

L'Economia - Mezzogiorno Campania - Lunedì 27 Gennaio 2025

zes unica o territoriale: il dibattito resta aperto

La Zona Economica Speciale Unica, la cui struttura di missione è guidata da Giosy Romano, continua a macinare successi, avendo rilasciato in poco tempo ben 450 autorizzazioni, di cui una trentina da inizio 2025, per oltre 7 miliardi di investimenti, a più di 7mila imprese, soprattutto in Campania, Puglia e Sicilia. E il governo ha deciso di prorogare anche il credito d'imposta fino a 50 milioni per le aziende agricole. Ma il dibattito sul modello prescelto, se fossero preferibili le Zes territoriali o l'attuale Zes unica, non si placa. In un confronto organizzato dalla società italiana di politica dei trasporti, è emersa una netta preferenza per il passato. Ma sarebbe un errore ora tornare indietro, perché si perderebbe altro tempo prezioso. Lo dice chiaramente Claudio De Vincenti, presidente onorario di Merita, per il quale, però, bisogna introdurre alcune indispensabili correttivi in corso d'opera. Primo, fissare una chiara strategia di politica industriale. Secondo, potenziarla facendo leva sugli 8 porti meridionali quali gangli vitali di sviluppo. Terzo, limitare l'Autorizzazione Unica solo ai grandi investimenti.

L'ex ministro della Coesione difende la sua scelta iniziale, «in quanto le Zes nacquero come uno strumento di politica industriale che facesse perno sui porti, sulla logistica e sulla struttura industriale collegata, per attrarre soprattutto grandi investimenti, internazionali e nazionali». Il presidente di Sipotra, l'ex ministro Paolo Costa, rivendica a Marghera la nascita della prima Zes, che coniugava l'industria con le importazioni via mare delle materie prime. «Le 8 Zes meridionali avevano un senso nei collegamenti col Mediterraneo, quella unica è altro, una riedizione della politica di coesione europea». Il presidente Svimez Adriano Giannola è convinto che se la centralità geografica diventa strategica, quella economica basta solo volerla: «Le 8 Zes erano il detonatore di un processo di sviluppo che al Sud privilegiava la riconversione logistica. Oggi invece resta da chiarire il ruolo delle Autorità Portuali rispetto alla Zes unica, perché i traffici crescono se si realizzano le zone doganali intercluse». L'economista Giuseppe Coco, editorialista del Corriere del Mezzogiorno, ricorda che le Zes nacquero per stimolare iniziative imprenditoriali nei porti del Sud, grazie ai vantaggi legati agli incentivi fiscali rafforzati rispetto ai crediti d'imposta, le semplificazioni burocratiche, le infrastrutture al servizio dell'intermodalità. «Oggi – sottolinea Coco – il credito d'imposta non può invece essere negato a chi investe nel meridione lontano dai porti. La verità è che la Zes unica è un incentivo fiscale generalizzato per chi investe nel meridione». Il professor Amedeo Lepore, ex assessore all'Industria della Regione Campania, teme «la grande dispersione di iniziative sul territorio» e auspica che nel Piano Strategico della Zes unica «si dia effettiva priorità ai porti e alla logistica». Alessandro Panaro, economista Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo, porta 2 esempi vincenti: quello di Tangeri, dove il governo marocchino ha rafforzato la rete infrastrutturale, creando le condizioni per attrarre un grosso investimento Renault, grazie al quale oggi ci sono 1300 imprese in loco. E quello di Port Said, una Zes a rete, che si articola su 4 porti e 2 aree integrate, dove si sviluppa l'high tech e l'agroalimentare, con 18 miliardi di dollari di investimenti e la localizzazione di 315 aziende locali. Infine, l'ex presidente del Porto di Napoli, Pietro Spirito, si scaglia contro lo snaturamento del concetto stesso di Zes, «quella attuale segna il ritorno alle politiche del passato – tuona – mentre il Sud, che contribuisce appena al 20% del commercio estero, avrebbe i numeri per fare molto di più».