

ZES, ultima spiaggia per la Capitanata e Manfredonia (di Franco Antonucci)

Author : Franco Eustacchio Antonucci

Date : 13 Marzo 2018



Con la consueta lucidità, **Franco Antonucci** prende in esame l'opportunità che per la Capitanata si profila con il possibile coinvolgimento del suo territorio, e del porto di Manfredonia, in una delle due ZES di cui la Puglia sta per dotarsi. Secondo quanto affermato proprio ieri dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, durante una audizione in commissione Industria e Commercio del Consiglio regionale pugliese, la Regione è orientata ad inserire la Capitanata nella ZES adriatica.

"La Zes adriatica - ha detto Mazzarano - farà riferimento ai poli di Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce. Il primo si baserà sulla piattaforma logistica di Incoronata, sull'aeroporto di Foggia e sul porto di Manfredonia." ci sono quindi i presupposti perché questo importante strumento possa approdare anche in Capitanata. Ma occorrerà che l'approdo avvenga nelle logiche e, soprattutto, con il respiro invocato da Antonucci. Soprattutto occorrerà una politica di governo pensante e consapevole delle procedure che porteranno alla ZES, in primis per quanto riguarda il ruolo dell'Asi. Leggete, dite la vostra.

* * *

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12 (Regolamento recante istituzione di "Zone economiche speciali" - ZES), è stata data attuazione alla legge 3 agosto 2017, n. 123,

recante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno».

Le ZES sono “Aree geografiche specifiche”, nell’ambito delle quali si applica una legislazione economica differente dal resto del Paese, caratterizzate da iniziative di sviluppo speciale, attraverso misure integrate, quali incentivi a beneficio di aziende esistenti e nuove, crediti d’imposta, eccetera, nell’ambito di un progetto di sviluppo organico del territorio ZES, ed evidentemente anche dei territori indotti, così come richiede il Decreto attuativo (Piano strategico di ZES). Oltre agli strumenti delle agevolazioni reali, saranno previste adeguate semplificazioni e riduzione dei tempi delle procedure amministrative.

L’esperienza delle ZES viene da lontano, da altri Paesi. Si contano quasi 4mila ZES nel mondo, di cui il 43% circa in Asia; il 20% circa in Europa (Lettonia, Spagna, Gran Bretagna e Croazia), con la Polonia in prima fila. In Cina e a Dubai hanno attivato gli esempi più efficaci.

Le ZES sono individuate in zone geografiche chiaramente delimitate e identificate funzionalmente con una logica di connessione strategica, potendo essere composte anche da aree territoriali non direttamente contigue, ma dotate dei necessari nessi logici funzionali, secondo processi continui. Preminente è la presenza di una “Area portuale” di rilevante e prioritaria valenza strategica per l’intera Area ZES e dintorni.

I nodi portuali, motivo scatenante delle ZES, comprendono le “aree retroportuali”, anche in questo caso senza vincoli di contiguità, quindi anche Aree produttive connesse, strutture logistiche ed altro, comprese le strutture aeroportuali, interportuali, purché legate alla principale filiera portuale, in termini di “territorio integrato” ad adeguata scala.

Sembra proprio che si tratti di un caso generale “modellato”, in particolare, allo specifico modello portuale e retroportuale “territoriale vasto” del Porto Alti Fondali di Manfredonia, all’origine pensato come sbocco a mare di una vasta “Retroarea produttiva territoriale” provinciale, con spiccate vocazioni logistiche integrate a grande raggio (*Cerniera di Capitanata*). Come la logica base del Piano Regolatore ASI indicava a suo tempo, con valenza di Piano di assetto vasto, confermato dalle altre strumentazioni territoriali successive.

Le ZES rappresentano una prerogativa prioritaria dello sviluppo del Sud e in particolare di Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia. Sono state previste due fattispecie di azioni speciali, la prima dedicata all’imprenditoria giovanile (“*Resto al Sud*”); la seconda alle “*imprese territoriali strategiche*”, già insediate o che si insedieranno in Aree con politiche attive di lavoro.

Nel caso della Capitanata si pensa ad una nuova grande filiera della Agroindustria, conseguenza di una prioritaria vocazione agricola territoriale, che guarda al Porto di Manfredonia come ad un grande veicolo. Una volta il Porto di Manfredonia era il “Porto bianco” della Capitanata del grano.

Alcune norme sono indirizzate al contrasto della dispersione scolastica e della marginalità sociale, pensando evidentemente alla relazione esistente tra istruzione/formazione e lavoro conseguente. Quindi al recupero di Aree in stato di abbandono, con particolare logica di risanamento ambientale.

