



Rassegna stampa 27 ottobre 2015

La Gazzetta del Mezzogiorno

l'Attacco

IL SOLE 24 ORE

LA MANOVRA

IL PIATTO PIANGE NEL MERIDIONE

Masterplan per il Sud, se ci sei...

Contratto Ferrovie in Puglia: costo di 6,89 miliardi, ne mancano 3,6. Previsti 179 milioni

di ANDREA DEL MONACO*

Matteo Renzi deve ancora rispondere alla seguente domanda: «Chi fa le mozzarelle a Giola del Colle e vuole portare le mozzarelle a Reggio Calabria quale strada deve fare?». Il quesito era stato posto dall'on. Vico a Ella, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, durante l'audizione del 29 settembre presso le commissioni Trasporti e Bilancio della Camera. Come scritto il 3 ottobre, il Premier, redigendo la Legge di Stabilità, dovrebbe immedesimarsi nel produttore di mozzarelle pugliese: questi è costretto ad inviare tramite «pullmino» le sue mozzarelle a Reggio Calabria poiché la rete ferroviaria meridionale è inadeguata. Le imprese meridionali sopportano alti costi per il trasporto delle loro merci su gomma poiché le ferrovie meridionali sono obsolete e inadeguate. Al contrario le imprese settentrionali sopportano alti costi per il trasporto delle loro merci, su gomma poiché le ferrovie meridionali sono obsolete e inadeguate.

IL MASTERPLAN PROMESSO - Ad agosto Renzi ha Renzi ha snobbato la Fiera del Levante e non ha presentato nessuna proposta per il Mezzogiorno. Il dibattito sulla Legge di Stabilità dovrebbe essere il momento adatto per allocare le risorse per il Meridione: finora molto pochi. I deputati e senatori meridionali dovrebbero vincolare il loro voto allo stanziamento delle risorse per le infrastrutture meridionali: ferrovie e porti già programmati dal ministero delle Infrastrutture, ma sui quali non ci sono tutte le risorse necessarie. Ovviamente anche i parlamentari del Centro Nord con uno spirito meridionalista potrebbero vincolare il loro voto in Legge di Stabilità allo stanziamento dei fondi mancanti. Dovrebbero farlo per riequilibrare lo storico divario infrastrutturale tra Nord e Sud.

L'ANALISI DEI COSTI - Analizziamo le singole opere progettate da Ferrovie dello Stato in Puglia e Campania, precisando i costi complessivi, le risorse stanziante e le risorse mancanti.

CONTRATTO FERROVIE IN PUGLIA - Costa 6,89 miliardi e mancano 3,6 miliardi. In Legge di Stabilità 2016 chiesti solo 179 milioni.

Vediamo cosa prevede il Contratto di Programma 2012-2016 delle Ferrovie dello Stato in Puglia. Il costo totale delle opere previste è pari a 6,89 miliardi: le risorse già stanziante sono pari a 3,27 miliardi; il Governo, per realizzare le opere previste, deve trovare 3,62 miliardi. Analizziamo le opere per le quali mancano i soldi. Sul nodo di Bari Nord, l'interamento della tratta Santo Spirito-Palesa ha un costo previsto di 633 mil-

STRATEGIA PER IL MEZZOGIORNO

I parlamentari meridionali votino la Legge di Stabilità solo se il governo saprà trovare i fondi mancanti

I PARLAMENTARI DEL NORD

Se vincolassero il loro voto allo stanziamento delle somme non previste, aiuterebbero a riequilibrare il divario infrastrutturale

tab2 REGIONE PUGLIA / Riepilogo principali interventi: Contratto di Programma 2012-16 e ulteriori risorse

INTERVENTI	Candidatura al 2014	Costo Totale	Risorsa CAP 2012-2016	CAP 2012-16 aggiornamento 2015		Risorsa richiesta Legge di Stabilità 2016			
				Risorsa stanziata	Risorsa complessiva (A+B+C)	2016	2017	2018	
Nodo di Bari Nord: Interamento tratta S. Spirito-Palesa	2	633	5	5	628				
Nodo di Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torna a Mare	5	391	391	391					
Sistemazione nodo di Bari	121	100	100	100					
PRG ed ACC Bari Centrale	2	90	90	90					
Miglioramenti infrastrutturali regione Puglia	60	60	60	60					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Orsara-Bovino	8	300	8	8	292	14		278	
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Bovino-Carvino e completamento raddoppio Vieste-Apice	183	283	283	283					
Velocizzazione itinerario Napoli-Bari-Lecce: tratta Bovino-Carvino, Barietta-Bari e Bari-Brindisi-Lecce; ripristino itinerario merci Napoli-Bari e Foggia; PRG e ACC Lecce	6	100	100	100					
Upgrading tecnologico linea Bari-Lecce	24	79	79	79					
Raddoppio Pescara-Bari completamento (tratte Termoli-Ripalta-Lesina)	7	550	106	106	443	10	434		
Adeguamento del binciatoio e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	2	350	350	350					
Taranto-Metaponto	1	340	1	1	339				
Raddoppio Pescara-Bari 1a fase (tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S. Salvo, Lesina-San Severo, tratto a nord di Ortona e nodo di Foggia)	225	289	289	289					
Raddoppio Bari-Taranto tratta Acquaviva-Giò del Colle, Castellaneta-Palegiano-Massara e Massara-Taranto e bretella di collegamento con linea Taranto-Metaponto	239	259	259	259					
Raddoppio Bari-Taranto tratta Bari-S. Andrea-Bianco	69	219	219	219					
Porto di Taranto-collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	1	26	26	26					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	11	2.686	768	768	1.918	155		1.763	
TOTALE	959	6.897	3.278	1	3.277	3.620	179	434	2.041

