

ALLEGATO A

CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO

LE RAGIONI DEL SUD

Sicuramente nel Sud ci sono situazioni e condizioni di buone prospettive di sviluppo; tuttavia vi sono ostacoli alla crescita, che vanno affrontati, sfidati e superati.

Esiste un notevole divario tra Nord e Sud dei dati macroeconomici, con riflessi negativi sull'occupazione e quindi sulla qualità e sul tenore della vita.

Infatti, il PIL del Sud nell'anno 2018 è ancora al di sotto di 10 punti % del livello 2008 - anno precrisi - mentre il Centro-Nord è indietro solo 2,4 punti%.

Ciò significa che in questi ultimi 10 anni il divario tra Nord e Sud si è ulteriormente accentuato.

Tale divario è stato influenzato dalla continua riduzione della spesa corrente della P.A., calata al Sud di circa il 9% e un incremento dell'1% al Centro-Sud.

Stesso andamento hanno avuto gli investimenti pubblici.

In altri termini la spesa pubblica annuale rapportata alla popolazione italiana, registra una quota del 28% per il Sud a fronte di una popolazione del 34%, questo si traduce in una perdita di 61 miliardi annui a favore del Centro-Nord.

Abbiamo un sistema creditizio non adeguato per sostenere la realizzazione di infrastrutture e iniziative imprenditoriali. Anzi proprio in questo settore vi sono in atto le crisi più gravi del Paese.

Nonostante, che al Sud vi sono rischi di povertà - non è certo sufficiente il reddito di cittadinanza- dovuti alla disoccupazione, il sistema di welfare non è in grado di rispondere a queste nuove esigenze e necessità avvertite dalle comunità. Ovvero rispondere alla domanda di servizi sanitari, sociali e scolastici.

Questo dipende essenzialmente dal fatto che lo Stato al Sud spende per un cittadino meno di 3.500 euro rispetto al Centro-Nord.

Ciò genera un importante fenomeno di emigrazione, con ripercussioni negative sul dato demografico, sul calo delle nati e con aumento della popolazione anziana.



Quindi, con il concreto rischio della desertificazione, specialmente nella Aree interne.

Certamente i trasferimenti erariali verso i Comuni basati sulla spesa storica accentuano ulteriormente il divario; occorre invece determinare i Livelli Essenziali di Prestazione, che sono una garanzia di uguaglianza per distribuire le risorse statali.

E' pur vero che la legge di bilancio 2019 ha stabilito che la P.A. deve destinare al Sud il 33% delle risorse, ossia in linea con la popolazione residente, questo non è sufficiente per coprire il gap degli anni precedenti.



MA COSA SERVE AL SUD?

Occorrono interventi strutturali sul sistema del trasporto intermodale, più strade, più treni, realizzare la banda larga, favorire l'accesso al credito, sostenere gli investimenti pubblici e privati, mettere in atto politiche per la crescita delle identità e delle vocazioni dei territori, dare impulso al terzo settore.

Infine, per vincere il divario si deve avere una strategia, che prevede un impegno di risorse coordinate e finalizzate ad utilizzare le specificità territoriali in una logica di sistema.

PROVINCIA DI AVELLINO

La Provincia di Avellino è composta di 118 Comuni con una popolazione di complessiva di 416.000 abitanti in riduzione rispetto agli anni precedenti. Area interna della Regione Campania è ricca di storia, di cultura e di enogastronomia. Come luoghi storici si riporta una sintesi di quelli più rilevanti: Mirabella Eclano ha il Parco archeologico di Aeclanum, Ariano sorge il Castello Romano, Gesualdo vi è un maestoso Castello dimora seicentesca del grande musicista Carlo Gesualdo, ad Avella il Palazzo Ducale, i Mauselei Funerari Romani, Anfiteatro Romano e ancora il Castello Longobardo, ad Atripalda si trova il nucleo storico-religioso città archeologica romana Abellinum.

