

CRISI E RIPRESA

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

LE INFRASTRUTTURE

Le opere del Pnrr previste nelle aree perimetrate potranno beneficiare di iter accelerati grazie ai poteri commissariali

4MILA E 500 ETTARI DI AREE

Credito d'imposta dal 25% al 45% per investimenti fino a 100 milioni di euro
Benefici dazi nelle zone franche doganali

Zes, 200 milioni fermi per un visto

Puglia e Basilicata, i due commissari nominati da Draghi senza «bollino» della Corte dei Conti
Le aziende pronte a investire grazie a incentivi e agevolazioni: ma non sanno a chi rivolgersi

NICOLA PEPE

● Poco meno di 200 milioni di euro bloccati per un timbro. E tante imprese interessate a investire in attesa di conoscere a chi rivolgersi. Nel paese delle emergenze, delle crisi, delle aziende che cercano di rialzarsi o ampliarsi, le Zone economiche speciali da 5 anni presentate come un motore di sviluppo, restano ai nastri di partenza per un visto. Le due «Zes» che ricadono in Puglia, la «Adriatica» e la «Ionica», istituite tre anni fa, sono di fatto ancora ferme per la cosiddetta bollinatura, il sigillo della Corte dei Conti alla nomina fatta dal Presidente **Mario Draghi** ai due rispettivi commissari, l'ing. **Manlio Guadagnuolo** e l'avv. **Floriana Gallucci**. Sul sito del Ministero del Sud, infatti, la loro nomina (e quella di altri due degli otto commissari) risulta «in corso di finalizzazione».

BOLLINI E INFRASTRUTTURE - I due commissari - anche se partecipano a riunioni (come documentano le news del Ministero di gennaio, dunque due mesi fa) - di fatto non possono ancora fare nulla per trasformare in fatti concreti quanto finora illustrato in centinaia di slides: opere infrastrutturali, incentivi alle imprese, zone franche doganali. I circa 200 milioni di lavori ricadono nelle due Zes riguardano gli 83 milioni della «Adriatica» (23 interventi) che ricomprende tutte le province pugliesi (tranne Taranto) oltre il vicino Molise; e i 108 milioni per la Ionica (Taranto e la Basilicata), per i 9 interventi previsti. Circa il 60% di tali finanziamenti riguardano la Puglia dove le due opere di maggior rilievo sono quelli del Porto di Manfredonia (41 mln) e del Porto di Taranto (50 mln).

CREDITI E AGEVOLAZIONI - Una straordinaria opportunità di rilancio e sviluppo per quei territori ricomprese nelle Zes che vedono molte aziende (non solo locali ma anche multinazionali) pronte a scommettere mettendo a disposizione anche i propri capitali beneficiando delle occasioni derivanti dagli incentivi fiscali, tra cui il credito d'imposta che va dal 45% concedibile per le piccole imprese, al 35% per le medie, al 25% per le grandi, con un limite massimo per ciascun intervento di 100 milioni di euro, rispetto, tetto raddoppiato rispetto ai 50 inizialmente previsti. Il beneficio si estende

ADRIATICA



L'INGEGNERE
Manlio Guadagnuolo, Zes Adriatica (Puglia, tranne Taranto, e Molise). Dovrà spendere 83 mln in opere

IONICA



L'AVVOCATO
Floriana Gallucci, Zes Ionica (Taranto e Basilicata). Gestirà interventi per 108 milioni

anche all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti, anche mediante contratti di locazione finanziaria.

In Puglia, le aree interessate dalle due Zes, totalizzano una superficie complessiva di circa 4500 ettari, di cui solo 3mila ricadono in quella dell'Adriatica. All'interno di tale perimetro, l'altro vantaggio che fa gola o alle imprese, è la zona franca doganale che comporta una serie di agevolazioni sui dazi delle merci. In tal caso due aree sono state già individuate a Taranto e a Brindisi, mentre a Bari potrebbe essere riattivato l'iter della zona franca per l'Interporto.

ITERSPEDITI E DEROGHE - Ma una impresa che vuole investire in area Zes a chi deve rivolgersi? Per ora a nessuno, o meglio potrà farlo dopo che partirà la struttura commissariale, in attesa del famoso bollino. La norma sulle Zes prevede iter accelerati ridotti (un terzo per quelli che prevedono aspetti ambientali), una autorizzazione unica mediante presentazione della istanza allo sportello unico digitale (modello Suap) e i commissari potranno anche andare in deroga al Codice degli appalti. Ma se per ora manca anche una sede (forse la Zes Adriatica andrà alla Camera di commercio di Bari), facile immaginare come una op-



portunità rischi di trasformarsi in una iattura.

LA SCOMMESSA DEL MINISTRO - La storia della Zes è stata costellata da una serie di passaggi normativi, iniziati nel 2017 e proseguiti sino a fine 2021, passando attraverso il decreto semplificazioni (fine maggio) e il Pnrr: una cucitura micidiosa di una serie di passaggi tecnici che, grazie al lavoro svolto dal ministero per il Sud, Mara Carfagna, hanno reso più armoniosi alcuni passaggi per evitare che quello snellimento di procedure non si tramutasse in realtà nei soliti laccioli che portassero invece al blocco di investimenti. Nei prossimi giorni a Dubai presenterà proprio le opportunità di investimento delle Zes meridionali.