ioni: le risorse stanziante sono solo 5 milioni, servono altri 628 milioni. Sull'itinerario Napoli-Bari, il raddoppio sulla tratta Orsara-Bovino ha un costo di 300 milioni: le risorse disponibili sono 8 milioni, mancano 292 milioni, sono stati richiesti solo 14 milioni in Legge di Stabilità. Sul raddoppio della Pescara-Bari, il completamento delle tratte Termoli-Ripalta-Lesina ha un costo di 550 milioni: sono stati stanziati 106 milioni; servono altri 444 milioni; sono stati chiesti in Legge di Stabilità per il 2016 solo 10 milioni. L'intervento sulla tratta Taranto-Metaponto costa 340 milioni: è stato stanziato solo un milione, ne servono altri 339. Sulla Napoli-Bari il raddoppio della tratta Apice-Orsara ha un costo di 2.686 milioni: sono stati stanziati 768 milioni, il Governo deve trovare altri 1.918 miliardi e in Legge di Stabilità sono stati chiesti solo 155 milioni per il 2016.

CONTRATTO FERROVIE IN CAMPANIA - Costa 11,7 miliardi, mancano 8,4 miliardi. In Legge di Stabilità 2016 chiesti solo 500 milioni.

E veniamo al Contratto di Programma 2012-2016 delle Ferrovie dello Stato in Campania. Il costo complessivo degli interventi ammonta a 11.774 milioni: il Governo ha stanziato 3.329 milioni; per completare le opere Renzi deve trovare altri 8.430 milioni, tut-

tavia in Legge di Stabilità per il 2016 sono stati chiesti solo 500 milioni. Sull'itinerario Napoli-Bari, il raddoppio e la velocizzazione della tratta Frasso Telesino-Benevento ha un co-

sto di 995 milioni: sono stati stanziati solo 21 milioni, il ministro Delrio deve trovare altri 974 milioni e in Legge di Stabilità sono stati chiesti solo 345 milioni per il 2016. Il poten-

ziamento della tratta Battipaglia-Reggio Calabria include la variante Ogliastro-Sapri e ha un costo di 3.700 milioni: sono stati stanziati solo 7 milioni, Renzi dovrebbe trovare altri

3.693 milioni. Il quadruplicamento della Salerno-Battipaglia ha un costo di 1.855 milioni: sono stati stanziati solo 10 milioni; il Presidente campano Vincenzo De Luca convincerà Renzi a trovare i 1.845 milioni mancanti?

Infine occorre aggiungere che l'opera comune a Puglia e Campania, il raddoppio della tratta Apice (provincia di Benevento) Orsara (provincia di Foggia), è strategica, perché è un'estensione del corridoio VIII «Scandinavia-Mediterraneo» delle Rete Ten-T: esso collegherà Helsinki a La Valletta e avrà la sua base logistica nella Valle del fiume Uffita. Grottaminarda è il comune capofila delle Terre dell'Uffita, dovrebbe essere dotata di una piattaforma logistica di supporto per materie prime, semilavorazioni e stoccaggio delle merci.

COSÌ PARLÒ IL MINISTRO

Il 13 luglio in un convegno il Ministro Delrio ha annunciato che la futura Stazione ferroviaria Hirpina a Grottaminarda dovrà essere il punto di snodo per persone e merci in transito tra Tirreno e Adriatico. Bene! Delrio dovrebbe anche trovare in Legge di Stabilità i 1.918 milioni mancanti per la sua realizzazione. Nel riaprire il dibattito sulla questione meridionale partendo dai soldi per le ferrovie, Renzi ha dimenticato il Masterplan. Per le ferrovie pugliesi e campane mancano 10 miliardi. Gli On. Vico, Bruno Bossio e Massa (PD) potrebbero vincolare il loro voto allo stanziamento di quei dieci miliardi. Gli On. Palese (FI) e Nesci (M5S) potrebbero incalzare il Governo sullo stesso tema.

*Esperto Fondi Europei [andrea.delmonaco@libera.it]

tab1 REGIONE CAMPANIA / Riepilogo principali interventi: Contratto di Programma 2012-16 e ulteriori risorse

INTERVENTI	Candidatura al 2014	Costo Totale	Risorsa CAP 2012-2016	CAP 2012-16 aggiornamento 2015		Risorsa richiesta Legge di Stabilità 2016			
				Risorsa stanziata	Risorsa complessiva (A+B+C)	2016	2017	2018	
Upgrading tecnologico del nodo di Napoli	5	111	96	15	111				
PRG e ACC Napoli Centrale	1	85	85	85					
Miglioramenti infrastrutturali regione Campania	39	66	66	66					
Nodo AV di Napoli (Stazione AV Afragola)	377	504	504	504					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Benevento	1	995	21	21	974	345	415	214	
Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	87	613	613	613					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	7	730	730	730					
Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri	2	3.700	7	7	3.693				
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	9	1.855	10	10	1.845				
Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	112	230	230	230					
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	11	2.686	768	768	1.918	155		1.763	
TOTALE	651	11.774	3.329	15	3.344	8.430	500	415	1977

tab2

REGIONE PUGLIA / Riepilogo principali interventi: Contratto di Programma 2012-16 e ulteriori risorse

