-benefici", per cui viene eliminato o soppresso ogni cosiddetto "ramo secco" dell'organizzazione

lazioni laboriose che assicurano la permanenza delle poche comunità ancora attaccate alle loro pietre ed alle loro aride montagne. "E' compito della Repubblica - recita l'art. 31 della Costituzione - rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, li-



no-Grottaminarda-Ariano-Foggia; strada statale n. 400, Avellino-Montemaro-fiume Calore-Sant'Angelo L. - incrocio n. 303, da Mirabella a Candela; strada statale n. 7 (Apsa), Avellino-Montemaro-Ponteromio-Lioni-Teorano-Sant'Andrea C. -incrocio 401 allo scalo di Calitri per Melfi; brevi tratti intermedii della strada statale 7dir C, cosiddetta Ofantina (vecchia); b) in senso meridiano sud-ovest: strada statale n. 31 della Valle del Sele, Eboli-Bagni Contursi-Sella di Conza-Andretta-Vallata-Carife-Castel Baronia-Grottaminarda (T.C.I., Atlante stradale d'Italia, ediz. 1971). Successivamente al terremoto del 1980, a parte qualche ammodernamento delle strade sopra citate, gli unici tratti stradali costruiti ex-novo sono: la cosiddetta Ofantina bis da Parolise al bisivio di Montella; la strada a scorrimento veloce della Valle del Sele da Contursi all'incrocio con la citata Ofantina, nei pressi di Lioni (EPT Avellino, Provincia di Avellino, ediz. 1990); nonché la brel-

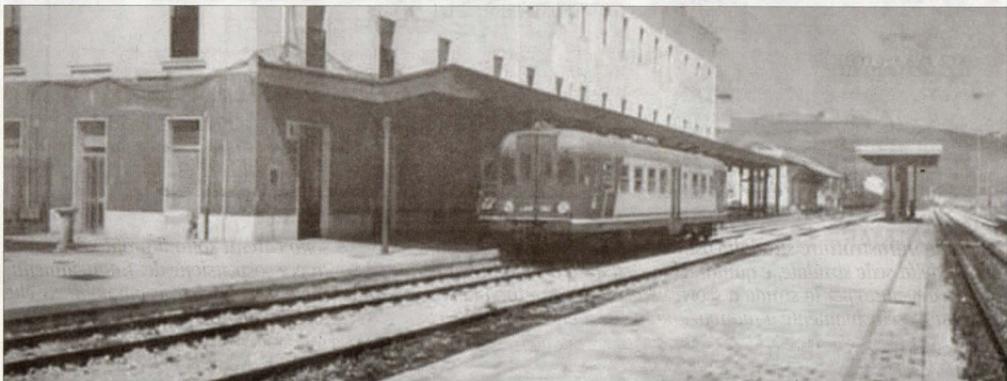
la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta, che potrebbe essere riparata a messa in condizione di operare abbastanza celermente anche in presenza di eventuali danni sismici; alla struttura e poi da rilevare che, a parte l'utilizzo della linea, opportunamente adeguata e modernizzata, per il servizio passeggeri e merci, potrebbe e dovrebbe essere sollecitamente esaminata la possibilità di collegare i vari nuclei industriali presenti lungo il suo percorso. Non sembra, peraltro, che dovrebbero incontrarsi grosse difficoltà al raccordo delle aree di S. Mango sul Calore, di Lioni, di Morra De Sanctis (affiancate tutte ai binari), di Conza e Calitri e persino di Porrara di Nusco (non molto distanti dalla ferrovia). E ciò è stato da più anni proposto in varie circostanze. E non vi è chi non veda la necessità e l'urgenza di provvedere a siffatto intervento, non solo per un meno costoso e più rapido collegamento delle fabbriche, ma anche per ridurre l'enorme traf-

Ed in Alta Irpinia non solo non si sviluppano le infrastrutture, ma si sopprimono addirittura quelle già esistenti e costruite con grandi sacrifici umani e sforzi finanziari, come appunto la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, la quale andrebbe non solo mantenuta, ma anche potenziata, tanto per il servizio delle aree industriali create nel cratere, quanto al servizio dei cittadini

territoriale pubblica. Ed è questo si sta verificando da anni per il ricorrente problema della soppressione della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, per gli alti costi che la sua gestione comporterebbe. E così i disagi essenziali delle comunità dell'Alta Irpinia - già altamente penalizzate dai drastici ridimensionamenti degli ospedali Cricusoli di Sant'Angelo dei Lombardi e Di Guglielmo di Bisaccia (di cui è prevista la chiusura addirittura) - verrebbero anche più aggravati dalla soppressione