Vi sono numerosi e importanti Musei, tra i quali quello di Avellino, Museo archeologico provinciale e la Pinacoteca provinciale dove ci sono importanti dipinti dell'800; ad Ariano il Museo degli argenti e quello civico della ceramica.

Ancora troviamo chiese e luoghi di culto, si citano alcuni: Convento di San Francesco a Montella, Basilica cattedrale di Ariano, La Collegiata di San Michele

di Solofra, il Santuario di Montevergine a Mercogliano e il Santuario di San Gerardo a Materdomini di Caposele.

Bisogna evidenziare che vi sono oltre 70 Castelli, che hanno poco da invidiare a quelli francesi della Loira.

Non si possono non citare i prodotti tipici di eccellenza: nocciola, castagna, cipolla ramata, pecorino carmasciano, tartufo, prosciutto, salame e torrone.

Infine, si pone in risalto altra eccellenza ovvero la produzione di vino DOC, DOCG e IGT, quali: fiano, taurasi, greco di tufo, aglianico e code di volpe.

Ebbene nonostante tanto patrimonio storico e culturale, tante risorse e prodotti di eccellenza, la Provincia è solo al 94esimo posto nella classifica nazionale sulla qualità della vita, con un tasso di disoccupazione del 15,3 % tendenza in aumento rispetto all'anno 2017, il tasso nazionale è del 10,6 % in decremento rispetto all'anno precedente. Il reddito procapite è di 15.000 euro rispetto a quello nazionale è di 28.000 euro, e quello del centro-nord è di 33.000 euro.

Questi dati macroeconomici negativi stanno a significare un divario economico e un ritardo dello sviluppo complessivo. I motivi, come detto in precedenza, anche in questo caso sono da ricondurre a carenze di infrastrutture e di servizi, compresi larga banda, e una mancanza di un piano, di un programma coordinato in una cornice di sistema e di sinergie. Perciò è indispensabile dar luogo a un Contratto Istituzionale di Sviluppo.

Tale strumento di procedura negoziata programmata è previsto dal D.Lgs. n. 88 del 31 maggio 2011, pubblicato sulla GU Serie Generale n.143 del 22-06-2011 e recante “Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell’articolo 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42” all’art. 1 “definisce le modalità per la destinazione e l'utilizzazione di risorse aggiuntive, nonché per l'individuazione e l'effettuazione di interventi speciali, al fine di promuovere lo sviluppo economico e la coesione sociale e territoriale, di rimuovere gli squilibri economici, sociali, istituzionali e amministrativi del Paese e di favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona” e all’art 6, per le finalità di cui all’art. 1 e per accelerare la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo Decreto Legislativo, “stipula con le Regioni e le amministrazioni competenti un **contratto istituzionale di sviluppo** che destina le risorse del Fondo assegnate dal CIPE e individua responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi”.

C.I.S. PROVINCIA DI AVELLINO

La richiesta del Contratto Istituzionale della Provincia di Avellino si inquadra e si basa proprio su una logica di sistema ed evitare che le risorse -non solo finanziarie- non si disperdano, ma che siano tra loro sinergiche e prendano come riferimento le infrastrutture, le preesistenze, i servizi e le vocazioni dei territori.

Questa strategia è avvalorata dal fatto che oggi il concetto o meglio la prerogativa di competitività non è di una singola realtà economica e sociale, ma la competitività si afferma a livello di territorio. Luoghi in cui le infrastrutture si incrociano con i servizi, che debbono essere usufruibili da tutti.

La principale direttrice di sviluppo prende come riferimento il Corridoio Europeo VIII, che mette in collegamento il Mare Adriatico con il Mare Tirreno.

Esso passa attraverso la Valle dell'Ufita, e quindi dove è in fase di realizzazione la Stazione Hirpinia di Alta Capacità. Qua deve sorgere un Polo Logistico Intermodale, che deve relazionarsi al piano delle merci con la NA-BA (ACAMIR). Questo offre grosse opportunità, poiché rende il sistema estremamente competitivo e poi si pone al centro di importanti traffici e flussi di merci, prodotti e persone a livello internazionale.

Naturalmente, l'asse viario in fase di completamento da parte della Regione Campania, che collega Grottaminarda a Lioni amplia questi benefici all'Area dell'Alta Irpinia. Dove nel Comune di Bagnoli vi è l'Altopiano del Laceno – località a forte vocazione turistica - e dove esistono gli impianti di risalita. Questo fanno dell'Altopiano una delle più importanti Stazioni sciistiche del Meridione, il cui comparto richiede l'ammodernamento e la Regione Campania ha già stanziato 12 milioni di euro.

Questa parte del Territorio -Alta Irpinia- è pure interessata dal Progetto Pilota Europeo, perché zona a rischio di desertificazione. La strategia per questi luoghi prevede principalmente la creazione di centri culturali, avendo un notevole patrimonio artistico e storico, realizzazione di infrastrutture per lo più nuove strade. Sono da prevedere iniziative turistiche e ampliamento dei servizi, in particolare del terzo settore.

Altra importante direttrice di sviluppo è da pianificare lungo l'asse viario Pianodardine - Valle Caudina, di cui è in fase di costruzione del terzo lotto. Ciò interessa lo sviluppo della città capoluogo di Avellino e fino ai Comuni della Valle Caudina. Quest'ultima parte del territorio abbastanza isolata, quindi deve essere anche collegata con la Stazione Alta Capacità e creare le giuste condizioni per favorire la nascita di realtà economiche; per cui si deve costruire una strada di collegamento con Grottaminarda. Ciò pure al fine di ammagliare e formare una

rete stradale e ferroviaria e poter contare su servizi comuni a vantaggio della competitività.

Tuttavia è da prevedere un collegamento con l'Alta Velocità su rotaia dalla Stazione Ferroviaria di Avellino a quella di Codola o di Pellezzano. Per completare il progetto e utilizzare al meglio le potenzialità, che provengono dall'Alta Capacità, è necessario realizzare delle bretelle stradali, da un lato verso autostrada A16 Napoli e dall'altro verso la Puglia.

Particolare attenzione e impulso va riservato alle zone ASI. In particolare includere Solofra e Valle Caudina nelle zone ZES, e operare un ammodernamento delle infrastrutture in tutte le Aree ASI. In particolare è anche importante realizzare strutture di servizio comuni, ossia che possono essere a utilizzate dalle aziende (ad es. infermeria, asili, mense, connettività ecc.). Bisogna comunque seguire il progetto Infratel sulla larga banda in corso di realizzazione anche per cogliere le opportunità dell'era digitale.

Gli interventi che si prevedono in questo CIS sono perfettamente integrabili e sinergici con i 24 distretti culturali, che la Provincia sta realizzando quale Sistema Irpinia su tutto il territorio. Essi rappresentano una notevole spinta per la promozione culturale e turistica. Su ambedue gli assets si deve anche puntare, non trascurando anzi valorizzando le eccellenze agrovinicole, di cui l'Irpinia si può vantare. In tal senso bisogna investire in questo settore, in quanto si hanno grosse potenzialità di crescita.

Pertanto, di seguito si riportano le principali linee strategiche, i cui concreti interventi tengono conto della Riprogrammazione del Patto per lo Sviluppo della regione Campania approvato con delibera di Giunta n. 232 del 19/05/2020.

