

Zes, quadrilatero Sud contro il monopolio dei porti nordeuropei

La sfida a fare sistema lanciata dal presidente **Svimez** Giannola: «Ma il governo semplifichi e accorci i tempi delle infrastrutture»

Oronzo MARTUCCI

Parte dal Quadrilatero delle Zes collegate ai porti e alle Autorità portuali di Bari-Brindisi, Taranto, Gioia Tauro e Napoli la nuova sfida della **Svimez** a sostegno dello sviluppo del Sud e come argine di un processo di desertificazione che viene denunciato da anni ma che sinora ha trovato poco spazio nei programmi e negli interventi dei governi. A lanciare la sfida per far diventare i porti delle Zes del Sud punti di riferimento di nuovi processi nell'area del Mediterraneo in alternativa al monopolio dei porti della fascia del Nord Europa è il presidente dell'associazione **Svimez**, Adriano Giannola, con una nota pubblicata sulla Rivista economica del Mezzogiorno di gennaio giugno 2020 edita dal Mulino. La nota è stata scritta con la collaborazione di Ennio Forte (professore straordinario di Economia Applicata presso l'Università Telematica Pegaso) e di Delio Miotti (dirigente di ricerca della **Svimez**), ed è il frutto di una riflessione condotta nell'ambito dell'attività del Comitato di coordinamen-

to dell'«Osservatorio economico sulle Zes e sulle iniziative nelle aree portuali di competenza», promosso dall'Assoporti e dalla **Svimez**.

L'obiettivo è costruire un Southern Range a fronte di un Northern Range oggi imperante che fa perno sui porti del Nord Europa: Amburgo, Amsterdam, Anversa, Rotterdam. Le basi di partenza non sono incoraggianti, perché, ricorda Giannola «a tre anni dalla istituzione delle Zes, siamo ancora ai preliminari, alla individuazione delle pre-condizioni essenziali (normative, operative, finanziarie). Ciononostante sono abbastanza chiare le priorità immediate per realizzare gli obiettivi da parte di ognuna di esse nel breve e nel medio periodo».

Il presidente **Svimez** insiste quindi sulla necessità di strutturare un articolato Quadrilatero e che preveda la volontà dei suoi vertici di coordinarsi per operare non in solitudine bensì all'insegna di un'autonomia cooperativa con l'obiettivo di avviare un progetto di Sistema che lo strumento consente grazie a un modello di governance, un fattore «nuovo», potenzialmente decisivo per avviare il possibile rinasci-

mento meridiano. Il modello non è utopistico; può contribuire in modo decisivo a colmare vuoti ed inerzie e mettere finalmente a frutto concrete opportunità di recuperare un posizionamento logistico che viaggia sull'offerta di intermo-

dalità e trasversalità».

Quali sono le condizioni per iniziare? «Tre sono gli strumenti necessari», spiega Giannola: «Il decreto per la semplificazione normativa, con un riferimento immediato già in vigore a Taranto; l'attivazione della Zona Doganale Interclusa provvedendo alle necessarie infrastrutture per soddisfare i criteri di interclusione; l'attrezzatura, con le necessarie bonifiche, dei retroporti per renderli il cuore produttivo della Zes secondo i canoni del distripark per lo sviluppo della logistica a valori».

A tali condizioni va aggiunta «l'accelerazione dei tempi di realizzazione del corridoio ferroviario ad Alta capacità Napoli-Bari, che le Ferrovie dello Stato hanno fissato per un troppo lontano 2026. Accelerare i tempi è essenziale per dare al Quadrilatero il vantaggio competitivo di una inedita

trasversalità che realizza la connessione Tirreno-Adriatico. Nel ridisegno della globalizzazione, le Zes mediterranee (il Mezzogiorno ne può attivare 12) possono assumere una funzione di rilievo nel processo di razionalizzazione e accorciamento delle catene del valore, incentivato dall'esperienza della pandemia, dando impulso al rientro su territori domestici di specifiche delocalizzazioni».

Le conclusioni di Giannola: «La sfida è in perfetta sintonia con l'obiettivo di dotare il Paese di un necessario secondo motore e, quindi, di superare la stagione delle deludenti politiche di coesione. La integrazione "intelligente" Nord-Sud tra Zes, Zone Logistiche Semplificate (ZlsS) e FtI (Filiere territoriali logistiche) è il terreno sul quale iniziare spedatamente a muoversi per condividere una riflessione immediatamente su come affiancare al necessario impegno per il made in Italy la complessa articolazione della logistica a valore a dimensione euromediterranea e così dimostrare con i fatti che se corre Napoli, corre Milano; non viceversa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

Graduatoria delle regioni italiane tra quelle europee in base al PIL pro capite (in parità di potere d'acquisto) in % dell'Ue a 28

Diff. graduatoria	2017		2000-2017	
	% Ue a 28	Graduat.	Differenza %	Ue a 28
P.A. Bolzano	143	25	-22	-11
Lombardia	128	42	-29	-25
P.A. Trento	122	50	-34	-31
Emilia-Romagna	119	54	-29	-29
Valle d'Aosta	119	55	-33	-31
Veneto	112	70	-26	-34
Lazio	111	74	-35	-47
Liguria	107	85	-22	-41
Friuli-V.G.	105	88	-26	-47
Toscana	103	97	-24	-49
Piemonte	102	98	-28	-58
Marche	91	129	-24	-50
Abruzzo	83	161	-21	-45
Umbria	83	167	-36	-101
Basilicata	71	210	-17	-38
Sardegna	70	215	-15	-31
Molise	67	221	-24	-59
PUGLIA	62	235	-16	-40
Campania	62	237	-18	-43
Sicilia	59	244	-18	-46
Calabria	58	245	-14	-33

L'EGO - HUB

Zoom

L'obiettivo: costruire un Southern Range

1 L'obiettivo del Quadrilatero Zes Sud è costruire un Southern Range a fronte di un Northern Range oggi imperante che fa perno sui porti del Nord Europa: Amburgo, Amsterdam, Anversa, Rotterdam.

Il modello può portare a concrete opportunità

2 «Il modello - spiega il presidente **Svimez** **Giannola** - può mettere a frutto concrete opportunità di recuperare un posizionamento logistico che viaggia sull'offerta di intermodalità e trasversalità».

«Si parta dalla linea ferroviaria Bari-Napoli»

3 «Si parta - dice **Giannola** - dall'accelerazione dei tempi di realizzazione del corridoio ferroviario ad Alta capacità Napoli-Bari, che le Ferrovie dello Stato hanno fissato per un troppo lontano 2026».

