

Rivolta contro la pista ciclabile, giù le saracinesche dei negozi Galasso: «I posti auto ci sono»

A Japigia protesta dei commercianti per il progetto della giunta Decaro. L'assessore rassicura: «Valuteremo in che modo aumentare i parcheggi»

di Enrico Filotico

BARÌ Da una parte il no alla pista ciclabile lungo viale Japigia, dall'altra la polemica per i limiti per allestire i tavolini all'aperto. A Bari è muro contro muro tra commercianti e Comune. Ieri mattina in viale Japigia i commercianti hanno tenuto le saracinesche dei ne-



Giuseppe Galasso
Sono a rotazione, non in doppia fila

gozi abbassate per protestare contro la pista ciclabile a doppio senso.

La protesta è cominciata martedì sera, quando i titolari dei negozi hanno spento le insegne illuminate. Poi, ieri mattina alle 9 sono andate giù le saracinesche. Al commer-

I due fatti

● Ieri mattina in viale Japigia i commercianti per protesta hanno abbassato le saracinesche contro la realizzazione della pista ciclabile. I negozianti ritengono di perdere i posti auto

● Nel centro cittadino è prevista per i nuovi limiti imposti ai commercianti per l'allestimento dei tavolini all'aperto. Preannunciato ricorso al Tar



L'iniziativa Nella foto di Sasanelli le saracinesche dei negozi abbassati nel quartiere Japigia

Via libera in Consiglio

In città pronte cinque aree per lo smart working

A Bari sorgono 5 spazi di co-working, uno per Municipio. Si tratta di aree in cui lavoratori senza una sede fissa. Via libera del Consiglio comunale. Bari è seconda dopo Roma come città adatta allo smart working.

cianti si sono aggiunti anche i residenti, tutti insoddisfatti ai nuovi percorsi, al punto che in moltissimi hanno steso lenzuola bianche della finestra. Il disagio - secondo i manifestanti - è causato dalla mancanza di spazio per il parcheggio e per la sosta, sebbene è effettivamente nella via non siano stati cancellati dei posti. Al più, è diventato impossibile abbandonare l'auto in seconda fila. L'assessore ai lavori pubblici Giuseppe Ga-

lasso ha provato a tranquillizzare commercianti e residenti. «Nella zona di viale Japigia dal dicembre 2021 abbiamo oltre 120 nuovi posti auto su viale Japigia - dice - Abbiamo poi introdotto 24 posti "a rotazione", non in doppia fila ma regolari a tempo. Ove dovessimo verificare che non sono sufficienti alla reale domanda di sosta breve in zona siamo disponibili sin d'ora a valutare concretamente la possibilità di incrementarli».

Sui dehors, invece, ieri propongono dell'associazione We Are in Puglia di sostituirli con un nutrito gruppo di ristoranti del borgo antico, raggiunti da un avviso che impedisce loro di fissare le barriere che delimitano lo spazio esterno dei locali sui palazzi di pertinenza. In un documento i membri dall'associazione spiegano: «È arrivata una comunicazione da parte del Comune in cui si informa che ci sono 15 giorni per adeguarsi alla nuova prescrizione della Sovrintendenza che impone l'allontanamento di un metro e venti dei dehors dagli edifici adiacenti per "assicurare la più completa percezione delle cortine degli edifici". Un provvedimento irricevibile per i commercianti che hanno annunciato un ricorso al Tar».

Giovanni Del Mastro, storico ristoratore di Bari Vecchia, spiega: «Sabato scorso a causa della pioggia sono volati gli aerosol estivi. Le condizioni climatiche sono tali che è impensabile non chiudere. Le pareti che mettiamo per delineare l'esterno delle nostre attività hanno bisogno di essere sempre altrimenti rischiando di cadere sui clienti».