PRINCIPALI LINEE STRATEGICHE SU CUI BASARE IL CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO:

A - INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E STRADALI

- 1) Le infrastrutture ferroviarie e stradali sono motore per la crescita e lo sviluppo, ponendosi come capitale fisso - sociale indispensabile per il funzionamento del sistema economico. Infatti, i beni infrastrutturali favoriscono ed agevolano il trasporto di merci e la mobilità delle persone anche in termini turistici. Ciò significa che vi sono degli effetti positivi sulla produttività; nel senso che queste infrastrutture si affiancano alla produzione dei beni e servizi partecipando quindi in modo indiretto come fattore produttivo. Ebbene la produzione di un bene e di un servizio necessita di utilizzare un sistema di trasporto efficiente, per cui esiste

una correlazione tra dotazione di infrastrutture e livello di reddito. Quindi un aumento della quota di investimenti pubblici imprime una accelerazione al tasso di crescita del prodotto provinciale. A tal proposito si evidenzia che il PIL della Provincia di Avellino è molto al di sotto della media europea, nella quale vi è un deficit di infrastrutture e una parte del territorio è a forte desertificazione. Pertanto la dotazione di infrastrutture comporta lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, poiché come detto agevola e aumenta la produttività delle aziende esistenti e costituisce uno stimolo per l'insediamento di nuove attività produttive.

Nello stesso tempo si hanno benefici anche sulle strutture sociali quali scuole, ospedali, centri sociali etc, in quanto diventano più facilmente raggiungibili e utilizzabili. Questo costituisce un indice positivo sulla vita della collettività accrescendo il benessere della società e del capitale umano. D'altra parte si possono anche realizzare risparmi su infrastrutture sociali e quindi anche il sistema di capitale sociale diviene più efficiente e più efficace. Inoltre, infrastrutture stradali e ferroviarie facilitano la mobilità, favoriscono e agevolano gli spostamenti, quindi rappresentano un'opportunità per decongestionare le zone costiere, dove su un terzo del territorio regionale vive-abita- i due terzi della popolazione. Questi vantaggi sono tanto più evidenti nell'Area Interna della nostra Provincia, dove vi è anche un importante patrimonio immobiliare non utilizzato.

Sicuramente pilastro fondamentale di questa linea strategica è il Corridoio VIII di trasporto trans-europeo che si sviluppa lungo una direttrice ovest-est ponendo in collegamento i flussi di trasporto del Mar Tirrenico e del Mar Adriatico con quelli che interessano il Mar Nero. Questo asse di comunicazione ha assunto maggiore importanza in seguito alla progettazione del Corridoio X, che crea un nuovo collegamento diretto tra Austria e Grecia. Il Corridoio VIII svolge un ruolo strategico non solo a livello regionale, ma ha una dimensione europea più ampia e rappresenta uno strumento di integrazione economica, favorendo lo sviluppo delle attività economico-commerciali e produttive.

E' in corso di realizzazione la **Stazione Ferroviaria Hirpinia**, che interessa la Valle dell'Ufita, ovvero sulla tratta Apice - Orsara dell'Alta capacità NA-BA. Infrastruttura di grande opportunità per la zona e per l'intero territorio, poiché questa rete di trasporto su ferro avrà un importante movimento di merci e persone, ciò significa stimolare la nascita di una serie di iniziative.

Pertanto questa infrastruttura sull'asse Nord - Sud Tirrenico - Adriatico lungo la direttrice Napoli - Bari che interessa l'area ZES della Valle Ufita comporterà lo sviluppo di iniziative logistiche. Quindi per rafforzare la competitività del territorio e cogliere al meglio queste prospettive si deve realizzare una **Piattaforma Logistica Intermodale**, in accordo con ACAMIR

Considerata l'importanza di questa linea strategica sono state previste una serie di infrastrutture stradali, di cui la nostra Provincia e le Aree interne sono carenti, che sicuramente sono fondamentali per aver un adeguato sviluppo ed è prevista la realizzazione del Traforo del Partenio, di cui si allega lo studio di fattibilità. Per le infrastrutture di trasporto ferroviario nel Patto dello sviluppo della Regione sono anche compresi: l'ammodernamento della tratta ferroviaria con il Polo Universitario di Fisciano e con la tratta Salerno-Avellino, l'ammodernamento Avellino - Benevento e della tratta Mercato S.S.-Codola-Sarno rete RFI completamento ed interventi di ripristino ai fini turistici naturali della tratta Avellino - Rocchetta S. Antonio.

