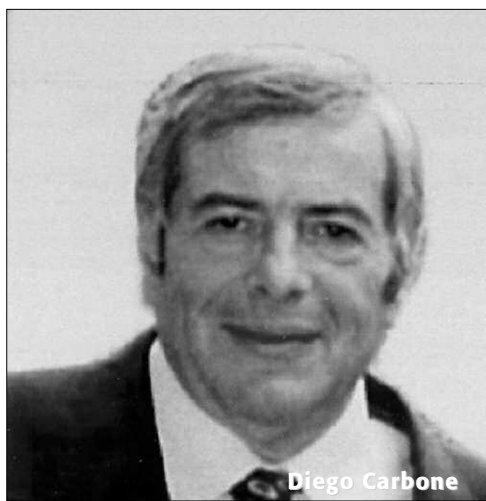


LA DOMENICA DEL CORRIERE



Diego Carbone



Viadotto in ferro sul Calore



L'incendio all'Irm

Classe politica, ultima corsa

La storia spezzata, come i binari della rete ferroviaria irpina, eredità stupidamente dissipata. L'impegno di Diego Carbone che si battè con ogni mezzo contro la decisione scellerata di chiudere lo scalo

GERARDO TRONCONE



Il giorno 5 febbraio 2013 la classe politica irpina ha scritto una delle sue pagine più emblematiche per incapacità e ottusità, destinata come poche altre a lasciare un segno indelebile sul futuro delle prossime generazioni.

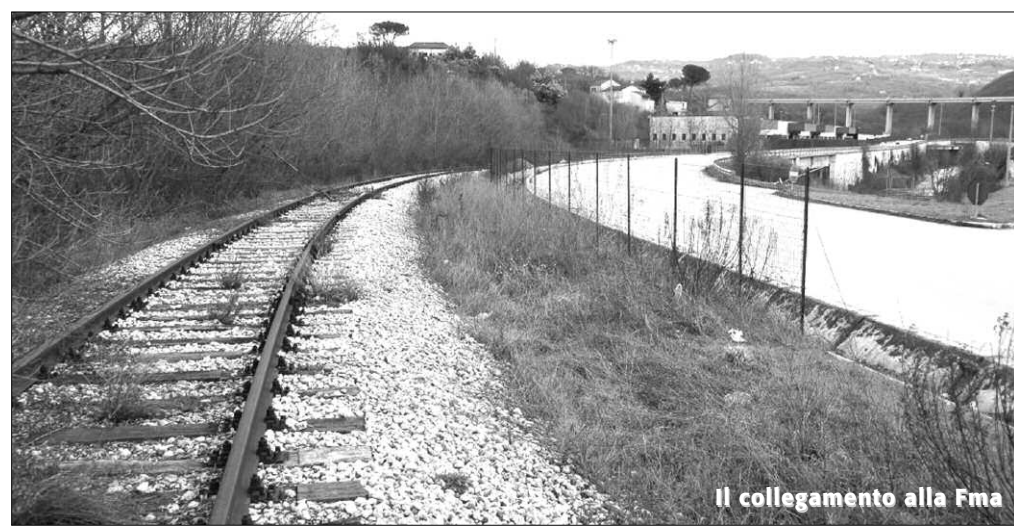
Facciamo un passo indietro e ripercorriamo le sorti recenti della rete ferroviaria irpina, lasciata in preziosa eredità dai padri, stupidamente dissipata, e infine sottratta per sempre ai figli. Pensavamo di averle viste e sentite tutte, sulla ferrovia in Irpinia, dai nostri politicanti. Nell'ultimo mezzo secolo di campagne elettorali si è evocato il grande traforo di Monteforte per collegarsi a Napoli, come se la montagna di calcare fossero di plastilina o di ricotta, prodotti ben noti a chi ci rappresenta. Alla vigilia di ogni scadenza poi non è mai mancato il giro sull'Avellino-Rocchetta, con tanto di foto sul predellino e palle a ruota libera sulla sua salvaguardia e il suo rilancio. Qualcuno pare che abbia usato le stesse foto e le stesse palle per due o tre campagne di seguito, come un ingrediente fisso e obbligato. Oggi per trasferire sul treno materie prime e prodotti da e per il Nucleo ASI, rifiuti ed ecoballe dal vicino CDR, bisogna caricarli sui camion e portarli a Foggia o a Marcianise. Facendo un bel regalo al racket dei trasporti e all'aria che respiriamo.

