

AVELLINO - L'architetto Bruno Discepolo, ex assessore regionale all'Urbanistica, intitola il volume da lui coordinato " La Campania, una regione plurale" (Artem, novembre 2025), intendendo così riassumere il carattere policentrico della nostra identità regionale, messa continuamente in discussione dallo storico dualismo tra fascia costiera e zone interne con ataviche contrapposizioni territoriali tra montagna e pianura, costa ed entroterra, Napoli ed il resto della Campania, le province appenniniche e la regione napolicentrica.

Giuseppe Galasso, in un saggio nella "Storia della Campania" del 1978, la definiva "*una creatura as sai più della storia e della geografia*", dai confini territoriali con le altre regioni non chiaramente definiti e distinguibili, mentre Macry e Villani affermavano nel 1990 che. . . *"Il territorio regionale è quasi schiacciato dalla presenza di una città come Napoli, al cui confronto le realtà provinciali campane. . .rischiano di scomparire" per il peso soverchiante del capoluogo egemone.*

È la storica dicotomia di struttura territoriale, l’assetto dualistico tra le zone dello scarnificato "osso" appenninico e della succosa "polpa" costiera, secondo la famosa definizione del grande meridionalista ed economista agrario Manlio Rossi Doria - impegnato politicamente, senatore socialista in Alta Irpinia ed anche consigliere comunale di Avellino - che ha animato per decenni il dibattito culturale e politico, senza mai addivenire ad un convincente e definitivo superamento.

Con la suggestiva e mille volte citata espressione della polpa e dell’osso, Rossi Doria - nel suo volume del 1958 dedicato ad "*Agricoltura, risorse naturali ed ambiente*" - denunciava la profonda divaricazione territoriale che, sul piano socio-economico, si andava profilando negli

anni dello sviluppo tra le tante aree interne e le poche pianure ed i suoi studi affrontavano contestualmente aspetti economici e territoriali (vedi il documento Novacco-Rossi Doria).

L’antinomia tra la costa e l’interno, secondo alcune ricostruzioni storiche, risale addirittura all’antica eredità ed ai riflessi dello scontro di civiltà tra i popoli autoctoni sanniti ed italici delle aree appenniniche ed i popoli colonizzatori greco-romani delle città di costa, sia pure con successive ibridazioni ed infinite mescolanze. Il modello concettuale proposto da Rossi Doria potrebbe applicarsi al territorio dell’intera Penisola, circa il radicato disquilibrio tra le aree rurali e le pianure urbane, ma calza soprattutto al Mezzogiorno ed alla Campania, che - forse assieme al Lazio con Roma - è la regione più fortemente caratterizzata da questo assetto dualizzato, che ne rappresenta elemento di debolezza costitutiva.

Questa condizione di strutturale divario era ben presente da diversi decenni - Rossi Doria la segnalava già negli anni '50 come fenomeno risalente nel tempo - ed avrebbe dovuto trovare soluzione, o almeno attenuazione, nell’operatività del nuovo ente regionale, in grado di operare nella sua autonomia e dimensione intermedia soluzioni di sintesi e riequilibrio territoriale, forse non alla portata dell’intervento perequativo nazionale. Tuttavia, ciò non è avvenuto in maniera adeguata, nonostante i molteplici sforzi intrapresi nel tempo: si ricordano, sin dalla prima metà degli anni '70, le c.d. opzioni "Cascetta" dal nome del presidente della giunta regionale di centrosinistra (Vittorio Cascetta) che propose la delibera di Consiglio regionale del 21 giugno 1974 come documento programmatico di indirizzo politico-operativo. Anzi gli squilibri tra l’entroterra rurale e le zone di pianura costiere si sono ulteriormente incrementati, con le aree interne investite, nonostante l’accresciuta dotazione infrastrutturale (questa sì), dall'attuale deriva di abbandono e spopolamento, rarefazione sociale e produttiva.

Traendo spunto dalla voluminosa pubblicazione curata da Discepolo, che contiene in chiusura una ricerca aggiornata sulle coordinate del territorio, qual è oggi la posizione dell’Irpinia nell’organizzazione antropica e morfologia insediativa della regione?

