

## L'INTERVENTO DI CARRIERI

# Anche l'Asi chiede la zona franca nel porto di Taranto

TARANTO - C'è chi spera di entrare a far parte delle zone franche urbane e chi, invece, ha l'ambizione di creare a Taranto la zona franca nell'area portuale. A chiederle è l'Asi, per bocca del suo presidente Costanzo Carrieri. «Una delle sedici proposte per il rilancio dei porti italiani contenute nel recente rapporto delle fondazioni Astrid, Res Publica e Italiadecide mette in evidenza come occorra: "Valorizzare il retroterra terrestre e la logistica conseguente, unico punto di forza strategico dei due transshipment ports Italiani, Gioia Tauro e Taranto, rispetto alla concorrenza dagli hubs Nord Africani. (Vantaggio competitivo tramite collegamenti ferroviari regolari)". Si tratta di quello che tutti i progetti di sviluppo dei traffici portuali tarantini hanno sempre sostenuto, non ultimo quello compiuto da Europrogetti e Finanza e P&T nel 2005 - spiega Carrieri - la necessità di trasformazione del porto di Taranto in terminale



Costanzo Carrieri, presidente Asi

di rotte marittime provenienti dal Far East proseguenti su corridoi ferroviari per il raggiungimento del Northern Range europeo. Ovviamente la convenienza commerciale delle aziende di logistica, o comunque interessate all'interscambio internazionale delle merci, ancor di più se destinate a processi di trasformazione intermedia come avviene nei Distripark, aumenta in maniera rilevante se le aree in cui avvengono tali processi sono in regime di "zona franca". Com'è noto con la locuzione "zona franca" sono indicati alcuni istituti di diritto doganale, caratterizzati dall'applicazione a un determinato ambito territoriale di un particolare regime di esenzione doganale, genericamente configurato come finzione giuridica di estraneità della porzione territoriale costituita in zona franca rispetto al territorio doganale dello Stato. Appare vitale per il futuro sviluppo della città la proposta di legge dell'on.le Gero Grasso, che si pone "l'obiettivo di istituire una zona franca nell'area portuale e retroportuale di Taranto, anche alla luce degli eventi drammatici del caso Ilva e delle implicazioni economiche, produttive, sociali, occupazionali da esso derivanti". Si legge nella proposta: "Le zone franche costituiscono uno strumento di fondamentale importanza per il rilancio economico di un punto produttivo strategico, anche per l'effetto trainante che esse determinano su vari settori. L'istituzione della zona franca nell'area portuale e retroportuale di Taranto si rende necessaria anche per dare impulso e nuova linfa alle attività presenti. La provincia di

Taranto ha subito un preoccupante processo di deindustrializzazione che sta creando disoccupazione e sta spingendo i giovani a valutare occasioni di impiego fuori dalla Puglia. I requisiti di flessibilità d'uso che caratterizzano questo istituto giuridico ne fanno un mezzo idoneo per affrontare e per risolvere situazioni di crisi endemiche".

In questo scenario appaiono però incomprensibili le scelte della Regione Puglia che, pur consapevole di tale opportunità, anzi firmataria del programma "Puglia Corsara", del quale porto e retroporto di Taranto costituiscono infrastrutture cardine, definanzia il progetto del Distripark, unico progetto produttivo del territorio con volumi occupazionali previsti in termini di migliaia di unità. Alla luce di tutto ciò - conclude il presidente dell'Asi Costanzo Carrieri - non resta che augurarsi che amministratori e rappresentanti istituzionali tarantini sostengano con forza la proposta di legge dell'on.le Grasso sulla istituzione della zona franca portuale e retroportuale e che per tale retroportualità giungano le risorse necessarie alla sua infrastrutturazione, onde non siano vanificati gli sforzi di avere un porto "super", ma privo di quelle attività di contorno capaci di portarlo dal semplice transshipment all'import-export. Perché è anche su questa scommessa che si baserà il futuro sviluppo della città».