

Rassegna stampa 15 dicembre 2015

La Gazzetta del Mezzogiorno

l'Attacco

IL SOLE 24 ORE

Dir. Resp.: Giuseppe De Tomaso

GUERRA DI CAMPANILE

ACCESO SCONTRO SULLA SEDE

IL MINISTRO DELRIO

Ha sottolineato con forza la necessità che si faccia gioco di squadra fra gli scali della regione per acquisire nuovi traffici

VERSO UN ENTE «BIFRONTE»

Anziché una sola realtà al servizio di tutti gli operatori del territorio, potrebbero nascere due: una a Bari e una a Taranto

PICCOLE SUPERFICI NEL BARESE

Se il porto del capoluogo ionico occupa 17,86 kmq (è il terzo d'Italia dopo Augusta e Venezia) Brindisi ne conta 0,99 e Bari soltanto 0,90 kmq

L'INCOGNITA BRINDISI

Nell'eventualità si costituissero due Authority lo scalo brindisino a quale delle due farebbe capo? Il ministero vorrebbe a quella di Taranto

MERCI IN ARRIVO E IN PARTENZA

Nel 2014 i tre scali Barletta, Bari e Monopoli hanno movimentato 6 milioni di tonnellate Brindisi 10,8 milioni e Taranto 27,8

La Puglia si spacca sui porti Rischia di naufragare il progetto di un'unica Autorità regionale di sistema

di FEDERICO PIRRO*

● Si dovrà discutere ancora a lungo sulla sede dell'Autorità di sistema portuale per la Puglia? E, per evitare di scontentare le città che se la contendono, ovvero Bari e Taranto, si finirà per istituirne due, l'una nel capoluogo regionale e l'altra in quello ionico, arrivando così a una soluzione che ritengo sbagliata per risolvere un problema che è del tutto secondario come quello della sede? E se pure **Graziano Delrio**, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su sollecitazione del sindaco di Bari, **Antonio Decaro**, non ha escluso la possibilità che - almeno in una prima fase - esistano nella regione due Autorità portuali, qualcuno pensa forse di esorcizzare i problemi che ne deriverebbero lavorando solo sul protocollo d'intesa fra le tre attuali Authority che pure è stato sottoscritto a Taranto il 2 dicembre scorso? E perché poi - chiedo ai lettori - dovrebbero collaborare due Autorità portuali che conserverebbero personalità giuridica, *governance* au-

tonoma, bilancio, propri piani regolatori e piani operativi triennali e, soprattutto, autonoma capacità di promozione dei traffici? Non è già fallita in passato l'esperienza dell'APP, l'Associazione dei porti di Puglia? E, ancora, nell'eventualità che si costituissero in Puglia due Authority, il porto di Brindisi a quale delle due farebbe capo? Il Ministero vorrebbe a quella di Taranto, sia per affinità di movimentazioni di alcune merci e sia perché il traffico crocieristico e quello dei traghetti per la Grecia sono concorrenziali con quelli di Bari; e le Autorità brindisine con gli operatori locali sono fermamente intenzionate a difendere o a riprendersi quei traffici che, invece, il porto di Taranto non contenderebbe loro. Na-

turalmente la competizione dovrebbe avvenire in logiche di mercato e nel contesto dei profili strutturali dei singoli porti e dialogando con armatori italiani ed esteri che potrebbero però anche «saltare» la Puglia se non ritenessero convenienti i suoi approdi. Allora, ci si rende conto di quale scenario pericolosamente competitivo si aprirebbe nella nostra stessa regione fra le, pur legittime, attese dei vari soggetti in campo? Perciò se ne può parlare costruttivamente e con dati alla mano con tutti gli *stakeholder* regionali, senza arroccarsi su posizioni sterilmente contrapposte e senza mettere solo sulle spalle della Regione il compito di mediare quando, invece, dovrebbero essere per primi i territori e i loro interessi ad autoregolamentarsi per il raggiungimento di un obiettivo più generale e conveniente per tutti?

PORRE FINE CON RAGIONEVOLEZZA ALLA DISPUTA. ALCUNI NUMERI PER UNA RIFLESSIONE -Pertanto la querelle che sta dividendo (e lacerando) i rappresentanti di Bari e di Taranto sulla sede di quella che, invece, dovrebbe restare l'unica Autorità di sistema portuale per la Puglia meriterebbe, a mio avviso, di essere ricondotta a un'ulteriore e più serena valutazione di alcuni dati strutturali e dello scenario competitivo in cui verrebbe a collocarsi l'auspicato sistema unico.

Il ministro Delrio, a Taranto, ha sottolineato con forza la necessità che si faccia gioco di squadra fra gli scali della regione per acquisire nuovi traffici: e lo ha detto non per finalità puramente esortative, ma per sottolineare con la forza dei numeri che oggi, per l'intero Paese e ancor più per il Sud, la sfida (durissima) è con una certa portualità mediterranea e nordeuropea che è già avanti anni luce rispetto alla nostra. Se non si avesse piena consapevolezza di questo elemento, si rischierebbe di condannare per colpevole miopia l'intera portualità pugliese ad un ruolo del tutto marginale, perdendo così occupazione, investimenti, nuovi traffici e finendo col colpire gli interessi imprenditoriali che si dice invece di voler tutelare.

Vediamo alcuni numeri. Il primo riguarda la superficie totale in kmq dei porti pugliesi. Quella del capoluogo ionico è di 17,86 kmq, a Brindisi di 0,99 kmq, mentre a Bari è di 0,90 kmq. Per questo indicatore il porto di Taranto è il terzo d'Italia dopo Augusta (32,3 kmq) e Venezia (24,9 kmq). Il secondo dato riguarda merci in arrivo e in partenza lo scorso anno dai nostri maggiori scali. Nel 2014 i tre porti gestiti dall'Authority di Bari ovvero Barletta, Bari e Monopoli hanno movimentato merci per 6 milioni di tonnellate, delle quali 4,7 milioni riferite allo scalo del capoluogo. Quello di Brindisi per 10,8 milioni e Taranto per 27,8 milioni. Cosa si movimenta? In larga misura *commodities* per alcune grandi industrie delle tre aree: mi-

nerale di ferro e petrolio greggio o raffinato a Taranto; carbone, gpl, virgin nafta, zucchero grezzo di canna a Brindisi; grano, olio vegetale per energia da biomasse, olio d'oliva per alimentazione e sabbie silicee nei tre porti del Barese. A tali beni - che nei tre scali consentono di fatto di raggiungere i rispettivi grandi numeri - si aggiungono poi di vero e proprio manifatturiero coils e pale eoliche a Taranto; meccanica varia a Brindisi; paste alimentari, mangimi, farmaci, marmi, prodotti chimici e calzature di sicurezza dagli scali del Barese. Inoltre, di tanto in tanto - quali commesse spot dall'estero per singole industrie del territorio - soprattutto da Bari partono pompe per l'industria petrolifera, alcuni veicoli ecologici ed isothermici, martelloni demolitori, materiali per l'edilizia.

POCHI GRANDI GRUPPI ALIMENTANO LE MOVIMENTAZIONI -Si possono così individuare agevolmente i gruppi industriali che generano le movimentazioni maggiori: Ilva. Eni, Vestas, Enel, Versalis, Ipem, Sfir, Casillo, Casa Olearia Italiana, Veme, GeOil&Gas-NuovoPignone, Merck Serono, Divella, Cofra, Chimica D'Agostino, Veronesi. Allora, come si può osservare, non è particolarmente elevato il mix di materie prime e beni manifatturieri da e per i porti pugliesi, anche se bisogna dare atto ai vertici delle tre Authority di aver compiuto sforzi rilevanti per incrementare i traffici portando anche, come a Bari, nuovi vettori con i loro servizi per aumentarne l'offerta ai produttori locali. V'è da aggiungere inoltre che sempre a Bari - a causa della limitatezza strutturale delle banchine disponibili - i vertici dell'Authority hanno meritoriamente avviato un uso a ciclo continuo di alcune di esse, facendo compiere anche di notte (quando possibile) operazioni di sbarco e imbarco di merci. Peraltro i porti di Bari, Monopoli, Barletta e Manfredonia non hanno raccordi ferroviari e questo, purtroppo - ma non per responsabilità della Governance dell'Authority barese - è un handicap per la loro competitività. A Bari inoltre risultano al momento quasi inesistenti i rapporti anche di sola consultazione fra lo scalo marittimo, l'Interporto e Parco Ferruccio delle Ferrovie, mentre la «camionale» che dovrebbe collegare porto e zona industriale, pur essendo molto utile, non è purtroppo di imminente realizzazione. Pertanto un primo livello di problemi riguarda l'urgente necessità per la maggior parte dell'imprenditoria pugliese di elevare (e di molto) i propri volumi di produzione, aumentando così importazioni di materie prime e semilavorati e forzando le esportazioni di beni finiti, soprattutto in direzione di Paesi e mercati ancora in buona misura poco praticati almeno con sistematicità come Egitto, Turchia, Iran, Asia ex Sovietica, Paesi del Golfo, India, Vietnam, Cina, Giappone, Indonesia. Sotto questo profilo l'apparato manifatturiero della città metropolitana di Bari - come documentato in uno

studio allegato all'ultimo Piano operativo triennale dell'Authority barese - ha enormi potenzialità, disponendo di una molteplicità di aziende di piccole, medie e grandi dimensioni che potrebbero essere molto più aggressive sui mercati esteri grazie a varietà e qualità dei loro prodotti. Ma anche nelle altre province operano apparati manifatturieri capaci di incrementare le loro esportazioni, utilizzando la modalità di trasporto marittima.

Contemporaneamente, bisognerebbe con un'offerta unitaria - di sistema, appunto - candidare i porti della Puglia, proprio per la sua posizione geografica, all'attrazione di imbarchi e sbarchi di molti altri beni che al momento non transitano dai nostri scali: dalle vetture della Fiat Chrysler di Melfi e della Sevel in Val di Sangro in Abruzzo - o almeno di quelle destinate ai mercati del Medio Oriente e del Nord Africa - alle auto della stessa Fiat che arrivano in Italia dalla Serbia, ovvero la 500L e dalla Turchia, come la Tipo che si produce nello stabilimento di Bursa della Fiat Tofas. Ma anche macchine movimento terra, capi di abbigliamento, macchine utensili, elettromedicali, grandi derrate ortofrutticole provenienti dall'intero Mezzogiorno potrebbero partire dalla Puglia, o giungervi da altri Paesi del Mediterraneo e dal Far East per le esigenze del sistema di trasformazione regionale, o per dirigersi verso altri mercati meridionali o del Nord Italia e del Nord Europa.

SI PUÒ COMPETERE CON SCALI SENZA RETROPORTUALITÀ ATTREZZATA?

- Mi chiedo e chiedo allora agli *stakeholder* pugliesi del settore: ma veramente qualcuno pensa di poter affrontare la competizione con le altre portualità italiane e mediterranee,

con scali che hanno in qualche caso poche banchine, senza collegamenti ferroviari con la rete nazionale, senza un retrostante sistema logistico integrato a livello regionale e ponendo in concorrenza due Authority pugliesi di porti core (*porti strategici a livello Ue inseriti nella rete Transeuropea; ndr*), qualora se ne costituissero due? Ma per gli scali regionali - per quanto i numeri di Taranto e Brindisi siano ben più elevati di quelli di Bari - le quantità movimentate rimangono comunque complessivamente più limitate rispetto a quelle di altri grandi porti nazionali ed esteri, mediterranei e del Nord Europa. Ecco allora la necessità di costituire anche in Puglia un'unica Authority di sistema portuale che punti alla gestione unitaria degli scali di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi e Taranto, nello scenario competitivo in cui sono collocati tutti gli scali italiani, cominciando proprio da quelli più grandi come Genova, Savona, La Spezia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Trieste, che competono non solo con quelli del Nord Europa, ma anche con gli altri della sponda Sud del Mediterraneo, da Tangeri a Port Said.

Anche in questo mio secondo intervento inoltre ritengo opportuno richiamare l'urgenza che la portualità nazionale e quella del Sud in particolare - come ha sottolineato il ministro

Delrio - si attrezzino con scali molto più funzionali, con retroporti più efficienti e una intermodalità più qualificata e interconnessa con le grandi aree del Nord Italia e del Nord Europa se vorranno intercettare crescenti flussi di merci provenienti dal Far East, altrimenti destinati a sbarcare altrove, non mancando negli Stati europei che si affacciano da ovest ad est nel Mediterraneo porti più attrezzati dei nostri: per intenderci, da Valencia in Spagna al Pireo in Grecia, dove - è bene ricordarselo sempre - si è trasferita l'Evergreen, dopo aver lasciato Taranto e stabilito a Bari un attracco per traffico *feeder*.