Però, fra politici e sindacati, nessuno o quasi ha mosso un dito quando, e siamo a una decina d'anni fa, alla Stazione Ferroviaria di Avellino è stato soppresso il servizio dello scalo merci, vale a dire quel servizio per il quale dal vicino Nucleo Industriale i vari prodotti (FIAT-FMA compresi, scusate se è poco) potevano essere avviati su ferro anziché su gomma.

Faremmo però un torto alla sua memoria, se non ricordassimo chi, finché il destino non ce lo ha sottratto, impedì o quanto meno ritardò più a lungo possibile quello scempio. Diego Carbone dirigeva presso la Stazione di Avellino il servizio merci, oltre ad essere un autorevole esponente politico della città, con ogni mezzo si battè contro la decisione scellerata di chiudere lo scalo, già presa ma non ancora attuata. Dati alla mano, Diego dimostrava giorno per giorno quanto fosse sempre e comunque conveniente per tutti (camorra e politica a parte) usare per le merci prodotte da quelle parti la via del ferro. Quando altri si sarebbe arreso di fronte a mancanza di mezzi, uomini, soldi, Diego riusciva sempre a far partire puntuali da Avellino i "suoi" vagoni-merci, compiendo miracoli d'organizzazione e competenza tecnica. E nello stesso non cessava di indicare le cause e denunciare le responsabilità dello scempio che incombeva. Gli ultimi giorni della sua vita terrena prece-dettero di poco gli ultimi giorni di quel servizio.

Chi scrive ricorda che fu proprio Diego Carbone ad accompagnarlo (e mancavano pochi giorni alla sua morte), a vedere il simbolo tangibile di ciò che stava per avvenire. Quel simbolo di strafortezza, incapacità e malafede, ennesimo frutto dell'intreccio affaristico-politico-criminale che pervadeva e pervade le nostre terre e che è ancor oggi lì, e lì resterà per chissà quanto tempo, a meno che qualcuno non passi a imbiancarlo, come è stato fatto in questi giorni per il vero-finto aereo dell'Alitalia a poche ore dallo schianto.

Siamo tornati più volte in quel posto, non lontano dagli stabilimenti FMA-FIAT, in compagnia dell'amico che non c'è. C'è un grande scalo merci, evidentemente progettato e realizzato per trasferire sulla linea Avellino-Benevento, e da qui sulla rete ferroviaria italiana, gran parte delle merci prodotte nel Nucleo ASI, oltre che trasferire agli stabilimenti dell'ASI le materie prime provenienti da ogni parte d'Europa. A questo terminal ferroviario si raccorda una linea che parte proprio dall'interno degli stabilimenti FIAT-FMA e varie altre linee che raggiungono le immediate adiacenze di altri stabilimenti, al punto che le merci potrebbero essere trasbordate dai capannoni industriali ai vagoni e viceversa grazie a piccoli carrelli elevatori o a una gru. A prima vista siamo in presenza di un'ope-



Il collegamento alla Fma



Mancato collegamento

ra utile, funzionale, ben pensata e ben realizzata. Nella realtà, siamo sulla scena di uno dei tanti sprechi realizzati nel settore delle opere "pubbliche" italiane, settore in cui l'appalto e il suo contorno non è un mezzo ma un fine, tant'è che ogni anno in Italia si realizzano metà delle opere che in Germania e si spende il doppio.

Qui viene la parte più difficile (o forse più facile) da capire: perché questo imponente scalo ferroviario, utile come non mai, apparentemente completato da anni e anni in ogni sua parte, non sia mai andato in funzione. A impedire il completamento e la messa in funzione sono state montagne impenetrabili, acquitrini paludosi, comitati no-tunnel, tagli alla finanziaria, ingerenze della Merkel, bombe di Al Qaeda? Niente di tutto questo. Molto più semplicemente, arrivati a dieci centimetri - DIECI CENTIMETRI, quanto è larga una fotografia di questa pagina - dai binari della linea ferroviaria Avellino-Benevento l'ultimo scambio è stato poggiato per terra senz'essere montato, e tutto si è fermato, quando forse sarebbero bastate quattro-cinque ore di lavoro. Questo almeno è ciò che un comune mortale può vedere e constatare con i propri occhi portandosi sul posto. Ma è pur vero che, dopo aver guardato, a volte si vede, si osserva, si deduce. E poi basta alzare la testa, per scorgere la fila di camion che entrano ed escono dal Nucleo ASI, e pensare alle tasche che si riempiono a scapito della salute, dell'ambiente, della povera gente.

