



Rassegna Stampa 11 luglio 2023

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

TRASPORTI

DOPO OLTRE VENT'ANNI

NESSUNA CERIMONIA UFFICIALE

Più giornalisti che passeggeri alla partenza dell'Intercity chiesto da Decaro Salvini potrebbe inaugurarla il 19

È tornato il Bari-Napoli
«Comodo ma ancora lento»

In viaggio sul primo treno diretto: a bordo in 19, mentre i bus sono pieni

dal nostro inviato
MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **SUL TRENO BARI-NAPOLI.** Non ci sono tappeti rossi, niente autorità, neppure un simbolico cartello. E vaglielo a spiegare ai due ventenni romani in vacanza (allungano in Campania per una festa di laurea sulla strada del ritorno dal mare) che la Puglia questo treno lo aspettava da oltre vent'anni. E così, visto che quattro ore e 10 minuti sono obiettivamente tantine per 260 km, il «nuovo» Bari-Napoli diretto verrà ricordato come il treno con più giornalisti (alla partenza) che passeggeri.

Otto carrozze Intercity degli anni '80, la prima e le ultime tre deserte. Al fischio delle 7,05 sono a bordo 15 passeggeri di seconda classe e quattro di prima (uno è il cronista, un altro scenderà a Foggia, gli ultimi sono due professionisti che viaggiano per lavoro: «Utile? Non ci pare granché...») su un totale di 511 posti disponibili. In prevalenza sono giovani. C'è uno studente universitario che viaggia solo («Ho pagato 15 euro e 90, è più comodo della macchina»), un'altra studentessa accompagnata dai genitori («Quattro ore sono troppe per arrivare a Napoli, spero che migliori nel tempo»). Il turista spagnolo con fidanzata al seguito sorride divertito dalla selva di microfoni: «Non so quanto dista Napoli da Bari, però quattro ore sono tante». E ancora due ragazze con il velo che vanno a Benevento. A Barletta salgono altri quattro o cinque passeggeri (una è una trentenne sudamericana, in prima classe, tre ore di «ammooore, ammooore» al telefono), altri sei a Foggia dove si perdono i fatidici 12 minuti dell'inversione di marcia: ci sono quattro ragazzi extracomunitari che scenderanno a Caserta.

Nel tratto campano il movimento di passeggeri è minimo, ma a memoria di ferroviere erano decenni che un Intercity non passava sulla vecchia linea tra Foggia e Napoli ormai utilizzata solo dai regionali: forse anche per questo tocca fermarsi 5' a San Lorenzo Maggiore e 3' a Maddaloni, e così a Caserta c'è un ritardo di due minuti che diventano tre ad Aversa e restano tali all'arrivo. Scendono una ventina di persone che si perdono in Centrale.

Il viaggio è comodo, ma... Niente porta Usb (ormai c'è pure sui regionali) e niente wi-fi, e lavorare nel tratto appenninico è impossibile. Niente più servizio bar sostituito da distributori automatici che per tre volte fregano un euro e 20 dalla carta di credito. Alla fine il caffè lo offrirà la tutor di bordo, Ilaria Avolio, perché Trenitalia - per evitare inconvenienti il primo giorno - ha riempito il convoglio di quadri aziendali: c'è pure il tutor delle macchine, il mago delle porte e dell'aria condizionata, e sembra di stare a Cortina. Il personale è gentile, ma il treno è pur sempre un vecchio modello revampizzato (i soldi del Pnrr dovrebbero servire anche a modernizzare la flotta Intercity, chissà se arriveranno al Sud).

Il problema vero è la linea: il Vecchio Ferroviere ricorda che la primissima relazione Bari-Napoli, istituita il 1° gennaio 1957, impiegava esattamente quattro ore e 10' con una fermata in più. Nel 1989, con tre fermate in meno, il treno «Tavoliere» scese a tre ore e 20' usando la linea da Benevento (che ora è chiusa per la-

vori). Dopo 65 anni, insomma, siamo tornati all'antico. Il che per i 15,90 euro del biglietto economy ci può pure stare, ma per i 36 della tariffa piena (48 in prima classe) decisamente no.