INTERVENTO	Contabili/Usando al 2014	Costo totale a	Risorse CdP 1 2012-2016 b	CdP-1 2012-16 aggiornamento 2015			Risorse richieste Legge di Stabilità 2016		
				Nuove risorse c	Risorse complessive d=(b+c)	Fabbisogno finanziari e=(a-d)	2016	2017	2018
Nodo di Bari Nord: interramento tratta S. Spirito-Palese	2	633	5	-	5	628	-	-	-
Nodo di Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	5	391	391	-	391	-	-	-	-
Sistemazione nodo di Bari	121	160	160	-	160	-	-	-	-
PRG ed ACC Bari Centrale	2	90	90	-	90	-	-	-	-
Miglioramenti infrastrutturali regione Puglia	50	60	60	-	60	-	-	-	-
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Orsara-Bovino	8	300	8	-	8	292	14	-	278
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Bovino-Cervaro e completamento raddoppio Vitulano-Apice	163	283	283	-	283	-	-	-	-
Velocizzazione itinerario Napoli-Bari-Lecce: tratte Bovino-Cervaro, Barletta-Bari e Bari-Brindisi-Lecce; ripristino itinerario merci Napoli-Bari a Foggia; PRG e ACC Lecce	6	100	100	-	100	-	-	-	-
Upgrading tecnologico linea Bari-Lecce	24	79	79	-	79	-	-	-	-
Raddoppio Pescara-Bari completamente (tratte Termoli-Ripalta-Lesina)	7	550	106	-	106	443	10	434	-
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	-	350	350	-	350	-	-	-	-
Taranto-Metaponto	1	340	1	1	1	339	-	-	-
Raddoppio Pescara-Bari 1a fase (tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S. Salvo, Lesina-San Severo, tratta a nord di Ortona e nodo di Foggia)	225	289	289	-	289	-	-	-	-
Raddoppio Bari-Taranto tratte Acquaviva-Gioia del Colle, Castellana-Palagianello-Massafra e Massafra-Taranto e bretella di collegamento con linea Taranto-Metaponto	239	259	259	-	259	-	-	-	-
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari-S. Andrea-Bitetto	69	219	219	-	219	-	-	-	-
Upgrading tecnologico linea Bari-Taranto	25	48	48	-	48	-	-	-	-
Nuovo scalo pubblico Bari-Lamasinata	0	35	35	-	35	-	-	-	-
Porto di Taranto-collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	1	26	26	-	26	-	-	-	-
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	11	2.686	768	-	768	1.918	155	-	1.763
TOTALE	958	6.897	3.278	1	3.277	3.620	179	434	2.041

ELETTO DAL CONGRESSO

Il foggiano Michele Vaira è il nuovo presidente dei Giovani avvocati

● **PADOVA.** Michele Vaira è il nuovo presidente di Aiga, l'Associazione Italiana dei Giovani Avvocati. È stato eletto ieri a Padova al termine del 23° congresso nazionale. Michele Vaira, 41 anni di Foggia, succede alla padovana Nicoletta Giorgi, e sarà alla guida di Aiga fino al 2017. Ha avuto la meglio, nello scrutinio dei 883 voti espressi, sullo sfidante Alfonso Quarto della sezione di Santa Maria Capua Vetere.

Classe 1974, laureato a Foggia nel 2000, l'avvocato Michele Vaira ha ricoperto nella giunta uscente dell'Aiga la carica di segretario nazionale. È iscritto alla sezione Aiga di Foggia, di cui è stato in passato presidente. È titolare dello studio Legale Vaira, con sedi a Foggia, Roma e Monza.

«I tre temi prioritari su cui concentrerò la mia attenzione - ha detto - sono la previdenza, questione di sopravvivenza per tanti giovani avvocati, l'ampliamento degli spazi di mercato e l'accesso alla professione, affinché nell'avvocatura si possano avere numeri ragionevoli, dando nuovo slancio in particolare all'attività dei giovani avvocati».

LA VOTAZIONE

AL CONGRESSO NAZIONALE

Aiga, il foggiano Vaira eletto presidente dei giovani avvocati

«La sua nomina
premia tutto il Foro di
Foggia», commenta
Luigi Miranda

● C'è un foggiano al vertice dell'Aiga, l'associazione italiana dei giovani avvocati: è Michele Vaira, 41 anni, penalista del capoluogo dauno, segretario nazionale uscente dell'associazione «che con le sue 126 sezioni è la più rappresentativa associazione forense italiana», rimarcano dall'Aiga. L'elezione di Vaira è avvenuta a Padova, ed è stato l'ultimo atto di 23° congresso nazionale. Vaira succede alla padovana Nicoletta Giorgi, e sarà alla guida dell'Aiga fino al 2017; nello

CHI È

Il penalista era segretario uscente dell'organismo, dopo essere stato al vertice della sezione foggiana. Il voto a Padova

IL PROGRAMMA

«Massima attenzione alla previdenza, all'ampliamento degli spazi di mercato ed all'accesso alla professione»



MICHELE VAIRA
Eletto presidente dell'Aiga al 23° congresso nazionale svoltosi a Padova

scrutinio degli 883 voti espressi, ha avuto la meglio sullo sfidante Alfonso Quarto della sezione di Santa Maria Capua Vetere. Classe 1974, laureato all'Università degli studi di Foggia nel 2000, l'avvocato Michele Vaira ha ricoperto, come detto, nella giunta uscente la carica di segretario nazionale: è iscritto alla sezione Aiga di Foggia, di cui è stato in passato presidente; ed è titolare dell'omonimo studio legale con sedi a Foggia, Roma e Monza. «I tre temi prioritari su cui

concentrerò la mia attenzione» ha detto il penalista foggiano subito dopo l'elezione «sono la previdenza, questione di sopravvivenza per tanti giovani avvocati e tema su cui abbiamo proposte forti; l'ampliamento degli spazi di mercato; e l'accesso alla professione».

