

La politica

«L'Irpinia rischia di avere soltanto le briciole del Recovery Fund»

► A lanciare l'allarme Bonavitacola: «Non sono stati coinvolti i territori»

► Il vice di De Luca: «Senza interlocuzione con le Regioni, non si va da nessuna parte»

IL CONFRONTO

Luigi Basile

L'Irpinia e l'intero Mezzogiorno rischiano di ritrovarsi ai margini della programmazione del Recovery fund: è l'allarme lanciato dal Pd, ieri pomeriggio, durante la conferenza sui temi dello sviluppo, tenuta su piattaforma digitale, alla presenza del vicepresidente della giunta regionale, Fulvio Bonavitacola.

A rincarare la dose è proprio il numero due di Palazzo Santa Lucia, che non ha risparmiato critiche al governo nazionale: «La verità è che si è perso tempo e non sono stati coinvolti i territori. Per correre ai ripari, dovremmo disconoscere il governo ed aprire il confronto direttamente con la Commissione europea. Gli esecutivi Draghi e Conte hanno gravi responsabilità. Sono state completamente disattese le aspettative riposte su questo importante strumento di rilancio economico ed occupazionale».

Al centro dell'attenzione di via Tagliamento e della Regione, dunque, i finanziamenti dell'Unione europea del programma Next Generation, destinati al superamento della crisi determinata dall'emergenza sanitaria e all'avvio di una nuova fase, non solo sotto il profilo economico e produttivo, ma anche in termini di qualità della vita e di sostenibilità ambientale e sociale del sistema. Un appuntamento al quale l'Italia rischia di arrivare in ritardo. Finora, infatti, non c'è stato alcun confronto tra il governo centrale e le Regione,

ni, i progetti da finanziare non sono ancora stati definiti e l'iter procedurale resta nebuloso. Soltanto ieri, Roma ha trasmesso alla giunta regionale della Campania il documento di trecento pagine del Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che oggi dovrebbe essere approvato dal Consiglio dei ministri e lunedì posto alla discussione del Parlamento.

Un'improvvisa accelerazione, dopo mesi di inerzia, che spiazza le istituzioni, i partiti e le comunità locali, come ha sottolineato Bonavitacola: «Senza un confronto con le Regioni non si va da nessuna parte. Occorre un disegno di sviluppo strategico legato alle specificità dei territori. L'improvvisazione danneggerà soprattutto il Mezzogiorno, convogliando le risorse nelle zone più ricche del Paese. Sono convinto che dietro tutto ciò non ci siano soltanto l'inadeguatezza e la cattiva volontà della politica nazionale, ma anche le pressioni dei poteri economici, che spingono per indirizzare i finanziamenti in precise aree».

Ma anche le reali disponibilità finanziarie per gli interventi e la suddivisione delle quote regionali appaiono in discussione: «Del 209 miliardi stanziati sulla carta, ben 80-90 sono stati coperti da fondi già messi in bilancio. E la compartecipazione dell'Italia potrebbe essere prelevata dalle risorse precedentemente destinate al Mezzogiorno. Una vera e propria truffa, soprattutto se si pensa che il budget è stato accordato da Bruxelles in base ai parametri delle zone svantaggiate del Sud».

Ma alle regioni del Meridione rischiano di arrivare meno del 40% delle risorse complessive e in provincia di Avellino soltanto le «briciole» del fondo. D'altra parte, l'Irpinia non ha ancora presentato alcun progetto, se non quello della piattaforma logistica della Stazione Hirpinia, che sarebbe stato approntato dall'Asi, nonostante le numero-

se priorità di intervento esistenti, come ha evidenziato anche Bonavitacola: «Riquilibrare la rete idrica, gestione dei rifiuti, ma ancora più la valorizzazione turistica, sono i settori sui quali investire. I borghi, la natura, l'alimentazione di qualità sono i simboli di un nuovo modello internazionale di turismo. Nessuno, più dell'Irpinia, dispone di un patrimonio eccezionale di questo tipo. Ma serve un disegno. Le colpe non sono però soltanto del governo, ma anche del-

le altre Regioni e del Pd nazionale». Il commissario provinciale dei Democratici, Aldo Cennamo, dal canto suo, ha avviato la discussione perché preoccupato dalla situazione: «Senza un luogo di confronto istituzionale, ogni proposta cade nel vuoto. L'emergenza ha acuito la crisi, con un aumento esponenziale della Cassa integrazione e settori produttivi, come il metalmeccanico e l'aeronautico, completamente travolti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stazione Hirpinia, per lo scalo merci al massimo 30 milioni

LA PREVISIONE

Nicola Diluiso

Un approfondimento sulla tipologia dello scalo merci da realizzare al fianco della Stazione Hirpinia. Su questo ed altro ancora si è discusso nella riunione svolta nella tarda mattinata di ieri presso la sede di Confindustria.