Il collegamento «sperimentale» (ritorno la sera alle 18,55 con arrivo a Bari alle 23) andrà avanti fino al 13 agosto, poi dal 18 al 9 dicembre e poi si vedrà. Il sindaco di Bari, Antonio Decaro, aveva chiesto una seconda coppia di treni per consentire anche il viaggio in giornata a chi parte da Napoli: il ministero delle Infrastrutture garantisce che ci stanno lavorando. Il ministro Matteo Salvini, che aveva promesso di essere a bordo per il primo viaggio, potrebbe ritagliarsi tre ore per un viaggio a bordo mercoledì 19.

(Al ritorno, il pomeriggio, con l'autobus: tre ore e 45' per via di una sosta imprevista a Vallata, poco spazio per le gambe ma c'è la presa Usb, biglietto a 11 euro e 90 centesimi. Ed è pieno zeppo).



INTERCITY Il treno Bari-Napoli partito ieri dalla stazione del capoluogo pugliese



Poteri & Bisogni

di Giovanni Soldano

CERIGNOLA

Sindacato e imprenditori edili a confronto su diritti, legalità e sicurezza: “Settore in ripresa ora spingere sulle Grandi Opere”

La Cgil: “La massa salari dei lavoratori è cresciuta del 60%, ma manca il ricambio delle maestranze. E siamo preoccupati dalla riforma del Codice degli appalti”

Conciliare gli interessi delle imprese con i diritti dei lavoratori anche e soprattutto nel quadro delle questioni della sicurezza sui luoghi di lavoro e della legalità: questo il tema al centro del convegno intitolato "Grandi opere e infrastrutture: diritti, legalità, sicurezza – Qualità del lavoro e sostenibilità

per lo sviluppo del settore delle costruzioni e della Capitanata" tenutosi ieri, lunedì 10 luglio, nella sala consiliare di Palazzo di Città di Cerignola. A partecipare al dibattito sono stati

Gianni Marinaro, coordinatore della Camera del Lavoro di Cerignola; **Savino Tango**, segretario generale Fillea Cgil Foggia; **Ignazio Savino**, segretario generale Fillea Cgil Puglia; **Nicolina Miscia**, vice prefetto di Foggia; **Grazia-no Gorla**, segretario nazionale Fillea Cgil; **Francesco Bonito**, sindaco di Cerignola; **Ezio Di Girolamo**, ispettore tecnico; **Maurizio Carmeno**, segretario generale Cgil Foggia; **Eliseo Zanasi**, presidente Cassa Edile di Capitanata; **Riccardo Colella**, membro del Gruppo di lavoro M.A.S.I.I.P. del Ministero dell'Interno; **Maria Cristina Fiorentino**, responsabile dei Rapporti Protezione Civile e Antimafia.

"Legalità innanzitutto" è stato il punto convergente di tutti gli interventi del dibattito i quali, pur partendo da prospettive diverse, hanno convenuto che deve essere questa la base del settore edile in Capitanata anche in relazione alle Grandi Opere. Savino Tango ha voluto ricordare "i protocolli di legalità firmati dalla Prefettura di Foggia con la Prefettura di Termoli per il raddoppio ferroviario Bari – Pescara per il tratto Lesina – Termoli lo scorso 8 giugno e l'altro per la linea Bari – Napoli firmato il 21 luglio 2022. Queste due opere coinvolgeranno circa seicento lavoratori edili con un investimento di circa settecento milioni per il tratto Lesina – Termoli e di due miliardi per i lotti Hirpinia – Orsara e Orsara – Bovino". E, sebbene il settore edile stia vivendo un momento di forte ripresa che ha comportato "un incremento notevole della massa salari in cassa edile del 50 – 60% rispetto al periodo pandemico, le maestranze

andate in pensione non vengono ricambiate con pari qualifica. Le aziende preferiscono inquadrare i propri operai con livelli inferiori per risparmiare su contribuzione e retribuzione".

Preoccupazione per l'azione governativa relativa alla riforma del Codice degli appalti è

stata espressa dal segretario Fillea Puglia Ignazio Savino: "Ci sono due criticità in particolare. La prima riguarda la questione dei subappalti: a mano a mano che si scende

di livello, si abbassano i livelli di attenzione e, quando si giunge all'ultimo livello, si risparmia inevitabilmente sui costi del lavoro e della sicurezza. La seconda criticità riguarda il sostanziale superamento delle gare visto che, alla luce della riforma, il 90% delle opere sarà assegnato con affidamento diretto". Questo potrebbe disinnesicare lo strumento

Zanasi: "I diritti dei lavoratori hanno priorità assoluta sugli interessi delle imprese.

Potenziato il sistema dei controlli nei cantieri grazie al Sisten"

dei protocolli di legalità che andrebbero invece "estesi e potenziati".

Come ha spiegato la vice prefetto Miscia, i protocolli di legalità si muovono seguendo direttrici ben precise: "Vi è innanzitutto un presidio antimafia che vuole arginare la penetrazione della criminalità organizzata che è ormai diventata una mafia di tipo imprenditoriale che vuole deviare i fondi pubblici per le opere d'interesse strategico. In questo ambito, assume un'importanza fondamentale di tutte le forze antimafia che hanno il compito di controllare la filiera composta da tutte le imprese coinvolte nella realizzazione delle opere che sono oggetto di protocolli stessi. Sotto questo profilo, si mira a tutelare sia l'economia legale dalle infiltrazioni mafiose sia il corretto orientamento dei fondi pubblici: Vi è poi un forte controllo anticorruzione che è tutt'altro che un elemento residuale in quanto la Direzione Nazionale Antimafia considera la corruzione come il cavallo di Troia utilizzato dalle organizzazioni criminali per penetrare nel tessuto dell'economia legale".

"I diritti dei lavoratori hanno priorità assoluta, anche rispetto agli interessi delle imprese – ha dichiarato a l'Attacco Eliseo Zanasi – Tenendo presente questo punto fermo, si sta ottenendo una riduzione del numero di incidenti sul lavoro a causa della mancata vigilanza da parte degli imprenditori. Sono atto dei corsi che vedono protagoniste le imprese affinché possano mettere in pratica le norme vigenti". Questi diritti prioritari devono però accordarsi con le esigenze aziendali del settore edile che sta vivendo un periodo "molto florido grazie anche al bonus edilizio. Vorrei inoltre sottolineare come ci sia stata un'azione coesa da parte di tutti grazie a un'azione chiamata Sisten (Sistema Telematico Notifiche Preliminari) che abbiamo mutuato da Lecce che mette in condizione di effettuare verifiche in tutti i cantieri in attività nella provincia di Foggia. Questo ha portato a un aumento delle mercedi che ha consentito al settore di tornare ai livelli di sei anni fa", ha concluso Zanasi.

ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Incubatore per imprese dell'ambiente Accordo tra Zes Adriatica e Unisalento

ROSANNA VOLPE

● **BARI.** Imprese che abbiano al centro della loro strategia la salute del genere umano e dell'ambiente. Con questa finalità la ZES (Zona Economica Speciale) Adriatica Interregionale Puglia-Molise, il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale ASI di Lecce e l'Università del Salento hanno dato vita a un progetto che favorirà la nascita di nuove imprese in un settore strategico per lo sviluppo sostenibile dell'economia regionale. Con la sottoscrizione di uno specifico accordo, firmato a Bari dal Commissario straordinario del Governo della ZES Adriatica interregionale Puglia-Molise Manlio Guadagnuolo, dal Presidente dell'ASI Lecce Massimo Albanese e dal Rettore dell'Università del Salento Fabio Pollice, sarà infatti realizzato, nel Salento, il primo incubatore-acceleratore di imprese con una specializzazione nel settore del «One Health», ossia rivolto a iniziative imprenditoriali la cui finalità sarà appunto rivolta all'ambiente. L'incubatore-acceleratore, che sarà realizzato entro la fine dell'anno dalla ZES Adriatica, nell'ambito di un intervento del Piano nazionale ripresa e resilienza, nascerà all'interno della zona industriale di Lecce e sarà gestito dall'Università del Salento.

La specializzazione nel settore del «One Health» riflette e valorizza la vocazione di un territorio che vede la presenza, accanto all'Università del Salento, di altre importanti istituzioni scientifiche come il CNR Nanotech e il Center for Biomolecular Nanotechnologies dell'Istituto Italiano di Tecnologie per l'area salute del genere umano, e il CNR-IRET, il CMCC e l'infrastruttura europea LifeWhatch per l'area salute dell'ambiente. Questa nuova iniziativa consentirà dunque di promuovere il trasferimento tecnologico e i processi traslazionali, facendo in modo che la ricerca scientifica alimenti l'innovazione, lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo.

