

La Valle Peligna strategica per la Zes di Stefano Cianciotta (*)

Siamo stati i primi in questa sede a lanciare un anno e mezzo fa la proposta di attuare in Abruzzo una Zes (Zona economica speciale) che fosse la più ampia possibile, includendo anche alcune aree interne, come la Valle Peligna, particolarmente colpite dalla deindustrializzazione dell'ultimo decennio. Gli eventi promossi nei giorni scorsi dal Comune di Sulmona sul Corridoio Tirreno-Adriatico e dal Comune di Pratola sulle opportunità che la ZES può riservare alle aree interne, offrono alcuni significativi elementi di riflessione.

Pratola, infatti, è stato il primo Comune dell'Abruzzo interno a chiedere a marzo 2018 all'Arap e alla Regione di entrare a far parte della Zes. Quella richiesta si è trasformata in una piattaforma inclusiva di sviluppo che ha coinvolto anche Sulmona e Raiano, che diligentemente hanno ben compreso che solo un sistema aperto e coeso può ricreare le condizioni per promuovere nuova occupazione e attrarre investimenti. È proprio grazie alla determinazione delle aree interne se la Zes abruzzese potrà presentarsi ai potenziali investitori con un'omogeneità in una macroarea vasta, che può fare la differenza se gli attuali servizi e le utility dovessero essere messe a rete (il sindaco dell'Aquila Biondi dall'inizio del suo mandato ha sostenuto questo tema, rivendicando le centralità del capoluogo).

All'interno dei 1700 ettari individuati dalla Giunta regionale di centrosinistra guidata da Lolli, infatti, insistono interporti come quello di Manoppello e di Avezzano, un'arteria stradale importante come la Fondovalle Sangro (il cui completamento con i fondi del Masterplan è previsto però non prima del 2022), i porti industriali di Ortona e Vasto, gli autoporti di Roseto e San Salvo, e l'aeroporto di Pescara.

Insomma l'Abruzzo dell'intermodalità per la prima volta metterebbe a rete il suo patrimonio, calando la Zes in una macroarea che ricomprende anche Vasto, Ortona, San Salvo, Fossacesia, Atesa, Paglieta, Cupello, Gissi, Montedorisio, Mozzagrogna, Mosciano Sant'Angelo, Sulmona, Avezzano, Carsoli e Oricola.

L'accelerazione nella individuazione della perimetrazione fu aggravata però a fine 2018 dalla imminente campagna elettorale, e alcune distorsioni andranno certamente sanate, come ad esempio l'esclusione di un distretto industriale importante come quello di Fara San Martino o la ridotta superficie industriale di Vasto (ogni Zes, come è noto, deve contenere almeno un porto), ma in buona sostanza l'impianto già definito sarà quello sul quale entro l'autunno il Governo dovrà dare il proprio nulla osta.

E a questo punto si apre il tema più importante: come dare attuazione alla Zes e renderla operativa in termini di attrazione degli investimenti e consolidamento di quelli già in esercizio? La Campania è stata la prima regione a ottenere dall'allora Governo Gentiloni il via libera sulla Zes. La cabina di regia di attuazione della Zes è guidata dal presidente della Regione De Luca, mentre il comitato di indirizzo è presieduto dal presidente dell'Autorità portuale, Spirito. L'Abruzzo non ha Autorità portuale ed è impensabile che il comitato di indirizzo possa essere guidato dal presidente dell'Autorità di Ancona o di Civitavecchia, una volta che si scioglierà la riserva. La costruzione dell'architettura organizzativa che guiderà la Zes sarà uno dei temi di discussione della giunta Marsilio.

(*) Presidente Osservatorio Infrastrutture Confassociazioni