Era stato il presidente Emilio De Vizia ad inoltrare nella serata di giovedì la convocazione urgente ai sindacati Cgil, Cisl e Uil, al Consorzio per lo sviluppo delle aree industriali ed ai cinque sindaci dei Comuni dell'Area Vasta, in particolare ad Enrico Franza per Ariano Irpino (ente capofila), Angelo Cobino per Grottaferrata, Angelo Lanza per Flumeri e Carmine Ciullo e Michele Spinazzola, rispettivamente per Friggento e Melito Irpino. L'appuntamento, all'indomani della notizia dell'inserimento - su impegno della Giunta regionale della Campania - nelle schede del Recovery plan della Piattaforma logistica, ha visto attorno al tavolo gli stessi firmatari del Protocollo d'intesa sottoscritto ad Avellino nello scorso mese di marzo. Il ragionamento si è svi-



luppato su un approfondimento concreto, quindi, del terminal di Santa Sofia.

E' emersa anche una novità in merito agli importi necessari per la costruzione dello scalo merci. In realtà la cifra indicata nel progetto - unico in piedi finora - targato Asi ammonta a circa 300 milioni di euro. Ma è

molto probabile - quasi una certezza - che i fondi destinati alla infrastruttura di collegamento alla rete ferroviaria dovrebbero essere pari a 30 milioni di euro.

Non una bocciatura per l'Irpinia, ma una indicazione di come il progetto da realizzare dovrà essere diverso da quello

già redatto ed immaginato per una ubicazione in altra sede (terreni ex Irisbus).

Una tipologia differente, dunque, da quella finora sulla carta. E su questo c'è stata una ampia discussione alimentata dai sindaci, fino alle parti sociali ed al presidente di Confindustria Emilio De Vizia che ha ribadito l'impegno istituzionale a tenere accessi i riflettori su questa vicenda.

Naturalmente, ripercorrendo i principi contenuti nel Protocollo d'intesa, si è discusso anche delle infrastrutture viarie necessarie per collegare la stazione dell'Alta Capacità al territorio.

L'impegno su questi interventi è stato assunto, evidentemente, in più sedi dalla Regione Campania, cui spetterà il compito di realizzare il master plan. Pertanto, gli attori al tavolo ieri hanno garantito di accelerare i tempi di interlocuzione con Palazzo Santa Lucia.

Ma anche con Fs per avere le prime certezze sulla progettazione e successivamente sulla realizzazione delle opere individuate dai sindaci dell'Area Vasta, delle quattro Valli (Ufita, Calore, Miscano e Cervaro), nel Documento Hirpinia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL DIBATTITO ON LINE ORGANIZZATO DAL PD ANCHE CENNAMO HA EVIDENZIATO LA CARENZA DI UN VERO DIALOGO

Vertenza Iia, il 29 aprile tavolo a Roma

L'INDUSTRIA

Michele De Leo

Manca solo la convocazione ufficiale per la ripresa del confronto ministeriale sulla vertenza della Industria Italiana Autobus: la questione dovrebbe tornare all'attenzione del Dicastero di via Molise nella giornata di giovedì 29 aprile.

Un confronto richiesto con insistenza dalle organizzazioni sindacali, nazionali e territoriali, per fare il punto della situazione sullo stato dello vertenza e provare a definire le soluzioni alle problematiche che ancora si frappongono verso il definitivo decollo dell'unica società italiana specializzata in autobus per il trasporto pubblico.

Innanzitutto le organizzazioni di categoria e gli stessi lavoratori chiedono risposte sul fronte delle commesse: lo slit-

tamento di molte gare e le scelte di alcune regioni, municipalizzate e società del settore di non aderire alla convenzione Consip e di acquistare tipologie di autobus che non sono realizzati dalla Industria Italiana Autobus ha obbligato a fare nuovo ricorso agli ammortizzatori sociali.

L'azienda ha aperto una cassa integrazione per Covid, fino al prossimo 21 maggio, per duecento addetti. I sindacati non nascondono le proprie preoccupazioni anche per le prospettive e chiedono, a riguardo, risposte chiare e concrete.

In attesa del tavolo ministeria-

MARAIA: «CHIESTO AL GOVERNO L'IMPEGNO A SOSTENERE LA PRODUZIONE DI AUTOBUS A METANO A BASSO IMPATTO»



le, della vertenza della Industria Italiana Autobus si è tornato a discutere anche nell'aula della Camera dei Deputati, con l'interpellanza urgente sulla questione presentata dal deputato del Movimento Cinque Stelle Generoso Maraia.

«Ho chiesto di sapere - evidenzia il parlamentare irpino - se il Governo intenda adottare iniziative di competenza volte a promuovere la filiera nazionale legata alla produzione di autobus a basso impatto ambientale, come quelli a gas naturale liquefatto prodotti dalla Industria Italiana Autobus, nonché proseguire nello svi-

luppo del settore degli autobus elettrici, di cui la stessa azienda ha realizzato un prototipo con batterie interamente sviluppate e prodotte in Italia».

