



PATTO PER LO SVILUPPO E PER IL LAVORO DELLA PROVINCIA DI AVELLINO

Confindustria Avellino, CGIL, CISL, UIL da alcuni anni hanno inteso agire e confrontarsi per individuare e sollecitare interventi ed obiettivi condivisi di crescita del territorio, dando vita ad un Tavolo permanente di confronto denominato Patto per lo Sviluppo e per il lavoro della Provincia di Avellino.

Attraverso lo strumento del Patto per lo Sviluppo, in coerenza con le politiche di sviluppo regionali e nazionali, le parti sociali hanno condiviso ed individuato alcune misure ritenute strategiche per la crescita della Provincia e di conseguenza hanno avviato interventi finalizzati a sollecitare i livelli istituzionali competenti, in merito a politiche industriali, realizzazione di infrastrutture materiali ed immateriali, efficienza degli investimenti pubblici, ecc..

Nel corso degli ultimi incontri Confindustria Avellino, CGIL, CISL e UIL hanno inteso rivedere il metodo di lavoro che si erano dati all'interno del Patto per lo Sviluppo, rimodulando ed aggiornando le priorità.

Il Patto, ritiene, infatti che il fattore "tempo" e la "fattibilità" degli interventi debbano costituire i criteri selettivi e premianti nell'ambito del quadro di infrastrutturazione già definito nei precedenti documenti ufficiali già sottoscritti dal Tavolo.

Si concorda anche una nuova strategia del Tavolo: incontrare di volta in volta solo gli attori Istituzionali preposti alla risoluzione, all'attuazione o alla promozione del singolo "progetto" evitando confusioni e lungaggini come per il passato, ma individuando pragmaticamente l'interlocutore per la singola tematica da affrontare e invitando al Tavolo solo i protagonisti di competenza.

L'approccio che le Parti intendono seguire è di tipo bottom-up (concertazione dal basso): l'istanza delle parti sociali concorre alla formazione di una strategia integrata di politica infrastrutturale, condivisa con le Istituzioni.

In un quadro di risorse scarse, è fondamentale la selezione di un numero limitato di interventi da attuare seguendo alcuni criteri guida: concreta realizzabilità, cantierabilità di breve periodo, dotazione finanziaria certa, anche se parziale. Eventuali ulteriori risorse potranno essere individuate in un momento successivo, sempre in funzione della strategicità dell'opera, nonché degli strumenti finanziari, pubblici e privati, attivabili.

Possono essere considerati prioritari interventi, anche locali o di minori dimensioni, non direttamente connessi all'opera principale, ma ad essa funzionali.

L'esame che il Patto ha eseguito riguarda più documenti ufficiali di programmazione funzionali alla realizzazione delle infrastrutture materiali ed immateriali nonché delle politiche industriali e di contesto riportate nella tabella allegata.

Rispetto a tali interventi, le Parti intendono avviare un confronto dinamico e costruttivo.

In particolare, il punto di partenza è costituito dai seguenti documenti:

- Documenti del Patto per lo Sviluppo
- MasterPlan per il Mezzogiorno
- Patto per la Campania
- Piano Strategico Città di Avellino
- Allegato al DEF 2016 "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica"
- POR 2014/2020 nelle varie articolazioni del FERS, FSE, POC (Piano Operativo complementare) e PAC (Piano di Azione e Coesione).
- Legge di stabilità 2017 (sisma bonus e ecobonus).

In merito agli interventi infrastrutturali, che formano parte integrante del presente documento si ritiene opportuno evidenziare alcune tematiche che costituiscono la base di riferimento del confronto che si intende avviare:

a) Decisa attenzione per le **politiche ambientali nella realizzazione delle infrastrutture**. Politiche volte ad una costante riduzione delle emissioni in atmosfera, una accelerazione per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, l'utilizzo di fonti energetiche alternative il miglioramento dell'efficienza dei veicoli e la riduzione delle emissioni di sostanze nocive (idrogeno ad esempio con la prossima adesione alla direttiva Ue Dafi). Azioni progettuali, delle parti sociali, su Bonifiche siti inquinati riorganizzazione produttiva ed urbana (Solofra – Isochimica – Valle del Sabato).