Le altre notizie

Digitale, un bando per le piccole e medie imprese

Ammonta a 770 mila euro lo stanziamento della Camera di Commercio di Bari, attraverso il proprio Piano Impresa digitale, del bando voucher doppia transizione «digitale ed ecologica» 2023, finalizzato a promuovere la diffusione di strumenti ed enclonologici digitali nelle Pmi (micro, piccole e medie imprese), di tutti i settori economici. Domande dal 13 ottobre al 15 novembre 2023.

Con Despar torna la carovana della prevenzione

Despar Centro-Sud con Komen Italia. Torna la carovana della prevenzione. Screening gratuiti senologici, urologici ed endocrinologici per donne e uomini. Matura sostiene per il secondo anno al progetto itinerante di Komen Italia in cinque tappe del centro-sud. Iniziativa che si svolge all'azienda protagonista della Grande distribuzione lavora con attività rivolte al sociale, al territorio e alle persone che lo abitano.

Aeroporti

di Vito Fatiguso

BARÌ Dopo il pressing dei parlamentari del centrodestra e del territorio (compresi gli industriali) arriva l'annuncio di Ita Airways. «Vengono ripristinate i voli tra Milano e Brindisi per la prossima stagione invernale - è scritto in un comunicato della compagnia - a conferma dell'interesse per la connettività della Puglia e per la mobilità dei suoi cittadini. Ma auspichiamo un supporto da parte di Aeroporti di Puglia e del territorio a sostegno degli sforzi operativi».

Il punto è che Aeroporti di Puglia, società della regione guidata dall'algereote Antonio Maria Vassile, dovrà sedersi a discutere con i vettori della politica di sostegno economico. Perché la compagnia parla di «discriminazioni irrispettate ai altri vettori che beneficiano di politiche di incentivazione a supporto delle proprie operazioni (riferimento chiaro a Ryanair e alle low cost, ndr)». «Ci siamo riusciti - affermano i deputati di centrodestra Mauro D'Attis, Roberto Marti, Andrea Carroppo, Saverio Congedo, Vito De Palma, Toti Di Mattina, Dario Iala e Giovanni Malorano - e si tratta di un risultato importantissimo per il nostro territorio, ma è il primo: adesso, accogliamo positivamente la conferma di Ita di un'apertura sulla reintroduzione della terza frequenza giornaliera da Brindisi a Roma ed è su questo che lavoreremo. Come

Ita Airways ripristina i voli per gli scali di Bari e Brindisi «Ma ora la Puglia ci aiuti»

I collegamenti da Milano Linate dopo le proteste

La vicenda

● Ita Airways ripristina i voli tra Milano Linate e gli aeroporti di Bari e di Brindisi per la prossima stagione invernale. La compagnia di bandiera ha accolto le istanze del territorio, «a conferma dell'interesse per la Puglia». Ita valutando la reintroduzione della terza frequenza giornaliera sulla rotta tra Brindisi e Roma Fiumicino



abbiamo già proposto, è fondamentale a questo punto fissare quanto prima un incontro con Aeroporti di Puglia e Regione, con il coinvolgimento delle Camere di Commercio dei territori interessati, per trovare una soluzione che tuteli i cittadini, le imprese e il territorio».

Più netto è Carroppo, capogruppo di forza Italia in Commissione Trasporti: «Abbiamo messo con le spalle al muro Aeroporti di Puglia e il presidente Vassile che da ora in poi dovrà sedersi e discutere con la compagnia. Il punto è

che la politica degli incentivi è in linea con il territorio, non può essere più una decisione che fa capo a un gruppo ristretto. La verità è che la società di gestione degli scali pugliesi in questa vicenda non ha mosso un dito».

