

## NOTIZIARI

minatoio Tata Steel di Hayange, nella Francia nordorientale, con consegna dal 2014. L'azienda fornirà anche scambi e incroci al consorzio di costruzione COSEA. Il valore totale dell'acciaio fornito sarà di circa 80 milioni di euro.

Il progetto Sud-Europa-Atlantico è il più grande contratto di partnership pubblico-privato mai firmato nel settore ferroviario francese. Esso collegherà la Francia sudoccidentale con servizi ferroviari ad alta velocità dall'Europa settentrionale, incluse Londra, Parigi, Bruxelles e Amsterdam. Treni che raggiungeranno i 300 km all'ora (186 miglia all'ora) ridurranno i tempi di viaggio da Parigi a Bordeaux a due ore e cinque minuti. I lavori di costruzione di 19 viadotti e sette gallerie inizieranno nella prima metà del 2012. Nel picco del progetto saranno impiegati 4.500 operai edili. G. GLAS, Capo del Settore Ferroviario di Tata Steel, ha affermato: "Questo è un progetto prestigioso, che siamo molto felici di esserci aggiudicati. Forniremo rotaie lunghe 108 metri ciascuna. Le rotaie più lunghe offrono ai passeggeri un viaggio più dolce e riducono i costi di manutenzione. Questo ordine è anche un riconoscimento della nostra strategia aziendale di investire in prodotti di acciaio della massima qualità. Stiamo attualmente avviando la produzione nel nostro laminatoio di Hayange, dopo il completamento di un ammodernamento da 35 milioni di euro. L'investimento ci permette oggi di produrre rotaie di 108 metri nelle nostre fabbriche in Francia e nel Regno Unito".

Quando i primi passeggeri viaggeranno sulla nuova linea nel 2016, potranno spostarsi da Parigi a Bordeaux nello stesso tempo che occorre per raggiungere Lione da Parigi – un risultato fantastico". Tata Steel ha anche fornito le rotaie dal suo stabilimento di Hayange per la linea sulla quale un TGV ha superato il record mondiale di velocità ferroviaria nel 2007. Il treno francese ha raggiunto una velocità di 574,8 km/ora (357 miglia/ora) fra Parigi e Strasburgo (*Comunicato stampa TATO STEEL*, 1° ottobre 2011).

## VARIE

### FFS Cargo applica misure di risanamento

Al fine di accrescere la propria competitività, FFS Cargo intende non rinnovare nei prossimi anni circa 200 posti di lavoro nei settori amministrativi. Ciò è parte del programma di risanamento annunciato nel mese di luglio di quest'anno grazie al quale la società intende raggiungere il pareggio di bilancio dal 2013. Interessata dalle misure è in particolare la sede principale di Basilea.

FFS Cargo ha già fortemente accresciuto la sua produttività negli ultimi anni e adottato misure di ottimizzazione che hanno generato un effetto per oltre 100 milioni di franchi. Il traffico a carri completi in Svizzera continua comunque a causare perdite finanziarie. Come già comunicato nel luglio di quest'anno, i rischi aziendali si sono nuovamente acuiti negli ultimi mesi. FFS Cargo ha quindi deciso di elaborare misure in grado di generare un effetto di 80 milioni di franchi in modo da poter raggiungere il pareggio di bilancio entro il 2013. Nell'ambito delle proprie direttive strategiche il Consiglio federale richiede che a medio termine il traffico a carri completi di FFS Cargo sia in grado di coprire i costi generati.

*Abbassare i costi per accrescere la competitività.* Una parte di questo pacchetto di misure contempla la riduzione dei costi strutturali, in altre parole, di tutti quei costi che gravano l'azienda indipendentemente dai volumi trasportati. Essi sono sensibilmente più elevati di quelli oggi presenti nel settore dei trasporti. FFS Cargo non è quindi ancora sufficientemente competitiva rispetto agli altri offerenti presenti sul mercato. Le spese per il personale nei settori amministrativi rappresentano una grossa fetta dei costi strutturali. FFS Cargo deve quindi ridurre il numero di posti in questi ambiti. Ciò sarà conseguito in particolare con l'adozione di processi più semplici e standardiz-

zati a livello aziendale. Di conseguenza saranno soppressi in particolare i lavori nell'ambito delle finanze, della distribuzione e dell'informatica.

*Riduzione di posti con la fluttuazione naturale nel limite del possibile.* Con queste e le successive misure nei prossimi anni, circa 200 posti amministrativi saranno soppressi, in particolare nella sede centrale di FFS Cargo a Basilea e in misura minore nelle regioni. La fetta maggiore di queste riduzioni sarà effettuata entro il 2013.

Come di consuetudine presso le FFS, e in conformità con il CCL, non vi saranno licenziamenti per le persone sottoposte a contratto collettivo di lavoro. La riduzione dei posti dovrà essere effettuata nel limite del possibile con la fluttuazione naturale del personale. I dipendenti che perderanno il posto saranno sostenuti dalle FFS nella ricerca di una nuova attività e nel riorientamento professionale. La riduzione dei costi strutturali presso FFS Cargo è parte dei programmi annunciati dalle FFS nel mese di settembre, con i quali l'azienda intende accrescere ulteriormente la propria produttività ed efficienza, e adottare misure con un effetto di 550 milioni di franchi. Entro il 2017 le FFS ridurranno i costi strutturali e amministrativi per un ammontare complessivo di circa 220 milioni di franchi, ossia di un quinto rispetto ad oggi (*Comunicato stampa FFS*, 12 ottobre 2011).