B - TURISMO

- 2) Il territorio provinciale ha una particolare **vocazione al turismo e all'agricoltura**, in quanto è ricco di luoghi storici, di luoghi culturali, di prodotti enogastronomici di eccellenza, di importanti luoghi di culto, paesaggistici e naturalistici non tralasciando i ben 78 castelli distribuiti sul territorio provinciale. Tutto ciò, unitamente all'**Altopiano del Laceno**, la più importante stazione sciistica invernale del Meridione, costituiscono ottime opportunità del settore, che si devono integrare con il progetto sui **Poli Culturali - Sistema Hirpinia -**, promosso dalla Provincia di Avellino.

C - SVILUPPO ECONOMICO E PRODUTTIVO

- 3) **Aree ASI** ben dodici aree industriali, che necessitano di interventi infrastrutturali materiali ed immateriali per offrire alle Aziende servizi adeguati all'attualità. In quella storica di **Pianodardine**, che interessa la città Capoluogo, vi sono importanti aziende nazionali e internazionali (FCA, DENSO) del settore Automotiv, per il quale è stato assegnato dalla Regione Campania e precisamente nel Comune di Lioni un finanziamento di 48 milioni di euro sulla mobilità sostenibile. Pertanto viene richiesto un particolare focus, in tale Area si devono anche salvaguardare gli aspetti ambientali pianificando appositi interventi. Poi, è da prevedere **l'ampliamento delle ZES**, includendo Solofra dove vi è un'importante attività di confezione delle pelli e Valle Caudina, territorio diviso tra le Province di Avellino e quella di Benevento. Si sollecita anche la costituzione di zona franca del Comune di Ariano, facendo in modo che un'importante Comune delle aree interne, così profondamente danneggiato dal COVID-19, possa costituire un volano di ripresa e di sviluppo anche per i Comuni limitrofi, dove ricordiamo è in atto un processo di desertificazione. In questi territori è importante realizzare la banda ultra larga, B.U.L., il cui costo (circa 180 milioni per le zone Zes) è già previsto nella programmazione dei fondi europei 2014 - 2020).

Naturalmente, **la banda ultra larga**-infrastruttura immateriale- è fondamentale per lo sviluppo e quello innovativo in particolare per cogliere le opportunità del prossimo futuro; senza questa connessione si pregiudicano le programmazioni delle aziende, si è fuori da ogni nuova prospettiva, e si creano difficoltà di comunicazione e di conoscenza alle preesistenze, che rischiano la loro continuità. Poi oggi vi è la esigenza del lavoro agile, della didattica a distanza, e propagandare in rete prodotti e servizi delle aziende, che si concretizzano in vendite, sottolineando che il digitale vale alcuni punti di PIL a livello nazionale. Insomma, occorre ammodernare le Aree ASI con infrastrutture materiali e immateriali e sostenere le imprese locali, dando enfasi alle società, che operano in ambiti europei, pianificando particolari agevolazioni per **l'occupazione giovanile**.

CONCLUSIONE

La lista degli interventi da approvare, da finanziare e da realizzare deve essere recepita in un Contratto Istituzionale di Sviluppo, anche con riferimento alla recente approvazione del Piano per il Sud, che contiene una serie di interventi programmati, che riguardano il territorio dell'Irpinia. Pertanto, il CIS è uno strumento efficace di pianificazione, una garanzia di sviluppo ordinato e coordinato. E' pur vero che si domandano finanziamenti, ma sicuramente si evita il rischio, che sul territorio si hanno investimenti, che poco rispondono a un modello programmato di sviluppo e di crescita. Infine, si evidenzia che gli interventi previsti riguardano l'intero territorio provinciale, sono coerenti e si integrano con le iniziative in corso, interessano la realizzazione di infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale, l'ambiente, lo sviluppo economico e produttivo, il turismo e la cultura e l'occupazione e l'inclusione sociale.