b) La Valle Ufita è punto focale delle **politiche di sviluppo grazie al progetto della "Piattaforma Logistica" con il polo del Freddo** utile alla conservazione, stoccaggio e manipolazione dei prodotti della filiera agroalimentare; rilevata la conferma della realizzazione della Fermata Hirpinia dell'Alta Velocità/Capacità e l'annunciato collegamento ferroviario per la nuova Industria Italiana Autobus, potrebbe essere coerente e strategico in quell'Area la individuazione di una **ZES (zona economica speciale)**. Grazie all'adozione di specifici strumenti finanziari ed economici, investitori italiani e stranieri potrebbero essere interessati ad investire in una zona con trattamenti vantaggiosi grazie a sistemi innovativi di burocrazia semplificata ed efficaci iniziative di back shoring (ritorno dei capitali dall'estero) che in Campania non hanno ancora registrato significative attenzioni.

c) Di fondamentale importanza è poter garantire a cittadini, imprese e Pubblica Amministrazione **l'accesso alle reti**, riducendo il divario infrastrutturale relativo alla banda larga nelle aree remote e rurali (aree deboli/marginali). Grazie all'impegno passato del Tavolo per lo Sviluppo è stato avviato e realizzato il Grande Progetto di posa della Fibra Ottica, primario vettore per lo sviluppo della connettività a banda larga e ultra larga. Prioritario risulta essere **il collegamento in fibra delle aree industriali ASI della Provincia di Avellino**.

Ai fini della selezione degli interventi prioritari, occorre tener conto dello stato di avanzamento delle opere già in esecuzione o di quelle cantierabili (con progettazione esecutiva) nell'arco temporale 2017-2018.

Sulla base di quanto espresso nel presente documento condiviso dalle parti sociali, **sono stati individuati gli interventi ritenuti prioritari nel settore delle infrastrutture materiali, immateriali e delle azioni di contesto**, che vengono riportati in maniera sintetica nella tabella allegata A) ed ampliati punto per punto nel successivo allegato B).

Tali interventi verranno discussi in appositi incontri che i sottoscrittori del presente documento andranno a sollecitare agli Enti e alle Istituzioni competenti.

Letto, confermato e sottoscritto

Confindustria Avellino

CGIL

CISL

UIL

Avellino, 15/11/2016

AMBITO DI RIFERIMENTO: Infrastrutture Materiali ed Immateriali	<u>Priorità</u>	<u>Stato di attuazione</u>
<u>Ferro</u>	Elettrificazione tratta ferrata Avellino / Mercato San Severino (SA)	Lavori avviati , 230 milioni i fondi stanziati e disponibili; 72 mesi per la realizzazione di cui 24 mesi solo per la progettazione e l'iter amministrativo di approvazione
	Tronco Ferroviario Pianodardine – per Terminal Intermodale – Logistica Industriale	Lavori eseguiti a seguito di apposita convenzione tra RFI e Consorzio ASI di Avellino; avviata una indagine per i fabbisogni delle imprese. Prossimo avvio del bando per affidamento servizio di logistica integrata
<u>Gomma</u>	Utilizzo tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta a fini Turistici o di servizio alle aree industriali	Convenzione tra MiBACT, Vincenzo De Luca, Presidente della Regione Campania e Maurizio Gentile, AD e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana. Individuazione di un gestore per i servizi di trasporto pubblico.
	Avvio del programma Alta Velocità / Alta Capacità sull'Asse Napoli – Bari e relativo collegamento in Valle Ufita	Opera in progettazione Disponibile un pre studio di fattibilità realizzato dal Consorzio ASI di Avellino. Manca la previsione dell'opera nei programmi operativi nazionali e regionali
	Completamento del I lotto Contursi – Grottaminarda	Opera in corso di realizzazione nel tratto compreso tra lo svincolo Frigento e lo svincolo Villamaina, per un costo di 70 Meuro; consegnati i lavori nel tratto tra lo svincolo Frigento e lo svincolo Grottaminarda, per un costo di 220 Meuro.
<u>Servizi ed Utilities</u>	Messa in Sicurezza della Bretella Avellino – Salerno con caratteristiche Autostradali	Intervento in fase di progettazione prevede la realizzazione delle opere necessarie a conferire caratteristiche autostradali all'esistente raccordo Salerno-Avellino, compreso l'adeguamento della SS 7 e della SS7bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16, per un'estesa complessiva di 36 km. Il costo dell'intervento, dotato di progetto preliminare, risulta pari a M€ 605,00, interamente da reperire. Realizzato solo il primo tratto Merato S. Severino Fratte.
	Potenziamento direttrice Ofantina (messa in sicurezza del primo tratto Ofantina – Variante – Parolise)	Intervento in progettazione
	Raccordo stradale di Pianodardine tra l'area industriale e i poli produttivi della Valle Caudina;	Intervento in fase di realizzazione
	Piattaforma Logistica del Freddo e dell'Automotive in Valle Ufita (collegamenti con l'Agroalimentare e la Industria Italiana Autobus)	Studio preliminare di pre - fattibilità
	Grande Progetto Risanamento dei Corpi Idrici – Alto Calore – Gesesa- Acquedotto Pugliese - Banda Larga ed Ultra larga (programmi nazionali, regionali e Agenda Digitale Città di Avellino)	Inserito nei Grandi Progetti POR 2007/2013 in fase di affidamento
	Banda Larga e Ultra Larga	Interventi in fase di progettazione e realizzazione