Allora, ognuno vuole coltivare il proprio orticello, dimenticando così che oggi la partita della logistica marittima è di dimensioni planetarie?

NESSUNA PENALIZZAZIONE PER I SINGOLI PORTI CON UN'UNICA AUTHORITY

-La nascita dell'unica Authority di Sistema portuale comunque non significherebbe affatto penalizzare i singoli scali e gli interessi imprenditoriali che gravitano sulle banchine e le loro attuali movimentazioni, ma ricomporle in una visione e in una strategia ben più ampia che dal porto di Manfredonia giungerebbe sino a quello di Taranto, collegando e specializzando funzionalmente sei scali - 7 con quello di Molfetta - ed evitando così dannose concorrenzialità e duplicazioni di adeguamenti infrastrutturali per i quali le risorse necessarie sono ormai decisamente limitate. E poi, diciamoci anche con franchezza che data l'attenzione che il Governo (per le ragioni a tutti note) porta allo scalo di Taranto - ove peraltro vi sono 539 persone in cigs della Evergreen - è molto probabile, ma vorrei sbagliarmi, che col passare del tempo sarà solo il porto di quella città (anche per le sue dimensioni) ad essere oggetto di attenzioni da parte dell'Esecutivo nazionale che sta già lavorando per portare nuovi terminalisti nello scalo che dovrà diventare «multipurpose». Non sarebbe allora più conveniente (per tutti) che i legittimi interessi del porto di Taranto si ricompongano in una visione più generale di respiro regionale?

Per la *governance* della nuova Authority - ed è bene ricordarlo ancora una volta - il Governo prevede la figura di un Presidente, di un Segretario generale e di un Comitato di gestione di cui facciano parte un componente designato dalla Regione, un altro dalla Città metropolitana di Bari e tre dalle città sedi delle Authority dismesse, mentre gli scali saranno guidati da singole Direzioni. Quest'ultimo allora, e non quello della sede, è il punto vero da precisare con grande chiarezza nel decreto ministeriale di attuazione delle riforme. In ogni sede di Authority soppressa, infatti, dovrebbe essere istituita la Direzione di scalo portuale con larga autonomia amministrativa, da un lato conservandole le competenze assegnate dalla normativa vigente alle Authority portuali in via di soppressione e, dall'altro, trasferendo invece, a vantaggio della nuova Auto-

rità di sistema: l'approvazione del Piano regolatore e del suo Piano operativo triennale; l'approvazione del bilancio annuale e pluriennale; l'attività promozionale; il rilascio delle concessioni demaniali superiori a quattro anni. Proposte queste discusse e approfondite in Assoporti, anche su autorevole suggerimento dei vertici dell'Authority barese.

La nuova Autorità di sistema - cui spetterebbe la gestione del bilancio, la redazione del Piano regolatore generale della portualità regionale, la promozione strategica sul mercato internazionale e l'acquisizione dei traffici - assumerebbe così precisi compiti di indirizzo generale delle politiche di gestione dei porti ricadenti sotto la sua amministrazione per il tramite delle Direzioni di scalo, provvedendo inoltre all'approvazione di regolamenti e disposizioni per uniformare le procedure amministrative e dei servizi da erogare nei singoli scali. Sarebbe altresì auspicabile che si costituissero i Comitati di cluster marittimo per ogni Direzione di porto che, raccogliendo opinioni, valutazioni e proposte degli operatori a vario titolo interessati a formularle, potrebbero così sopperire alla cancellazione dei Comitati portuali prevista nella riforma. Di conseguenza bisognerà puntare alla redazione di un unico grande Piano regolatore della portualità di Sistema - dialogando in ogni caso con la Regione e i singoli Comuni - che collochi i vari scali, e le vecchie e nuove funzioni che essi saranno chiamati a svolgere, in una prospettiva unitaria di ben più ampio respiro. Insomma, avremmo un unico «grande porto pugliese» con varie banchine da Manfredonia a