Le imprese che usufruiscono di benefici di cui alla ZES dovranno mantenere in loco le loro attività per almeno 7 anni, a partire dal completamento dell’investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti. La previsione di stanziamento è di circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020.

Ciascuna ZES è istituita con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la Coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle finanze, su proposta della Regione interessata, corredata da un “Piano di sviluppo strategico di ZES”, come evidenziato.

La gestione delle ZES sarà affidata ad un “Comitato di indirizzo” composto dai Presidenti dell’Autorità portuale/aeroportuale/interportuali, dal Rappresentante della/e Regione/i tra loro integrate nello sviluppo di specifiche ZES interregionali e da un Rappresentante rispettivamente della Presidenza del Consiglio e

del Ministero delle infrastrutture.

Le originarie previsioni prevedono per il meridione in generale e per la Puglia in particolare, la priorità per i grandi Porti meridionali : I Porti di Napoli (con Salerno), di Gioia Tauro, di Augusta (con Catania), di Palermo, di Cagliari, di Bari, di Taranto e un ultimo Porto ancora da individuare, che dovrebbe unire aree delle Regioni Molise ed Abruzzo. Quest'ultima azione sembra in fase di traguardo definitivo, come sostiene il Governatore dell'Abruzzo, Luciano D'Alfonso.

Sembra che il Porto di Manfredonia sia ancora una volta dimenticato. Anche se una logica adeguatamente ri-configurata sulla "strategia vincente" della "Cerniera di Capitanata" potrebbe ritornare in campo. Non solo come banale compensazione di tante mortificazioni recentemente subite.

Le Regioni hanno un ruolo determinante nella individuazione delle ZES per logica strategica complessiva, visto che si tratta di Aree, che attivano importanti facilitazioni di vasto raggio nazionale-regionale. La Puglia deve decidere definitivamente sulla strategicità particolare e generale della Capitanata, che in posizione nord-orientale dell'alto meridione rappresenta una "porta" di capacità multiple.

Ancora una volta la Capitanata sarà esclusa nell'ambito regionale pugliese?

Eppure, secondo le mie solite convinzioni, una particolare "ZES di Capitanata" potrebbe esprimere chiari e quanto mai efficaci obiettivi a scala interterritoriale vasta, soprattutto regionale/pugliese, quindi a scale successive sempre più lunghe.

Il filo del discorso territoriale l'arte dal grande Porto industriale Alti Fondali di Manfredonia, per il quale sono state spese enormi risorse pubbliche - oggi sottovalutato -, ed invece recuperabile per un nuovo ruolo dilatato "oltre". Connettendolo (specifico progetto ASI nel Piano strategico Capitanata 2020) al Polo logistico integrato di ASI/Incoronata, dove sta crescendo a dismisura uno scalo intermodale Lotras/ASI di grandi potenzialità iper-territoriale. Già attivo a dimensione regionale, meridionale, nazionale.

La stessa Area industriale ASI di Incoronata si sta caricando di un nuovo ruolo urbano/territoriale vasto, in quanto "Parco di attività" integrato, da una parte rispetto a rigenerate funzioni urbane della città di Foggia, dall'altra come veicolo per una ri-conquista, reale, di capoluogo provinciale, mettendo in moto nuovi flussi centripeti/centrifughi, verso una potenziale "rete poli-urbana e poli-strutturale-infrastrutturale". E da la messa a punto di una Rete territoriale ancora più lunga (Cerniera territoriale alto meridionale).

La Zona ASI di Incoronata diventa il veicolo più appropriato per questa diversa estensione territoriale. Il sistema "Polo portuale Manfredonia" e "Polo logistico Incoronata" ha la possibilità, secondo le nuove proiezioni aperte dal nuovo canale dell'Alta capacità" Napoli-Bari, di compiere un ulteriore salto come "nodo di scambio mediano" sulla nuova direttrice di metà strada. Cui aggiunge una ulteriore direttrice trasversale da ASI/Incoronata verso mare Adriatico, con uno schema a "T", che innesca il sistema delle "Autostrade del mare", da Manfredonia verso nord.

Non mi sembra poco per l'intero territorio di Capitanata, ma anche nei riguardi dell'intero contesto regionale pugliese, che così si aprirebbe al Centro Italia. E non mi pare nemmeno un'utopia, visto che buona parte di questo "progetto territoriale" esiste già. Si tratta solo di adeguarlo e metterlo a sistema. La "ZES di Capitanata" diventerebbe l'espedito di completamento definitivo.

Eustacchiofranco Antonucci