CONTATORE E SCADENZE - Fatto sta che è partito il contatore dei termini degli adempimenti previsti dalle norme quadro: il primo di questi scade il 31 marzo ed è l'analisi ambientale sui singoli interventi, atto che dovrebbe toccare al Dipartimento della Coesione in assenza dell'insediamento dei due commissari (che comunque starebbero lavorando). Entro il 31 dicembre del prossimo anno le opere dovranno essere cantierizzate e gli interventi conclusi entro il 30 giugno 2026. Ce la faremo? Dobbiamo.

Le scadenze

31 MARZO 2022

Analisi ambientale interventi

■ Tutti i soggetti attuatori devono inviare l'analisi ambientale degli interventi assegnati, redatta secondo gli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo».

31 DICEMBRE 2023

Avvio dei cantieri

■ Nel rispetto di quanto previsto nel Pnrr i lavori dovranno essere avviati, comprovati dal certificato di inizio lavori, entro il 31 dicembre 2023.

30 GIUGNO 2026

Conclusione dei lavori

■ Il decreto Zes del 3 dicembre prevede che i lavori finanziati con i 630 milioni di euro del Pnrr dovranno concludersi entro i prossimi quattro anni.

FERROVIE LA POLEMICA APPRODA A ROMA. L'ALTERNATIVA È UNA NUOVA BRETTELLA AULETTA-TITO

Alta velocità Taranto-Battipaglia-Potenza
i sindaci contestano il progetto di Rfi

Innesto Romagnano-Potenza: non ridurrebbe i tempi di percorrenza

MASSIMO BRANCATI

● **POTENZA**. La Basilicata e l'alta velocità, ultimo treno. Quello dei fondi del Pnrr grazie ai quali agganciare il territorio lucano alla linea ferroviaria nazionale con standard più elevati. Ma l'opera da realizzare per raggiungere questo obiettivo è al centro di polemiche: per i lavori di adeguamento della tratta Taranto-Potenza-Battipaglia, Rfi - la società di Ferrovie dello Stato che si occupa della gestione della rete ferrata in Italia - ha deciso di puntare sulla costruzione di un innesto lungo la direttrice già esistente Romagnano-Potenza. Diversi sindaci lucani e campani non ci stanno e sul tema si è schierata anche la Svimar, Associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno e delle aree interne. A loro dire, il tratto individuato non ridurrà i tempi di percorrenza del Frecciarossa (che già oggi percorre la linea in Basilicata con una velocità ridotta rispetto al resto della rete) a causa

di un tracciato tortuoso e di un'elevata pendenza. Il treno, insomma, non potrà viaggiare più di 95 km all'ora. L'alternativa ci sarebbe: è la bretella Potenza-Tito-Auletta che, sempre secondo i sindaci e Svimar, permetterebbe di raggiungere Salerno da Potenza in 45 minuti, collegando tra l'altro aree a forte vocazione turistica come Maratea e Golfo di Policastro. lunga poco più di 20 km. Una nuova interconnessione, dunque, pensata per collegare direttamente Potenza e i comuni dell'hinterland al futuro troncone ferroviario ad alta velocità.

La questione è stata segnalata al ministro lucano **Roberto Speranza** nel corso di un recente incontro a Potenza sul Pnrr. Il rappresentante del Governo Draghi, a tal proposito, ha annunciato una sua sollecitazione rivolta al Ministero delle Infrastrutture per approfondire il caso. Ma il tema è già approdato a Roma su iniziativa del sen. **Arnaldo Lomuti** (M5S): il vice presidente di Svimar, **Marco**

TRACCIATO

Nel grafico la linea Potenza-Battipaglia con l'innesto previsto da Rfi e la nuova bretella che si contrappone all'opera finanziata

Trotta, ha incontrato il presidente dell'ottava commissione lavori pubblici del Senato, **Mauro Coltorti** (M5S), a cui ha illustrato le ragioni del fronte del no all'attuale progetto Rfi. «Ci devono spiegare - ha tuonato Trotta - perché hanno deciso di optare per il tracciato che c'è già piuttosto che per un nuovo percorso, visto che nelle carte ufficiali la decisione non viene motivata e visto che il costo della bretella non si discosterebbe molto da quello per potenziare l'intera linea tra Taranto e Battipaglia in cui rientra il tratto tra Potenza e Romagnano».

Il progetto di ammodernamento della Taranto-Potenza-Battipaglia, lo ricordiamo, è una «battaglia» dell'allora sottosegretario ai Trasporti, sen. **Salvatore Margiotta** (Pd), che è riuscito a far inserire il progetto nell'elenco del Pnrr. Il tracciato è finalizzato all'aggancio dell'alta velocità sulla Salerno-Reggio Calabria. L'intera opera è divisa in sette lotti per complessivi 445 chilometri: Salerno Battipaglia (40 km), Battipaglia-Praia (127 km), Praia-Tarsia (58 km), Tarsia-Montalto (30 km), Montalto-Lamezia Terme (66 km), La-

mezia Terme-Gioia Tauro (79 km), Gioia Tauro-Reggio Calabria (45 km). Il primo tratto da realizzare, secondo il progetto di Rfi, sarà quello tra Battipaglia e Praia (dei 127 km di lunghezza, circa 52 sono in galleria), suddiviso, a sua volta, in tre micro lotti. Il primo è quello tra Battipaglia e Romagnano: circa 40 chilometri sui quali, secondo lo studio di fattibilità di Rfi, passeranno 188 treni al giorno (rispetto ai 100 attuali), di cui 99 saranno ad alta velocità e 48 merci. Dei restanti 41 convogli, 28 saranno a lunga percorrenza e 13 regionali.