<u>Priorità</u>	<u>Azioni proposte</u>
<u>AMBITO DI RIFERIMENTO:</u> <i>Politiche Industriali</i>	Stato di Attuazione sulle Politiche per le Aree Interne (Alta Irpinia) Progetto di Area Vasta Comune di Avellino Valorizzazione del Centro Servizi ASI per Servizi Interaziendali Bonifica della ISOCHIMICA e Valutazione Ambientale su Area di Pianodardine Mobilità sostenibile e energie alternative Poli Formativi di Eccellenza Provinciali e progetto Pilota Alta Irpinia
<u>AMBITO DI RIFERIMENTO:</u> <i>Azioni di Contesto</i>	Monitoraggio delle Aree Industriali / situazione ASI – CGS (contrasto alla desertificazione industriale e innalzamento degli elementi di attrattività) Completamento delle Opere Pubbliche cantierabili previsti dai Piani Strategici Supporto al settore delle costruzioni mediante un piano di riqualificazione dell'edilizia popolare, residenziale e della messa in sicurezza degli edifici scolastici (Sisma bonus che potrà toccare anche l'85% a seconda dell'entità di miglioramento della classe di rischio: La Costruzione e prevenzione da sisma: deve essere attenta a creare, con tecniche moderne e materiali innovativi, il tessuto urbano esistente; per un piano di prevenzione che abbia la massima efficacia) Sportello Unico delle Attività Produttive
<u>AMBITO DI RIFERIMENTO:</u> <i>efficienza degli investimenti pubblici</i>	Aree di Crisi – Legge 181/89 Contratti di Sviluppo Accordi di Programma POR FERS/FSE 2014/2020 Strategia regionale per le Filiere Produttive e le Reti di Impresa (Aerospazio, Agroalimentare, Meccanica e Sistema Moda) Strategia regionale e interregionale per creare un "distretto idrico" che pianifichi azioni e progetti mirati per le reti idriche (bianche/nere) e depurazioni, così da creare reali opportunità di lavoro e tutela del territorio, delle sorgenti, delle falde, dei corsi d'acqua e dal dissesto idrogeologico;
<u>AMBITO DI INTERVENTO:</u> <i>legalità e controllo del territorio</i>	Azioni di supporto interistituzionale di contrasto alla criminalità organizzata e alla microcriminalità. Maggiore Conoscenza del Protocollo di Legalità, dello strumento del Rating di Legalità e delle White List attive presso le Prefetture.
<u>AMBITO DI INTERVENTO:</u> <i>formazione e ricerca</i>	Integrazione tra le azioni legate all'occupazione, alla formazione ed alla ricerca. Obiettivi da realizzare congiuntamente nell'ambito dei distretti tecnologici e dei cluster d'impresa mediante il sostegno alle attività di formazione professionale specialistica e manageriale fondate su reali esigenze aziendali. Puntando decisamente alla mobilità sostenibile e alle produzioni di economia circolare .



Alleg. B)

INFRASTRUTTURE MATERIALI ED IMMATERIALI

Con riferimento alle infrastrutture citate, si segnala che per quanto riguarda la **Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato San Severino - Avellino - Benevento** e della tratta Mercato San Severino - Codola - Sarno della rete Rfi è stata inserita nelle opere di immediata cantierabilità del Patto per la Campania sottoscritto dal Governo Centrale e dal Governatore della Regione Campania Vincenzo De Luca.