Tra i primi a congratularsi con Vaira è stato il collega Luigi Miranda, nella sua veste di presidente del consiglio comunale di Foggia «l'avvocato Vaira rappresenta in ma-

niera brillante il Foro di foggia; condivido le sue prime dichiarazioni, in particolare la necessità di ampliare gli spazi di mercato e l'accesso alla professione. La sua elezione premia anche il lavoro e l'impegno della sezione foggiana dell'Aiga. Con l'elezione di Vaira alla presidenza, certo le aspirazioni e rivendicazioni dei giovani avvocati trovano un interprete attento, capace di presentare ai massimi livelli le più importanti istanze professionali».

AEROPORTO

IL VERTICE CON GLI ENTI LOCALI

AIUTI DI STATO

L'investimento per allungare la pista a 2 mila metri non è ancora compatibile con le norme sugli aiuti di Stato della Commissione

IL VENTO È CAMBIATO

Via Capruzzi ha convocato il secondo vertice in due mesi e mezzo sullo scalo foggiano, di positivo c'è il cambio di passo

Gino Lisa, scocca l'ora della verità

L'Ue: «Sulla pista serve il cofinanziamento». La Regione: incontriamoci a Bruxelles

MASSIMO LEVANTACI

Le «osservazioni» dell'Ue sul Gino Lisa sono ancora «tante». L'investimento di allungamento della pista a 2 mila metri non è ancora compatibile con le norme che regolano gli aiuti di Stato in Europa. La Regione e gli enti locali chiamati ieri al secondo tavolo tecnico sullo scalo dopo quello del 7 agosto prenderanno ora «qualche giorno» per concordare le risposte da fornire alla Commissione. Ma questo botta e risposta a distanza che si perpetua dal lontano dicembre 2013 rischia di andare avanti a oltranza, per cui la Regione è intenzionata a chiedere un confronto diretto con i funzionari di Bruxelles per mettere a fuoco tutte quelle contorsioni normative che og-

LO STUDIO

Il piano Bocconi/Camera di commercio del 2014 suggerito anche dall'Unione

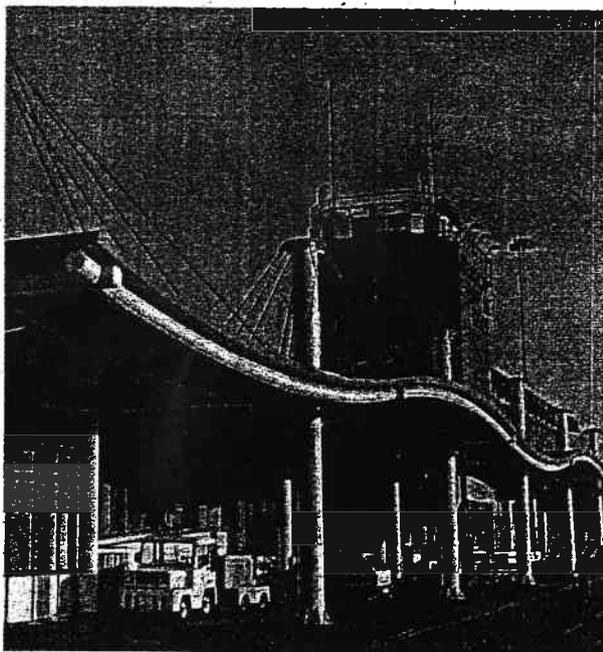
gi impediscono all'Ue di finanziare i lavori per l'allungamento della pista e, probabilmente, alla Regione di entrare nel merito dei punti sollevati. Come lo scoglio sul famigerato 25 per cento di cofinanziamento che - al di là di chi dovrà tirarlo fuori - non trova giustificativi in alcuna delle ipotesi sul tappeto.

Riunione perciò interlocutoria, quella andata in scena ieri a Bari fra gli assessori regionali Giovanni Giannini (Trasporti), Raffaele Piemontese (Bilancio), Leo Di Giola (Agricoltura) che hanno incontrato il sindaco Franco Landella, il presidente della Camera di commercio Fabio Porreca e il vicepresidente della Provincia Rosario Cusumà.

