

«Ancona o Civitavecchia, falso problema L'importante ora è portare a casa la Zes» di **Camillo D'Alessandro (\*)**

Vorrei preliminarmente chiarire che sono tra coloro che hanno creduto, lavorato, condiviso e continuo a condividere la strategia della trasversalità, l'alleanza tra i due mari, le connessione funzionale tra i porti abruzzesi e Civitavecchia. La convinzione nasce dal fatto nuovo dell'economia mondiale che vede i Paesi nuovi produttori del mondo collocati ad Est del Pianeta e per le derrate alimentari sempre più nel sud del mondo. Prodotti, merci che arriveranno in Europa attraverso il Mediterraneo, che torna essere crocevia dei traffici internazionali. L'Europa ha risposto immaginando una grande piattaforma del mare che mette insieme le regioni transfrontaliere dei mari Ionio ed Adriatico nella Macro Regione Adriatico Ionica. Dentro il mutamento dello schema est-ovest abbiamo perseguito dapprima una strategia che ci collocasse ad essere corridoio, nell'Italia di mezzo, tra Adriatico e Tirreno, fino ad avanzare la nostra proposta di dare vita ad una Autorità portuale trasversale Civitavecchia- Ortona.

Intervenire tuttavia un fatto nuovo che cambiò tutto, l'entrata in vigore del decreto recante l'istituzione di zone economiche speciali che stabilisce che le Zes possono insediarsi solo ed esclusivamente nelle aree portuali con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (Ue) n. 1315/2013 del Parlamento europeo .

Tradotto, le Zes sono attuabili esclusivamente nei cosiddetti porti Core che per l'Italia sono 14: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta. Chiaramente, tra questi porti, le Zes riguardano solo le Regioni del Sud se collegate funzionalmente con un porto Core. Per quanto ci riguarda l'Abruzzo con Ancona. Come del resto il ministro per il sud Barbara Lezzi , nella risposta alla mia interrogazione, ha chiarito i termini giuridici e lo stato dell'arte della Zes Abruzzo: attivazione Zes solo nei porti Core, iter concluso, proposta inviata dal precedente Governo regionale già a febbraio , corredata di piano strategico e zonizzazione, parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture, conclusione dell'iter presso il Ministero per il Sud.

Affinché tutti sappiano, nel Sud dopo la Campania, c'è l'Abruzzo che ha chiuso la proposta della Zes, siamo secondi, senza osservazioni, quindi si può partire subito, altro che ritardi. Si chieda, per esempio, a che punto si trovi l'iter del Molise con la sciagurata scelta di staccarsi dall'Abruzzo. Si trattava di scegliere se rinunciare alla Zona Economica speciale per dare vita, se autorizzati dal governo nazionale, solo se autorizzati, al passaggio con Civitavecchia. Le cose stanno così.

Si trattava di decidere se rinunciare al più grande attrattore e moltiplicatore degli investimenti al sud, dopo i finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno, per costituire una Autorità la cui finalità, quella della trasversalità, tuttavia può essere sempre perseguita specializzando i porti abruzzesi in un accordo industriale con Civitavecchia. Non a caso già le due autorità hanno siglato una intesa istituzionale in tale senso.

Si trattava di rinunciare alla Zes cioè di rinunciare ad accedere alla disponibilità di 260 milioni di euro già nel bilancio dello Stato per Credito di Imposta per gli investimenti, di rinunciare ad ulteriori sgravi fiscali, di rinunciare alle prossime risorse che il Governo, secondo quanto annunciato dal Ministero per il Sud, in perfetta continuità con il governo precedente, stanzierà nel Decreto sviluppo. La Zes attiva risorse aggiuntive di derivazione europea, nazionale e regionale, così come è possibile varare piani di accesso facilitato al credito, meccanismi di semplificazione, che insieme rappresentano un autentico, unico ed irripetibile, volano per la ripresa di investimenti e occupazione.

Sono tra coloro che sostengono la necessità di una iniziativa di Governo e tra Governi per dare vita al riconoscimento di un nuovo corridoio, trasversale, che colleghi Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Pescara-Ploce. Ma questa è un'altra partita e richiede il pronunciamento di Parlamento e Consiglio europeo che

impiegherà, nei migliori dei casi, anni. C'è tuttavia una iniziativa, in tal senso, da parte del Governo italiano? No, almeno non ancora, ma nel frattempo si rinuncia alla Zes ?

I sindacati e gli industriali devono rispondere a questa domanda, come chiaramente lo deve fare la politica regionale e nazionale, senza schierarsi tra Anconafobici e Civitavecchiaentusiasti o il contrario. La domanda è: cosa prevale oggi ? Per me, chiaramente, non ci sono dubbi, la Zes, ma con un lavoro binario, duplice, da un lato si attiva, con l'attuale schema, la Zes, dall'altro si lavora alla strategia della trasversalità che incontrerà non pochi problemi. Uno su tutti. È possibile attivare un nuovo corridoio collegato solo dall'asse viario e non ferroviario? È possibile farlo con la situazione ferroviaria tra Abruzzo e Roma e vista la precarietà dell'asse autostradale, che presenta esigenza di manutenzione straordinaria e già oggi viene parzialmente limitato il passaggio del traffico pesante ? Come ci presentiamo in Europa a sostenere la trasversalità senza vere infrastrutture trasversali ? Se il governo nazionale crede in questa strategia deve innanzitutto mostrare concretamente scelte conseguenti , finanziare la manutenzione straordinaria dell'autostrada, finanziare la velocizzazione ferroviaria ed il collegamento diretto Pescara-Sulmona-l'Aquila-Rieti - passo Corese-Civitavecchia per le merci. Tutto questo è nei programmi nazionali? No, ma lavoriamoci.

(\*)Deputato Pd