Dalle prime stime effettuate sembra che i 230 milioni di euro indicati rappresentino una cifra in linea con le stime di costo effettuate in una fase preliminare e probabilmente saranno più che sufficienti per portare a termine tutti i lavori di ammodernamento. Ad oggi, infatti, le due tratte per il trasporto su ferro – che servono un bacino di utenza potenziale pari a oltre 150 mila persone – non sono ancora dotate di una rete elettrificata. Si stima un tempo di realizzazione di circa 72 mesi, di cui 24 mesi solo per la progettazione e l'iter amministrativo di approvazione.

Tronco Ferroviario Pianodardine – per Terminal Intermodale – Logistica Industriale

Si ritiene che l'attivazione del raccordo ferroviario su Pianodardine possa costituire l'occasione per rilanciare un sistema di trasporto merci combinato su gomma e ferrovia di sicuro interesse per tutte le aziende della Provincia.

Sono state avviate tutte le procedure burocratiche con Rfi oltre all'infrastruttura ingegneristica per collegare la rete ferroviaria nazionale a Pianodardine. Rfi garantirà la manutenzione per tutto il tratto ferroviario, avendo già avuto espresso interesse dalla FCA e dalla Novolegno.

Il Consorzio ASI ha sottoscritto la convenzione con RFI per la gestione del tronco e si sta adoperando per misurare l'effettivo interesse da parte degli utenti industriali non solo del territorio avellinese. Confindustria ha invece avviato uno studio dedicato a misurare i volumi di traffico e l'eventuale disponibilità di operatori della logistica alla gestione del futuro Terminal.

Sarà riaperta a scopi turistici la linea Avellino–Rocchetta Sant'Antonio, che attraversa zone incontaminate dell'Irpinia.

La Avellino–Rocchetta Sant'Antonio è un patrimonio infrastrutturale di rilievo storico e paesaggistico delle aree interne dell'Irpinia. La ferrovia è stata costruita a partire dal 1889 e inaugurata, anche grazie all'impegno di Francesco De Sanctis, Ministro della Pubblica Istruzione del Regno d'Italia, nel 1895. Il tracciato lungo 120 km attraversa Campania, Basilicata e Puglia, intercettando le valli del Sabato, del Calore e dell'Ofanto e superando dislivelli dai 217 metri s.l.m. di Rocchetta ai 672 metri s.l.m. di Nusco. Lungo il percorso si incontrano 31 stazioni, 58 tra viadotti e ponti metallici e 19 gallerie, manufatti di pregevole fattura e perizia architettonica e ingegneristica

Il protocollo per la riapertura della linea, siglato il 14 luglio 2016 a Roma al MiBACT da Dario Franceschini, Ministro dei Beni e Attività Culturali e del Turismo, Vincenzo De Luca, Presidente della Regione Campania, Maurizio Gentile, AD e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, e Mauro Moretti, Presidente di Fondazione Fs Italiane, dà inizio al percorso comune tra tutti i soggetti coinvolti per dare nuova opportunità alla linea sospesa al traffico ferroviario 2010.

Non si escludono usi della tratta ferrata di tipo complementare; è **diffusa l'esigenza da parte delle aziende di avviare un servizio di trasporto per i propri lavoratori** da e per l'Alta Irpinia al fine di garantire la presenza delle maestranze in particolare durante i periodi invernali dell'anno. Tale ipotesi consentirebbe un utilizzo alternativo della tratta e un decongestionamento della Ofantina e Ofantina bis.

Avvio del programma Alta Velocità / Alta Capacità sull'Asse Napoli – Bari e relativo collegamento in Valle Ufita

La linea Alta Velocità-Capacità Napoli-Bari passerà dall'Irpinia e avrà una stazione in Valle Ufita. La Regione, tenendo conto delle posizioni favorevoli espresse dai Comuni interessati, ha così ribadito la rilevanza strategica dell'infrastruttura ferroviaria e gettato le premesse affinché il territorio provinciale affronti con maggiore consapevolezza il proprio futuro economico.

Nel quadro degli investimenti infrastrutturali strategici previsti dalla legge "Sblocca Italia", è stata identificata come prioritaria, in ambito nazionale, la realizzazione dell'**itinerario AV/AC Napoli-Bari**, relativo alla Direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto, compreso nel Corridoio Scandinavia - Mediterraneo della rete Trans European Network (TEN-T).

La concretizzazione dei principali investimenti programmati (già inseriti tra gli interventi di maggiore interesse nazionale, nell'ambito della "Legge Obiettivo" con Delibera CIPE del luglio 2009), garantirà infatti l'interconnessione e l'interoperabilità nell'ambito dei **Corridoi Transeuropei TEN** e consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud - Est e in particolare la Puglia e le province più interne della Campania con le direttrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa, al fine di favorire lo sviluppo socio - economico del Meridione.