territoriale pubblica. Ed è questo si sta verificando da anni per il ricorrente problema della soppressione della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, per gli alti costi che la sua gestione comporterebbe. E così i disagi essenziali delle comunità dell'Alta Irpinia - già altamente penalizzate dai drastici ridimensionamenti degli ospedali Cricusoli di Sant'Angelo dei Lombardi e Di Guglielmo di Bisaccia (di cui è prevista la chiusura addirittura) - verrebbero anche più aggravati dalla soppressione

territoriale pubblica. Ed è questo si sta verificando da anni per il ricorrente problema della soppressione della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, per gli alti costi che la sua gestione comporterebbe. E così i disagi essenziali delle comunità dell'Alta Irpinia - già altamente penalizzate dai drastici ridimensionamenti degli ospedali Cricusoli di Sant'Angelo dei Lombardi e Di Guglielmo di Bisaccia (di cui è prevista la chiusura addirittura) - verrebbero anche più aggravati dalla soppressione



fico veicolare, soprattutto pesante, per il trasporto delle merci destinate agli stabilimenti industriali o in partenza da essi, il quale provoca spesso tragedie automobilistiche persino sull'Olantina bis. Francesco De Sanctis scriveva nel 1875 "Si animi Monticchio, venga la ferrovia, e in piccolo numero di anni si farà il lavoro di secoli. L'industria, il commercio, l'agricoltura sa-

tobre 1895 della linea ferroviaria Avellino-Ponte Santa Venera. A parte Atripalda, a un tiro di schioppo dalla stazione di Avellino, si avvantaggiarono della ferrovia centri commerciali già noti, come Lioni e Caliri, ed altri centri prossimi alle stazioni, come Salza, S. Polito, Sorbo, Luogosano, Taurasi, Montemorra e Nusco, Sant'Angelo, Morra e Caliri. Trasse qual-

da guerra mondiale. Ma già subito dopo il terremoto del 1980, in cui la linea svolse un ruolo importante nei primi tempi, si cominciò a giudicarla un "ramo secco" della rete ferroviaria nazionale e come tale, in accordo a politiche aziendali più generali, destinato a scomparire, sostituito da servizi su strada" (C. De Vito, *Ha un futuro la ferrovia Avellino-Rocchetta S. A. 7*, in "Altre Idee" (Lioni) del 1984, p. 6). A parte il cenno al "ramo secco", l'autore dell'articolo faceva riferimento alle previsioni di un Piano Politenale di Sviluppo delle Ferrovie dello Stato che prevedeva interventi vari per questa tratta, tra cui la possibilità di "racordi con aree industriali" e la "realizzazione della linea Apice-Grottamandara-Lioni-Coutursi". Non risulta che siano stati interventi concreti e tempestivi da parte delle Istituzioni (Regione, Provincia e Comune) per formulare opportune proposte di rivitalizzazione della linea e di collegamento alle aree industriali.

La ricorrenza del Centenario, 27 ottobre 1995, passò quasi inosservata. L'evento fu rievocato solo con la partenza il 19 novembre dalla stazione di Avellino, dove era stata allestita una mostra fotografica, di "un treno d'epoca" che ripercorse "l'intera tratta", fermandosi in 11 stazioni, con brevi cerimonie locali (*Cronache Meridionali*, 28 nov. 1995, p. 11). Alla stazione di Rocchetta Sant'Antonio, dove erano presenti il sindaco e i presidenti delle Amministrazioni provinciali di Avellino, Potenza e Foggia, fu trattato il tema "Il futuro della linea Avellino-Rocchetta - Studi di fattibilità", che non ha avuto, che io sappia, finora alcuna realizzazione. Gli interventi sul futuro di questa linea sono stati tanti,

specie in occasione di paventate decisioni di soppressione a cominciare dal 1995, in cui fu da varie parti sottolineata la necessità di "una forte iniziativa per affermare il diritto (dell'ipinina) ad uno sviluppo della rete ferroviaria sul suo territorio" (F. Biondi, *Una loca-*

E' poi da rilevare che, a parte l'utilizzo della linea, opportunamente adeguata e modernizzata, per il servizio passeggeri e merci, potrebbe e dovrebbe essere sollecitamente esaminata la possibilità di collegare i vari nuclei industriali presenti lungo il suo percorso. Non sembra, peraltro, che dovrebbero incontrarsi grosse difficoltà al raccordo delle aree di S. Mango sul Calore, di Lioni, di Morra De Sanctis, di Conza e Caliri e persino di Pomara di Nusco