L'appalto

Cofinanziamento due le ipotesi

La gara d'appalto per l'allungamento della pista del Gino Lisa è stata assegnata nel giugno 2014 e qualche mese fa prorogata da Aeroporti di Puglia all'impresa Massimo Pinto di Lucera. Se arrivasse l'ok al finanziamento dall'Ue, Adp potrebbe procedere con gli espropri lungo il sedime aeroportuale (6 milioni di euro) e con il progetto esecutivo. Gara assegnata con un importo lordo a base d'asta di 8 milioni di euro che si riduce a circa 4 milioni di euro in virtù del ribasso del 53%. Due le ipotesi di calcolo del 25% di cofinanziamento privato dopo l'eventuale via libera dell'Ue: sul totale di quota lavori per la pista più espropri, ovvero 10 milioni di euro (quota cofinanziata pari a 2,1 milioni) oppure sull'intera somma del finanziamento, 14 milioni (4,5 milioni).



LO SCALO RINNOVATO
Un'immagine dal piazzale della nuova aerostazione dopo la fine dei lavori di riqualificazione del Gino Lisa costati 10 milioni di euro

IMPRENDITORI FEDERALBERGHI

Notarangelo: patti chiari e noi ci siamo

Cosa direbbe il mondo dell'impresa se venisse chiamato a finanziare la quota di compartecipazione per i lavori sulla pista? «Non è un'ipotesi aleatoria», risponde Gino Notarangelo, presidente provinciale di Federalberghi - personalmente ne ho parlato qualche giorno fa con l'assessore piemontese.

E qual è la sua idea? «Che gli operatori turistici debbano fare la propria parte. A patto che si chiariscano ruoli, diritti e strategie».

Si spieghi meglio. «Chiediamo un Gino Lisa che abbia voli complementari a quelli che partono da Bari. Un po' come avviene in Spagna dove l'aeroporto di Barcellona detiene il traffico dell'area, ma lo scalo di Girona lavora forse di più e meglio».

Crede che il paragone possa reggere?

«È un esempio. Ma se il Gino Lisa verrà messo nelle condizioni di operare, le stesse che hanno avuto Brindisi e Bari, può fare numeri importanti».

E' questa la vostra condizione?

«Se gli operatori turistici partecipano alla spesa è giusto che facciano le loro richieste».

Avete già pensato alla compagnia?

«Ryanair a Foggia non potrà volare. C'è la EasyJet che vola con gli A319 e che operano benissimo su uno scalo con 1800 metri. Le possibilità ci sono se vogliamo stimolare il mercato. Quello che finora, a mio avviso, non è stato fatto».

(m.lev.)

Di positivo c'è che il vento in via Capruzzi sta cambiando, se nel giro di due mesi e mezzo la Regione convoca un vertice sul Gino Lisa sia pure pressata dalle lettere sempre più incalzanti della Commissione. Passi avanti però non se ne vedono perché l'Ue continua a battere come un martello sul rispetto della normativa sugli aiuti di Stato, ma la Regione non riesce a fornire risposte esaurienti.

Dicevamo del cofinanziamento del 25 per cento per sottolineare come anche l'ipotesi che sia Aeroporti di Puglia a tirare fuori la somma (tesi sostenuta dal comitato Vola Gino Lisa), non viene esclusa dalla Regione ma solo perché

non c'è alternativa. Infatti, nell'eventualità in cui si sostenga la tesi del privato pronto a investire sull'aeroporto, non si capisce a che titolo potrebbe farlo. Aeroporti di Puglia sarebbe disposta a cedere margini di operatività all'interno del Gino Lisa? E se così non fosse quale imprenditore potrebbe mettere mano al portafogli?

La Commissione invita la Regione anche a battere nuove strade, come ad esempio il riconoscimento per il Gino Lisa del «Sieg», il servizio di interesse economico generale, trattandosi di un aeroporto destinato a operare in un'area disagiata fra due regioni come il Gargano e i Monti Dauni che

per ragioni orografiche sono difficili da raggiungere. Una strada che allontanerebbe il Gino Lisa dalla palude degli aiuti di Stato di marca europea e lo metterebbe al riparo dal cofinanziamento privato, a quel punto inutile, perché sarebbe il ministero a decidere con fondi interamente statali. Ma questa procedura sarebbe un'arma a doppio taglio, farebbe ricadere lo scalo foggiano nel limbo dei passi perduti perché si tratta di una valutazione molto lunga, dall'esito incerto e comunque assai complessa.

C'è chi vede in questo invito dell'Ue la volontà di tirarsi fuori dal groviglio, evidentemente la «telenovela Gino Li-

sa», ha stancato anche gli integerrimi burocrati di Bruxelles. E comunque sembra ormai confermato, alla luce di tali riscontri, come la storia del Gino Lisa si sia arenata durante la giunta Vendola perché bastava adottare lo studio Bocconi/Camera di commercio del maggio 2014 per aprire un confronto con l'Ue sin da allora e sicuramente guadagnare tempo. Oggi il tavolo regione-enti locali vuole muoversi in controtendenza, partendo da una base di oggettivo ostruzionismo del governo regionale precedente. Ma questa è l'aria in cui si gioca la sopravvivenza del Gino Lisa e Bruxelles lo ha fiutato da un pezzo.