L'approccio progettuale scelto è stato quello dell'Alta Velocità/Alta Capacità. L'obiettivo principale è la **velocizzazione del collegamento attuale** e il miglioramento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate, sia per servizi nazionali di lunga percorrenza (velocità dell'ordine di 200 Km/h), sia per il servizio regionale merci.

Il programma prevede **interventi di raddoppio e di variante all'attuale tracciato**, per aumentare la capacità di traffico della linea e la velocità dei collegamenti: variante Cancellò - Napoli per integrazione con la linea AV/AC, raddoppio e velocizzazione Cancellò - Frasso Telesino - Benevento, raddoppio in variante Apice - Orsara, raddoppio Orsara - Bovino, raddoppio Cervaro - Bovino, bretella di Foggia, Nodo di Bari - Variante Bari Sud (Bari Centrale - Bari Torre a Mare).

La realizzazione della linea **AV/AC Napoli - Bari** viene perseguita, oltre che con gli interventi infrastrutturali fin qui illustrati, anche attraverso opere di potenziamento tecnologico che concorrono alla riduzione dei tempi di percorrenza complessivi. Dalla velocizzazione delle linee Napoli - Bari e Bari - Lecce, al ripristino dell'itinerario merci Napoli - Bari, in corrispondenza di Foggia, attraverso una bretella fra le linee Foggia - Bari e Foggia - Napoli in grado di ridurre i tempi di percorrenza dei treni lungo l'itinerario Bari - Caserta.

Il costo complessivo stimato dell'opera, che rappresenta una grande opportunità di rilancio per il Sud, è di circa **6,2 miliardi di euro**. Il collegamento Roma - Napoli - Bari consentirà di costituire un polo centro-meridionale di grande importanza con servizi di elevata qualità. L'asse trasversale Napoli - Bari, in particolare, assume un ruolo fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno poiché riconnette due aree che, da sole, raggiungono una quota di oltre il 40% della produzione di mercato nel Meridione.

CORRIDOI TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA

Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela
Collegamento A3 (Contursi) – SS 7var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) – A14 (Termoli). Tratta campana Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda

La strada a scorrimento veloce **Lioni – Grottaminarda** costituisce il completamento del collegamento tra l'A16 Napoli-Bari e l'A3 Salerno-Reggio Calabria, in buona parte già realizzato nel tratto Contursi-Lioni-S. Angelo dei Lombardi e rientra nel più ampio itinerario che da Contursi Terme, lungo l'autostrada A3, raggiunge Lioni con la SS 691, nota come "Fondo Valle Sele", e prosegue fino a Grottaminarda lungo l'autostrada A16.

Nella relazione sullo stato di avanzamento degli interventi e sull'utilizzo delle risorse di competenza del Commissario si rileva che a fronte del costo di 430 Meuro e una disponibilità di 290 Meuro, sono in corso i lavori nel tratto compreso tra lo svincolo Frigento e lo svincolo Villamaina, per un costo di 70 Meuro, e che, l'11 di settembre 2015, sono stati consegnati i lavori nel tratto tra lo svincolo Frigento e lo svincolo Grottaminarda, per un costo di 220 Meuro.

Potenziamento del raccordo Salerno-Avellino, SS7 e SS7 bis

L'intervento prevede la realizzazione delle opere necessarie a conferire caratteristiche autostradali all'esistente raccordo Salerno-Avellino, compreso l'adeguamento della SS 7 e della SS7bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16, per un'estesa complessiva di 36 km, con ipotesi di pedaggiamento. Il costo dell'intervento, dotato di progetto preliminare, risulta pari a M€ 605,00, interamente da reperire. Relativamente al 1° stralcio funzionale tra Mercato S. Severino e Fratte, il cui costo è di M€ 190,00, interamente da reperire, è stato redatto il progetto preliminare. Il soggetto attuatore è l'ANAS spa. La Regione Campania ha segnalato, inoltre, la necessità di realizzare la messa in sicurezza del tratto Fratte-Avellino.

I lavori di ammodernamento del **Raccordo autostradale della Salerno Avellino** non sono compresi nei progetti inseriti nel **Patto per la Campania**. Il raccordo Avellino-Salerno rientra nel piano pluriennale di investimento Anas 2016-2019.