Per la densità abitativa e l’abitare urbano, a fronte dell’egemonia di Napoli che "si conferma città consolidata e densa", "l’asse Salerno-Avellino configura una conurbazione complessa” – naturalmente minore e secondaria – “sostenuta da aree produttive ed universitarie, con insediamenti diffusi e funzioni integrate. La città compatta di Avellino si sfrangia lungo le principali direttrici…". Per la parte rurale, invece, "in Irpinia l’abitare si dispone lungo le direttrici E842 (Napoli-Bari) ed Ofantina (Av-Alta Irpinia), con un reticolo di piccoli centri (Lioni, Grottaminarda, Ariano Irpino) che formano un tessuto diffuso".

Per lo spazio produttivo, gli impianti industriali verso l’interno, favoriti dalla rete autostradale, raggiungono Pianodardine verso Avellino e Solofra, fino a Salerno e Battipaglia e, quindi, "nelle aree interne si segnalano Solofra ed Avellino...". In Alta Irpinia, come nel Fortore, "prevalgono impianti eolici, numerose aree industriali minori risalgono alla ricostruzione post-sisma del 1980, lungo la valle del Sele e dell’Ofanto (Lioni, Calitri, Conza, Contursi e Buccino in provincia di Salerno)".

In particolare, proseguendo verso sud, nell’ottica dei corridoi territoriali, il fondovalle del Sele, concepito dopo il terremoto del 1980 come nuovo asse di ricostruzione e sviluppo, al centro dell’area del “cratere”, accoglie molteplici aree industriali (oltre quelle già citate, Oliveto Citra per Salerno, Senerchia, Sant’Angelo dei Lombardi, Morra de Sanctis in Alta Irpinia). Le coppie urbane Lioni-S. Angelo e Grottaminarda-Ariano definiscono la cornice interna del territorio irpino, dove oggi si concentra il rinnovamento infrastrutturale con realistiche prospettive di evoluzione dinamica.

Dalla ricostruzione post-sismica degli anni '80 è derivata anche la direttrice Ofantina che attraversa Montella, Lioni, Conza e Calitri laddove le opere realizzate, strade ed aree industriali, miravano a favorire la ripresa economica. La ricostruzione ha inciso innovativamente sul patrimonio abitativo e sui servizi, spesso sovradimensionati rispetto alla popolazione in calo, ed il corridoio Avellino-Melfi segue in parte il tracciato della ferrovia storica Rocchetta Sant'Antonio, oggi linea turistica valorizzata per la fruizione paesaggistica e culturale del territorio irpino.

Tra gli elementi a base del policentrismo e dei conseguenti squilibri territoriali si evidenziano - nella ricerca a più mani coordinata dal prof. Moccia - le localizzazioni dei nodi ferroviari, laddove a fronte di un assetto fortemente polarizzato sull’area metropolitana, si registra un’offerta di trasporto molto debole nelle aree interne, naturalmente corrispondente alla bassa densità abitativa, in cui non è ipotizzabile un incremento demografico ma risulta comunque necessario il decentramento dei servizi.

L’attuale sviluppo infrastrutturale (polo logistico di Nola, A 30, A16) ha aggiornato l’asse concepito alla fine degli anni '60, proiettato verso l’Irpinia e la Puglia lungo la direttrice ovest-est, di collegamento tra il Tirreno e l’Adriatico, con un corridoio che integra i poli industriali di Grottaminarda ed Ariano e sarà presto rafforzato dalla stazione Alta Velocità Hirpinia. Il servizio ferroviario per le aree interne è oggi molto limitato ma sarà potenziato a breve dalla nuova linea Av-Napoli-Bari, che prevede appunto la nuova stazione Hirpinia presso Grottaminarda, polo industriale gemellato con Ariano Irpino lungo la via delle Puglie, centro di servizi e commercio con un asse che interessa gran parte dell’Irpinia settentrionale, la rete di borghi, centri storici ed attività produttive diffuse di piccola scala.

In definitiva la Campania è e resta caratterizzata come ragione marittima per eccellenza, riflettendo la tendenza generale alla intensa concentrazione delle principali attività e risorse lungo le coste, anche se sono state esperite politiche e strategie con progetti di riequilibrio e redistribuzione in passato, solo parzialmente riuscite ma non prive di risultati e tracce significative sul piano del miglioramento delle dotazioni infrastrutturali del territorio interno.