“Il One-Health - ha commentato il

Commissario del Governo della ZES Adriatica Manlio Guadagnuolo - si sta per noi rivelando un settore di forte interesse, per la nascita e la crescita di iniziative imprenditoriali volte a coniugare la salute dell'uomo con quella animale e con la salute dell'ecosistema. Per poter favorire la realizzazione di questo importante progetto, abbiamo accorpato tre diversi interventi infrastrutturali, finanziati con il PNRR, in un unico progetto, in linea con gli indirizzi del Governo, sul quale abbiamo riscontrato la convergenza e la straordinaria collaborazione istituzionale del Sottosegretario Marcello Gemmato, dell'Università del Salento, del Consorzio ASI di Lecce e della Regione Puglia”.

“La realizzazione di questo incubatore-acceleratore d'impreses - ha sottolineato il Rettore dell'Università del Salento Fabio Pollice - ha per il nostro Ateneo un valore assolutamente strategico. Vuol dire poter contribuire allo sviluppo del nostro territorio, promuovere l'innovazione, mettere in valore la nostra ricerca, ma soprattutto dare ai nostri studenti e alle nostre studentesse la possibilità di mettere le proprie capacità e le proprie competenze al servizio della nostra comunità. Questo era uno degli obiettivi che ci eravamo posti con il mio mandato e credo davvero che questo obiettivo stia per essere realizzato”.

“L'idea di base - ha concluso il Presidente del Consorzio ASI della Provincia di Lecce, Massimo Albanese - è che, creando un contesto fisico in cui diverse professionalità condividono uno spazio, le connessioni che si origineranno porteranno un valore aggiunto in termini di innovatività, creazione d'impresa, e diffusione di saperi di cui potranno beneficiare il Consorzio e tutte le aziende insediate. Sappiamo già che questa collaborazione richiederà al Consorzio ASI lo sforzo di uscire dal periodo di 'costante gestione emergenziale' muovendo verso una fase in cui la programmazione, l'erogazione di servizi di qualità ed il decoro costituiranno l'ordinaria quotidianità”.

CONFINDUSTRIA

Bonomi: da Bce annunci deleteri su aumenti tassi, gli investimenti vanno sostenuti

Nicoletta Picchio — a pag. 2



Carlo Bonomi. Il presidente di Confindustria: «Nel momento in cui dobbiamo sostenere gli investimenti, la rincorsa ad aumentare i tassi è deleteria soprattutto con una politica di annunci»

Bonomi: annunci Bce deleteri su aumento dei tassi di interesse

Confindustria

«Aziende ben strutturate ma ci sono segnali di rallentamento, si intervenga»

Nicoletta Picchio

Spingere gli investimenti delle imprese per contrastare il rallentamento della crescita e realizzare la transizione green e digitale. La strada? Usare i fondi del Pnrr non utilizzati come credito di imposta per le imprese. «L'industria manifatturiera sta dimostrando di essere forte e strutturata, ma ci sono i primi segnali di rallentamento, bisogna intervenire: datele la possibilità di adoperare fondi che altrimenti non utilizzeremo», ha incalzato Carlo Bonomi, parlando all'assemblea di Ucima, a Modena.

Occorre una politica industriale italiana ed europea e risorse cospicue «per invertire la rotta». In questo scenario per il presidente di Confindustria la politica della Bce non funziona: «continuiamo a non comprendere questa continua rincorsa a combattere l'inflazione con i tassi. Nel momento in cui dobbiamo sostenere gli investimenti questa rincorsa ad aumentare i tassi è deleteria, soprattutto con una politica degli annunci». Per Bonomi «la Bce continua a seguire l'impostazione tedesca. Posso capire che i tedeschi per questioni storiche abbiano un problema con l'inflazione, ma non è che tutta la politica europea debba essere sempre basata

sui tedeschi. Sui tassi, sulle deroghe agli aiuti di Stato per gli investimenti, scelta che agevola chi, come la Germania, ha più spazio fiscale. O decidiamo che la Ue fa politica industriale per l'Europa, o decidiamo che i tedeschi decidono per l'Europa. È dimostrato nella storia che alzare i tassi per combattere l'inflazione da importazione non è funzionale e che serve anche altro».

La spinta agli investimenti chiama in causa le politiche nazionali ed europee, il Pnrr e le modifiche al Mes. «Il Pnrr è un piano sbagliato in origine, Confindustria l'aveva detto, difficile ora accusare questo governo. Gli obiettivi sono la crescita e le riforme. Serve una grande operazione verità: dire al paese queste sono le difficoltà, questo si può realizzare». Anche le risorse del Mes andrebbero utilizzate per la politica industriale: «premesse che gli accordi internazionali si rispettano, il Mes nasce come fondo salvastati, ora lo si vuole usare come sostegno al sistema bancario, di cui l'Italia non ha bisogno. Bisogna consentire agli Stati di utilizzarlo per ciò di cui hanno più bisogno. E noi dobbiamo investire su green e digitale come ci chiede l'Europa». Un piano Transizione 5.0 «con l'uomo al centro».