zione sacrosanta, "L'Irpinia", 7 ott. 1995) e di "un serio discorso di sviluppo dell'Alta Irpinia" (G. Iuliano, *Amarcord per un treno*, Ivi). Era previsto anche l'avvio di uno studio per un progetto di fattibilità per una ristrutturazione della linea" (G. Zoppi, *Il 27 ottobre 1895 venne inaugurata la linea ferroviaria Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio - Cento anni da non cancellare*, "Il Mattino", 27 ott. 1995, p. 29). A conclusione dell'anno del Centenario, il presidente della Provincia di Avellino, nell'espore "Progetti per la Provincia", faceva riferimento all'impegno per la ristrutturazione della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio", di cui era iniziata "l'elaborazione del piano di fattibilità" ("Il Mattino", 31 dic. 1995, p. 25). La necessità e la rilevanza del raccordo dell'anzidetta linea alle aree industriali del calere è stata sempre sottolineata (cfr. R. Pascucci, *Sette leghe di ritard...*, in "Ciel trenta giorni", n. feb. 1988, p. 17; G. Giorgio, *Spostando l'asse verso la direttrice Salerno-Avellino-Benevento. Ferrovie, zone interne e riequilibrio del Territorio*, "Il Ponte", 21 set. 1991; A. De Angelis, *Per un nuovo piano di sviluppo delle costruzioni, "Nuovo Meridionalismo"*, n. 110/Lug.-Ago. 1996, p. 8). E' stato anche scritto che: "per lo sviluppo del Sud bisogna prima di tutto approntare adeguate infrastrutture" (E. Imperiali, *Retirato dal governo il decreto sulle aree depresse. Oggi il Cipe affronta il nodo fondi europei. Mal di infrastrutture*, "Il Mattino", 23 giu. 1995, p. 11); "nel Mezzogiorno andrebbero rilanciati gli investimenti e le opere pubbliche", riavviando "le infrastrutture" (M. D'Antonio, *Le tesi*, "Il Mattino", 9 set. 1996, p. 1); per l'occupazione servono "Infrastrutture prima di tutto, perché investire al Sud non sia più oneroso che in altre parti del Paese"

(P. Rubino, *Per la Campania più infrastrutture e flessibilità del lavoro*, "Il Mattino", 19 set. 1996, p. 13); "Attualmente non vi sono le convenienze sufficienti per fare investimenti nel Mezzogiorno" anche per il "Mezzogiorno" anche per il baricento dello sboc-

co delle merci" (L. Pignataro, *Intervista a Claudio Demattè: "Ancora troppi ostacoli". Per le imprese investire non è conveniente*, "Il Mattino", 30 giu. 1998, p. 13). La necessità delle infrastrutture, come condizione primaria per lo sviluppo del Sud, è stata ribadita anche di recente in occa-

zioni, dei quali cito soltanto alcuni. Nel tracciare, a trent'anni dal 23 novembre 1980, un bilancio del processo di sviluppo delle aziende del cratere, il presidente dell'Asi di Avellino ing. Foglia ha dichiarato che le aziende in produzione "vanno avanti tra grandi difficoltà in un territorio ormai marginalizzato, dove mancano le infrastrutture" (F. Labruna, *Trent'anni dopo "Industrie abbandonate a se stesse dal 1992"* Foglia (Asi); non c'è fallimento ma pesano i mutui, futuro a rischio senza logistica, "Il Mattino" 23 nov. 2010. Primo piano Irpi-



ranno i motori di questa trasformazione. Vedremo miracoli. Perché qui gli ingegni sono vivi e le tempere sono forti" (Un viaggio elettorale, capitolo IV). Il sogno di De Sanctis si avverò solo in parte con l'inaugurazione il 27 ot-

to che vantaggio persino Andretta (distante 11 Km dalla stazione), tanto che era servito da un servizio automobilistico che, partendo da Benevento, attraversava la Baronia, raggiungendo lo scalo di Conza-Andretta, fino alla secon-



sione della presentazione del Piano per il Sud, sottolineando che sulle "tre priorità strategiche di sviluppo" ci sono "in cima alla lista... gli interventi infrastrutturali" (A. Chello, *Strategie, infrastrutture e fondi Ue. Fitto presenta il piano per il Sud*, "Il Mattino", 25 novembre 2010. Primo piano).

La rilevanza del ruolo della ferrovia per il trasporto delle merci e la necessità di non sopprimere l'anzidetta linea sono state anche ribadite e sottolineate in occasione di vari recenti interventi nella ricorrenza del trentennale del terremoto del 23 novembre

nia, p. 37). In un'intervista l'on. Giuseppe Zamberletti, già Commissario straordinario all'emergenza del terremoto, ha espresso le sue perplessità per "le industrializzazioni forzate", perché nelle aree di esodo dell'Irpinia mancavano le infrastrutture e perché i costi di costruzione erano superiori ad altre aree, dichiarando che le infrastrutture erano legate al processo di industrializzazione e che senza di esse non avrebbe avuto nemmeno senso quel processo.

* presidente della pro loco di Andretta