Maraia ha chiesto, altresì, «se il Governo intenda adottare iniziative volte a coinvolgere Leonardo nell'acquisizione e creare le condizioni per una quarta partecipazione nella compagine societaria della Industria Italiana Autobus» e «quali iniziative intenda predisporre, anche in coordinamento con gli enti locali, al fine di tutelare e potenziare la produttività dell'azienda italiana».

Il parlamentare ha mostrato apprezzamento per l'impegno del Governo sulla vertenza. «Riconosco - aggiunge - che la prosecuzione degli incontri del tavolo ministeriale sono la dimostrazione dell'impegno delle istituzioni per la tutela e il potenziamento della Industria Italiana Autobus».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Recovery, la Regione batta un colpo»

► Giuditta critico con Bonavitacola che ha lamentato l'assenza di programmi concreti da parte dei Comuni della provincia ► L'ex parlamentare, sindaco di Summonte, sollecita De Luca a mettere gli enti locali in condizione di puntare alla crescita

IL DIBATTITO

Riccardo Cannavale

«Non basta individuare la criticità: se sei il vicepresidente della Regione e ci tieni al territorio dell'Irpinia devi anche battere un colpo mettendo in condizione le istituzioni di fare sintesi ed avanzare proposte che servano a far crescere il territorio, non il consenso». L'ex parlamentare ed attuale sindaco di Summonte, Pasquale Giuditta, replica all'allarme lanciato dal vicegovernatore Fulvio Bonavitacola sul rischio che la provincia di Avellino resti ai margini del Recovery Fund.

Si sente pungolato dalle parole del numero due di Palazzo Santa Lucia ed invita tutti gli amministratori locali e la classe politica irpina a mettersi in discussione, proprio partendo dalle parole di Bonavitacola.

«C'è un segnale forte, che arriva in un momento cruciale. Ci viene detto che, in un'occasione straordinaria, irripetibile e unica come quella del Recovery Fund, la nostra classe politica si è mostrata incapace di proporre idee. Io ritengo - afferma il primo cittadino di Summonte - che dobbiamo assolutamente recuperare le deficienze che si sono verificate ed avviare un percorso lungo il quale gettare le basi per il futuro, ma non come si è fatto negli ultimi anni, quando si è parlato solo di cose inutili, senza una visione». Giuditta interpreta come una provocazione, uno stimolo le parole di Bonavitacola. E prova a fare altrettanto. Indicando nell'individualismo che ha caratterizzato le politiche del territorio degli ultimi anni il limite, il freno allo sviluppo dell'Irpinia. «E' da anni che la classe dirigente della

nostra provincia non mostra capacità di dialogo, in grado di mettere in campo strategie. E' così - aggiunge - che stiamo perdendo grandi occasioni. Il vero sviluppo di un territorio si ha quando chi governa i processi locali sa cercare un dialogo e immaginare linee guida strategiche, con una visione del futuro».

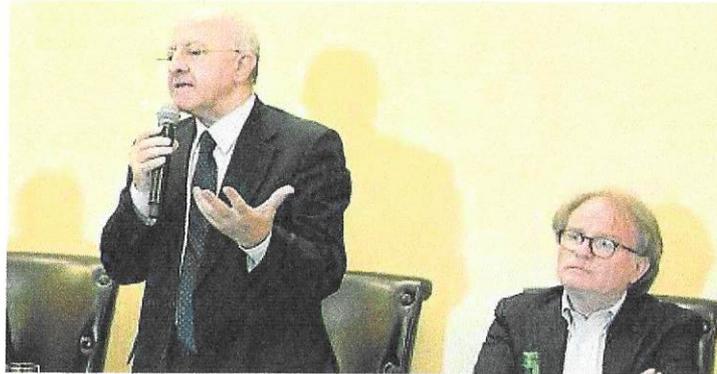
Giuditta invita a guardare ciò che è accaduto, in tema di programmazione e sviluppo, in Irpinia negli ultimi anni.

«Da tempo perdiamo grandi occasioni: non possiamo continuare in questo modo, facendo prevalere gli egoismi. Le proposte da avanzare non devono essere delle invenzioni, bisogna saper programmare strategie in base a dati scientifici, seguendo le direttrici che sta tracciando l'Europa. Se no - ammette amaro Giuditta - davvero perdiamo un'occasione e come dice il vicegovernatore rimaniamo indietro».