### Progetto Masterplan: Provincia di Mantova ospite della Commissione Europea

Il *case study* del progetto Masterplan, realizzato dalla Provincia di Mantova con il contributo di **ALOT** (Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica) a nome del Coordinamento del sistema idroviario del Nord Italia, che persegue l'obiettivo di ottimizzare lo stesso sistema, dovrebbe essere l'argomento centrale della due giorni di incontri fra una delegazione italiana e la Commissione Europea, in programma nella sede istituzionale di Bruxelles.

## NOTIZIARI

les il 19 e 20 ottobre. Ai meeting, oltre a referenti della Provincia mantovana e ad **ALOT**, in rappresentanza del nostro Paese dovrebbero partecipare anche Regione Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, nonché il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Dovrebbero essere presenti inoltre gli altri membri del coordinamento del Sistema Idroviario del Nord Italia, costituito anche dalla Provincia di Cremona, Reggio Emilia, Rovigo, AIPO, Sistemi territoriali, APV, ASPO, CONSVIPO, SCIP, UNII, Porto Nogaro, RAM, Interporto di Rovigo, con il supporto di Regione Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia.

L'obiettivo degli incontri è di presentare la virtuosa esperienza italiana relativamente al progetto Masterplan, entrato di diritto fra le *best practice* in materia di analisi in grado di indirizzare le scelte strategiche che le Pubbliche Amministrazioni sono tenute ad intraprendere per migliorare la navigazione interna nelle aree di competenza. Un sistema, quello del trasporto lungo le rotte fluviali interne, estremamente conveniente e vantaggioso soprattutto dal punto di vista economico ed ambientale. Masterplan, giunto in una fase intermedia di avanzamento, ha come obiettivo primario quello di creare i presupposti per l'attuazione di un progetto globale e coordinato per lo sviluppo delle vie navigabili interne dell'Italia settentrionale, dai porti del Nord Adriatico fino i porti interni di Mantova e Cremona, con una prospettiva di medio termine. Nella fase di analisi complessiva, il progetto ha preso in considerazione non solo la pianificazione di interventi infrastrutturali allo scopo di superare i

colli di bottiglia e adeguare alla navigazione i corsi d'acqua, ma anche l'analisi della filiera logistica, compresi i nodi multimodali e le vie di navigazione.

Dallo studio preliminare di Masterplan si evince con estrema chiarezza la portata e le potenzialità del sistema idroviario del Nord Italia, che si estende complessivamente per oltre 900 km, dei quali a fini commerciali 600 sono navigabili. Essendo la pianura padana una delle aree più industrializzate, trafficate e soggette ai maggiori tassi di inquinamento atmosferico d'Europa, il *modal shift* di parte delle merci trasportate dalla gomma all'acqua può rappresentare un prezioso aiuto per la sostenibilità del sistema economico del Nord Italia e del Nord Adriatico.

Esistono tuttavia delle criticità che il progetto curato da Provincia di Mantova e **ALOT**, in nome e per conto dell'intero Coordinamento del Sistema Idroviario del Nord Italia, ha identificato, a cui è seguita l'individuazione di una serie di possibili soluzioni che i soggetti coinvolti nell'amministrazione del sistema sono tenuti a mettere in atto. Prima fra queste criticità è quella riconducibile al tema "infrastrutture" e, nello specifico, all'assenza di garanzia di fondali lungo il tratto di fiume Po da Mantova a Cremona tale da non giustificare un servizio di trasporto via acqua, così come alla presenza di ponti dal tirante d'aria inferiore a 6,50 metri lungo il corso d'acqua. Dal punto di vista ambientale, fra le varie criticità riscontrate è importante annoverare come gli impatti generati dalla navigazione interna sulle matrici ambientali (qualità dell'aria, acqua, terra, effetto serra) a causa della

manca di politiche settoriali per il rinnovo delle flotte e per il mancato utilizzo di tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente possono essere motivo di degrado delle condizioni dei corsi d'acqua.

Inoltre, non è da sottovalutare la grande variazione dei livelli idrici nella rete idrografica naturale ed artificiale del Nord Italia in seguito al susseguirsi di cambiamenti climatici (progressivo innalzamento delle temperature ed una variazione del regime delle precipitazioni), espansione urbanistica ed aumento delle superfici impermeabili. Sul fronte dei flussi di traffico, si segnala come oggi solamente una chiatta su sette faccia ritorno carica ai porti marittimi, ovvero il flusso è concentrato dai porti marittimi a quelli fluviali, mentre manca quasi totalmente il flusso contrario; inoltre i materiali trasportati via acqua sono essenzialmente poveri (sabbie, granaglie, siderurgico), di basso valore economico e quindi colpiti maggiormente dall'incidenza dei costi di trasporto.

Infine, fra le problematiche in ambito normativo, emergono la mancata estensione degli incentivi e agevolazioni concessi al piccolo cabotaggio ai natanti che si occupano di navigazione interna. Inoltre, il collegamento con i porti marittimi risulta ulteriormente difficoltoso a causa della normativa sulla navigazione promiscua che non riconosce la possibilità alle imbarcazioni fluviali di solcare le acque costiere per raggiungere gli stessi senza necessità di sottostare a parametri tipicamente marittimi, inutili in determinate zone di navigazione (*Comunicato stampa **ALOT-Provincia** di Mantova*, 19 ottobre 2011).