Nel piano regionale per la riqualificazione della viabilità in Campania risultano stanziati circa 79 milioni per l'asse attrezzato **Valle Caudina- Pianodardine** (III lotto). Il progetto di completamento dell'asse attrezzato è inserito all'interno del grande progetto "Tangenziale aree interne". Il Progetto consiste nel completamento del collegamento stradale tra le aree industriali della Valle Caudina e di Pianodardine – Avellino (circa 30Km fino al casello autostradale sull'A16 di Avellino Est) in modo da garantire l'integrazione e lo sviluppo armonico delle zone interne della Campania.

Manca l'esecuzione del III e IV lotto per un totale di 20 Km di rete viaria. Il 13 gennaio 2014 è stato firmato tra la Regione Campania e il Consorzio ASI di Avellino - beneficiario del progetto ed ente aggiudicatore - il protocollo di intesa per l'attuazione del Grande progetto "Tangenziale aree interne". L'investimento previsto per il terzo lotto è pari a 79 milioni di euro - di cui 59 sui fondi POR FESR e 20 derivanti dalle risorse del Piano Azione e Coesione - mentre il quarto lotto ha un costo di 92,6 milioni di euro.

LA VALLE UFITA, PUNTO FOCALE DELLE POLITICHE DI SVILUPPO

La filiera Agroalimentare è uno degli assi strategici in materia di politica industriale contenuti nel Patto per la Campania che puntando sulle quattro A, cioè: aerospazio, agroalimentare, automotive e abbigliamento-moda, prova a disegnare un rilancio complessivo della produzione regionale di qualità. Tuttavia se appaiono tangibili le ipotesi di sviluppo legate a realtà territoriali su cui insistono produzioni industriali d'eccellenza, meno strategica nella sua dimensione complessa appare l'idea di sviluppo dell'Agroalimentare a cui tuttavia si assegnano le più vere e immediate possibilità di ripresa nel breve dell'economia dell'intera regione, anche per la presenza sul territorio Irpino di realtà industriali di rilievo.

In tal senso recuperando a fattor comune l'idea-progetto della "Piattaforma Logistica in Valle Ufita" con il polo del Freddo utile alla conservazione, stoccaggio e manipolazione dei prodotti di filiera avviati poi alla distribuzione; rilevata la conferma della realizzazione della Fermata Hirpinia dell'AC, e l'annunciato collegamento ferroviario per la nuova Industria Italiana Autobus, potrebbe essere coerente e strategico in quell'Area la individuazione di una ZES (zona economicamente speciale) con l'adozione di specifiche leggi finanziarie ed economiche costruite con l'obiettivo di attrarre investitori italiani e

stranieri che potrebbero essere interessati a fare impresa in una zona con trattamenti vantaggiosi in termini fiscali, economici e finanziari e di burocrazia semplificata, puntando talaltro ad efficaci iniziative di back-shoring che in Campania non hanno ancora registrato significative attenzioni. .

La regione Campania puntando alla crescita dei traffici portuali della Campania come ad uno degli elementi di sviluppo della nostra economia e dell'intero mezzogiorno, ha immaginato una ZES proprio per le aree Portuali e Retroportuali di Napoli e Salerno , rilevato come oggi le merci che transitano il canale di Suez sono indirizzate quasi totalmente ai porti del nord Europa, con tre/quattro giorni di navigazione in più, anziché a quelli dell'Italia meridionale più immediatamente raggiungibili per la loro collocazione geografica, ma isolati e non in grado di offrire garanzie affidabili per la gestione delle merci, visto il deficit infrastrutturale in cui operano per la scarsa qualità e quantità dei collegamenti con il centro Europa e finanche con il Nord del l'Italia.

Pertanto tenuto conto:

- dell'attuale qualità e capacità produttiva delle aree interne con Avellino e Benevento per il fattore di produzione oggi più incidente sull'export, appunto quello dei prodotti dell'Agroalimentare;*
- della realizzazione in valle Ufita della Stazione di AC Hirpinia, del collegamento ferroviario previsto da RFI e del reinsediamento industriale in atto;*
- della posizione baricentrica dell'area interessata rispetto ai due mari ed alle regioni di Puglia, Basilicata e Calabria per le economie che si realizzerebbero per la logistica delle rispettive attività industriali;*

appare evidente come la realizzazione di una nuova ZES , o la rivisitazione degli ambiti di quella già individuata, potrebbe rilanciare gli investimenti nell'area dell'Ufita con il recupero, il reinsediamento e la creazione di nuovi siti produttivi, che unitamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali già definite e altre in via di definizione, potrebbe così recuperare realmente al sistema Regionale e per esso al Sistema Paese le aree interne della Campania, candidando l'intera Regione Campania quale piattaforma logistica nel cuore del mediterraneo, immersa come sarebbe totalmente nel corridoio Ten-T Scandinavo – Mediterraneo.