Studiare i contesti indicati dall'Europa e avanzare proposte di sviluppo al loro interno. E' questa la linea che indica il sindaco di Summonte. «Se non siamo in grado di promuovere una politica per le acque, per l'ambiente, attuare una strategia per i rifiuti, per la mobilità, saremo sempre la retromarcia degli altri. Prendiamo il caso della mobilità, che ritengo centrale: per anni abbiamo sopperito con l'autostrada. Ma oggi le direttrici sono altre. Il futuro è una mobilità sostenibile su ferro, alla quale collegare magari un'idea di turismo che non può essere generica. I nostri territori devono saper diventare attrattori di flussi. E per farlo, la mobilità è fondamentale. E' impensabile fare turismo se per raggiungere Montevergine da Napoli, un turista ci impiega lo stesso tempo che impiegherebbe per arrivare in treno a Milano».

Un bagno di umiltà ed un salto culturale. Per proporre idee che mettano al centro la provincia di Avellino. Solo così, secondo Giuditta si esce dall'isolamento. «Ci vuole un'inversione rispetto a come siamo stati abituati a muoverci, superando i localismi. Diamoci una mossa, se no davvero saremo tagliati fuori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Spagnuolo: «Anfiteatro da valorizzare ma attendiamo una analisi dei reperti»

ATRIPALDA

Alfonso Parziale

«Siamo a conoscenza dell'importanza dei reperti archeologici e dell'individuazione dell'anfiteatro Romano in quella zona. Siamo in contatto con la Soprintendenza per seguire quanto emerge dagli scavi di approfondimento che sono stati disposti ed al termine di tale fase si potranno fare le valutazioni di tutela e valorizzazione».

Sull'anfiteatro che sta affiorando dal sottosuolo in via Appia, nel cantiere di ammodernamento di un distributore di benzina, dopo l'ex responsabile di zona della Soprintendenza Archeologica di Avellino e Salerno, la dottoressa Maria Fariello, interviene il sindaco Giuseppe Spagnuolo.

Secondo la Fariello l'anfiteatro risalente tra la fine del I secolo Avanti Cristo e il primo secolo Dopo Cristo, in età augustea, sarebbe secondo solo a quello di Pompei con un diametro dell'ellisse tra gli 80 e i 100 me-

tri. Una scoperta per la quale auspica «una politica lungimirante di valorizzazione». Spagnuolo assicura da parte dell'Amministrazione attenzione massima: «È evidente che l'amministrazione è disponibile ad ogni attività possibile che possa andare in tale direzione. Continuiamo a seguire con grande attenzione e fiducia nell'Ente di tutela e le attività in corso».

L'indagine archeologica condotta dalla Soprintendenza fino ad una profondità di 2 metri, ha riportato alla luce delle mura romane reticolate a forma di croce. Sull'invito dell'ex responsabile di zona della Soprintendenza a delocalizzare il distributore di benzina visto che deve essere realizzato nuovo, il primo cittadino si mostra cau-



to: «Ogni attività è possibile ma occorre reperire eventuali alternative. Disponibilità che in passato su suolo pubblico non sono state trovate, ma ci riserviamo ulteriori approfondimenti».

Propri sull'eventuale ipotesi di trasferire il distributore conclude: «In relazione a suoli privati, in accordo con il proprietario, ci potrà essere tutta l'attenzione e la disponibilità in tema di pianificazione ed autorizzazioni, nel rispetto delle norme di sicurezza e specifiche della materia. Ma per ora è prematuro, procediamo per gradi».

Anche la Pro Loco, con il presidente Lello Labate, chiede la valorizzazione dell'area e dei reperti affiorati alla luce e commenta così l'intervento della dottoressa Fariello: «Siamo d'accordissimo con l'analisi della dottoressa Fariello e sapevamo tutti cosa ci fosse in quel luogo. Vediamo cosa emergerà dal sottosuolo e confidiamo che finalmente si faccia strada una vera valorizzazione del nostro patrimonio storico, secondo a nessuno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cervinara

Agenzia entrate Napoli I
Clemente nuovo direttore



Agenzia delle Entrate, Myriam Clemente di Cervinara da lunedì 26 aprile 2021 assumerà l'incarico di Dirigente provinciale della Direzione I di Napoli, nel centro della città, dove è ubicato il Direttore provinciale con il suo Staff, l'Ufficio Controlli, l'Ufficio Territoriale I di Napoli e l'Ufficio Territoriale Atti Successioni, e Rimborsi Iva. «Un impegno significativo in un momento particolarmente delicato per le istituzioni pubbliche e per il paese - afferma l'interessata - che affronterò con il massimo impegno, per ripagare la fiducia in me riposta dall'amministrazione, con l'entusiasmo e la curiosità che mi spinge e mi sostiene per il conseguimento di obiettivi sempre più sfidanti, ha detto il neo direttore. Il mio intento, proseguendo il percorso già tracciato dai miei predecessori, è quello di assicurare un presidio di efficienza e legalità sul territorio, garantendo da un lato l'assistenza al contribuente nella fruizione dei servizi essenziali ed inderogabili dell'agenzia, spesso propedeutici alla fruizione di bonus, contributi e sussidi governativi e dall'altro l'equità fiscale, in termini di corretta redistribuzione delle risorse e riduzione delle disuguaglianze».