Le transizioni sono ineludibili, ma Bonomi ha contestato l'approccio ideologico della Ue sulla sostenibilità, che è venuta meno al principio della neutralità tecnologica, con un riferimento esplicito al commissario Frans Timmermans. In particolare si è soffermato sul regolamento sul

riuso (l'Ucima riunisce le imprese del confezionamento e imballaggio). «L'Italia è la prima in Europa per le tecnologie del riciclo, abbiamo raggiunto gli obiettivi Ue con 9 anni di anticipo. Per questo quando la Ue fa la scelta del riuso non lo comprendiamo: non è supportato da dati scientifici che sia meglio del riciclo. Comunque non siamo contrari ideologicamente come fa la Ue, perché già oggi 2,2 milioni di tonnellate di prodotti sono di riuso». Piuttosto l'Europa dovrebbe mettere in campo uno strumento di accompagnamento agli investimenti, per rispondere alla sfida di competitività che arriva da Usa e Cina.

Sul tavolo della politica c'è il salario minimo: i contratti firmati da Confindustria, ha ribadito Bonomi, sono sopra i 9 euro l'ora lordi della proposta di legge. «Le paghe basse esistono, ma il problema non è l'industria: sono il commercio, le cooperative, i servizi, le finte cooperative. Sarebbe interessante vedere chi ha firmato quei contratti. Nei metalmeccanici ci sono 44 contratti collettivi, magari si scopre che qualche contratto che fa dumping sui metalmeccanici è stato firmato dagli stessi sindacati». Piuttosto, ha continuato, occorre

una legge sulla rappresentanza: «ci sono più di mille contratti registrati al Cnel di cui solo il 22% firmati da Cgil, Cisl e Uil».

Ultima domanda dell'intervistatore, i tre anni di presidenza passati e quello futuro: «ho tanto da fare, il periodo è complesso, guardo avanti». Fiero di qualcosa? «Di tutto. Poi c'è una ciliegina, il Sole 24 Ore. Era una ferita per tutti noi, l'anno scorso dopo 14 anni è tornato in utile. Abbiamo dimostrato come si fa nelle nostre imprese, una risposta giusta del sistema imprenditoriale italiano: abbiamo sbagliato, abbiamo imparato la lezione, ci siamo impegnati e ringrazio tutti quelli che con me hanno voluto impegnarsi e rispondere ad una cosa su cui avevamo fallito. Non c'ero io, ma come presidente di Confindustria mi devo prendere la responsabilità di tutto quello che è successo prima, adesso andiamo avanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



residente degli industriali. Carlo Bonomi



Treni merci privati. Un convoglio di Compagnia ferroviaria italiana (Cfi): la società è stata acquistata dal fondo Ania F2i Sgr nell'aprile 2020

Riassetto nella logistica ferroviaria: Cfi conquista i treni cisterna di Lotras

Trasporto merci

Nasce una grande impresa nazionale in grado di competere in Europa

L'operazione include l'acquisizione del terminal intermodale di Foggia

Marco Morino

Riassetto nel cargo ferroviario. L'obiettivo è dare vita a nuovi campioni nazionali in grado di competere con il colosso Mercitalia, la società capofila del polo logistico del Gruppo Fs, ma anche di guardare all'Europa. Compagnia ferroviaria italiana (Cfi), impresa controllata con il 92,5% delle quote da F2i (il principale gestore di fondi infrastrutturali in Italia), conquista la maggioranza del capitale di Lotras, primario operatore logistico pugliese.

Il Sole 24 Ore è in grado di anticipare che Cfi acquisirà il 90% del capitale di Lotras. Il valore dell'acquisizione è coperto da un patto di riservatezza tra le parti, mentre il closing verrà formalizzato entro la fine dell'estate. Il restante 10% resterà alla famiglia de Girolamo, titolare storica della società. Armando de Girolamo conserverà la carica di amministratore delegato e, assieme al figlio Nazario, proseguirà l'attività in azienda, garantendo così la piena continuità, nel solco di un percorso di successo.