Taranto, sul modello di quelli del Nord Europa, i cui attracchi distano anche molti chilometri gli uni dagli altri: un unico «grande porto pugliese», parte integrante e di rilevanza strategica del sistema di trasporto multimodale e intermodale dell'intero Paese. Questo vasto sistema portuale integrato della regione dovrà poi, e sempre di più, porsi in relazione non solo con gli hinterland produttivi locali, che già oggi in varia misura vi gravitano intorno, ma anche - come detto in precedenza - con quelli di Basilicata orientale, Molise, Irpinia, ma anche, a ben vedere, con quelli della Calabria settentrionale e persino dell'Abruzzo meridionale. E, nell'ambito del progetto comunitario Adriatico-ionico, questo Sistema portuale pugliese dovrà interrelarsi ancora di più con quelli dell'altra sponda adriatica, dell'Egeo, del Mar Nero e del Mediterraneo centro-orientale.

PUNTARE ALLA CREAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO PUGLIESE PREVISTO DAL PON 2014-2020 - Se lo scenario della portualità appena delineato risulta non solo percepibile, ma anche auspicabile alla luce di

quanto proposto dal Governo, allora si dovranno interconnettere con efficienti infrastrutture di collegamento le numerose banchine del nuovo «Porto di Puglia» con le aree retroportuali e i nodi di trasporto intermodale già presenti nel territorio, dal momento che - come previsto anche nel PON Infrastrutture e reti 2014-2020 - bisognerà creare il «sistema logistico pugliese», chiamato fra l'altro a collegare funzionalmente la Piattaforma logistica di Taranto, il dismesso scalo merci di Surbo a Lecce - per il quale è stata avanzata una proposta di rilancio da parte di imprenditori locali - il centro intermodale di Francavilla Fontana, i terminal ferroviari delle FS e della Versalis di Brindisi, l'Interporto e lo scalo Ferruccio delle FS di Bari, l'Interporto di Cerignola non ancora avviato, e lo scalo merci di Foggia gestito dalla Lotras, così come si dovrà collegare quest'ultimo mediante raccordo ferroviario con il porto alti fondali di Manfredonia, secondo il progetto del Consorzio Asi di Capitanata. In questo quadro - finalizzato alla realizzazione del sistema logistico regionale - v'è ancora molto da fare e bisognerà farlo anche alla luce di quanto previsto dal recente e qualificato Piano attuativo 2015-2019 del PRT della Regione.

Questi, dunque, sono i grandi obiettivi cui siamo chiamati in Puglia, al servizio però dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo, e proprio grazie alla nostra posizione geografica che ci assegna il ruolo di vero e proprio «pontile» dell'Europa comunitaria proteso nel Mediterraneo, interessato al corridoio europeo Baltico Adriatico, da raccordarsi con l'altro corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Allora, in questo macrosценario, non mi sembra proprio che vi sia più spazio per chiusure localistiche e difese municipalistiche che, oltre ad apparire antistoriche, risulterebbero perdenti sotto il profilo strettamente economico e proprio a danno degli interessi di quegli stessi operatori che pure si vorrebbero legittimamente tutelare. Inoltre, il panorama imprenditoriale pugliese registra già da anni la presenza di società di trasporto intermodale, come ad esempio la GTS di Bari e la Lotras di Foggia, che operano e competono con successo con i loro convogli su tratte nazionali e internazionali, senza alcuna chiusura localistica.

UN'UNICA AUTHORITY CON DUE SEDI FRA LORO COMPLEMENTARI? - Per quel che riguarda infine la sede dell'unica Autorità di Sistema portuale, ovunque il Governo ritenesse opportuno localizzarla in accordo con la Regione, dovrà essere assolutamente chiaro a tutti noi - lo ripeto ancora una volta - che non sarà affatto l'Authority di quella sola città cui sono state annesse le Authority soppresse, ma, al contrario, l'Ente preposto al governo dell'intero sistema portuale integrato della Puglia, amministrato da rappresentanti dell'intera regione, nell'esclusivo interesse di tutti i suoi scali. Se invece il problema della sede diventasse oggetto di una vera e propria «guerra di

religione», si potrebbe pensare - sempre nell'ambito di un'unica Autorità di sistema - a due sedi fra loro complementari, a organi di *governance* che si riuniscono alternativamente a Bari e Taranto e a

strutture amministrative divise per competenza territoriale, quelle a Bari che curano i porti da Monopoli a Manfredonia e quelle a Taranto che seguono Brindisi e il capoluogo ionico? Tali strutture peraltro dialogherebbero in video conferenza, via e-mail, con skype: nell'era di Internet sarebbe poi così difficile comunicare a distanza? Mi rendo conto che la proposta potrebbe apparire del tutto schematica e salomonica, ma vuole essere un contributo alla soluzione di un problema che, lo ripeto, è del tutto secondario. Ma se nonostante questi *caveat* si volesse comunque giungere alla costituzione di due Autorità, allora è bene sapere che esse potrebbero anche essere destinate a un lento e inesorabile declino. Sarebbe una storica occasione perduta per la Puglia, con conseguenze negative incalcolabili per una lunga fase storica. È auspicabile pertanto che nessuno se ne voglia assumere la responsabilità.

**Università di Bari*

HANDICAP INFRASTRUTTURALI

Bari, Monopoli, Barletta
e Manfredonia non hanno
raccordi ferroviari

CAPOLUOGO, LAVORI IN PAUSA

La «camionale» che collegherà
la zona industriale barese non è
purtroppo di imminente realizzazione

CI VORREBBE PIÙ APPEAL

Potrebbero sbarcare in Puglia le
vetture della Fiat Chrysler di Melfi
e della Sevel in Val di Sangro

L'OCCHIO DI RIGUARDO

L'Esecutivo punta sullo scalo
tarantino ed è al lavoro per
portare lì nuovi terminalisti

La norma stanZIA 617 milioni di euro l'anno, dal 2016 al 2019 per gli investimenti in beni strumentali nuovi

I benefici sono estesi anche al settore agricolo. «L'agroalimentare per noi è strategico», dice il ministro Martina

Credito d'imposta e decontribuzioni

Sono i due strumenti previsti nell'emendamento del governo alla Legge di stabilità

redito d'imposta modulato, per quattro anni, e decontribuzione per le nuove assunzioni vincolata ad eventuali fondi pac 2007-2013 non utilizzati. La commissione Bilancio della Camera ha approvato l'emendamento alla legge di stabilità, presentato dal governo, che contiene le misure per il Mezzogiorno. La norma stanZIA 617 milioni di euro l'anno, nel 2016 al 2019, per il finanziamento del credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali nuovi, destinati a strutture produttive. Il bonus sarà del 20% per le piccole imprese (con tetto per gli investimenti di 1,5 mln), del 15% per le medie (con tetto di 4 mln) e del 10% per le grandi (con tetto di 15 mln). La norma prevede, infine, la possibilità di estendere l'esonero contributivo in favore dei datori nel 2017. Lo sconto del 40% potrà essere applicato solo se dalla ricognizione, finalizzata a verificare lo stato di utilizzo del piano di coesione 2007-2012, emergerà l'esistenza di fondi inutilizzati. Con un sub emendamento, approvato dalla commissione, si precisa che le misure si applicano anche per il settore agricolo. "Con gli emendamenti alla legge di stabilità nelle aree del Mezzogiorno estendiamo il credito d'imposta per investimenti produttivi anche all'agricoltura e alla pesca, rafforzando così ancora di più gli interventi per il settore". Lo afferma in una nota il ministro delle politiche agricole alimentari e forestali Maurizio Martina, spiegando che "si tratta di una scelta molto importante che consentirà alle aziende agricole del Sud di beneficiare di contributi per investire in tecnologie e strumenti innovativi, migliorando così la produttività e la competitività".

"Allo stesso tempo - aggiunge Martina - prov-

vediamo a una ricognizione dei fondi del Piano di azione e coesione non impegnati che verranno destinati a rafforzare le misure di esonero contributivo per le nuove assunzioni già previste in stabilità". L'agroalimentare, sottolinea il ministro, rappresenta "una chiave strategica per il rilancio dell'economia meridionale, dove già oggi esistono esperienze di grande valore e dove serve un piano complessivo per rendere strutturale la crescita. Questo intervento dà una possibilità in più proprio alle imprese che vogliono costruire futuro nel nostro Mezzogiorno". "Con l'approvazione dell'emendamento Sud in Commissione Bilancio, abbiamo riportato al Sud gli automatismi nel rapporto tra Stato e imprese. L'ho ripetuto più volte in questi mesi, in sedi istituzionali e non, più diritti automatici e meno interdipendenza con burocrazia e politica era quello di cui le imprese necessitavano per sostenere politiche di sviluppo nel Mezzogiorno". Lo afferma il presidente della Commissione Bilancio della Camera Francesco Boccia, commentando le misure per il Sud approvate.

Il caso



Pedota
 Riuniti come punto di "ultimo" approdo in sinergia con le strutture esistenti sul territorio, secondo il dg



Piazolla
 Incontri tra ASL e OORR per organizzare la sanità: non c'è spazio per i privati?

La ricetta di Telesforo per salvare la sanità: "Unire le eccellenze del pubblico e del privato"

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA SANITÀ INDICA LA LINEA NEL DIBATTITO CHE RIGUARDA LA NUOVA GEOGRAFIA DEGLI OSPEDALI FOGGIANI

MICHELE CIRULLI

"Le ricorrenti e convalidate voci di chiusura di ospedali in Puglia con la conseguente perdita di innumerevoli servizi sul territorio, sommate alle difficoltà scaturite dall'applicazione della norma europea che disciplina in modo penalizzante la turnazione del personale medico e infermieristico, portano ad una sola, inevi-

Annunciati da Michele Emiliiano i tagli di 25 strutture ospedaliere su tutta la Regione

tabile, conseguenza: una completa rimappatura dell'Offerta Sanitaria che ridisegni in modo razionale la geografia della Sanità in Capitanata". È questa la base di analisi da cui Paolo Telesforo parte per considerare il periodo nero della sanità pugliese, ed in particolare modo quello della provincia di Foggia, che dai primi e parziali dati diffusi dall'assessorato regionale alla sanità sembrerebbe essere la reginetta della scarsa produttività. Telesforo, presidente di Confindustria Sanità Foggia, insiste sulla commissione pubbli-

Mobilità passiva la piaga della provincia di Foggia. La gente si cura "fuori"

co-privato per "creare un'offerta non solo efficiente ed efficace per gli assistiti del territorio, ma che diventi attrattiva per gli utenti di altre regioni". "In realtà" sostiene Telesforo, "si tratta di far di ogni vizio una virtù, e di avere il coraggio di investire risorse

per trasformare il cancro della Mobilità Passiva Extraregionale, in Mobilità Attiva capace di rimpinguare le casse dell'ASL. In tal modo l'inversione di tendenza dovuta alla "ritrovata" capacità di attrattiva della Sanità di Capitanata (liste di attesa brevi, servizi efficienti e puntuali, organizzazione logistica e servizi alberghieri impeccabili) consentirebbe all'ASL di rientrare degli investimenti e di reinvestire nuovamente in efficienza sul territorio, con enorme ricaduta positiva sull'economia locale".

Per il patron delle Case Di Cura Riunite Villa Serena E Nuova San Francesco "la medicina va dato quando il paziente è ammalato" e di conseguenza la Regione Puglia non dovrebbe "rin-



correre il risparmio e il taglio dei tetti di spesa come una misura inevitabile. In realtà non si risparmia nulla, si sposta semplicemente il costo da una voce di bilancio a un'altra". Dello stesso parere, proprio da

queste colonne, circa una sinergia tra risorse pubbliche e private, unite in una sorta di lobby ispirazione europea, è l'europarlamentare Elena Gentile: "La Gentile - precisa Telesforo - auspica soprattutto una



collaborazione tra Ospedali Riuniti e Casa Sollievo della Sofferenza, ma questa visione parziale - sotto-linea Telesforo - non tiene conto dell'importanza di creare una moltitudine di "punti d'accesso" alle prestazioni sanitarie sfruttando tutte le risorse a disposizione e non solo le grandi strutture che tendono ad accentrare i carichi di lavoro non risolvendo mai in modo definitivo il problema delle liste d'attesa. Solo bilanciando in modo equi-

librato i carichi di lavoro tra tutte le strutture pubbliche e private presenti sul territorio si potranno ottimizzare realmente le liste di attesa fornendo al cittadino una risposta immediata e non "mediata" alla sua esigenza di Salute". Al dibattito sul futuro della sanità, in un'intervista rilasciata a l'Attacco, ci ha pensato anche il direttore generale della Asl Antonio Pedota, che ha disegnato un modello in cui i Riuniti si trovano al centro dei casi più gravi, mentre i restanti dovranno essere gestiti sul territorio. Limitando gli accessi impropri all'ospedale.

Tra le strutture "filtro", Piazzolla e Pedota avrebbero individuato anche il D'Avanzo: "queste strutture potrebbero essere individuate non solo nel D'Avanzo - come lui sostiene in prima istanza - ma anche nelle Case di Cura Accreditate e nelle strutture ambulatoriali accreditate che già operano con successo sul territorio e che fi-

Non c'è solo l'ipotesi D'Avanzo: Telesforo propone le convenzioni con i privati

no ad ora sono state, contro ogni logica e matematica, considerate più corpi estranei che una parte importante del Servizio Sanitario Nazionale. Le case di cura accreditate e le strutture diagnostiche accreditate private costituiscono, alla luce di questo nuovo orientamento generale, l'unica possibilità per la Sanità locale, di ridurre realmente i tempi di attesa", aggiunge Telesforo. "Le Case di Cura Private Accreditate e i Centri Diagnostici Privati Accreditati - conclude Telesforo - possono giocare un ruolo importante capace di fare la differenza in termini di contenimento dei costi e di velocità di erogazione delle prestazioni. Noi di Confindustria Sanità siamo pronti a fare la nostra parte".

URBANISTICA

NUOVA PROTESTA DI FORZA ITALIA

GATTA

In oltre dieci anni la Regione non ha investito un euro nella costruzione delle case popolari nel capoluogo dauno

PIANO CASA

L'housing sociale è da sette anni in discussione. La Regione vorrebbe rivedere il progetto al ribasso

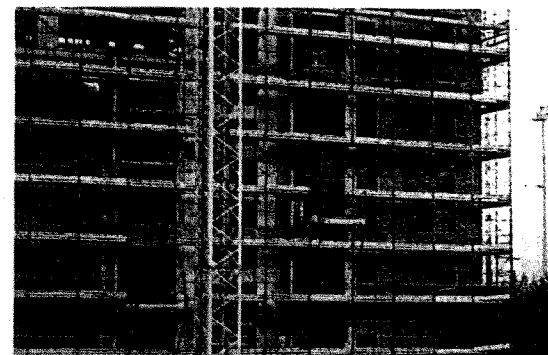
Emergenza abitativa la Regione sblocchi subito il piano housing sociale

«C'è una evidente sottovalutazione della situazione che si sta vivendo a Foggia»

«Quando, nella difesa quotidiana del nostro territorio, sostengo che la Capitanata sia stata esclusa da ogni attenzione del centrosinistra negli ultimi anni, non esprimo una protesta strumentale, ma prendo atto di una verità oggettiva». Lo afferma Giandiego Gatta, consigliere regionale di Forza Italia e vicepresidente del Consiglio regionale della Puglia. «Anche sulla casa, un diritto sacrosanto dei cittadini, le sperequazioni tra Foggia e Bari sono sensibili: per

gli alloggi popolari a Bari la Regione ha speso 17 milioni di euro per 117 alloggi; per Foggia, zero», dichiara il vicepresidente del Consiglio regionale, Giandiego Gatta, che ha presentato un'interrogazione diretta al presidente della Giunta, Michele Emiliano, e all'assessore regionale alle Politiche Abitative, Anna Maria Curcuruto.

«Nel capoluogo della Capitanata - prosegue - non si costruiscono e non si consegnano alloggi popolari da ben 10



Il settore delle costruzioni di case popolari è fermo da anni

anni e l'adesione al decreto 'Salva Enti' da parte del Comune impedisce allo stesso ente comunale di pagare ancora fitti passivi. Nel frattempo, decine di famiglie in difficoltà vengono sfrattate, come è successo di recente a Salice Nuovo, dove 43 famiglie sono state costrette ad abbandonare le loro case. Non è un semplice problema, quello dell'assenza di alloggi è un cancro che mina la serenità dei cittadini e la possibilità di vivere una vita dignitosa».

«È una priorità assoluta, per Foggia come per altre città della Puglia. Per questo - conclude Gatta - chiedo di sapere se questa Giunta voglia finalmente interessarsi alla nostra terra, sbloccando i programmi di Housing Sociale e i piani di riqualificazione delle periferie».

Il piano dell'housing sociale di Foggia, ad esempio, prevede la realizzazione di centinaia di alloggi con quote per il Comune, ma la Regione vuole rivedere il progetto.