

Zes, un reale piano strategico per attrarre investimenti un'occasione da non perdere

Cosa ferma la Sicilia orientale, e più precisamente Catania, dall'attuazione della Zona economica speciale? Sui media e sui social si parla ormai da diverso tempo di Zes, anche se l'argomento viene percepito dalla gente come se si trattasse di un "corpo estraneo", qualcosa di astratto e protagonista di dibattiti solo nei tavoli istituzionali ai più alti livelli. Come se fosse l'ennesimo meritorio progetto che, a conti fatti e nell'immaginario dei più, in Sicilia non riuscirà mai a trovare la sua realizzazione.

Ma di cosa si tratta? Nelle intenzioni di chi lo ha progettato e proposto per Zes si intende il piano strategico, rivolto soprattutto al sud Italia, utile ad attrarre investimenti di fatto soprattutto esteri, accogliendo nel contempo le istanze di crescita e sviluppo di territori che potenzialità ne hanno. Eccome se ne hanno. Ma che finora non le hanno sapute sfruttare. La Zes non è da considerare una "zona franca" in cui limitarsi ad allentare prescrizioni, obblighi e controlli. Tutt'altro. Vero che sono previste agevolazioni e vantaggi per le imprese che vorranno insediarsi, ma evitando sprechi e "mangiurie" del passato.

In particolare si parla di tempi ridotti per le procedure amministrative, di accesso al credito d'imposta per gli investimenti in area Zes, di semplificazione dei regimi autorizzativi attraverso una procedura unica Zes, di uno sportello unico come punto di accesso per le imprese presso l'autorità di sistema portuale di riferimento, della rimodulazione dell'imposta Irap che investono nelle aree Zes e dell'esenzione delle spese di istruttoria dovute ai Consorzi Asi.

Di contro, per attuare la Zes, non si può prescindere da una capacità di visione e programmazione strategica unita alla collaborazione fra pubblico e privato. Forse uno dei "tasti dolenti" in Sicilia.

Il sistema Zes infatti si incentra su un sistema portuale che funge da attrattore per i flussi logistici delle merci, in entrata e uscita, appoggiandosi su una rete intermodale in grado di far sì che le merci non solo passino dalla Sicilia orienta-

le, ad esempio, ma che qui vengano smistate. O ancora meglio, che da qui vengano fatte partire per le più disparate destinazioni internazionali.

Si parla di "Via della Seta", di corridoi europei verso il Nord - e sono già 69 le Zes organizzate in 33 paesi interessati dai progetti transanzionali - ma poco si dice della nuova pista mediterranea che vedrebbe Catania in prima linea. Prova ne sono i dati snocciolati dal presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco: «Negli ultimi 20 anni il traffico container è cresciuto del 500% nei primi 30 porti del cosiddetto Mare Nostrum. Questo denota, se ce ne fosse bisogno, l'importanza dei porti e dei retroporti e di conseguenza il valore delle Zes. Oggi la differenza la fa chi dal mare ha l'intermodalità giusta e noi del mondo imprenditoriale stiamo realmente aspettando di scommettere sulle Zes. Dovrebbe essere argomento giornaliero

di dibattito e invece la sensazione che si ha è di immobilismo. Come è possibile? Ritengo che sulle Zes il governo regionale debba porsi tempi brevissimi, farci sapere qual è il perimetro considerato. Come Confindustria abbiamo chiesto che venga inserita anche la zona industriale di Catania, anche perché gli imprenditori quando fanno un investimento hanno bisogno di certezze. Altre realtà hanno fatto una simile richiesta, che è stata accolta, mi riferisco a Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, dove la Zes è già partita. Quindi i tempi di realizzazione dipendono dal nostro governo, anche regionale».

«Ritengo - conclude Biriaco - che si sarebbe già dovuto istituire un tavolo in cui porre le Zes al centro dell'agenda politica ed economica. Confindustria lo chiede a gran voce».

Proprio l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Marco Falcone, solo qualche giorno fa attraverso la pa-

gine de La Sicilia, aveva richiamato la responsabilità del governo sul ritardo della partenza delle Zes in Sicilia, non specificando esattamente in che termini. Gli abbiamo chiesto lumi in merito, anche per cercare di capire meglio la situazione.

«Il governo - spiega - deve individuare gli investimenti che intende effettuare in queste Zes, sia sotto il profilo infrastrutturale, deve dirci quindi quali risorse in conto capitale vuole mettere, sia sotto il profilo delle agevolazioni per le imprese. Deve dirci se intende porle sotto il termine di abbattimento o riduzione del cuneo, del costo del lavoro, agevolazioni fiscali e tutto ciò che riguarda l'opportunità e il vantaggio che le imprese posso o avere per investire in questi contesti piuttosto che in altri».

«Il perimetro della Zes - aggiunge - l'abbiamo già delimitato, fermo restando che anche su questo è in corso ancora una interlocuzione con Roma. Noi siamo indietro perché Roma non ci mette nelle condizioni di poter ancora definire la delimitazione. Sappiamo che ci sono ancora aree che hanno un'aspettativa per rientrare nelle Zes, e su queste aree Roma non ci ha ancora dato una risposta definitiva e certa». «Non tutti sono partiti con le Zes in Italia - sottolinea

- ad esempio in Campania sono partite alcune iniziative, ma sono ancora agli albori. Questo forse perché l'attuale governo non crede molto nella misura di sviluppo della Zes? O magari non ha ancora le risorse disponibili per riempire di contenuto questo conteni-





tore».

Chi invece, dalle retrovie, ha già compiuto un mezzo miracolo è Rosario Torrisi Rigano, presidente Sis.

Sis è la Società degli Interporti siciliani con sede alla zona industriale di Catania, una società che vede come sua maggiore azionista la Regione. Sis è stata letteralmente resuscitata proprio quando tutti la davano per estinta, e in effetti erano almeno dieci anni che il "carrozzone" Interporto si trascinava avanti rappresentando l'emblema dello stipendio siciliano. Sis, probabilmente

per l'eredità che si porta dietro, non è rientrata nella "cabina di regia" di costituzione delle Zes guidata da Aldo Berlinguer, pur partecipando a diversi tavoli tematici come quello recente patrocinato e voluto dall'Autorità di sistema portuale di Messina e dello Stretto.

«Quello delle Zes è un discorso che fa male – commenta Torrisi Rigano – siamo in una fase di stallo e la cosa drammatica è che non ne capiamo le ragioni. Perfino Basilicata e Calabria sono andate avanti, quel che è certo è che noi dobbiamo farci trovare pronti quando le Zes diventeranno operative».

MARIA ELENA QUAIOTTI



Peso: 48%