Manfredonia Promozione turistica al via la tre giorni del Gal

■ MANFREDONIA - Dagli strumenti economico-finanziari alle più efficaci strategie di marketing e comunicazione. Oggi, mercoledì e giovedì proseguono i lavori di «X.Lab Manfredonia», percorso di formazione professionale in management e business aperto a professionisti, imprenditori, operatori e studenti: gli incontri si svolgeranno dalle 10 alle 17 a Manfredonia presso il «RegioHotel Manfredi». «Experience lab», organizzato da «Destination makers» e «Brinsidi is my destination» (con la partnership del «Gal Daunofantino»), porta in Puglia esperti e motivatori provenienti da settori connessi con le potenzialità del territorio. Dopo le prime due giornate con Michele Carriero, basate sull'analisi di una start up e delle opportunità finanziarie, «X.Lab Manfredonia» si occuperà nello specifico di comunicazione e marketing con Alessia Clusini (social media strategist), esperta in turismo esperienziale. Oggi si discuterà di web-mapping e mappatura delle realtà utili per costruire un'offerta esperienziale, anche mediante la proposizione di «best practices di marketing territoriale». Mercoledì, invece, sarà la volta di «Xmarketing», con la proposizione di «case studies» su esperienze turistiche naturali/sostenibili ed enogastronomiche. Durante la giornata si svolgerà il workshop «learning by doing», con gli strumenti di promozione creativa innovativa. La tre giorni si concluderà con un approfondimento sul «social media marketing», ovvero i nuovi strumenti digitali a supporto della promozione turistica.

«Una politica industriale per crescere»

Squinzi: serve una strategia con al centro produttività, innovazione e creatività

Nicoletta Picchio
ROMA

Esordisce ricordando che Confindustria ha sempre voluto l'Expo, evento su cui si è speso personalmente. E soffermandosi sui lasciti che l'Esposizione universale lascerà, uno in particolare: la consapevolezza di essere «uno straordinario paese di trasformatori, maker, innovatori, in grado di affrontare una stagione in cui dominerà i mercati chi sarà capace di conoscere i nuovi bisogni». Giorgio Squinzi è all'assemblea di Assolombarda, Confindustria Monza e Brianza, all'Expo.

«Il nostro valore ci è riconosciuto ogni giorno, da mercati sempre più competitivi. I problemi sono nel nostro paese, nella cultura poco favorevole all'impresa, nel suo alto debito, nella domanda interna che stenta a riprendersi, nella stagnazione di settori come l'edilizia e la distribuzione». In sintesi «siamo brillanti, ma afflitti da mali antichi, da cui facciamo fatica a guarire». È su questi mali e su come uscirne che il presidente di Confindustria ha insistito nel suo discorso, a partire dalla bassa produttività, questione «sottovalutata ma di cruciale importanza per crescere in un modo robusto e generare buon lavoro». Ci sono condizioni favorevoli, determinate dalla svalutazione dell'euro, dai prezzi bassi dell'energia, dalla liquidità immessa dalla Bce. Il pressing di Squinzi è sfruttare questo poten-

ziale. Occorre una politica industriale, rivisitata: «Oggi la politica industriale integra in una visione unica produttività, redditività complessiva degli investimenti, sostenibilità economica e sociale, innovazione continua e creatività».

C'è bisogno, ha sollecitato il presidente di Confindustria, di una politica per l'innovazione e per l'industria: «Adesso, non solo in Italia anche in Europa». Se il governo agisse con la stessa forza e determinazione usata per le ri-

UN MONDO CHE CERCA ITALIA

«Davanti a noi c'è un mondo che sta muovendosi, che cerca novità, qualità, creatività. Cerca Italia. Sta solo a noi rispondere»

forme nel campo della politica industriale «i benefici per l'Italia potrebbero essere notevoli». La politica industriale, ha continuato Squinzi, è tornata in Occidente dopo una lunga assenza e «con qualche riflessione giustamente critica». Le politiche economiche adottate hanno dato risultati deludenti, tant'è che la Germania lancia Industry 4.0, la Gran Bretagna spinge su programmi di reshoring, la Francia mette a sistema l'approccio sui grandi progetti. L'Europa, ha aggiunto, tenta di seguire una propria via andando verso un modello di

nuova crescita che cerca di unire efficienza e produttività, coesione sociale ed eccellenza nella sostenibilità. Un modello economico, ha spiegato Squinzi, che ha bisogno di una solida base manifatturiera ma anche di un contesto favorevole all'innovazione, di infrastrutture adeguate. Concetti in contraddizione con la logica dell'«austerità espansiva» e con le pesanti differenze territoriali che ci sono nella Ue. «Siamo stati europeisti, anche in un momento in cui è faticoso credere nell'Unione. Oggi però dobbiamo pensare in primo luogo all'Italia, al recupero della crescita».

Non si possono però affrontare «i nuovi paradigmi della competizione globale» con gli approcci del passato. Di conseguenza è opportuno definire quale deve essere il tipo di intervento pubblico nell'economia. «Il primo intervento che va chiesto allo Stato è di liberare spazio al mercato e alla concorrenza». Motivo: «La politica non ha dato bella manifestazione di sé in alcuni aspetti della vita pubblica economica. Ricordo solo una sorta di occupazione indebita degli spazi che aprivano lo Stato e le Regioni quando si sono fatti imprenditori o quando le emergenze sono state inseguite malamente, vedi l'Ilva». Bisogna elevare le sfide tecnologiche, puntare sull'innovazione, sul digitale, innovare i modelli di business. Infine rilanciare la domanda interna, con uno stimolo alle costruzioni,



Giorgio Squinzi. Presidente di Confindustria

turismo e distribuzione: un aspetto «vitale» perché il paese non può reggere a lungo con un approccio export lead.