«Ho denunciato costi più alti e orari impossibili rispetto a Bari che scoraggiando il traffico passeggeri su Brindisi. Aspettiamo il ripristino della terza frequenza giornaliera sulla rotta Brindisi-Roma Fiumicino - aggiunge Paolo Pagliaro, consigliere regionale della Puglia Domani - e invitiamo Aeroporti di Puglia e la Regione a venire incontro ad Ita, sostenendo i suoi sforzi per garantire collegamenti irrinunciabili per il nostro Salento». Mentre Paride Marzotta, presidente del Gruppo consiliare di Forza Italia chiarisce: «Non possiamo che registrare con soddisfazione del ripristino della terza fascia giornaliera del collegamento tra Brindisi e Milano Linate, come comunicato da Ita Airways, come una questione su cui abbiamo alzato le barricate e fatto sentire forte la voce del nostro territorio, dei cittadini e delle imprese». «Abbiamo operato con il massimo riserbo - sostiene Vassile - per una operazione che è andata a buon fine».

Lo scalo
Nella foto sopra l'esterno dello scalo aereo di Brindisi, ormai diventato riferimento per il Salento

L'editoriale I rischi connessi

di Giuseppe Ceco

SEGUE DALLA PRIMA

Senza entrare nel dibattito sulla preferibilità di un modello sull'altro, va detto che il primo modello, programmato, ci ha mostrato alcuni noti limiti nel contesto istituzionale italiano. Le Regioni alle quali è stata demandata la programmazione delle Zes. La modalità in larga parte la selezione delle aree Zes come una distribuzione di vantaggi, creando Zone troppo diffuse (un tanto a provincia) e disconnesse dai porti di riferimento. Di fatto ogni Zes, includendo decine di aree, ha tutte le vocazioni industriali che si possono immaginare. La Zes Adriatica, ad esempio, si estende per 600 chilometri, dal Salento al confine del Lazio, con all'interno alcune aree collegate meglio ai porti di Napoli e Taranto che a quelli della loro zona. Bari o Brindisi, e con vocazioni "arcobaleno". Il progetto di politica industriale era quindi in parte già naufragato sui problemi tipici dei programmi di coesione. Il passaggio alla Zes unica, quindi, comporta una perdita relativa visto che la programmazione non esiste.

La nuova normativa Zes corrisponde in parte alla logica delle incentivazioni automatizzate. Di fatto crea, per un lungo periodo di tempo un'ampia area a tassazione ridotta, una idea di stampo più liberista che programmatore, che dovette cedere nel dibattito della fine degli anni '90 sulla nuova programmazione, e che fu sostenuta ad esempio da Giulio Tremonti nel centrodestra e da Nicola Rossi nel centrosinistra. Considerando il fallimento dello schema adottato allora, ripensamento era necessario e

non è un caso che questa responsabilità l'assuma un ministro che per la prima volta da un decennio ha un orizzonte di cinque anni davanti.

Con questa riforma specifica Filto si assume anche una responsabilità importante. Dopo 7 anni, alcune modifiche importanti alla normativa del governo Draghi e nonostante le irrazionalità del processo, alcuni eses hanno cominciato a funzionare. Le autorizzazioni marcano nei tempi previsti e alcune riguardano investimenti di grande dimensione, il vero obiettivo delle Zes. La modifica in materia di governance, con l'accentramento delle procedure in capo alla Struttura di missione della Presidenza comporta alcuni rischi che vanno affrontati tempestivamente. In primis, le strutture della Presidenza (ex Agende per la Coesione) da cui provverrà parte del personale non hanno competenze in materia di autorizzazioni, ma piuttosto di coordinamento e monitoraggio. Si tratta di un cambiamento auspicabile perché coordinamento e monitoraggio sono ormai chiacchierati un sinonimo di arda frotta. Tuttavia, il progetto di politica industriale era quindi in parte già naufragato sui problemi tipici dei programmi di coesione. Il passaggio alla Zes unica, quindi, comporta una perdita relativa visto che la programmazione non esiste.

Alcune riforme, come la nuova programmazione, falliscono perché il disegno si rivela intrinsecamente inattuabile. Molte di più però falliscono solo per una sottovalutazione dei vincoli nelle strutture attuative. Se i rischi sono noti però possono essere affrontati. In questo caso siamo in tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA