



CONFINDUSTRIA FOGGIA

Rassegna stampa 6 febbraio 2015

La Gazzetta del Mezzogiorno

CORRIERE DELLA SERA

IL SOLE 24 ORE

l'Attacco

corriere del mezzogiorno

FOGGIATODAY

Trenitalia Cargo e Lotras, il binario merci green che collega la Puglia all'Europa

Al via il collegamento Bari-Lione per il trasporto merci su rotaia. Gianni Rotice, Confindustria: "Unirsi per rilanciare e collegare la Puglia all'Europa, una sinergia in grado di generare opportunità per tutto il Mezzogiorno"

Redazione · 5 Febbraio 2015



Un momento dell'incontro

Un nuovo collegamento Bari-Lione, Trenitalia Cargo e Lotras insieme, al servizio del Mezzogiorno in Europa. E' questo l'argomento discusso questa mattina, nella sala Azzurra della Camera di Commercio di Foggia per approfondire i termini partnership Lotras – Trenitalia Cargo.

A fare gli onori di casa, il presidente di Confindustria Foggia, Gianni Rotice, che si è detto "orgoglioso di aver contribuito a organizzare l'evento e, ancora di più, di vedere due importanti operatori, come Trenitalia e Lotras, unirsi per rilanciare e collegare la Puglia all'Europa, con una sinergia in grado di generare opportunità e soluzioni per tutto il sistema dei trasporti nel Mezzogiorno".

Dopo i saluti istituzionali, il dibattito è entrato nel vivo per confermare come il trasporto merci su rotaia costituisca un elemento fondamentale per lo sviluppo di un Paese moderno, in grado di generare benefici concreti per i diversi settori produttivi, nel pieno rispetto del territorio e dell'ambiente. Le attività ed i servizi direttamente connessi a terminal e piattaforme logistiche, inoltre, costituiscono valide opportunità non solo per una più diffusa internazionalizzazione dei movimenti commerciali, ma anche per lo sviluppo di nuove filiere industriali.

"La partnership con Trenitalia - ha spiegato Armando de Girolamo, amministratore unico Lotras - è il risultato di un'azione continua volta a creare un nuovo sistema capace di integrare le rispettive professionalità, che ha permesso collegamenti frequenti e continui dal Mezzogiorno tutto, ed in particolare dalla Puglia, alle aree del Centro-Nord Europa, permettendo di ottimizzare i tempi e rispettare le necessità della committenza. Domani mattina partirà il nuovo collegamento Bari-Lione e l'obiettivo dei prossimi mesi è quello di continuare il percorso di crescita per espandere le aree connesse con altre sette nuove relazioni".

Ha poi concluso dicendo che "bisogna sviluppare ulteriormente l'intermodalità con incentivi strutturali, in particolare al Sud Italia, essendo lo strumento più efficace per creare un ponte che collega il nostro Paese al resto d'Europa". A tal proposito è intervenuto in maniera incisiva il direttore di Trenitalia Cargo, Mario Castaldo: "l'intermodalità è una delle ricette utili per dare una svolta verde al nostro Paese. Trenitalia Cargo sta sviluppando offerte dedicate sia per gli inland terminal in collegamento fra loro con i principali hub europei sia con i più importanti porti italiani, compresi quelli del Sud". A tal fine si auspica un sistema che premi la ferrovia quale modalità maggiormente rispettosa dell'ambiente attraverso l'adozione, ad esempio, di ferrobonus: più ferrovia, meno costi ambientali.

FOGGIATODAY

PRESENTAZIONE

INVA CONTENUTI

CANALI

HOME

ALTRI SITI

EVENTI

La nuova ricchezza

Bari-Lione, nuove tratte per Lotras che intensifica la sua partnership con Trenitalia Cargo

ARMANDO DE GIROLAMO: "STIAMO FACILITANDO L'AVVIO DI UN POLO LOGISTICO INTEGRATO, NON SOLO PER IL TRANSITO DELLE MERCI, MA PER LA LORO PRODUZIONE". LE IMPRESE AGROALIMENTARI DI CAPITANATA HANNO TRIPPLICATO I LORO TRASFORMATI

I NUMERI

4

I collegamenti settimanali da Bari a Lione

8

Nuove coppie di treni per il Nord Europa e per la Germania

+30%

L'incremento di treni cargo previsto per il 2015

ANTONELLA SOCCIO

Partiranno da oggi i quattro nuovi collegamenti settimanali Bari-Lione targati Lotras e Trenitalia Cargo. Più altre otto coppie di treni verso la Germania. Si è celebrata ieri mattina nella sala Azzurra della Camera di Commercio di Foggia, con il convegno dal titolo

"Bisogna sviluppare l'intermodalità con incentivi strutturali"

"La logistica che collega il Mezzogiorno in Europa, partnership Lotras - Trenitalia Cargo", la partnership tra l'impresa della famiglia De Girolamo e la società statale del traffico merci su ferro. L'azienda con sede in zona Asi ad Inconronata a Foggia negli ultimi anni è diventata un'eccellenza italiana, capace di imporsi a livello nazionale ed europeo. Su 10 milioni di chilometri treno complessivi gestiti da imprese private in Italia, ben 2 milioni sono tratte su cui viaggiano vagoni Lotras in sinergia con Trenitalia Cargo.



A sinistra, il patron della Lotras Armando De Girolamo, ex presidente di Assofer. "Non abbiamo mai avuto contributi da nessuno, la crisi non è né finanziaria né produttiva" Ha annunciato finanziamenti sulla catena del freddo all'interporto di Cerignola

Se nel 2013 sono stati 1393 i treni che hanno percorso la strada ferrata italiana ed europea, nel 2014 gli stessi convogli sono diventati 1756, segnando un +13%. Un incremento che dal 2014 al 2015 si fisserà al +30%, secondo le stime dei treni richiesti e già contrattualizzati dalla Lotras. Le attività ed i servizi direttamente connessi a terminal e piattaforme logistiche, insomma, costituiscono valide opportunità non solo per una più diffusa internazionalizzazione dei movimenti commerciali, ma

anche per lo sviluppo di nuove filiere industriali. Armando de Girolamo, Amministratore Unico Lotras, ha dichiarato che "la

"Al pubblico non chiediamo risorse, ma il rispetto della programmazione locale e nazionale"

partnership con Trenitalia è il risultato di un'azione continua volta a creare un nuovo sistema capace di

integrare le rispettive professionalità, che ha permesso collegamenti frequenti e continui dal Mezzogiorno tutto, ed in particolare dalla Puglia, alle aree del Centro-Nord Europa, permettendo di ottimizzare i tempi e rispettare le necessità della committenza. Domani mattina (oggi per chi legge ndr) partirà il nuovo collegamento Bari-Lione e l'obiettivo dei prossimi mesi è quello di continuare il percorso di crescita per espandere le aree connesse con altre sette nuove relazioni". Ha poi aggiunto che

che "bisogna sviluppare ulteriormente l'intermodalità con incentivi strutturali, in particolare al Sud Italia, essendo lo strumento più efficace per avvicinare le imprese all'uso della ferro-

"Più ferrovia, meno costi ambientali, per un futuro alle nuove generazioni"

via e creando così un ponte che collega il nostro Paese

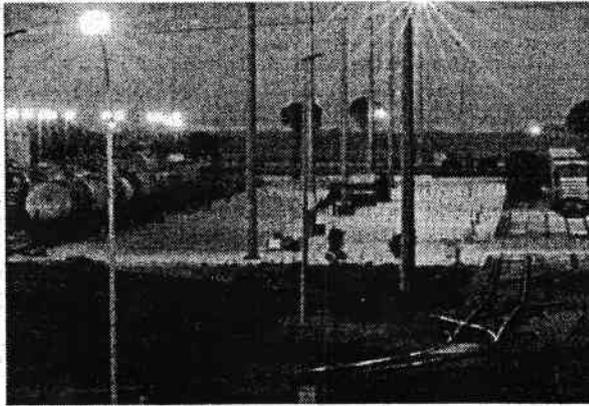


FOCUS

Rotice: vogliamo esserci ai tavoli della programmazione

I CANTIERI DELL'ALTA VELOCITÀ BARI-NAPOLI DOVREBBERO PRESTO SBLOCCARSI. IL PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO FABIO PORRECA A SNOCCIOLA I NUMERI UNIONCAMERE

I cantieri dell'Alta velocità Bari-Napoli dovrebbero presto sbloccarsi, come ha rimarcato l'assessore regionale ai trasporti **Giovanni Giannini** e come ha ricordato il direttore della direttrice adriatica di Rfi **Roberto Laghezza**. Dopo la rescissione del contratto con la fallita impresa **Rabbiosi**, c'è stata una nuova definizione di finanziamenti e con un nuovo bando, pari a 4 miliardi di investimento, che adeguerà a standard europei le infrastrutture del Sud, che ancora scontano il mancato raddoppio della dorsale adriatica,



quei 32 km tra Lesina e Ripalta, per i quali da poco sono stati sbloccati 106 milio-

ni di euro dal Cipe. Ieri mattina a fare gli onori di casa in Camera di Commercio, è

stato il Presidente di Confindustria Foggia, **Gianni Rotice**, che si è detto "orgoglioso di aver contribuito a organizzare l'evento e, ancora di più, di vedere due importanti operatori, come **Trenitalia** e **Lotras**, unirsi per rilanciare e collegare la Puglia all'Europa, con una sinergia in grado di generare opportunità e soluzioni per tutto il sistema dei trasporti nel Mezzogiorno". "Pubblico e privato fanno parte di un unico sistema, vogliamo contribuire ai tavoli della programmazione", ha rilevato l'imprenditore, numero uno dell'as-

sociazione dell'aquila. È stato però soprattutto il presidente della Camera di Commercio **Fabio Porreca** a snocciolare numeri e programmi. Unioncamere, come ha illustrato, assegna a tutte le province italiane dei parametri sulla dotazione infrastrutturale. Fatto 100, la dotazione foggiana è pari a 62: sulle strade la Capitanata è a quota 108, 100 sulle ferrovie, ma il dato si abbassa a 62 per i porti e a soli 26 sugli aeroporti. "Dobbiamo mantenere la centralità e colmare il gap sulle infrastrutture in cui siamo carenti".

TRASPORTO MERCI

IL «MIRACOLO FOGGIANO»

DE GIROLAMO: NUMERI OK

Il traffico su rotaia arranca, non nel terminal di Inconronata: il 30% di treni in più. De Girolamo: «Alla politica chiedo solo chiarezza»

La piccola Lotras risollewa il mercato cargo nel paese

Un esempio per Trenitalia che lancia il nuovo collegamento Bari-Lione

LA NUOVA SCOMMESSA

Incubatori d'impresa nell'interporto



LOTRAS Armando De Girolamo (foto Matzi)

«La prossima sfida di Lotras si chiama interporto di Cerignola. Un'area infrastrutturata di tutto punto e cannibalizzata dopo anni di abbandono, della quale nessuno sa più cosa fare (ci provò a rianimarla anche Barilla, qualche anno fa), sulla quale invece l'azienda di trasporto della famiglia De Girolamo intende ora riattivare il fulcro dell'imprenditoria cerignolana, incardinata sull'agroalimentare e l'ortofrutta. Forse l'idea di rianimare l'interporto ad Armando De Girolamo l'hanno servita su un piatto d'argento proprio quegli imprenditori che «due o tre anni fa - ha raccontato ieri - si rivolsero a noi per trasportare alcuni prodotti in Nord Europa: ebbene quei traffici hanno consentito loro di triplicare la produzione». De Girolamo non ricorda più chi fossero quegli imprenditori, ma sull'interporto ha le idee ben chiare: «Vogliamo promuovere una serie di incubatori di iniziative, ci rivolgiamo ai piccoli imprenditori che intendono aprirsi ai mercati del Nord, quelli più remunerativi, non a caso mettiamo loro a disposizione le casse mobili che consentono il trasporto di quantità più contenute».

A fine mese l'accordo verrà messo nero su bianco fra la Lotras e la società comunale dell'interporto, per De Girolamo è una scommessa, ma anche una grande opportunità di mercato per il suo gruppo: «Dobbiamo stimolare la domanda, ci sono potenzialità notevolissime e ancora inesprese nel nostro territorio e in tutto il Centro-Sud. Alla politica non chiediamo risorse, ma solo serietà di programmazione».

MASSIMO LEVANTACI

«Strano paese quello che punta sul trasporto su gomma (più economico), ma che sponsorizza il treno (più ecologico) mollandone però ogni forma, o quasi, di sostegno. Dal 1 gennaio siamo passati anche al Sud al libero mercato su rotaia, questo significa che il governo non rinnoverà più il contratto di servizio con Trenitalia, contratto che l'azienda tuttavia considera «necessario» per sostenere gli «alti costi» di un servizio strutturalmente complicato e difficile nelle regioni meridionali. «Perché l'Italia è stretta e lunga, i costi di trasporto dalla Sicilia non sono gli stessi di altre zone del Nord. Non vedere queste difficoltà vuol dire essere ciechi», dice Armando De Girolamo che dirigente di Trenitalia certamente non è, ma un partner assai vicino con la sua azienda di trasporto Lotras che macina utili e fatturato in partnership da oltre vent'anni con il gruppo di Stato.

A proposito di stranezze, diciamo pure che mentre l'Italia fa fatica a stare dietro ai competitors europei, la piccola Lotras (che ormai tanto piccola non lo è più) continua a far partire dal terminal di borgo Inconronata un numero sempre maggiore di treni: 1393 nel 2013, 1600 nel 2014, 2100 nel 2015 (30% in più) stando ai contratti già firmati per un totale di 25 coppie di treni attualmente in esercizio. Dunque se il mercato su rotaia non sembra scoppiare di salute, quello della Lotras continua invece a galoppare e parliamo di una porzione rilevante che non comprende solo la Puglia o il Mezzogiorno nel suo insieme, ma si estende anche alla piattaforma di Forlì. Insomma siamo di fronte a una partnership in cui il partner primario (Trenitalia) trae spunti e motivi di riflessione anche per la propria governance dalla piccola società di provincia che vent'anni fa si propose di rianimare uno scalo, quello di Inconronata, che le Fs meditavano di abbandonare al suo destino.

Stamane, a testimonianza dei progressi conseguiti in questi anni, partirà dallo scalo di Ferruccio il nuovo collegamento cargo Bari-Lione, un'altra linea supportata dalla Lotras che conta sulla piazza barese il maggior numero di clienti: collegamento regionale ad agganciare il principale terminal di trasporto all'estero di Trenitalia. «Dobbiamo incrementare questi traffici, portare nuove aziende a investire sul trasporto su rotaia, la partnership con Lotras in fondo è tutta qui», dice con disarmante sincerità Mario Castaldo, direttore della divisione cargo di Trenitalia. L'intesa Lotras-Trenitalia è stata celebrata ieri durante un incontro nella sala Azzurra della Camera di commercio al quale hanno preso parte i vertici delle due aziende, le autorità locali e le aziende di Confindustria. Non c'erano annunci particolari da fare (a parte la Bari-Lione) ma, data la periodicità di certi appuntamenti, si suppone che i due partner ogni tanto abbiano bisogno di confrontarsi pubblicamente e di ristabilire quei rapporti con il territorio che possono apparire scontati.

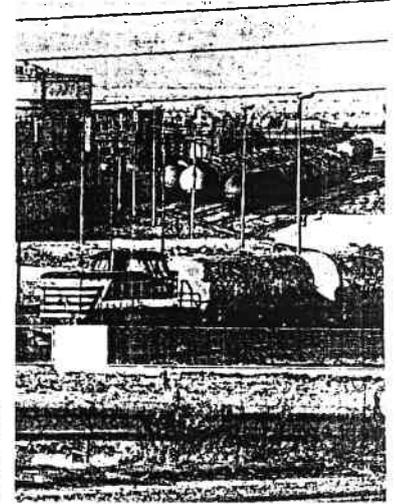
È stata dunque l'occasione per fare il punto sulle numerose e controverse questioni aperte del sistema logistico in Capitanata e in Puglia, a cominciare dalle condizioni infrastrutturali che, almeno sul piano ferroviario, in Capitanata sono buone (100 su 100, parametri Unioncamere), ma vanno potenziate alla luce anche di alcuni non-sense come la strozzatura a binario unico della Termoli-Lesina. «Un risultato - ricorda l'assessore regionale ai Trasporti, Gianni Giannini - che abbiamo portato a compimento con il finanziamento del raddoppio (106 milioni) della Termoli-Lesina, sia pure soltanto per il primo tratto (Lesina-Ripalta)».

Così trattenuto a Roma «dal ministro» l'amministratore delegato di Fs, Michele Elia (bloccato nella Capitale anche il sottosegretario Ivan Scalfarotto che ha inviato un lungo messaggio di saluti), sono stati Castaldo e Roberto Laghezza, direttore della dorsale adriatica di Trenitalia, a rappresentare il quadro di una grande azienda pubblica che, parole di Castaldo, «un tempo era un elefante e che oggi, sfondando qua e là, stiamo rendendo più agile». Trenitalia tuttavia riconosce di dover recuperare il tempo perduto sui cargo: «Stiamo mollandolo troppo traffico a cominciare dai porti che non sono adeguati a ospitare le grandi navi. Oggi i grandi flussi merci - riconosce Castaldo - stanno bypassando l'Europa. Si va verso una

STOP CONTRATTO

Il governo non rinnova il contratto di servizio, allarme nelle regioni al Sud

grande concentrazione di soggetti», ha aggiunto il direttore della divisione cargo che indica nei porti di Taranto e di Gioia Tauro due naturali bacini di traffico per il sistema-paese e boccia il ruolo delle Asi (area sviluppo industriale) che liquida brutalmente: «Ci facciano capire di cosa si occupano». Sul contratto universale, o di servizio, Castaldo non vede margini di manovra: «Avevamo proposto una gara tra le 25 imprese che operano sul cargo in Italia, ma non c'è stata. Il governo ci ha accordato uno stanziamento di 100 milioni di euro comunque insufficiente per sostenere i costi. Abbiamo anche proposto l'applicazione di un bonus ecologico, come in Austria, tenuto conto che l'Unione europea su questo fronte è dalla nostra parte. Ma anche questa proposta non è passata». E allora che fare? «Andremo verso una concentrazione del reticolo, come sta avvenendo con Lotras, dobbiamo abituare le imprese a vendere franco-destino e non più franco-fabbrica, bisogna puntare di più sui mercati internazionali per stimolare il mercato delle nostre aziende e incrementare i nostri servizi».



Una lezione che Lotras ha già messo in pratica e che il vecchio gestore pubblico sta cercando di imparare in fretta per ottenere quel «riequilibrio modale» che, altro non è, la capacità di saper catturare clienti.

«Dopo l'ultimo incontro Istituzionale in sede di conferenza, l'Assessore Di Gioia - ricorda Vola Gino Lisa - ha dato notizia di nuove prospettive più favorevoli anche per il Gino Lisa a seguito dell'introduzione, nello schema di decreto, di un nuovo articolo in base al quale, in prima applicazione della norma, i gestori degli aeroporti non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, entro e non oltre un anno dall'entrata in vigore del decreto, possono presentare la documentazione comprovante il possesso dei requisiti contemplati nel decreto stesso e quindi, superata la verifica, possono essere riconosciuti aeroporti di interesse nazionale con decreto ministeriale. Poiché pragmaticamente nulla si deve trascurare o tralasciare, così come i Sindaci della Provincia hanno già inoltrato al ministro Lupi una richiesta di riconoscimento dello scalo di Foggia al fine della continuità

PIANO NAZIONALE NUOVO INTERVENTO DEL COMITATO VOLA GINO LISA: «ALTRE REGIONI E SOCIETÀ DI GESTIONE SPONSORIZZANO I PROPRI SCALI»

«Aeroporto, Regione e Aeroporti Puglia è ora che si pronuncino sul piano Lupi»

«Siamo molto critici perché continuiamo a non comprendere i motivi per i quali, - mentre viene riconosciuta la valenza nazionale di scali gestiti da società in grave crisi economico-finanziaria e/o in attesa del rinnovo della certificazione - di contro viene escluso dalla bozza di piano aeroportuale nazionale il Gino Lisa».

È un passaggio del contenuto di una lettera che il comitato «Vola Gino Lisa» ha inviato al presidente della Regione, Nichi Vendola, agli assessori ai Trasporti e Bilancio, Gianni Giannini e Leo Di Gioia e ai parlamentari eletti in Capitanata. Il riferimento è ovviamente alla discussione (in corso) sul piano nazionale aeroporti e alle manovre in corso fra ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il comitato delle Regioni in cui la bozza del ministro Lupi è in discussione.

«Il Gino Lisa - si legge nella lettera - oltre ai tanti requisiti presentati ripetutamente in più

sedici istituzionali, è fornito di un master plan già approvato dall'Enac ed è affidato alla gestione di una società notoriamente più che solida, con un bilancio positivo in crescita costante. Dal momento che abbiamo appreso dalla stampa che il rango di alcuni aeroporti, attualmente già inseriti nel piano, ha beneficiato positivamente dell'intervento attivo e diretto dei rispettivi Presidenti Regionali e/o dei Rappresentanti in Parlamento, ancora una volta torniamo a chiedere al Presidente Vendola e a quanti Parlamentari vogliono fattivamente testimoniare il loro impegno concreto verso la Capitanata, di intervenire a supporto del lavoro di cui si sta facendo attualmente carico l'Assessore Di Gioia, per conseguire l'unico risultato per noi e per la Capitanata sempre prioritario: l'inserimento del Gino Lisa fra gli aeroporti di interesse nazionale nell'emando DPR, in quanto funzionalmente indispensabile per la mobilità e lo sviluppo di

tutto il territorio».

«Dopo l'ultimo incontro Istituzionale in sede di conferenza, l'Assessore Di Gioia - ricorda Vola Gino Lisa - ha dato notizia di nuove prospettive più favorevoli anche per il Gino Lisa a seguito dell'introduzione, nello schema di decreto, di un nuovo articolo in base al quale, in prima applicazione della norma, i gestori degli aeroporti non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, entro e non oltre un anno dall'entrata in vigore del decreto, possono presentare la documentazione comprovante il possesso dei requisiti contemplati nel decreto stesso e quindi, superata la verifica, possono essere riconosciuti aeroporti di interesse nazionale con decreto ministeriale. Poiché pragmaticamente nulla si deve trascurare o tralasciare, così come i Sindaci della Provincia hanno già inoltrato al ministro Lupi una richiesta di riconoscimento dello scalo di Foggia al fine della continuità

IL «BAFFO» DELLA DISCORDIA

Domande senza risposta sulla bretella in costruzione di Cervaro che «salta» lo scalo di piazzale Vittorio Veneto

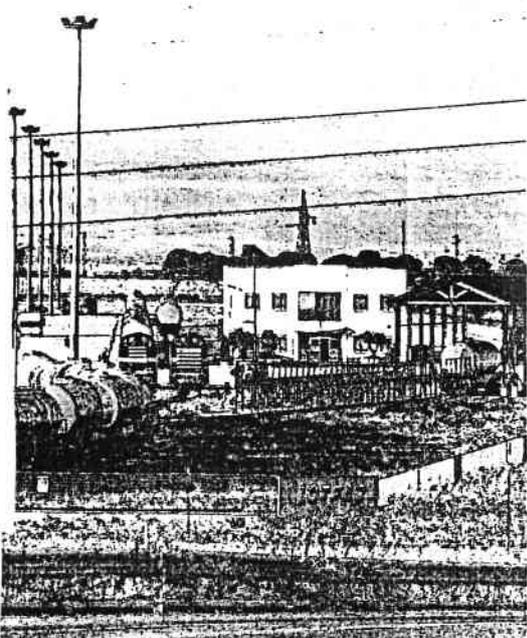
L'APERTURA DI PORRECA

«Si potrebbe discutere lo spostamento se ciò non compromettesse la possibilità ai treni veloci di fermarsi»

No al by-pass della stazione

Il sindaco: «Ci rispettino»

Trenitalia: «Il problema non esiste, ma decide il mercato»



MERCATI EXPORT La piattaforma della Lotras a borgo Incoronata: nel 2014 sono partiti oltre 1600 treni completi. A destra il sindaco Landella ieri in Camera di commercio



LANDELLA «La nostra città nodo strategico, Trenitalia non ci passi davanti»

-confidano fonti di Trenitalia - la ragione del «baffo» è solo di mercato: «I treni dell'alta capacità fermeranno nella stazione di Foggia, quella attuale, il by-pass avrà un ruolo solo nel trasporto merci per i convogli che non entreranno più in stazione». E questa

abbiamo già sentita. Ma ecco dove subentrano le ragioni di «mercato»: «Il by-pass potrebbe essere utilizzato da quei treni e non solo necessariamente di Trenitalia, che per velocizzare il percorso potranno decidere di saltare stazioni considerate non competitive: si va verso la liberalizzazione del mercato, sulle tratte già circolano altri vettori».

Una precisazione che non tranquillizza affatto, se la guardiamo con gli occhiali di chi crede che il trasporto pubblico sia ancora un diritto del cittadino. Ma se il mercato giustifica anche la possibilità che una società ha di scavalcare una città di scarso appeal commerciale, allora abituamoci a non considerare più Foggia come «nodo strategico» perché i parametri stanno cambiando. E del resto è ciò che già si vede sul Frecciarossa Roma-Milano che compie la tratta in poco più di 2 ore e mezza saltando tutte le stazioni, point-to-point.

«Noi puntiamo su un sistema di trasporti forte - precisa Gianni Rotica, presidente di Confindustria - e su una logica di sistema in cui questi temi si discutano in un tavolo di confronto comune. La logistica della Capitanata ha raggiunto il 45% della movimentazione pugliese, ma la crisi ha aumentato il divario Nord-Sud: dati sui cui è bene riflettere. La disoccupazione dei giovani nella nostra provincia riguarda 2 ragazzi su 3: siamo obbligati a stare insieme». Richiamo all'unità sulle cose da fare anche da parte del presidente della Provincia, Francesco Miglio: «Riscopriamo la cultura del «no!» - ha sottolineato - la partnership Lotras-Trenitalia è di grande impulso per le nostre imprese e i mercati di riferimento. Non facciamoci scappare l'occasione di una simile opportunità imprenditoriale».

Linea Foggia-Bovino Venerdì in Prefettura il tavolo sull'alta capacità
Giannini: «Aprite i cantieri»

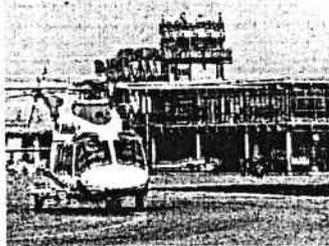
Tornerà a riunirsi venerdì prossimo in Prefettura il tavolo sui lavori incompiuti per l'alta capacità ferroviaria, interrotti da oltre un anno nel tratto da Foggia a Bovino scalo. L'incontro del 13 febbraio dovrà essere risolutivo, almeno questa è l'indicazione formulata ieri dalla Regione durante l'incontro Lotras-Trenitalia in Camera di commercio. In pratica Rfi al tavolo prefettizio e davanti ai sindacati dovrebbe annunciare la riapertura del bando di gara per la riapertura del cantiere (foto). Ieri l'assessore Giannini ha sollecitato una risposta dai vertici presenti al tavolo di Trenitalia: «Ci aspettiamo che lo facciate in tempi rapidi, dopo aver rescisso il contratto all'impresa Rabbiosi non abbiamo più strumenti per la riattivazione del cantiere».

L'impresa Rabbiosi di Roma, come si ricorderà, è finita in amministrazione controllata nel dicembre 2013 lasciando 250 dipendenti (indotto compreso) senza lavoro pur con un appalto ancora da completare per il 60% dell'opera. Ieri i dirigenti di Trenitalia hanno affermato che il bando è stato pubblicato, ma Giannini ha anche ricordato che «i costi nel frattempo sono aumentati di 30 milioni». Ricordiamo che la tratta ferroviaria Foggia-piave di Bovino è lunga 23 chilometri e che mancano appena 5 chilometri al completamento del primo binario, mentre resta da realizzare il secondo binario. L'appalto è già costato 150 milioni di euro.



territoriale, ora è il gestore dello scalo, Aeroporti di Puglia, che nel suo ruolo di gestore dello scalo, deve provvedere, senza tergiversamenti, a produrre quanto di sua competenza».

«Il che significa - conclude il comitato - in prima istanza avere contezza e sottoporre immediatamente al ministro Lupi quanto eventualmente mancante per l'inserimento del Gino Lisa nel Dpr, nonché predisporre quanto necessario per un eventuale decreto ministeriale di inserimento del Gino Lisa fra gli aeroporti di interesse nazionale prima della scadenza dell'attuale governo regionale, approntare un piano organico di sviluppo dello scalo di Foggia che, in preparazione all'adeguamento dell'attuale pista, consenta sia la ripresa immediata dei collegamenti con vettori affidabili, sia l'attività degli operatori turistici della Capitanata in condizioni di esercizio praticabili».



PRIMI ARRIVATI AL «Gino Lisa»

MANFREDONIA LA CURVA DEI TRAFFICI CONTINUA A SCENDERE, TOCCATI I MINIMI STORICI

Porto, mai così poche le merci transitate

Continua il trend negativo registrato negli ultimi anni

MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** Anche per il 2014 la curva dei traffici del porto di Manfredonia ha continuato a scendere ed ha toccato i minimi storici. Sommando il movimento internazionale e quello di cabotaggio si è arrivati al numero complessivo di 579.455 tonnellate di merci transitate: furono 686.942 nel 2013; 884.858 nel 2012; 756.622 nel 2011; con la punta massima nel 2007 con un milione e 275.513 tonnellate. Il traffico di cabotaggio è dato esclusivamente dal trasporto di acqua per le Isole Tremiti: 161.103 tonnellate naturalmente solo in partenza. Di conseguenza quello internazionale si attesta a 416.202 tonnellate complessive (363.515 in arrivo, 52.687 in partenza) prodotte da cento navi in arrivo e altrettante in partenza.

Per le merci trafficate l'urea è in testa con 95.606 tonnellate delle quali 2.500 esportate; a seguire: grano 61.988 tonnellate; sabbia silicea 55.621; carbonato sodico 43.775; e poi via via con quantità di alcune migliaia di tonnellate, le altre merci. Tra queste il vetro (40.279 tonnellate) con l'alcoholic beverages (6.400 tonnellate) e tondino in ferro (3.508 tonnellate) le uniche merci (a parte l'acqua) ad essere imbarcate nel porto di Manfredonia. Da annotare

che tanto la sabbia silicea quanto il vetro potrebbero sparire dall'elenco delle merci trafficate in questo porto. Anche i componenti eolici apparsi tra le importazioni nel 2012 (24.653 tonnellate) sono andati scemando ridotti nel 2014 a 3.372 tonnellate.

Un quadro insomma niente affatto confortante e promettente che aggrava le preoccupazioni degli addetti del settore sempre più allo sbando. La perdita secca di manodopera specializzata nei vari servizi portuali, è stata continua. Oltre al danno emergente, i vari operatori si dolgono del lucro cessante. Né si vedono all'orizzonte soluzioni praticabili. L'annunciata riforma dei porti va per le lunghe, rinviata di mese in mese da oltre un anno ormai. Nelle more questo porto potrebbe essere rimesso in carreggiata indipendente da quello che deciderà la riforma. Occorrerebbe innescare un forte risveglio sinergico delle varie forze economiche attive perché questo scalo diventi la base stabile per attività industriali e commerciali. Non mancherebbero iniziative disposte a fare scalo a questo porto utilizzando le specifiche caratteristiche tecniche e logistiche. Bisognerebbe superare quelle diffidenze e quelle paure che da troppo tempo tengono ingessate l'economia del territorio e bloccate le ur-

genze occupazionali.

Il segretario del Pd, Giuseppe Trotta, giovane tra i giovani, ricordando come «il tasso di disoccupazione giovanile sia giunto alla vergognosa soglia del 44 per cento», ha indicato nella creazione di opportunità di lavoro la priorità assoluta cui dedicare ogni sforzo. La realtà contingente è un vuoto devastante. Per colmarlo occorre un responsabile sforzo collettivo mirato a creare le condizioni favorevoli ambientali e sociali per attrarre attività imprenditoriali. In questo contesto ruolo importante lo ha anche la popolazione che dovrà partecipare con raziocinio e realismo all'attivazione di opportunità di lavoro.

Uscire da questo deprimente empasso è possibile. Un esempio significativo viene da Foggia dove la Lotras, società foggiana il cui amministratore delegato è il manfredoniano Armando De Girolamo, leader del trasporto su treno in tutta Europa, ha stretto una partnership con Trenitalia cargo per sviluppare ulteriormente il settore coinvolgendo anche i porti. Una providenziale opportunità per lo scalo di Manfredonia unico sbocco a mare attrezzato della Capitanata che potrebbe diventare un terminal privilegiato del progetto. Ma sono state prese iniziative che vanno in quel senso?

La chance

Entro la fine di febbraio potrebbe perfezionarsi l'accordo di interconnessione tra i centri intermodali di Forlimpopoli e Cerignola, con la supervisione della Lotras di De Girolamo



De Girolamo

Entro trenta giorni sarà firmato un protocollo di intesa che è la base



CATTEDRALE NEL DESERTO

Forse per l'interporto di Cerignola, gestito dalla società Ofanto Sviluppo srl, si tratta dell'ultima possibilità



Giannatempo

Da tempo stiamo tessendo rapporti con le amministrazioni di quel triangolo

LA NOTIZIA

Gino Lisa, il Comitato chiede più impegno

Il Comitato Vola Gino Lisa torna a chiedere un impegno fattivo in favore dello scalo foggiano da parte del presidente della Regione Puglia Nichi Vendola, dell'assessore regionale ai trasporti Giovanni Giannini, di quello al bilancio Leonardo Di Girolamo e di tutti i parlamentari di Capitanata. "Siamo molto critici perché continuiamo a non comprendere i motivi oggettivi per i quali, mentre in contrasto con i contenuti stessi del decreto viene riconosciuta immediatamente la valenza nazionale di scali le cui società di gestione sono notoriamente in grave crisi economico-finanziaria (come Parma) o in attesa di rinnovo della certificazione ENAC, di contro viene escluso dalla bozza di piano aeroportuale nazionale il Gino Lisa che, oltre ai tanti requisiti presentati ripetutamente in più sedi istituzionali, è fornito di un master plan già approvato dall'ENAC ed è affidato alla gestione di una società notoriamente più che solida, con un bilancio positivo in crescita costante", scrive il Comitato agli organi istituzionali, a cui è chiesto di fare tutto il possibile "per conseguire l'unico risultato per noi e per la Capitanata sempre prioritario: l'inserimento del Gino Lisa fra gli aeroporti di interesse nazionale". "Poiché pragmaticamente nulla si deve trascurare o tralasciare, così come i sindaci della provincia hanno già inoltrato al Ministro Lupi una richiesta di riconoscimento dello scalo di Foggia ai fini della continuità territoriale, ora è il gestore dello scalo, Aeroporti di Puglia, che nel suo ruolo di gestore dello scalo deve provvedere a produrre quanto di sua competenza. Il che significa, in prima istanza avere coerenza e sottoporre immediatamente al Ministro Lupi quanto eventualmente mancante per l'inserimento del Gino Lisa nel DPR, nonché predisporre quanto necessario per un eventuale decreto ministeriale di inserimento del Gino Lisa fra gli aeroporti di interesse nazionale prima della scadenza dell'attuale governo regionale, approntare un piano organico di sviluppo dello scalo di Foggia che, in preparazione all'adeguamento dell'attuale pista, consenta sia la ripresa immediata dei collegamenti con vettori affidabili, sia l'attività degli operatori turistici della Capitanata in condizioni di esercizio praticabili", conclude il Comitato guidato da Marialuisa d'Ippolito e Maurizio Gargiulo.

Cerignola, dopo 20 anni ultimo treno per l'interporto

MICHELE CIRULLI

Forse per l'interporto di Cerignola, gestito dalla società Ofanto Sviluppo srl, si tratta dell'ultima possibilità, perché dopo non resterà che prendere atto che la cattedrale nel deserto, costata 46 miliardi delle vecchie lire e rimasta inattiva per 20 anni, non riesce a decollare e a rappresentare il "volano per sviluppo locale" come era nelle intenzioni iniziali che ne hanno determinato la costruzione.

Entro la fine di febbraio potrebbe perfezionarsi l'accordo di interconnessione tra i centri intermodali di Forlimpopoli e Cerignola, con la supervisione della Lotras di Armando De Girolamo, che in questa fase gioca il ruolo di "facilitatore di rapporti e di scambi". Restano due i nodi principali da sciogliere: il primo è legato alla destinazione d'uso dell'interporto ofantino e la seconda dalle risorse necessarie per rimetterlo, considerato che nel ventennio di abbandono è stato preda di ogni tipo di rubeira da parte di ignoti. Il piano per creare la

gare con chi non deve improvvisarsi", rimarca De Girolamo. Come successo per VASAS spa, la concessionaria di auto che impazzì sulle cronache pugliesi e piemontesi per l'ambiziosa pretesa di prendere in gestione l'interporto di Cerignola, nonostante i fallimenti inanellati negli ultimi mesi e la rabbia dei dipendenti torinesi da mesi senza stipendio. L'operazione, poi, naufragò in favore di fantomatici "gruppi cinesi".

"Da tempo stiamo tessendo rapporti con le amministrazioni di quel triangolo econo-

Una cattedrale nel deserto, costata 46 miliardi delle vecchie lire e rimasta inattiva per 20 anni, che non riesce a decollare

micamente molto importante - dice il sindaco di Cerignola Antonio Giannatempo. Ci sono due banche che hanno interessi ad avviare il nostro ed il loro interporto, anch'esso bloccato da vent'anni, in modo da creare una connessione interregionale e presentare un progetto alla Comunità Europea entro la fine di febbraio. L'interporto diverrà incubatore di impresa, nel senso che si farà trasformazione e non solo di distribuzione e commercializzazione dei prodotti, fino ad arrivare, con ogni probabilità, ad una società unica tra i vari interporti". E che i contatti tra Foggia e Forlì siano frequenti lo conferma anche l'assessore alle attività produttive del comune di Forlimpopoli, Adriano Bonetti: "Nella forma non possiamo ancora esprimerci, perché è una situazione in itinere, ma c'è questa idea di intersecare i due interporti, nata dalla collaborazione con Lotras di De Gi-

Restano due i nodi da sciogliere: il primo è legato alla destinazione d'uso dell'interporto ofantino e la seconda dalle risorse

rolamo. Non c'è ancora una definizione precisa, ma l'indirizzo è quello di maggiormente operativo il nostro scalo merci che è in funzione con circa un milione di tonnellate di merci al mese. Il nostro scalo avrebbe collegato il porto di Ravenna con l'aeroporto".

"Per adesso è stato messo su un protocollo di intesa tra le varie aree interessate: interporto di Cerignola, Faenza, con il mondo di Confindustria e Lotras, che ha portato avanti questo discorso, per mettere in sinergia le varie strutture. Se l'interporto è nato per una ragione vent'anni fa, oggi bisogna rivederlo rispetto a nuovi schemi di attività", osserva il presidente degli industriali foggiani Gianni Rotice.

L'idea-progetto è stata condivisa, ma sulle risorse da impiegare, e dove reperirle, c'è ancora più di un punto interrogativo

rete della logistica prevede il coinvolgimento dei comuni di Cerignola, Forlì, Cesena e Forlimpopoli, delle province di Foggia e Cesena, della Camera di Commercio e Confindustria, che sabato scorso ha festeggiato i suoi 70 di attività sul territorio. "Entro trenta giorni sarà firmato un protocollo di intesa che è la base per portare avanti in termini concreti, con il coinvolgimento di realtà private, l'idea di trasformare quel tipo di struttura e adeguarla come incubatore di impresa a servizio dell'ortofrutta. Dando questa specifica caratterizzazione si dà sostegno a una delle attività più importanti che abbiamo nel territorio", spiega Armando De Girolamo, patron di Lotras.

L'idea-progetto è stata condivisa, ma sulle risorse da impiegare, e dove reperirle, c'è ancora più di un punto di interrogativo anche "perché siamo in fase preliminare". La Lotras avrà il compito di "sfruttare le potenzialità dei territori per creare condizioni affinché le produzioni del territorio abbiano valore aggiunto anche da un punto di vista commerciale raggiungendo i mercati più importanti e portando un valore aggiunto economico già in partenza", aggiunge il patron Lotras. La realtà di Forlì è "la capitale del fresco-freddo" dei prodotti dell'ortofrutta in Italia. Qui ci sono aziende come Oragel o Apofruit e un mercato di "fresco" che introducono i prodotti nella grande distribuzione allontanandosi anche dai confini nazionali. Il punto è "dialo-



Rotice

Se l'interporto è nato per una ragione vent'anni fa, oggi bisogna rivederlo



Lotras

Avrà il compito di sfruttare le potenzialità dei territori

Primo piano | La politica

L'intervista

di Rosanna Lampugnani

Ministero del Sud la proposta di Renzi non seduce Laterza

«Messaggio ai parlamentari meridionali
E da un anno i fondi europei sono bloccati»

ROMA Alessandro Laterza, vicepresidente di Confindustria con delega al Mezzogiorno, non è convinto dell'ipotesi annunciata da Matteo Renzi di un ministero per il Mezzogiorno, che accorperebbe le deleghe degli affari regionali e della coesione territoriale, così com'era ai tempi di Raffaele Fitto ministro.