pa.pa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«È IMPENSABILE FARE TURISMO SE PER RAGGIUNGERE MONTEVERGINE CI VUOLE LO STESSO TEMPO CHE S'IMPIEGA PER MILANO»

Le tappe della ripresa

Confindustria a Draghi «Ripartire dal mare per il rilancio del Sud»

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Non era mai accaduto che le rappresentanze regionali del Mezzogiorno di Confindustria indicassero all'unisono una rotta (è il caso di dirlo) per lo sviluppo dell'area. L'economia del mare riesce a metterle d'accordo tutte e otto nel nome di idee condivise ancorché inevitabili, considerata la collocazione geografica: e cioè, la connessione delle otto Zes tra loro e l'integrazione dei porti meridionali con quelli del Centro-Nord in un progetto di sistema che entra a pieno titolo nel Piano strategico nazionale di Confindustria già presentato al governo Draghi. Per la prima volta, insomma, la ricchezza fin troppo sottovalutata del mare diventa un programma di lavoro, definito non a caso "Costruire il Mediterraneo", che per ora vede le imprese in perfetta sintonia in attesa che lo stesso facciano le Regioni, terminali decisivi per il futuro di qualsiasi progetto di sviluppo dei territori. Qui, forse, c'è il vero punto di domanda da considerare: le storiche difficoltà di superare campanilismi e "pregogative", reali o presunte, delle singole amministrazioni. Ma la linea tracciata da Confindustria sembra solida e, come detto, sostenuta dall'intero sistema visto che l'economia del mare è uno dei tre grandi asset di rilancio del Paese posti al governo da viale dell'Astronomia in vista del Pnrr (gli altri, per la cronaca, sono l'education e l'economia circolare).

►L'appello al governo: manca raccordo tra aree Zes e infrastrutture portuali»

►Mazzuca: serve un piano d'integrazione fra gli scali del Mezzogiorno e quelli del Nord

42 La percentuale dei volumi di merce movimentati in totale da tutti i porti del Mezzogiorno in base all'ultimo rapporto Sirm nell'arco di un anno di attività economico-commerciale

62 La percentuale di traffici import-export prodotta dalla cosiddetta economia del mare nell'ambito delle attività riguardanti i porti del Mezzogiorno secondo il report Sirm



ANCHE LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI SEGNAANO IL PASSO E ASPETTANO LA NOMINA DEI COMMISSARI

re più urgenti delle aree Zes, tra reti viarie e ferroviarie. Ma il salto di qualità sembra legato soprattutto al ruolo dei commissari (e non sono ancora stati nominati tutti) per dimostrare con i fatti che la semplificazione attraverso un'unica procedura autorizzativa per chi vuole investire nelle Zes è finalmente possibile. Il resto dipenderà dalla capacità di integrare i porti del Sud con quelli del Nord, e segnatamente con Trieste e Genova, che continuano ad essere i poli marittimi nazionali di riferimento. «Il sistema portuale italiano - dice Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria con delega all'Economia del mare - è ancora privo di una politica unitaria. Resta ancorato a logiche localistiche che bisogna superare: la portualità dev'essere l'asset per generare efficienza e forza competitiva». Gli fa eco Francesco Favassi, vicepresidente dell'Unione industriali di Napoli, anche lui con delega all'Economia del mare, che parteciperà oggi ad un webinar sulle Zes organizzato dall'Associazione Merita con l'intervento della ministra Carfagna: «Il governo si sta muovendo bene ma ora serve una prova di responsabilità delle Regioni», dice. E spiega: «È vero che tra le grandi opere portuali sbloccate dal ministero delle Infrastrutture una sola riguarda per ora il Sud, in particolare lo scalo di Palermo. Ma è anche vero che il criterio di base era che fossero opere già finanziate e deliberate. Occorre insomma un drastico sforzo delle regioni per rendere adeguati i propri progetti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRA LE OPERE PRIORITARIE INDICATE NEL PROGRAMMA DEL MIT FIGURA SOLTANTO IL PORTO DI PALERMO

Intervista Vito Grassi

«Le imprese chiedono opportunità per competere: o ci crediamo o non si riparte»

