

**Senza il Porto... la ZES è solo
“fantasticheria”.**

Ultimamente si fa un gran parlare delle ZES (Zone Economiche Speciali), parolina magica che sta eccitando la fantasia di politici e amministratori locali, quale soluzione a portata di mano dei problemi economici ed occupazionali dell'Abruzzo. In realtà, le ZES (zone franche, dotate di regimi speciali con particolari agevolazioni fiscali e doganali) hanno dimostrato, in varie parti nel mondo, di essere formidabili catalizzatori di connettività e di crescita e l'idea del riconoscimento di una ZES in Abruzzo è certamente ottima e noi la condividiamo.

L'argomento è stato oggetto di discussione nel corso della presentazione della nostra ultima pubblicazione: **"Il nuovo Corridoio Mediterraneo"** (Camera di Commercio di Chieti - 7 ottobre 2016). In quell'occasione il Prof. **Ennio Forte** sostenne l'importanza di una ZES funzionale al Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico. Una **"area di logistica a valore"** che mette in collegamento il Porto con il nucleo industriale di Ortona, in funzione di retroporto, per la ricomposizione di alcune filiere del made in Italy, in particolare, del nostro agro-alimentare (vino, olio, pasta).

E' possibile immaginare l'istituzione di una ZES solo c'è un porto (ed uno solo) che risponde ad una reale funzione di connessione nella rete trasportistica comunitaria.

Per questa ragione è indispensabile, ed urgente, che la Regione promuova la richiesta del riconoscimento di una diramazione del Corridoio V (Mediterraneo) trasversale che colleghi la Catalogna (porti di Barcellona e Valencia), il Lazio (porto di Civitavecchia), l'Abruzzo (porto di Ortona) e la regione Raguseo-Narentana (porto di Ploče) ricongiungendosi al ramo C del Corridoio V del tratto Ploče-Budapest. **Tale corridoio, di cui il porto di Ortona è il "cuore"**, costituisce una alternativa funzionale al corridoio Mediterraneo, per il quale è stato stimato un flusso annuo di merci di oltre 800 milioni di tonnellate. Uno degli obiettivi strategici dell'UE è proprio quello di spostare gran parte di questo enorme flusso di merci dalla strada al ferro e all'acqua. In particolare, lo **sviluppo delle Autostrade del Mare a sostegno dell'intermodalità**, promosso dall'UE e dal Ministro **Delrio**, è volta a ridurre la congestione stradale, ridurre i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l'efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed

SENZA IL PORTO... LA ZES E' SOLO "FANTASTICHERIA"

Un'area dell'ex Consorzio Industriale Val-Pescara di 268 ettari, fortemente deindustrializzata, situata a ridosso del casello dell'autostrada A/14 con collegamento breve, veloce e funzionale con il porto e dotata di una ferrovia che va direttamente sulle banchine sul porto.

Ma basta, per favore, con grandi annunci e costruzioni fantasiose. **L'Abruzzo ha bisogno di fatti concreti e di scelte definitive, in particolare sul porto regionale.** Il recente decreto che istituisce le ZES in Italia (DL 91 del 20 giugno 2017) su questo è stringente e pone condizioni precise, alla base delle quali ci devono essere il **riconoscimento di "un porto"** (collocato all'interno della rete dei corridoi europei dei trasporti) e di **un'area retro-portuale ben delimitata**. Basta giocare su più tavoli, non è possibile promuovere più porti o aree ampie e mal definite ai fini del riconoscimento di una ZES. Altre aree potranno beneficiare dei vantaggi dallo sviluppo di un Corridoio logistico trasversale (Interporto d'Abruzzo, Centro merci della Marsica), ma non credo possano rientrare nella perimetrazione di una ZES.

economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell'ambiente. Se non inquadrato in un disegno di sviluppo più ampio, di respiro Europeo, è impossibile realizzare la ZES e, secondo il decreto, il porto (elemento fisico indispensabile per il riconoscimento ZES) **deve poter movimentare circa 4 milioni di tonnellate di merce/anno** (Reg. UE n.1315). **Per Ortona questo è un obiettivo possibile da raggiungere in due-tre anni**, a condizione che si proceda speditamente con il dragaggio dei fondali, si faccia la manutenzione delle banchine e si liberino aree portuali dai depositi di "ferri vecchi" per adibirle alle operazioni commerciali.

Questo vuol dire attrarre nuove imprese nell'area Industriale e incrementare le attività di servizio nell'area portuale per creare nuovi posti di lavoro. In fondo non sono cose complicate. Sono cose che si possono fare anche in fretta. Siamo ad una svolta decisiva, ma occorre vigilare, soprattutto per evitare che, per salvaguardare qualche interesse privato, a qualcuno venga la tentazione di cambiare destinazione d'uso ad aree importanti per lo sviluppo commerciale del porto, impedendone di fatto la sua crescita.