Laterza, cosa non la convince del progetto?

«Al momento mi sembra materia più da comunicazione politica rivolta alla comunità meridionale e alle sue rappresentanze parlamentari. Se si resta alla dimensione simbolica è argomento che non mi interessa, mentre in concreto non capisco come si possa procedere. L'attuale dicastero per gli Affari regionali si sta occupando dell'applicazione della legge Delrio, che ha dimensioni colossali perché riguarda gli assetti amministrativi e territoriali, ma sta procedendo a rilento: per esempio non è mai stato affrontato il tema delle città metropolitane. Quanto alla coesione, difficile immaginare gli sviluppi del progetto in una fase di passaggio dal Dipartimento per lo sviluppo e coesione all'Agenzia per la coesione».

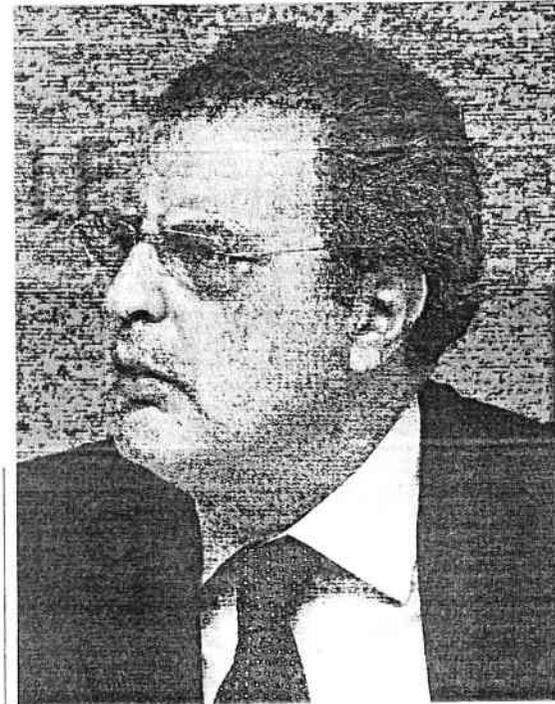
Nonostante le rassicurazioni di palazzo Chigi, pare che l'Agenzia non stia funzionando: è così?

«Bisogna stare attenti alle guerre di corridoio. Intanto grazie alla pressione della task force alla fine del 2014 alcuni risultati per la spesa dei fondi comunitari sono stati raggiunti in Calabria e Sicilia, non so se per merito del capo dipartimento Sabina De Luca o della direttrice dell'Agenzia, Ludovica Agrò. Ai tempi dei governi Monti e Letta funzionavano due ministeri, mentre in precedenza Raffaele Fitto riuscì utilmente a

strappare a Tremonti la delega per la coesione creando un ministero unico, come gli fu spesso riconosciuto anche dall'ex ministro Fabrizio Barca. Ora bisogna capire come Renzi voglia procedere, comunque tocca a lui spiegare cosa sarà il nuovo ministero. Sicuramente la nuova struttura dovrà occuparsi di rendere più efficiente la spesa delle Regioni, anche se può dare fastidio un "centro" interventista e certamente il ministero per il Mezzogiorno avrà un ruolo di centralizzazione ancora più forte».

Di cosa dovrebbe occuparsi

Verso l'addio
Alessandro Laterza è sul punto di abbandonare il ruolo di vice presidente nazionale di Confindustria con delega al Mezzogiorno



nell'immediato?

«Apprezzo il rinnovato interesse di Renzi per il Sud, ma temo che si rischi di fare un gioco di società, che piace molto a chi nel Sud ama le feluche mi-

Il retroscena

Palazzo Chigi prende tempo ma Finocchiaro in pole position

ROMA L'annuncio Renzi l'ha fatto, ma il nuovo ministero per il Mezzogiorno, con delega alle politiche regionali e alla coesione territoriale, non nascerà nei prossimi giorni. Prima - spiegano da palazzo Chigi - si deve tranquillizzare il quadro politico, si deve definire il ruolo delle minoranze, di governo e di partito. E molte voci si inseguono, come quella che vuole Anna Finocchiaro alla testa del dicastero, per "risarcirla" della mancata elezione al Quirinale. Ma la senatrice, da giurista, piuttosto aspirerebbe a ricoprire il ruolo lasciato vacante da Sergio Mattarella alla Corte costituzionale. Chi

guidò il ministero ai tempi dell'ultimo governo Berlusconi, dice: «Si arriva a proporlo con un anno e mezzo di ritardo - afferma Raffaele Fitto - impiegati due anni per unificare le deleghe per gli Affari regionali e la Coesione, poi i governi Monti e Letta lo hanno suddiviso senza senso logico, facendo un grave errore». "Aperturista" il governatore pugliese Nichi Vendola: «Se il nuovo ministero serve a cambiare l'agenda di governo e a concentrare l'attenzione sul Mezzogiorno siamo disposti a discuterne». (ro. la.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vendola
Se serve a cambiare l'agenda del Sud siamo disposti a discuterne



Fitto
Si arriva a proporre il ministero con un anno e mezzo di ritardo

nisteriali. Detto ciò il ministero dovrebbe occuparsi di ciò che oggi è di competenza del sottosegretario Delrio: completare il ciclo dei fondi europei 2007-2013, garantire la partenza di quello nuovo, 2014-2020».

Intanto si è perso un anno.

«Infatti: neanche un Fesr è stato approvato, non è chiaro cosa sia il fondo parallelo del cofinanziamento nazionale per Calabria, Campania e Sicilia e in più si sta giocando la super partita del Fondo sviluppo e coesione. Palazzo Chigi vuole svolgere un ruolo molto forte in questa vicenda, ma mi preoccupa che abbia deciso di cambiare strategia, mentre è già iniziato il nuovo ciclo dei fondi europei. Non vorrei che rallentasse un processo che, al contrario, avrebbe bisogno di essere velocizzato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Credito. Incontro tra Patuelli e Montante

Favorire le Pmi con rating legalità

ROMA

La necessità di valorizzare il tema del rating di legalità, nel comune apprezzamento della sua importanza, è stato l'oggetto, ieri, di un incontro fra il presidente dell'Associazione bancaria italiana, Antonio Patuelli e il vicepresidente di Confindustria, delegato per la legalità, Antonello Montante.