Ciò che è impossibile, è tentare di individuare i responsabili della vicenda, che qui scatterebbe il colaudato sistema di scaricabarile e paraculismo all'italiana: i lavori li ha fatti Tizio sotto la direzione di Caio dopo che li ha approvati Sempronio che però se l'intendeva con Tizio. Come nel gioco delle tre carte. Come nella morra cinese: carta avvolge pietra, pietra spezza forbice, forbice taglia carta. Ancor più inutile, pensare che i responsabili paghino qualcosa: in fondo, come fino a poco fa per cancro e fumo, non è stata ancora provata la connessione fra il suicidio del povero cristo con moglie e tre figli cacciato dal lavoro e le conseguenze dell'agire indisturbato della cricca affaristico-politico-criminale!

Non è infine un caso che tutto questo sia avvenuto ed avvenga sullo sfondo di Rione Ferrovia-Pianodardine, luogo-simbolo del malessere e del degrado di Avellino. Luogo che negli ultimi decenni è stato prima mas-

sacrato, poi dimenticato da tutti: partiti, sindacati, istituzioni. Luogo che oggi offre il lugubre campionario dei crimini più infami contro l'ambiente, emblema del degrado forse irreversibile al quale Avellino e gran parte dell'Irpinia sono stati condannati.

Sono passati un paio d'anni da quando un fungo nero si levava diritto nel cielo limpido dai capannoni in fiamme dell'IRM, che qualcuno aveva inzeppato d'immondizia e trasformato in vere e proprie discariche, sfruttando compiacenze e complicità di ogni tipo. Non lontano, in un altro capannone, quello dell'ISO-CHIMICA, tonnellate di amianto per anni e anni sono state lasciate a disperdersi nell'aria, per andarsi a depositare prima nei polmoni dei poveri disgraziati che lavoravano alla famigerata "scoibentazione" delle carrozze ferroviarie, poi in quelli dei loro familiari, che spesso abitavano a poche centinaia di metri, nei palazzoni di Borgo Ferrovia.

Non lontano gli imponenti getti di fumo bianco, di natura misteriosa e inquietante, prodotti da industrie che in nessuna altra parte d'Europa sarebbero ammesse, salgono veloci verso l'alto, per ricadere su campi e case. Non lontano sorgono altri capannoni che, dopo aver preso il posto dei nocelletti che tutto il mondo ci invidiava, hanno visto nascere e morire un'azienda dopo l'altra, dopo aver macinato soldi pubblici nel silenzio inquietante di politici e sindacati, sulla pelle di poveri cristi assunti per clientelismo e predestinati al licenziamento e alla disperazione.

Non lontano sorge il famigerato CDR, produttore di eco-BALLE, gli involucri bianchi che spesso altro non sono che grossi pacchi d'immondizia stretti in un sudario di plastica bianca, che attendono in bella mostra un incendio providenziale o che qualche piena se li porti via lungo il fiume.

Non lontano confluisce nel Sabato il rio Fenestrelle, nel quale da anni e anni proprio nel territorio dei Comuni attraversati, a cominciare da Avellino, si versano liquami putrescenti e mortali, con la probabile aggiunta notturna di rifiuti speciali, e ospedalierei da parte delle ditte "specializzate"? Torniamo a seguire il filo di quella che sembra una lucida trama, e forse lo è. Non essendosi portato a termine lo scalo che avrebbe connesso il nucleo industriale di Avellino con la rete ferroviaria, a che servivano gli uffici delle Ferrovie destinati a coordinare in primis proprio il funzionamento dello scalo? Quindi, appena possibile, via gli

Uffici, e via venti posti di lavoro, oltre l'indotto. Non sia mai che qualcuno si risvegli e porti a termine l'opera, completando quegli ultimi dieci centimetri.