Presidente Vito Grassi, sul ruolo dei porti, come sostiene la Svimex e non solo, il Mezzogiorno avrebbe dovuto scommettere di tempo: cosa ha spinto le Unioni territoriali di Confindustria a farlo ora? «La consapevolezza che occorre una visione unitaria e condivisa per cogliere la straordinaria opportunità offerta dal Recovery Plan e dalle risorse del Next Generation European», risponde Vito Grassi, vicepresidente di Confindustria e presidente del Consiglio generale delle regioni. «Tutte le associazioni territoriali del Sud si sono ritrovate sulla linea indicata da Confindustria che ha dedicato all'Economia del mare uno dei suoi tre progetti specifici per il rilancio del Paese. "Costruire il Mediterraneo", il titolo del documento Sud, è la sintesi più efficace di questa capacità di fare squadra». Ma cosa vuol dire in concreto? Che significa ad esempio mettere in rete le Zes che si fa fatica ancora oggi a mettere a fuoco nelle singole regioni? «Vuol dire che per il sistema delle imprese è l'economia del mare, con tutto ciò che essa



Vito Grassi

rappresenta, il progetto strategico per uno sviluppo unitario del Mezzogiorno. Si è puntato su un progetto di sistema che vede tutte le aree meridionali coinvolte e pronte a utilizzare le grandi infrastrutture previste dal Pnrr, dall'Alta velocità e capacità ferroviaria tra Napoli e Bari, Salerno e Reggio Calabria, Palermo e Catania, fino agli investimenti previsti nella digitalizzazione o nella

sostenibilità ambientale la cui ricaduta sui porti sarà decisiva. Connettere le Zes tra di loro significa proprio questo: garantire a chi investirà condizioni di competitività assolute, a partire dai collegamenti ferroviari e stradali». Superare lo scetticismo che finora sembra circondare le Zone economiche speciali non sarà facile... «Bisogna crederci, non c'è dubbio, serve una forte volontà. Ma l'opportunità del Pnrr è troppo importante per non coglierla fino in fondo. Economia del mare non vuol dire peraltro



PORTI INTERPORTI Sopra il porto di Napoli. A lato, quello di Gioia Tauro. Confindustria chiede al governo precise misure di crescita per l'economia del mare

solo logistica e trasporti per ricevere e trasportare merci ovunque in tempi più rapidi. Vuol dire attrezzare territori che oggi, come nel caso di Campania e Sicilia, hanno il primato europeo dell'aumento della povertà, e dimostrare che la politica dei grandi corridoi europei non è affatto impossibile. Certo, oggi si fa fatica a parlare dell'asse di collegamento Berlino-Catania perché praticamente non ce n'è traccia: ma questo non vuol dire che si possa farne a meno». C'è molta attesa per i progetti che dovrebbero ricadere sui territori attraverso il Pnrr: lei che idea si è fatto? «Ci sono ancora elementi di scarsa chiarezza, a cominciare dalla governance del Pnrr ma resto convinto che molte proposte avanzate dalle Regioni hanno ottime possibilità di essere

accolte, nel pieno rispetto dei tempi e dei requisiti previsti dall'Ue. La stazione intermedia di Grottaminarda sulla Napoli-Bari ad esempio, o il completamento dell'anello della metropolitana di Napoli con l'aeroporto di Capodichino o l'asse tra Salerno Nord e l'interporto sembrano in

linea con le finalità del Pnrr». E cosa c'entra tutto questo con il mare? «Un sistema integrato, nel quale ad esempio i trasporti sono interconnessi tra di loro, permette di accrescere la competitività del sistema portuale che già adesso è rilevante per il Sud ma che dev'essere ancora più forte. Questo, a ricambio, significa assicurare alle aree interne, a partire dai retroporti, condizioni di crescita ed efficienza facilitate dalle semplificazioni burocratiche. E ciò a sua volta renderà più attrattive zone territoriali oggi isolate sul piano dei collegamenti. E di conseguenza frenerà l'esodo dei giovani. Vuole che continui?». n.sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PNRR GRANDE OCCASIONE PERCHÉ IL SUD POSSA AGGANCIARE IL FLUSSO DI CRESCITA EUROPEO

L'ECONOMIA DEL MARE NON RIGUARDA SOLO LA COSTA MA ANCHE IL RILANCIO DELLE AREE INTERNE SPESSO PIÙ POVERE

Cgs, il giudice decide sul concordato

LA VERTENZA

Michele De Leo

Prende il via una settimana cruciale per il comparto della depurazione. Quest'oggi è in programma - presso il Tribunale di Avellino - l'udienza per l'ammissione a concordato del Cgs. L'accoglimento della richiesta è fondamentale per garantire la continuità del servizio attraverso l'Asidep.