Montante è stato l'ideatore del rating come strumento teso a premiare le aziende caratterizzate da elevati standard di trasparenza. I due esponenti di vertice di Abi e Confindustria hanno discusso le opportunità che lo strumento del rating fornisce e quelle che potrà ulteriormente assicurare, nell'ambito dell'attività di finanziamento al mondo produttivo, essendo entrambi convinti che la legalità sia elemento fondamentale nello svolgimento di ogni attività economica e che i comportamenti virtuosi vadano valorizzati.

A questo scopo, proprio per far sì che il rating di legalità possa dispiegare maggiormente la propria funzione e rivelarsi sempre più efficace, l'Abi e l'associazione degli imprenditori si sono trovate d'accordo sul fatto che vadano al più presto compiuti anche atti per valorizzare il possesso del rating nell'ambito della nuova normativa di vigilanza prudenziale sulle banche, creando condizioni premiali per le aziende che si fanno certificare il rating. Occorrerebbe dunque prevedere, è la loro comune previsione, che il credito erogato a imprese dotate di rating di legalità implichi un minore assorbimento di capitale. Va ricordato, del resto, che anche il governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco, in una

recente audizione presso la commissione Antimafia aveva caldeggiato «la diffusione nella cultura di cittadini e imprese dei valori della legalità e della correttezza». Visco aveva in quell'occasione ricordato che «un contributo alla creazione di un contesto più orientato alla legalità può venire da incentivi specifici, come potrebbe diventare il rating di legalità». Ai parlamentari, il numero uno di Bankitalia aveva spiegato che il dm 57 del 20 febbraio 2014 del Mef prevede che le banche tengano conto di questo rating nel concede-

GLI OBIETTIVI

Confronto tra Abi e Confindustria per favorire una migliore concessione di risorse alle imprese ad impegno etico

re prestiti e prevede anche che la Banca d'Italia vigili sull'osservanza delle disposizioni da parte delle aziende di credito.

Non basta: le banche dovranno trasmettere a via Nazionale entro il 30 aprile una relazione relativa ai casi in cui il rating non ha influito sulle modalità di concessione del credito. «Abbiamo incluso l'osservanza delle disposizioni tra gli elementi che devono essere considerati nell'analisi qualitativa del profilo di rischio di credito dell'intermediario» aveva spiegato il governatore. «Consapevoli degli oneri che questi obblighi impongono al sistema - aveva concluso - cercheremo soluzioni che contemperino le esigenze informative con i costi».

R. Boc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LAVORO

Agevolazioni. In caso di riassunzione da parte del nuovo appaltatore pesa la mancanza del periodo di sei mesi tra un rapporto e l'altro

Cambio appalto senza bonus occupazione

L'incentivo non spetta se il datore di lavoro viola il diritto di precedenza

Giampiero Falasca

La circolare Inps 17/15 ha fornito chiarimenti importanti sulle modalità con cui potrà essere applicato il "bonus occupazione", introdotto dalla legge di stabilità in favore di chi assume, sino al prossimo 31 dicembre, personale a tempo indeterminato.

Nonostante questi chiarimenti, alcune questioni generano ancora grandi dubbi negli uffici del personale.

Un tema riguarda i casi di cambio appalto: il personale che cessa il rapporto con l'appaltatore uscente e viene riassunto dall'entrante, può fruire dell'esonero contributivo? La risposta sembra essere negativa, a causa del periodo di sei mesi che deve passare tra un rapporto indeterminato e l'altro.

Un altro quesito riguarda la possibilità di coprire questo periodo minimo di sei mesi mediante la stipula di un con-

tratto a termine. La circolare non vieta questa operazione, ma ricorda che bisogna evitare la «precostruzione artificiosa dei presupposti per l'applicazione del beneficio»: alla luce di questo principio, l'opera-

SOMMINISTRAZIONE

La circolare Inps 17/15 non chiarisce tutti i dubbi in materia di applicazione del beneficio alla indennità di disponibilità

zione sembra ammissibile solo se la futura assunzione a tempo indeterminato non è già certa quando si stipula il rapporto a termine che copre i sei mesi, ma costituisce una semplice eventualità.

Una domanda molto frequente riguarda la possibilità di riconoscere l'esonero ai lavoratori assunti dalle società

di capitali di proprietà interamente pubblica. La circolare ritiene ammissibile il beneficio in favore degli enti pubblici economici, in quanto questi perseguono un profitto: a maggior ragione sembra potersi applicare l'incentivo alle aziende di proprietà pubblica che operano come soggetti di diritto privato.

Qualche dubbio riguarda anche la somministrazione di manodopera. Ci si chiede se l'indennità di disponibilità può fruire del beneficio; considerato che questa somma è soggetta a prelievo contributivo, non dovrebbero esserci dubbi sull'applicabilità dell'esonero, ma sul punto la circolare tace e, anzi, contiene un passaggio che sembra ammettere l'esonero solo per i periodi in cui c'è una effettiva prestazione. Un chiarimento sarebbe utile.

Molte domande ruotano intorno al tema del diritto di pre-

cedenza: la circolare, nell'evidente e apprezzabile sforzo di ampliare la platea dei beneficiari dell'incentivo, ha elaborato un ragionamento che è molto sofisticato e, per questa ragione, merita qualche chiarimento. Secondo tale ragionamento, l'incentivo spetta anche quando il datore di lavoro assume una persona per dare applicazione a un obbligo di legge (il caso tipico è quello del lavoratore a termine che ha maturato un diritto di precedenza, oppure del disabile assunto ai sensi della normativa sul collocamento obbligatorio); è una conclusione sorprendente, in quanto supera il divieto espresso contenuto nella legge 92/12.

Questa lettura estensiva si ferma, però, se l'assunzione non avviene per rispettare un obbligo di legge ma, piuttosto, si concretizza nella violazione del diritto di precedenza di un altro lavoratore: in tale ipotesi

il datore di lavoro non può fruire di alcun incentivo.

Una domanda ulteriore riguarda l'estensione territoriale del precedente rapporto di lavoro: se un dipendente ha lavorato a tempo indeterminato, nel semestre precedente, non in Italia ma all'estero, l'incentivo può essere fruito?

La risposta non è scontata, ma la legge sembra propendere per il no, in quanto il precedente rapporto a tempo indeterminato è riferito a «qualsiasi datore di lavoro». Infine, un dubbio riguarda la possibilità di fruire del beneficio assumendo un lavoratore che, presso un'altra azienda, ha dato luogo ad analogo incentivo. La legge sembrava vietare l'operazione, ma la circolare, dando una lettura estensiva, vieta la fruizione del beneficio solo quando il primo e il secondo datore di lavoro sono identici o coincidenti.

24 ORE.com



QUOTIDIANO DEL LAVORO

Nuovo sistema di controllo Inps per i flussi Uniemens

Il nuovo sistema di controllo dei flussi Uniemens e il trattamento fiscale dell'indennità supplementare in caso di licenziamento ingiustificato del dirigente tra i contenuti esclusivi del quotidiano digitale online da stamane.

www.quotidianodelavoro.ilsole24ore.com

FOTO: G. CUCCHIERI/AGF/EP