Ciò fatto, visto che non c'è (più) traffico di merci su ferro da e per Avellino, è giunta l'ora di tagliare i rami secchi. E cosa c'è di più semplice che cominciare dall'Avellino-Rocchetta, i cui costi di gestione superano gli utili, ora che non c'è più traffico commerciale diretto da Avellino in Puglia. In fondo, a che servono due scarpe a chi ha perso una gamba? E così si arriva a "sospendere" il servizio sull'Avellino-Rocchetta. Proviamo a seguire il filo del pensiero di un nostro politicante (pensiero per modo di dire, anche se in America la solita ricerca ha dimostrato che anche i lombrichi pensano).

Restano altre due linee, dirette una a Benevento, con cui da un po' non corre buon sangue per via di Mastella e della contesa per il capoluogo, e l'altra a Salerno, rivale calcistica; non sarebbe una gran perdita "sospendere" al più presto anche queste due; a questo punto diventerà necessario chiudere anche la Stazione Ferroviaria, visto che chissà perché non ci arriverà più nessun treno; così nessuno si ricorderà della porcata dei binari al Nucleo ASI; l'unica è ricordarsi di togliere dai prossimi programmi elettorali il collegamento ferroviario con Napoli, altrimenti il solito rompiscatole dirà che non è bene collegare il vuoto col nulla; però...quasi quasi... un bell'appalto con fondi europei per il traforo di Monteforte...viene tot; quanto fa il 5% di tot? forse qui ci vuole la calcolatrice, stando attenti a non confondere il cinque per cento col cinque per mille; era meglio quando si araffava in lire, si faceva prima, quasi quasi è meglio se usciamo dall'euro; e poi, una nuova stazione ferroviaria si potrà sempre fare (pardon, prevedere), al di sopra o al di sotto del parcheggio di Piazza della Libertà; avanti il prossimo. Ammettiamo pure che è un po' esagerato aver paragonato qualche nostro politicante a un essere senza cervello che sa contare solo fino al cinque per cento. Ma la realtà oggi prefigura per la martoriata terra irpina supera davvero anche la fantasia malata di un lombrico scemo. Come classificare altrimenti la proposta di trasformazione della linea Avellino-Rocchetta in green way, alias pista ciclabile, presentata il fatidico 5 febbraio 2013 nell'ambito del Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Avellino? Tutte le associazioni del territorio (In_Loco Motivi, Piccoli Paesi, Stati Generali dell'Alta Irpinia, Legambiente, IrpiniaTurismo, Associazione La Strada dei Fiori, Comitato Avellino Capoluogo e altre) hanno espresso a gran voce il proprio totale disaccordo.

C'è chi ha fatto anche un po' di conti. Ipotizzando una spesa minima di 100 euro per mq. di ferrovia trasformata (scavi, massicciate, asfalto, segnaletica, ringhiere di protezione) con una larghezza media di 5 metri si hanno 500 euro a metro; per i 70 km. della tratta provinciale ci vorrebbero quindi 35 milioni di euro solo per lavori a cui aggiungere spese, imprevisti e maggiorazioni. A questi bisognerebbe aggiungere i costi di manutenzione, pari al costo della manutenzione occorrente per far circolare i treni. Senza parlare del danno per la perdita dell'inestimabile valore storico, culturale, economico rappresentato dalla storica ferrovia, autentica opera d'arte mirabilmente inserita in un paesaggio unico.

Tutto sommato, la definizione di "balzana e campata in aria", espressa all'unanimità da tutte le Associazioni, è stata a dir poco benevola. E oggi il nostro politicante non sa pensare di meglio che asfaltarne i binari per farla percorrere da ciclisti (viadotti e gallerie comprese), dopo averla pomposamente intitolata green way. Ma basterà il nuovo titolo?

Forse si forse no: in fondo anche quello di Siena targato MPS, cambiandogli il nome, potrebbe non essere un buco fatto da un'associazione a delinquere ma una semplice minusvalenza nella ragioneria dei bilanci. E dovremmo credere che questa classe politica, la stessa che fino ad oggi non è stata capace di realizzare gli ultimi dieci centimetri di binari al Nucleo ASI - o non ha voluto farlo - sia oggi in grado di portare a termine la futuribile americaneggiante demenziale green way? Ancora una volta c'è solo da chiedersi: in che mondo vivono i nostri politicanti, con chi parlano quando escono per strada, cosa riflettono gli specchi delle loro case?