BANDA LARGA E ULTRA LARGA

Di fondamentale importanza è poter garantire a cittadini, imprese e Pubblica Amministrazione l'accesso alle reti, riducendo il divario infrastrutturale riguardante la banda larga nelle aree remote e rurali (aree deboli/marginali). Grazie all'impegno passato del Tavolo per lo Sviluppo è stato avviato e realizzato il Grande Progetto di posa della Fibra Ottica, primario vettore per lo sviluppo della connettività a banda larga e ultra larga. Prioritario il collegamento delle aree industriali, in particolare delle dodici aree ASI della Provincia di Avellino. Il progetto attualmente è a circa il 75% della sua realizzazione. Con tale programma il territorio provinciale ha raggiunto una copertura in fibra nel percorso dalle centrali agli armadi stradali a 30 Mb/s riferiti al 70% delle unità immobiliari esistenti.

A distanza di qualche mese è partito anche un ulteriore programma di sviluppo della fibra ottica in Campania che prevede la copertura del cosiddetto ultimo miglio per 100 Mb/s, ovvero, la restante parte che collega gli armadi stradali alle unità immobiliari.

Le fonti di finanziamento sono i fondi PON I&C (60 ML per la Campania) , POR FESR (50 ML per la Campania), FEASR (20 ML per la Campania) ed FSC (4 miliardi di euro per tutto il territorio nazionale).

Tale intervento avverrà attraverso una gara pubblica (Bandito a cura di Infratel l'8 agosto 2016) nella modalità del cosiddetto intervento "diretto", in base al quale l'infrastruttura realizzata sarà di proprietà pubblica. Le fonti di finanziamento sono i fondi PON I&C (60 ML per la Campania) , POR FESR (50 ML per la Campania), FEASR (20 ML per la Campania) ed FSC (4 miliardi di euro per tutto il territorio nazionale).

Esso riguarderà il 20% circa delle unità immobiliari non ancora raggiunte dalla banda ultra larga e ricadenti nei cluster C e D di cui alla classificazione nazionale, ovvero quelle aree in cui nessun operatore di telecomunicazioni ha dichiarato l'interesse ad investire con proprie risorse.

Grazie a tale sistema di connettività sarà possibile offrire servizi avanzati alla cittadinanza, alle imprese, ai territori nell'ottica della specializzazione digitale, porta di ingresso all'Industria 4.0. Un ruolo importante sarà svolto dalle municipalità (Comune di Avellino) all'interno dei Piani Strategici di Smart Cities e Agenda Digitale per favorire/migliorare le capacità di utilizzo da parte di cittadini, imprese e PA delle tecnologie dell'informazione.

Stato di Attuazione sulle Strategia Nazionale per le Aree Interne (Alta Irpinia)

La Giunta Regionale con la Delibera Regionale 600/2014 ha assunto le prime determinazioni per una declinazione regionale della Strategia Nazionale. Più in dettaglio la Dgr 600/2014:

- Approva la perimetrazione e l'elenco dei comuni di 4 Aree Interne: **Alta Irpinia, Cilento Interno, Tammaro-Titerno, Vallo di Diano;**
- Individua l'Area pilota: **Alta Irpinia;**
- Approva il quadro delle **Aree interne** con l'assegnazione finanziaria per fondo FESR, FSE e PSR;
- Avvia la **fase della elaborazione** della Strategia d'area e della progettazione integrata nell'area pilota e nelle altre aree-progetto in coerenza con il rapporto istruttorio;
- Supporta le attività di programmazione e attuazione della strategia territoriale "Aree Interne" secondo un modello di **governance multilivello;**
- Prevede il lancio di una seconda fase di selezione da avviare dopo la fase sperimentale.

