

**ZES E PORTO: SEMPRE E SOLO
CHIACCHIERE... FATTI ANCORA
NIENTE.**

Sui giornali leggiamo dichiarazioni di grande soddisfazione per l'approvazione del Piano di Sviluppo della ZES. Ma davvero la ZES sarà il "miracolo" della nostra economia? Il **4 novembre 2019** il Ministero per il Sud aveva fatto delle osservazioni al Piano di Sviluppo Strategico presentato dalla Giunta Lolli. Il **4 marzo scorso** la Giunta Marsilio ha approvato un Piano rivisitato (DGR n.128) e lo ha rinviato al Ministero. Il **9 giugno** il Ministro **Provenzano** ha firmato per l'approvazione, adesso manca solo il DPCM.

Basta il Decreto a garantire lo sviluppo? No, certamente non basta. Il valore della ZES non sta nell'atto amministrativo, ma in un insieme di infrastrutture efficienti, servizi logistici integrati, moderna tecnologia, strategia di mercato e una direzione autorevole e competente.

Sull'onda dei risultati in altri paesi (es. Marocco, Egitto, Turchia), alla ZES viene attribuito un valore eccessivo, quasi "taumaturgico". In realtà, con la posizione del Mezzogiorno al centro del Mediterraneo, la ZES potrebbe veramente regalare miracoli all'economia del Mezzogiorno e dell'Italia, ma con la proverbiale lentezza della burocrazia, i cavilli e i mille ostacoli normativi, non si può sperare in grandi risultati. Il mancato dragaggio del porto (il vero motore della Zes), già dice molto su quali risultati potrà contare la ZES.

Ciò che più conta, e vado ripetendo da tempo, è che **senza un porto efficiente e funzionale** (con fondali, banchine, piazzali e collegamenti viari e ferroviari) **la ZES non è niente**, è come una macchina senza motore. Obiettivo principale della Zes è attrarre nuovi insediamenti produttivi, ma non sarà il miraggio di quei pochi incentivi finanziari a spingere gli imprenditori ad investire, ma la presenza di infrastrutture efficienti, in grado di connettere le imprese con le grandi vie di traffico.

Delle quattro ZES già approvate (Calabria, Campania, Puglia-Basilicata e Puglia-Molise) nessuna è ancora riuscita a decollare. Pochi gli incentivi e irrilevanti le semplificazioni amministrative. Lo spiega bene Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale (che gestisce la prima Zes riconosciuta in Italia), "*con 35 procedure non si va da nessuna parte, occorre l'autorizzazione unica, per un'impresa che vuole insediarsi nel Mezzogiorno, questa è l'unica leva con la quale si può parlare all'imprenditore, il vero tema, più degli incentivi finanziari, è dare certezze dal punto di vista amministrativo, o si procede con l'autorizzazione unica o è meglio che di Zes non si parli*".

Per comprendere l'importanza di un porto efficiente e di servizi logistici integrati, si può fare un esempio concreto: **oltre 1,5 milioni di contenitori di materie prime e semilavorati**, destinati alle industrie della pianura padana, vengono fatti scaricare nei porti del Nord Europa di Anversa e Rotterdam, **ad oltre 1.300 km di distanza** e portati a destinazione su gomma. Il movimento riguarda un volume d'affari di **oltre due miliardi di euro l'anno**, perché - dice **Giampaolo Botta** direttore di Spediporto di Genova - "li ci sono sistemi logistici integrati e abituati già in sede portuale a garantire un'operatività H24, con un pieno coordinamento tra le singole amministrazioni e una completa digitalizzazione del ciclo di controlli. Un container per essere messo in libera pratica e rilasciare la merce che contiene, in Italia può impiegare anche sette-otto giorni, a Rotterdam e Amburgo in media solo due. Da noi sono in vigore **133 procedimenti di controllo sulle merci, in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni**". Questo accade nella pianura padana. Cosa potrà accadere nel Mezzogiorno, con la debolezza cronica dei servizi e infrastrutture incomplete?

Occorre capire che per far funzionare la ZES bisogna mettere in sinergia il porto, con il retroporto, l'Interporto e l'aeroporto e

creare agevoli e funzionali collegamenti con il sistema autostradale e ferroviario e poi occorre **avere una governance autorevole, competente e capace di imprimere efficienza ed efficacia a tutto il sistema nel complesso**.

Mi preme, poi, ricordare che il porto è un **nodo infrastrutturale indispensabile per avere riconosciuto il corridoio trasversale intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce**. Ci fa enorme piacere che **l'idea strategica della trasversalità della Zes** (da noi suggerita al precedente governo regionale che l'ha inserita nel Piano) è riconosciuta e accolta anche dall'attuale governo, il quale però fa finta di non sapere che **senza un porto efficiente non si potrà avere il riconoscimento europeo** (entro dicembre 2021) **del corridoio Tirreno-Adriatico, tanto importante per la stessa ZES**.

Come evidenziato più volte, anche con una lettera al Presidente



ph Politi Valerio 2018

Marsilio, **un corridoio europeo trasversale al centro della penisola** (con Roma capitale alle spalle, secondo mercato nazionale), **è un'opportunità irripetibile** per garantire all'Abruzzo l'accesso alle grandi vie del traffico globale. Non a caso la trasversalità è ritenuta elemento strategico della ZES dallo stesso **Ministro Provenzano** ed è cosa tanto attesa e sostenuta da tutte le Associazioni di Categoria, dalle Organizzazioni Sindacali e da molti Sindaci (in particolare delle aree interne), perché è l'unico concreto progetto di sviluppo possibile per l'Abruzzo.

Non a caso la logistica è al centro dell'agenda economico istituzionale del Paese e l'art.61 del Decreto "Cura Italia" l'ha inserita tra le filiere produttive più strategiche per l'Italia e non a caso il Presidente Conte ha posto il tema dell'AV/AC della ferrovia Roma-Pescara.

In conclusione, **la Zes potrà avere qualche possibilità di sviluppo solo se si rende pienamente operativo il porto, SUBITO**, con il dragaggio, il completamento della banchina di collegamento Autostrada-Porto e il ripristino della ferrovia sul porto. **Questo è il compito immediato di chi ha responsabilità di governo, a tutti i livelli**. Infine, **il governo regionale deve abbandonare la vecchia politica degli annunci e far partire quei lavori più volte sbandierati e, magari, impegnarsi a trovare nuove risorse** (per es. bandi comunitari, partenariato pubblico privato, project financing), **delle quali il porto ha ancora enorme ed urgente bisogno** (banchine, piazzali, attrezzature di sollevamento, sistemi informatici, ecc.).