Tra i tentativi di riorientamento della armatura urbana ed infrastrutturale di area vasta si cita il Piano comprensoriale intercomunale di Piccinato del 1963 per la decompressione e riqualificazione della fascia costiera metropolitana, anche con il decentramento industriale di Napoli ed il Progetto '80 di Giorgio Ruffolo, imperniato sull’idea dell’asse di sviluppo come strumento di riequilibrio insediativo. In Campania - osservano i ricercatori - si rinvengono tracce di questa impostazione nella realizzazione del raccordo autostradale Avellino-Salerno (voluto dal ministro Sullo negli anni '60) e nel successivo insediamento dei campus universitari di Baronissi e Fisciano, "che hanno dato in qualche modo corpo alla strategia di decongestione dell’area napoletana prevista dal Progetto '80".

L’asse Salerno-Avellino nasceva con il Progetto '80, sebbene esso non sia stato formalmente approvato, come elemento di riequilibrio e decongestione della metropoli napoletana nel contesto regionale, anche se in realtà è risultato utile all’obiettivo minore di indirizzare l’espansione residenziale di Salerno più che ad alleggerire la pesante armatura residenziale di Napoli.

Il progetto che si adagia lungo un corridoio naturale, le valli dell’Irno e della Solofrana ha orientato la realizzazione lungo l’asse di infrastrutture ed insediamenti di rilievo quali appunto il raccordo autostradale Salerno-Avellino e l’università, secondo lo schema tipico della cultura pianificatoria degli anni’60. A queste localizzazioni ormai consolidate, lungo la direttrice suscettibile di proseguire verso Benevento, si aggiungevano le aree industriali di Mercato San Severino ed il distretto conciario di Solofra, oggi purtroppo ridimensionato nella consistenza economica e produttiva, integrando una linea territoriale fortemente strutturata.

Oggi, dopo cinque decenni e mezzo dall’attivazione dell’istituto regionale, resta centrale in Campania - anche se in forme evolute e nuove - il tema della perdurante contraddizione tra il "troppo pieno" della conurbazione costiera, in cui si concentrano grandi criticità e tensioni problematiche ma anche massicci investimenti, risorse e progetti di trasformazione ed il relativo "vuoto" delle contrade interne, apparentemente povere di adeguate progettualità con interventi limitati e poche idee strategiche per una rinnovata prospettiva di sviluppo.

La programmazione attuale dei fondi europei, complementari e nazionali, di cui all’Agenda territoriale della Campania - come riepiloga Discepolo nel suo saggio introduttivo - si è fatta significativamente carico anche del rilancio delle aree interne, in uno al rafforzamento dell’armatura urbana regionale ed alla promozione delle aggregazioni di area vasta.

Nell’insieme dei fondi strutturali sono stati finanziati ulteriori 100 milioni di euro per il sostegno alle azioni, già avviate nel precedente ciclo di programmazione, relative alla strategia nazionale per le aree interne (Snai, con l’aggiunta in Campania di tre nuove aree selezionate e proposte dalla Regione alle quattro aree Snai già individuate a livello centrale.

La terza linea di finanziamenti ha riguardato le politiche di contrasto ai fenomeni dello spopolamento ed abbandono delle aree interne ed al potenziamento della rete di servizi nel campo dei trasporti, scuola e sanità, destinando complessivamente 100 milioni di euro per un insieme di progetti relativi ad un totale di 141 comuni coinvolti.

La Regione, oltre alla strategia ed agli strumenti nazionali per il sostegno alle popolazioni delle aree periferiche, ha avviato così un suo programma integrato di valorizzazione della Valle dell’Ufita, sperimentando un approccio originale ed innovativo, incentrato sull’individuazione di un’area target caratterizzata dalla localizzazione della nuova stazione Hirpinia sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari con la corrispondente piattaforma logistica.

In definitiva dalla lettura del volume collettaneo *" La Campania, regione plurale"*, che documenta la significativa produzione sul governo del territorio degli ultimi anni, scaturiscono e si confermano due riflessioni di base, avvalorate da dati storici ed attuali, per l’orientamento delle politiche pubbliche.

La prima è che le aree interne oggi non possono tecnicamente più considerarsi marginali: le loro risorse e dotazioni, pur tra problemi di rarefazione e desertificazione del tessuto, rappresentano un’identità sedimentata nella storia, che oggi costituisce un insopprimibile patrimonio di opportunità da valorizzare secondo nuove progettualità strategiche.

In secondo luogo, è più che mai necessaria, nell’ambito delle strategie pubbliche, una puntuale

corrispondenza e convergenza tra gli indirizzi, le opzioni e gli articolati strumenti della nuova pianificazione territoriale ed i processi di programmazione ed allocazione delle risorse disponibili per lo sviluppo da orientare in chiave di riequilibrio.