La proposta dell'Alta Irpinia è incentrata su una maggiore coesione tra le parti istituzionali del territorio e su una serie di interventi diretti a valorizzare il patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale attraverso un'integrazione dell'offerta turistica locale, la gestione e tutela attiva del patrimonio forestale (filiera boschiva), lo sviluppo del sistema agroalimentare e delle relative filiere; la creazione di più intense relazioni con i sistemi produttivi di eccellenza della zona (aereoospaziale, agroindustria, artigianato di qualità); la promozione di collegamenti stabili tra l'imprenditoria locale e i centri di ricerca e trasferimento tecnologico, specie nel settore agricolo e agroalimentare. (Comuni: Andretta, Aquilonia, Bagnoli Irpino, Bisaccia, Cairano, Calabritto, Calitri, Caposele, Cassano Irpino, Castelfranci, Conza della Campania, Guardia Lombardi, Lacedonia, Lioni, Montella, Monteverde, Morra De Sanctis, Nusco, Rocca San Felice, Sant'Andrea di Conza, Sant'Angelo dei Lombardi, Senerchia, Teora, Torella dei Lombardi, Villamaina).

I Comuni appartenenti a quest'area manifestano la volontà di lavorare in maniera associata. L'area di riferimento inoltre coincide con il distretto sanitario 03 e con il piano di zona A3. I comuni hanno maturato diverse esperienze nell'ambito del GAL CILSI, che interessa 17 dei 25 comuni dell'area, e nell'ambito dei patti territoriali specializzati per l'agricoltura (che ha riguardato principalmente la zootecnia e il settore lattiero caseario) e per il turismo, che hanno coinvolto rispettivamente 11 e 9 comuni dell'Alta Irpinia. Si rilevano alcuni elementi di disomogenità comunque valorizzabili in sede di definizione della strategia d'area.

CONSORZIO ASI

Preoccupante è il forte empatte amministrativo – tecnico e gestionale del Consorzio ASI. Un elemento comune a tutti i Consorzi è, infatti, l'inefficienza del modello di gestione applicato da cui discende l'enorme sproporzione dei costi sostenuti dalle imprese ed i servizi erogati, compresi quelli della depurazione.

Nessuna prescrizione della Legge Regionale 19/2013 è stata infatti attuata, ancor meno l'auspicato confronto con le associazioni imprenditoriali sul Piano di Sviluppo Triennale, principale strumento di programmazione a disposizione delle ASI e mai redatto.

Inattuate o inattuabili, a causa delle enormi difficoltà economiche in cui versano le ASI, sono le procedure la per il riacquisto delle aree assegnate e per la riacquisizione in caso di cessazione di attività produttive. Prioritario, pertanto, superare anche con strumenti ed interventi speciali, tale fase al fine di poter definitivamente consentire l'assegnazione di lotti e capannoni, parte dei quali, da anni in gestione alle curatele fallimentari.

*Si ipotizza la trasformazione delle ASI in **Agenzie di Sviluppo Locale** capaci di proporre al territorio un approccio di tipo incrementale all'innovazione, in grado di rispondere alle esigenze delle piccole e medie imprese soprattutto per gli aspetti amministrativi quale unico interlocutore per tutte le esigenze burocratiche (Sportello Unico); la messa a disposizione di strumenti finanziari avanzati, a partire dal venture capital, fino alla creazione di un Fondo Rotativo Regionale per la Reindustrializzazione delle Aree Industriali; un approccio selettivo all'attrazione di investimenti esterni; la capacità di prevedere gli scenari dello sviluppo futuro del territorio; la definitiva assegnazione, con gara pubblica europea a ditte specializzate in sistemi di depurazione.*

*Queste sono alcune delle competenze chiave che consentono alle **Agenzie di Sviluppo locale** di rispondere alla loro funzione ed è in questa prospettiva che si intende aprire il confronto con le Istituzioni.*

INVESTIMENTI E FINANZIAMENTI PUBBLICI

Aree di Crisi – Legge 181/89

Contratti di Sviluppo

Accordi di Programma

POR FERS/FSE 2014/2020

Poli Formativi di Eccellenza

Attuazione della Strategia regionale per le Filiere Produttive e le Reti di Impresa (Aerospazio, Agroalimentare, Meccanica e Sistema Moda)

Si tratta di specifici interventi di politica industriale a favore del sistema produttivo nazionale e Regionale che normalmente vengono attivati per iniziativa delle imprese sia di piccola che di media o grande dimensione.

E' necessario favorire un contesto favorevole agli investimenti soprattutto per quanto riguarda le procedure di autorizzazione.

*Il più importante di tali interventi è il **POR Campania 2014/2020** che nelle sue articolazioni rappresenta una occasione importante per il territorio regionale e per le aree interne.*