In questo scenario il presidente di Confindustria ha apprezzato lo sforzo fatto dal governo su alcune riforme importanti come Jobs act, istruzione e Pa. Altro passaggio importante sarà la legge di stabilità: «Aspettiamo di esprimere una valutazione più complessiva - ha concluso Squinzi - anche a seguito delle scelte che verranno operate dalle Commissioni parlamentari e dall'Aula». Convinzione del presidente di Confindustria è che la ripresa dell'economia e del lavoro si prepara con le riforme, «ma si realizza solo con le politiche». Questa fase è stata caratterizzata da una forte spinta riformista, alcuni risultati sono importanti, «ma bisogna difenderli e ampliarne la forza di discontinuità che rompe la crosta conservatrice della società italiana». Contemporaneamente l'Italia necessita di una politica per l'industria e l'innovazione, per recuperare la crescita e accelerare e qualificare la nostra competenza, produttività ed efficienza. «Questo - ha concluso - è il vero problema da aggredire e da risolvere. Davanti a noi c'è un mondo che sta muovendosi, che cerca novità, qualità, creatività. È come se dicesse che cerca made-in, che cerca Italia. Sta solo a noi rispondere».

L'INTERVENTO

Alessandro Laterza

Per il Sud serve un credito d'imposta sugli investimenti

Nelle slides di presentazione del disegno di legge di Stabilità, il 15 ottobre scorso, il tema del Mezzogiorno non c'è, se non per tre interventi puntuali - tutti importantissimi - su bonifica della Terra dei Fuochi, Ilva e Autostrada Salerno-Reggio Calabria: un'assenza che fa discutere.

Il 7 agosto scorso il Segretario Nazionale del Pd e presidente del Consiglio, in occasione della direzione nazionale del Pd, annuncia che il Centro-Nord ha ormai imboccato la strada della ripresa e che il ritardo del Sud va colmato per dare slancio a tutto il Paese. Di qui un grande impegno politico del quale rendergli il massimo merito: riportare il Sud al centro dell'agenda di governo e allestire entro il 15 settembre un Masterplan per il Mezzogiorno in vista della preparazione, in ottobre, della Legge di stabilità. L'appuntamento settembrino è saltato: può succedere.

Ma, nella sostanza, è saltato anche quello successivo. Inevitabile lo sconcerto di Confindustria e dei Giovani di Confindustria: avendo preso molto sul serio le indicazioni del Presidente del Consiglio, il Consiglio Generale di Confindustria,

Mezzogiorno con l'attivazione di 7 miliardi di investimenti pubblici. Il Masterplan, cioè il "piano generale", insomma consisterebbe - come si apprende a mezzo stampa - in 15 "patti" con regioni e città metropolitane del Sud, il cui spazio finanziario sarebbe garantito dalla clausola per gli investimenti. Le risorse - sembra di intuire, in virtù del riferimento alla flessibilità europea - sono quelle della programmazione 2014/2020: l'intervento consisterebbe, dunque, in una robusta accelerazione della spesa dei fondi europei. Sempre a mezzo stampa, si accenna ai settori di attività che saranno - non si sa, tuttavia, in quali termini - resi prioritari: aerospazio, elettronica, siderurgia, chimica, agroindustria, altri non specificati. Non solo: tutto sarebbe già chiaro anche in materia di infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali e sulla banda larga.

PROGRAMMAZIONE

Le risorse nazionali per il Fondo sviluppo e Coesione fanno o non fanno parte del piano per il Mezzogiorno?

Ma se il Governo sa già tutto, come mai non si vede traccia alcuna di tutto ciò nella narrativa comunicativa sulla legge di Stabilità? Le risorse nazionali del Fondo di Sviluppo e Coesione, che rappresentano circa la metà dei 100 miliardi destinati al Mezzogiorno per il 2014/2020 fanno o non fanno parte di questa pianificazione? E che fine farà la riduzione delle risorse derivanti dalla

Generale di Confindustria, massimo organo confederale, si era espresso il 24 settembre scorso a Taranto a sostegno di un pacchetto d'urto per accompagnare la ripresa (già partita) nel Mezzogiorno. Il perno di tale pacchetto, debitamente presentato al Governo e agli addetti ai lavori, è la proposta di un credito d'imposta su nuovi investimenti e ampliamenti al Sud per ovviare al crollo degli investimenti fissi lordi (oltre il 30%) soprattutto industriali (oltre il 50%) registrato tra 2007 e 2013.

Confindustria intende, dunque, attaccare il disegno generale della legge di Stabilità o addirittura si divide sul tema? La risposta è un netto no. Le slides sulla Stabilità contengono, per quanto si può intuire, molti elementi positivi: bene il superammortamento per gli investimenti; bene la risoluzione dell'assurda vicenda Imu sui macchinari bullonati; bene la detassazione su salario di produttività e welfare aziendale; bene il bonus sulle ristrutturazioni edilizie; bene, anche se depotenziata, la decontribuzione per i neoassunti. Allora tutto bene? Purtroppo no, proprio perché il Masterplan e l'impegno prioritario nel Sud nelle slides mostrate dal presidente del Consiglio non ci sono. Non è una valutazione. È una constatazione materiale.

La reazione del Governo alle critiche su questa grave lacuna si è basata su due argomenti, esposti - va precisato - ex post. Il primo è che la manovra di stabilità ha un carattere espansivo - con particolare riferimento al taglio dell'imposizione fiscale - e ha effetto a Sud come a Nord. Una motivazione logicamente comprensibile, ma altrettanto logicamente debole se l'obiettivo, come quello dichiarato ad agosto, è uno sviluppo capace anche di incidere sui divari interni.

Il secondo argomento è che dello sfioramento del patto di stabilità europeo (0,3% del pil nel 2016), per la cosiddetta "clausola per gli investimenti", i due terzi sarebbero destinati al

risorse derivanti dalla riduzione del cofinanziamento dei fondi europei di Calabria, Campania e Sicilia e di quelli nazionali che interessano tutto il Sud? Come saranno formulati e gestiti questi 15 "patti", allo stato non definiti, con buona pace del Masterplan? Con una programmazione finanziaria così incerta, non rischiamo tra un paio d'anni, di assistere nuovamente alla giaculatoria sul Mezzogiorno che non sa spendere?

Le domande sono molte, i dubbi ancora di più. Il 7 agosto è sembrato che il Sud fosse tornato al centro dell'agenda di Governo. Ora sembra ripiombare nell'ombra, o almeno, nella penombra.

L'attesa fiduciosa, inevitabilmente, si trasforma in una preoccupazione sospettosa. Confindustria rinnova la richiesta di un credito d'imposta per i nuovi investimenti e ampliamenti che affianchi la decontribuzione sui nuovi occupati. Le coperture sono già nei fondi nazionali che, almeno sulla carta, sono assegnati al Sud. Ciò di cui abbiamo bisogno, infatti, è non solo una salutare e robusta accelerazione degli investimenti già previsti, che Confindustria non può che valutare positivamente, ma anche e soprattutto una spinta forte negli ambiti in cui, al Sud, tale accelerazione non si è ancora verificata, cioè per gli investimenti privati.

Come ha detto il Presidente della Regione Campania, De Luca, al recente convegno di Capri, è necessaria una spinta differenziata per risalire la china del divario Nord-Sud e della grande crisi degli scorsi anni. L'auspicio è che questa riflessione sia condivisa dalle parti economiche e sociali, da tutte le Regioni del Mezzogiorno e dal Parlamento che, nel corso dell'esame del provvedimento, potrebbe opportunamente porre riparo a questa vistosa lacuna.

Vice Presidente di Confindustria per il Mezzogiorno e le politiche regionali

Jobs act. Fino al 25 giugno 2015

Contratti a termine, il collegato lavoro guida le conversioni

Olimpio Stucchi

IN materia di conversione da parte del giudice di **contratti a termine**, il Jobs act non può essere applicato retroattivamente. Con la sentenza 21266/2015 la Corte di cassazione si è espressa riguardo all'impugnazione di due contratti a termine sottoscritti in data anteriore l'entrata in vigore del "collegato lavoro" (legge 183/2010) rispetto ai quali una lavoratrice ha chiesto la riforma della pronuncia d'appello con cui è stata rigettata la sua domanda risarcitoria.

I giudici di piazza Cavour rilevano anzitutto come la materia del risarcimento per illecita apposizione del termine sia stata oggetto di una prima novella, per effetto della legge 183/2010, che, all'articolo 32, comma 5, ha introdotto un'indennità risarcitoria forfettaria, compresa tra 2,5 e 12 mensilità dell'ultima retribuzione globale di fatto, per i casi di conversione del contratto a tempo determinato.

Tale indennità, peraltro, per espressa previsione normativa (articolo 32, comma 7, della legge 183/2010) doveva essere applicata anche in caso di giudizio già pendente alla data di entrata in vigore della riforma (24 novembre 2010). In tal modo, anche per i contratti sottoscritti prima dell'entrata in vigore del collegato lavoro, il giudice doveva liquidare in favore del lavoratore un'indennità risarcitoria onnicomprensiva, anziché condannare il datore a corrispondere tutte le retribuzioni non erogate dalla data di scadenza del contratto sino alla riammissione in servizio

del dipendente.

Tuttavia, con il più recente Dlgs 81/2015 (entrato in vigore il 25 giugno 2015), è stata introdotta una nuova indennità per i casi di trasformazione del contratto a termine, con contestuale abrogazione dell'articolo 32, commi 5 e 6, della legge 183/2010 (si veda, al riguardo, l'articolo 55 comma 1, lettera f del Dlgs).

Di qui, il dubbio posto all'attenzione della Corte su quale dei due regimi risarcitori applicare in caso di giudizio già instaurato al 25 giugno 2015.

La Suprema corte osserva, in primo luogo, come la disposizione dell'articolo 28 del Dlgs 81/2015 abbia natura innovativa e non possa considerarsi semplice riformulazione della norma previgente, dal momento che l'indennità è ora ancorata all'ultima retribuzione di riferimento per il calcolo del Tfr.

In secondo luogo, la Cassazione rileva l'assenza di una disposizione transitoria che riconosca efficacia retroattiva al regime dell'articolo 28 del Dlgs 81/2015 che, peraltro, è norma di natura sostanziale.

Per tali motivi, in applicazione del principio generale di successione delle leggi nel tempo, la Corte ha riconosciuto che l'articolo 28 del Dlgs 81/2015 può essere applicato ai soli contratti a termine stipulati dal 25 giugno 2015. Nel caso, invece, di contratti stipulati in data anteriore, e per cui sia già pendente giudizio, continuerà a trovare applicazione il previgente regime dell'articolo 32, commi 5 e 6, della legge 183/2010.