La nuova società interamente partecipata dall'Asi - che ha rilevato il fitto di ramo d'azienda della depurazione dal Cgs - vive, però, un momento di difficoltà soprattutto finanziaria. Per questo, attraverso una lettera inviata al presidente del consorzio Vincenzo Sirignano, il numero uno dell'Asidep Umberto Benezzi ha sollecitato il pagamento delle fatture inavase - garantendo, sin da subito, una cospicua tranche - per evi-

tare difficoltà di gestione. Dopo un confronto tra le parti, la questione è stata affrontata nel corso dell'ultimo comitato direttivo dell'Asi: rispetto alla richiesta dei vertici dell'Asidep di corrispondere da subito più di un milione di euro, il consorzio è disponibile ad assicurare solo poco più di 370mila euro - la somma verrebbe pagata in seguito all'incasso del credito vantato dall'Air per la vendita di alcuni terreni nell'area dell'elipporto - mentre il debito residuo verrebbe onorato con rate trimestrali il cui importo potrebbe variare in base alle esigenze della partecipata spe-

**OGGI L'UDIENZA
DETERMINANTE
PER IL PROSEGUITO
DELLE ATTIVITÀ
DI DEPURAZIONE
DA PARTE DELL'ASIDEP**



cializzata nella depurazione. La controproposta dell'Asi sarebbe, però, insufficiente per consentire alla società di superare le complessità legate alla gestione e favorire pure un pagamento puntuale delle spettanze ai lavoratori.

Se i vertici dell'Asidep non commentano, i sindacati attaccano nuovamente la gestione del consorzio. «E' inaccettabile - evidenzia il segretario della Uilm Gaetano Altieri - il comportamento del presidente Sirignano nei confronti di un comparto delicato e dei lavoratori impegnati: il disinteresse è intollerabile e, per questo, siamo

pronti nuovamente a far sentire la nostra voce per chiedere il superamento definitivo di una gestione pessima dell'ente di sviluppo. Ci saremmo aspettati che l'Asi garantisse il pagamento immediato di almeno il 50% di quanto dovuto alla società per favorire il superamento delle criticità e delle sofferenze della gestione».

L'ultimo comitato direttivo dell'Asi è stata pure l'occasione per deliberare in merito alla prossima assemblea dei soci della società partecipata Solofra Service per l'approvazione del bilancio di esercizio ed il rinnovo delle cariche societarie. I consiglieri dell'Asi hanno dato mandato al presidente Sirignano di partecipare all'assemblea per la votazione del bilancio, pur concordato la necessità di rinviare la discussione sul rinnovo delle cariche societarie in attesa della nomina del nuovo comitato direttivo dell'Asi.

Repole: «La ripresa passa per l'Ofantina»

► Dalla valanga di progetti che la Provincia sta per trasferire a Roma emergono priorità per lo sviluppo delle aree interne ► L'ammodernamento del tracciato è ritenuto strategico insieme alla realizzazione della ferrovia Calitri-Eboli

ALTA IRPINIA

Giulio D'Andrea

Un arcipelago di progetti, per utilizzare un termine caro al mondo aree interne. E' ciò che sta venendo fuori dall'Alta Irpinia in vista del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in particolare su infrastrutture, borghi e mobilità. Macro-idee o iniziative di singoli territori. Piani definiti o embrionali.

Con la lente d'ingrandimento partiamo dal documento che molti sindaci, tramite la Provincia, stanno inviando a Roma a firma dei consiglieri provinciali Luigi D'Angelis e Rosanna Repole. L'iniziativa più importante riguarda il riassetto del tracciato dell'Ofantina. Un'opera che andrebbe a beneficio dell'Alta Irpinia ma di riflesso anche di Avellino città e della vicina Basilicata. Previsto l'allargamento del tratto Monteverde-Lioni, la realizzazione dello svincolo della Fondo Valle Sele in direzione Est tra i vari interventi. Connessione con la Lioni-Grottole e con il sistema di mobilità lenta: quello attuale, la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta, e quello futuro rappresentato dalla ciclovía Caposele-Leuca.

Ma rimettere mano a una delle principali arterie provinciali viene considerato indispensabile a prescindere dalle opere «work in progress». «Nella stesura del piano abbiamo tenuto conto di una spinta diffusa anche da parte delle associazioni per migliorare la sicurezza», spiega D'Angelis. «E poi l'Anas era già a conoscenza del progetto e ben disposta a intervenire». Anche per Repole «l'intervento sull'Ofantina viene incontro a esigenze diffuse dei

MOBILITÀ, PERCORSI ENOGASTRONOMICI E VALORIZZAZIONE DEI BORGHI AL CENTRO NEL PROGRAMMA PER IL RECOVERY

comuni, delle aziende, dei cittadini e dei visitatori». E nel testo si legge: «Il sistema interconnesso e intermodale di strade, ferrovie e ciclabili farà dialogare l'Alta Irpinia con tutta la Campania e con le principali direttrici nazionali ed internazionali, esaltando anche l'avviato progetto di sviluppo della piattaforma tecnologica per la mobilità sostenibile e sicura Borgo 4.0, la smart mobility, in fase di realizzazione a partire da Lioni». La seconda linea di intervento pensata in Provincia ha a che fare con il Distretto turistico Alta Irpinia. Un soggetto che formalmente già esiste, ma di cui non si hanno tracce concrete sul territorio.

Le idee contenute ricalcano il lavoro di questi anni all'interno del Progetto Pilota. Quindi rete museale, percorsi naturalistici o enogastronomici. Anche se D'Angelis tiene a sottolineare: «Dispiace che alla vigilia del Recovery Plan non siano venute fuori proposte direttamente dal Progetto Pilota stesso».

Nella proposta dei consiglieri provinciali c'è spazio per i contratti di fiume Ofanto, Calore e Sabato. E per la digitalizzazione dei borghi (Cairano, Monteverde, Sant'Angelo) mentre Bisaccia ha presentato un progetto di mobilità a idrogeno che appare l'idea più originale. «Possiamo ottenere tante risorse sia sui piccoli comuni che sulle infrastrutture. Non è consentito sbagliare forma e metodo. Dobbiamo muoverci all'interno dei punti chiave indicati dal Recovery. E la ricaduta occupazionale per i giovani deve essere il principale obiettivo», dichiara Repole. Under 40. Da qualche mese è attiva l'Officina giovani aree interne, un soggetto che opera sotto l'egida del Ministero della Coesione. Ne fa parte anche Lucilla Troiano, studentessa universitaria di Guardia Lombardi. «Gli obiettivi, tra gli altri, sono quelli di dialogare con le amministrazioni e le Istituzioni in genere, perché le esperienze dirette dei giovani siano tenute in considerazione», dice. Ma si attende un'accelerazione dell'iter. Chi va come un treno è il comitato per la ferrovia

«Eboli-Calitri»: oggi i rappresentanti si incontreranno in videoconferenza con la Commissione Trasporti.

La spinta per questi trenta chilometri di strada ferrata è sempre più forte e ha ottenuto le delibere di enti municipali irpini come Calitri, Caposele, Sant'Andrea di Conza, Aquilonia. Sempre legato alla mobilità è il dialogo intrapreso dai sindaci di Morra De Sanctis, Guardia Lombardi e Andretta con il sindaco di Ariano, Enrico Franza. L'obiettivo è quello di trovare una forma di raccordo tra la stazione Hirpinia della alta velocità e i comuni altirpini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Di Capua: «Vado avanti per garantire il ripristino della seggiovia sul Laceno»

BAGNOLI IRPINO

La crisi resta, la ferita all'interno della maggioranza appare insanabile. Ma la sindaca Teresa Di Capua va avanti. Lo farà almeno fino alla partenza del mega-progetto per le seggiovie del Laceno. Durissimo il comunicato della fascia tricolore contro gli assessori dissidenti, ex assessori dopo la rinuncia di Maria Varricchio e Michela Di Capua agli incarichi e dopo l'estromissione di Rino Ferrante.

«Quanto di buono è stato fatto, è stato fatto nonostante loro», scrive Teresa Di Capua. E ancora: «È stato complicato lavorare per portare avanti l'iter necessario per garantire un futuro al nostro paese in un clima di stallo amministrativo e di ostilità a livello interpersonale. Sono orgogliosa dell'azione svolta per salvare il finanziamento del Laceno, nonostante i freni subiti e gli ostacoli affrontati, dato che il destino di Laceno e della nostra comunità vale più di tutto». E lancia anche la sfida ai tre: «Che



non osino dare una rappresentazione di me come di una giovane donna sola e allo sbando. Commettereste un errore grossolano. Giovane donna sì ma capace, decisa e libera, senza mentori a muoverne i fili. Mi sono imbattuta in problemi che si trascinano da decenni». Giovedì scorso il rimpasto di Giunta e nella stessa giornata l'approvazione dell'accordo con Regione Campania e Acamir per la gestione del finanziamento di 12 milioni per gli impianti di risalire, accordo che dovrebbe essere ratificato a Napoli a breve.

«Ho resistito portando avanti l'azione amministrativa perché costituiva un imperativo inderogabile visto che una eventuale

caduta dell'amministrazione avrebbe messo a repentaglio le sorti del finanziamento» dice nella lettera ai bagnolesi.

Arriva la reazione dell'ex vicesindaco Rino Ferrante: «Attacchi strumentali per favorire l'ingresso di qualche pedina più in linea con le loro strategie». Ferrante ha commentato così il suo defenestramento. «Un epilogo che avevo messo in conto da tempo. Non ha colto di sorpresa né me né gli assessori Varricchio e Di Capua, alle quali va il ringraziamento per la solidarietà manifestata. Il nostro unico obiettivo era il bene del paese». E aggiunge: «Capisco l'atteggiamento di chi è costretto ad attivare la macchina del fango per celare un evidente imbarazzo politico. Lo stesso imbarazzo che non ha consentito al sindaco di partecipare alle riunioni convocate dal Presidente De Mita per il Progetto Pilota. Eppure a De Mita va dato anche il merito di essersi impegnato affinché al territorio venissero riconosciuti i finanziamenti».

g.d'a.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+

+