Lotras è tra i leader nazionali nel trasporto combinato strada-ferro di liquidi alimentari, in particolare vini, mosti e derivati dalla lavorazione delle uve, grazie alla gestione della più importante flotta di carri-cisterna del Paese. In provincia di Foggia, nella zona industriale Incoronata, Lotras ha riconvertito l'ex scalo merci Fs in un vasto polo logistico per l'interscambio strada-ferrovia. L'azienda opera anche nel trasferimento di container su ferrovia ed è il primo operatore nazionale ad aver imbarcato su treno, lungo la dorsale adriatica, semirimorchi destinati in origine al solo trasporto stradale. Nel 2022 la società ha gestito oltre 3 milioni di ettolitri e circa 850 mila tonnellate di merce, registrando un fatturato di circa 26 milioni di euro. Per quanto riguarda Cfi, la maggioranza della compagnia (92,5%) è stata acquisita dal nuovo fondo Ania F2i nell'aprile del 2020. Il restante 7,5% è in capo a Giacomo Di Patrizi, socio fondatore della compagnia, che ha mantenuto anche la carica di amministratore delegato (di recente Di Patrizi è stato riconfermato nell'incarico). Nel 2022, Cfi ha registrato un fatturato superiore a 100 milioni di euro. Grazie a una flotta composta da 40 locomotori e oltre 1.400 carri e dall'impiego di circa 250 persone, nel 2022 Cfi ha percorso poco meno di 5 milioni di treni/km sulla rete ferroviaria nazionale, trasportando merci per oltre 8,3 milioni di tonnellate.

L'acquisizione di Lotras consentirà a Cfi di rafforzare la propria attività lungo l'asse adriatico, acquisendo tra l'altro la gestione di ulteriori terminal strategici per lo sviluppo di

DAL 28 LUGLIO

Italo-Itabus arriva in Calabria

E sono quattro. Crescono i servizi intermodali treno più bus targati Italo-Itabus, a meno di un mese dalla partenza. Questi collegamenti integrati hanno fatto il loro debutto il 21 giugno in Campania, Puglia e Sicilia. In virtù del positivo riscontro tra i viaggiatori, Italo ha deciso di ampliare questa rete intermodale, estendendo anche alla Calabria tale opportunità. I servizi Italo-Itabus collegheranno, a partire dal prossimo 28 luglio, le principali città del centro nord alle località calabresi di Sibari, Cariati, Cirò Marina e Crotona, con la comodità di un biglietto unico valido per entrambi i mezzi di trasporto. Attivi 2 servizi al giorno (1 di andata e 1 di ritorno) per connettere Milano, Bologna e Roma alla Calabria, utilizzando la stazione di Napoli Centrale come hub intermodale per il cambio tra treno e bus. I viaggiatori troveranno ad attendervi servizi in coincidenza per raggiungere le destinazioni finali: Sibari, Cariati, Cirò Marina e Crotona

© RIPRODUZIONE RISERVATA

traffici intermodali (quale il terminal Asi-Incoronata di Foggia), che si aggungeranno ai terminal di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) e Piedimonte San Germano (Frosinone) già in gestione. L'operazione consentirà inoltre di sviluppare sinergie con altre aree logistiche già presenti nel portafoglio di F2i, quali i terminali portuali e aeroportuali.

Fonti di Cfi, che intendono mantenere l'anonimato, dicono: «Con questa operazione la nostra società consolida il ruolo di primo operatore ferroviario indipendente in Italia e rafforza la propria capacità di proporre al mercato le migliori soluzioni logistiche e intermodali, favorendo così lo sviluppo del traffico merci via ferro, tanto auspicato anche a livello europeo al fine di contrastare la crisi climatica. L'ingresso di un'azienda storica, importante e con un management esperto e capace come Lotras nella nostra organizzazione consentirà di sviluppare ulteriormente la nostra rete, in particolare i collegamenti tra il Sud Italia, il resto del Paese e l'Europa. Questa acquisizione - proseguono le fonti - è coerente con la filosofia di investimento di F2i, volta a favorire la crescita delle imprese in portafoglio anche per linee esterne, con l'obiettivo di agevolare la creazione di campioni nazionali».

Dal quartier generale di Lotras si osserva: «Questa operazione industriale contribuirà a realizzare una grande impresa nazionale ed europea per sviluppare un nuovo, grande progetto logistico legato al ferroviario, del quale siamo orgogliosi di far parte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA