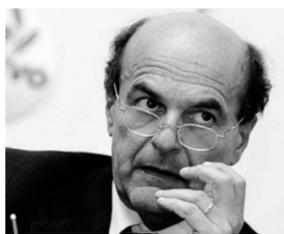


## TRASPORTI / TERRA

## TAV

## Il ministro Pierluigi Bersani conferma che si farà, è scritto nel programma

ROMA - La Tav si farà. E' quanto ha ribadito il ministro dello Sviluppo Economico Pierluigi Bersani al Senato prima che il governo ponesse la fiducia sul decreto sulle liberalizzazioni. Bersani ricorda che nel provvedimento "non si sta parlando della Val di Susa ma di tre tratte: la Milano-Verona, la Verona-Padova e la Milano-Genova" - e aggiunge: "c'è qualcuno che non è d'accordo a farle? Nel nostro programma è scritto che tutti siamo d'accordo a farle. Stiamo forse interrompendo qualcosa



che si sta già facendo?". Il ministro replica così alle proteste del centrodestra per la revoca delle concessioni alla Tav Spa per le tre tratte in questione.

## ITALIA E BRASILE

## L'italiana Eni e la brasiliana Petrobras insieme per la produzione di biocarburanti

ROMA - Eni e la brasiliana Petrobras realizzeranno progetti congiunti nella produzione e la vendita internazionale di biodiesel e bioetanolo. Le due grandi compagnie petrolifere hanno siglato un importante accordo per la commercializzazione e la ricerca nel settore dei biocarburanti. Eni e Petrobras uniranno le loro competenze e tecnologie per la produzione di biodiesel e bioetanolo e per sviluppare congiuntamente la fabbricazione di biocarburanti in Paesi terzi. È prevista anche la commercia-

lizzazione di questi prodotti sui mercati internazionali. Petrobras è la maggiore compagnia energetica nella produzione del bioetanolo ed il Brasile è il più importante produttore di questo carburante derivato da canna da zucchero. L'Eni sta progettando un impianto da 250 mila tonnellate nella raffineria di Livorno per produrre biodiesel di alta qualità. Il Paese sudamericano produce due milioni di barili al giorno d'idrocarburi e 12 miliardi di metri cubi l'anno di gas naturale.

## SIAS

## Per la società del Gruppo Gavio crescono i ricavi da pedaggi ma cala l'utile

TORINO - La Sias (società autostradale del gruppo di Marcellino Gavio) ha chiuso il 2006 con un incremento dei ricavi del settore autostradale, passati da 362 a 379,2 milioni (+17,2%), ma anche con un sensibile calo dell'utile attribuibile al gruppo passato da 133,2 a 75,8 milioni. I dati di bilancio sono stati esaminati dal cda. In una nota la società sottolinea che, depurato dalla componenti non ricorrenti avute nel 2005, l'utile 2006 risulterebbe in crescita di 18 milioni



di euro. La capogruppo ha fatto registrare un utile di 174,4 milioni (107 nel 2005). L'ammontare globale del dividendo è di 38,2 milioni.

Per Innocenzo Cipolletta, presidente Fs, il piano industriale punta allo sviluppo e potrebbe determinare esuberanti ma anche carenze

# Le Fs puntano sulle tariffe più care Ma di qualità del servizio non si parla

ROMA - Il piano industriale di Ferrovie dello Stato punta allo sviluppo e questo potrebbe determinare esuberanti ma anche carenze. E' quanto affermato dal presidente di Fs, Innocenzo Cipolletta. Visto che il piano industriale di Fs resta sempre un mistero non si capisce di quali carenze Cipolletta, parli. Il presidente delle Ferrovie appena uscito da un conflitto di interesse (con le sue dimissioni dal Sole 24 Ore), ora sembra con il suo avvicinamento a Montezemolo, fortemente motivato a cercarne un altro visto che proprio Montezemolo con Della Valle non fa mistero della sua intenzione di occuparsi di ferrovie. Ma al di là di queste considerazioni, la situazione Ferrovie, e la querelle sulle tariffe, è destinata a scavare un vallo ancora è più profondo di quello attuale nei rapporti fra Ferrovie e utenti.

Ha un bel dire il ministro dell'Economia, Tommaso Padoa-Schioppa che «ci sono possibilità di un notevolissimo incremento di fatturato, per gli utenti e per le merci, per i passeggeri a livello locale e quelli in spostamento fra le grandi città». Avvertendo poi come questa via «sia difficile, perché l'incremento dei ricavi richiede maggiori investimenti ma questi vanno visti alla luce della scarsità di risorse». Il ministro ha definito «una strettoia, trovare il modo di attuare un piano ambizioso per le ferrovie che non si può fare senza risorse aggiunti-

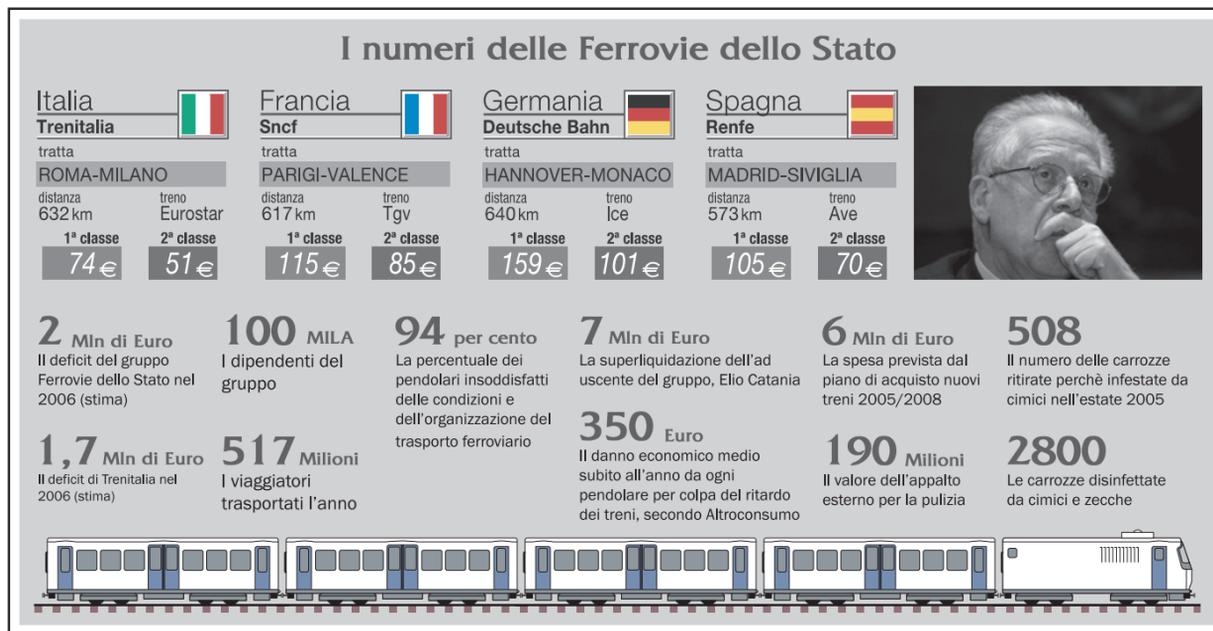
ve. Solo così le Fs possono tornare in utile ma la scarsità fondi rende difficile la questione». Il ogni caso, ha aggiunto, «il piano strategico si definirà nelle prossime settimane». Ribadendo che «il confronto con gli altri paesi» mostra che «orario-flessibilità in Italia sono diversi, ed è una delle ragioni per le quali l'incidenza del costo del personale è particolarmente alta», Padoa Schioppa, rispondendo all'eventuale uso delle risorse aggiunte per le

Fs, ha rinvio alla prossima definizione del bilancio di assestamento. «Quello sarà il momento in cui si farà il punto su queste decisioni». «Dal piano delle Fs - ha affermato il ministro - noi ci aspettiamo che porti al raggiungimento dell'equilibrio finanziario e al miglioramento dell'infrastruttura. Ci aspettiamo che le Ferrovie chiedano certezze sul finanziamento pubblico e che lo Stato condivida certe scelte delicate sul fronte pubblico e sociale

come la chiusura di alcuni rami secchi». Ma intanto sulle tariffe anche il presidente Cipolletta, come il ministro sembra considerare una variabile indipendente il servizio e il livello del servizio per cui le tariffe possono essere richieste. Le tariffe ferroviarie inferiori alla media europea sono giustificate dalla scarsa qualità del servizio, dichiara in una nota il segretario nazionale Ugl Ferrovie, Umberto Nespoli. «E' giusto che siano al di sotto delle

media europea perché il servizio prestatato è scadente, senza dimenticare che è sempre stato l'azionista di riferimento, ovvero il Tesoro, a porre in merito veti nei vari anni. Sugli esuberanti, invece, non riusciamo a comprendere il perché una simile notizia non sia stata comunicata dall'azienda ai sindacati». E a puntare il dito sulla bassa qualità del servizio offerto e del fatto che all'estero redditi pro capite sono più alti è il presidente del Coda-

cons, Carlo Rienzi. «Il ministro - dice Rienzi - forse non è abituato a prendere i treni che ogni giorno utilizzano gli italiani altrimenti si renderebbe conto della qualità pessima del servizio ferroviario nel nostro paese. Non ha alcun senso paragonare le tariffe italiane a quelle degli altri paesi, per il semplice fatto che all'estero la qualità dei treni e del trasporto è assai superiore rispetto all'Italia, e anche i redditi procapite sono sensibilmente più alti».



Per l'associazione Reloader il nostro Paese ha la maglia nera europea nella gestione di sistemi di Reverse Logistics

## Sono oltre cinquemila i siti di raccolta ancora non censiti e fuori controllo in Italia dove si scaricano elettrodomestici

ROMA - Recupero dei prodotti elettrici ed elettronici, e non solo. Applicando soluzioni tecnologicamente innovative, partendo già dalla fase iniziale di progettazione. Soluzioni che devono ricercare congiuntamente l'industria, la logistica, la ricerca e i servizi. È questo l'obiettivo della piattaforma tecnologica per la Reverse Logistics Reloader.

Promossa dall'omonima associazione (incubatore nazionale di progetti), è un ambiente di cooperazione e confronto tra vari soggetti, interessati a questo campo di ricerca e di applicazione. Essa nasce dalle indicazioni espresse dalla Commissione Ue, che favorisce lo sviluppo di queste piattaforme e le ospita nel suo

portale. L'associazione Reloader (Reverse Logistics and development of environment research) ha organizzato il 29 marzo, nella sede di Unioncamere, a Roma, un convegno: «La piattaforma tecnologica per la reverse logistics - promuovere il recupero per promuovere l'ambiente». Al di là dell'analisi di aspetti essenziali della logistica ambientale (cultura del recupero sostenibile, sviluppo di una maggiore sensibilità negli imprenditori e nelle istituzioni, diffusione e scambio di conoscenze in materia) nel convegno un posto centrale ce l'ha avuto il punto sulla situazione normativa, che fa da condizione necessaria per tutto il resto. Ebbene, mancano ancora 12 decreti perché in Italia esista

un quadro normativo di standard europeo che renda possibile il riciclo e il riuso di prodotti elettrici ed elettronici. E con un quadro legislativo in ritardo di tre anni, l'innovazione sul tema della logistica di ritorno (riciclo, riuso e smaltimento di apparati a fine ciclo di vita) è per ora affidata solo ai produttori: il 16 marzo scorso è stato costituito in sede Anie il primo centro di coordinamento di sistemi collettivi di Reverse Logistics. Ma questi produttori devono subire oltre 5 mila centri di raccolta in Italia, non mappati e ad oggi fuori controllo, nonché a standard di raccolta disomogenei. L'indicazione principale data dal convegno è un ritardo cronico dell'Italia, oggi maglia nera eu-

ropea nel gestire sistemi di Reverse Logistics, mentre i grandi produttori stanno costruendo, senza norme, gli strumenti produttivi, informatici (tracciabilità e prodotti) e di collaborazione (consorzi collettivi di imprese) per fare fronte alle sfide di un mercato in rapidissima evoluzione (Hewlett-Packard raggiungerà entro metà 2007 l'obiettivo di riciclo nel mondo di 450 milioni di chilogrammi di suoi prodotti; oggi la logistica di un computer ha un valore superiore a quella del prodotto stesso). E la sfida è scritta in particolare in un dato illustrato dal presidente di Reloader Domenico Iuliano: «Oggi il costo del recupero/riciclo dei prodotti giunti a fine ciclo corrisponde a circa

il 15% del valore commerciale del prodotto, ma dal recupero dello stesso, tramite la Reverse Logistics, il produttore potrebbe recuperare il 20% del valore». Presente al convegno anche il segretario nazionale della Fita Cna Maurizio Longo, che ha parlato della Reverse Logistics come di «una nuova sfida per il trasporto e la logistica». Longo ha stigmatizzato la bassa offerta logistica dell'Italia. «Non esiste nel nostro Paese un piano di mobilità gomma-gomma - ha spiegato - Inoltre presentiamo progetti, necessari, sulle ferrovie e sulle autostrade, ma non siamo ascoltati». Il segretario Fita ha terminato con una denuncia precisa: «Non c'è chiarezza normativa. Così è difficile progettare».

Coord. nazionale

## Taxi Italiano attende il Governo

ROMA - Alla vigilia dell'apertura di una nuova vertenza con il Governo e della proclamazione dello stato di agitazione della Categoria, riparte il Coordinamento Nazionale di Taxi Italiano formato da CNA FITA, UTI, ACAI, UN'IMPRESA, SATAM e SITAN. Taxi Italiano è presieduto da Ciro Langella, Vice Presidenti sono Nereo Villa e Claudio Severgnini, Coordinatore Nazionale è Maurizio Longo. La vertenza si sviluppa su due tematiche di scottante attualità. «La prima - specifica Longo - riguarda il disegno di Legge presentato dal Governo che prevede l'introduzione di un sistema di autorizzazioni al trasporto persone da rilasciare ad una imprecisata tipologia d'impresa diversa dal taxi e dall'auto-noleggio. Il secondo problema riguarda la riduzione degli sconti sulle accise per effetto della regolamentazione comunitaria che determina un ulteriore appesantimento dei costi a carico degli operatori tassisti». «Problematiche che - ha aggiunto il Coordinatore Nazionale - determinano una situazione di precariato e di destrutturazione e degrado in tutto il settore del trasporto individuale delle persone, per questo motivo è stato proclamato lo stato di agitazione della categoria». «In attesa di un urgente chiarimento con il Governo - conclude Longo - nei prossimi giorni si terranno assemblee di categoria su tutto il territorio nazionale.