

Incontro con OO.SS. Divisione Cargo

Roma, 12 febbraio 2009

Indice

- ❑ Lo scenario economico di riferimento
- ❑ Il piano commerciale
- ❑ Il piano della produzione
- ❑ La rivisitazione dei processi e la dinamica degli organici
- ❑ La riorganizzazione

❑ Lo scenario economico di riferimento

Stima Conto Economico 2008 (3° Forecast)

Valori in Mln Euro	Forecast Current 2008	Forecast Last 2008	Delta % Fcst Curr-Fcst Last	Budget Anno 2008	Delta % Fcst Curr-Bdg Anno	Cons LY 2007	Delta % Fcst Curr-Cons LY
Ricavi da Traffico	917,5	926,8	-1,00	883,4	3,86	908,0	1,04
Ricavi da Mercato	795,5	798,5	-0,38	793,4	0,26	768,9	3,46
Ricavi da Contratto di Servizio	122,1	128,3	-4,87	90,0	35,62	139,1	-12,28
Ricavi da Regioni							
Contratto di Servizio Pubblico e Altri Contributi	122,1	128,3	-4,87	90,0	35,62	139,1	-12,28
Altri ricavi	102,8	91,0	12,96	80,7	27,34	95,3	7,93
Ricavi operativi	1.020,3	1.017,8	0,25	964,2	5,82	1.003,3	1,70
Costo del lavoro	-517,4	-515,8	-0,32	-502,8	-2,90	-544,0	4,89
Materiali	-29,5	-29,4	-0,19	-28,9	-1,93	-30,0	1,70
Servizi	-664,3	-674,2	1,47	-687,2	3,33	-671,9	1,13
di cui Pedaggio	-130,8	-130,9	0,00	-130,9	0,00	-138,3	5,38
Capitalizzazioni	2,8	3,0	-7,35	8,1	-65,88	2,0	35,94
Ribaltamento partite operative	-5,5	-6,4	12,79	-6,0	8,22	-8,7	35,95
Costi Operativi	-1.214,0	-1.222,8	0,72	-1.216,9	0,24	-1.252,5	3,08
Margine Operativo Lordo	-193,6	-205,0	5,53	-252,7	23,37	-249,2	22,30
Ammortamenti netti	-68,0	-70,1	3,00	-75,7	10,21	-65,9	-3,24
Ribaltamento ammortamenti	-13,5	-12,7	-6,86	-12,1	-12,02	-15,0	9,90
Risultato operativo ordinario	-275,2	-287,7	4,37	-340,5	19,19	-330,1	16,64
Accantonamenti e svalutazioni	-3,0	-3,0	0,00	-3,0	0,00	-2,5	-18,62
Saldo proventi (oneri) diversi						-10,4	100,00
Ribaltamento altre partite	-4,7	-3,2	-48,42	-3,6	-29,57	-5,5	14,44
Risultato operativo	-282,9	-293,9	3,76	-347,1	18,51	-348,5	18,84
Saldo proventi (oneri) finanziari	-28,3	-29,4	3,99	-31,0	8,94	-25,0	-13,18
Saldo proventi (oneri) straordinari						6,1	-100,00
Risultato ante imposte	-311,1	-323,3	3,78	-378,2	17,73	-367,4	15,32
Imposte sul reddito	-9,3	-8,6	-8,32	-6,5	-42,98	-12,8	26,94
Risultato netto	-320,5	-332,0	3,46	-384,7	16,70	-380,2	15,71

Lo scenario economico per i principali settori industriali

La crisi globale conduce l'economia italiana a una prolungata recessione.

- In Italia si prevede un PIL a -2.0% nel 2009, con effetto trascinamento anche nel 2010 (stime Banca d'Italia).
- Il 2008, si dovrebbe chiudere con un calo della produzione industriale del -4,0%; si tratterebbe di uno dei peggiori risultati dal secondo dopoguerra. L'attività si sta contraendo in tutti i comparti dell'industria manifatturiera, particolarmente in quelli dei beni intermedi e di investimento. Molto critica è la situazione nel comparto dell'auto, dove la produzione è crollata.
- Le più grandi aziende hanno ridotto la loro capacità di produzione, chiudendo impianti e attivando cicli di cassa integrazione.
In Europa: PIL 2009 in diminuzione (-1,0%): Germania -2,0%.
- Le principali ferrovie europee hanno preventivato forti tagli nella produzione (tra il 15 e il 25%).
- Forte criticità sui ricavi da mercato dovuta all'attuale situazione congiunturale nell'ambito della quale la maggior parte dei clienti e associazioni di clienti chiede con forza la stabilità dei prezzi per il 2009.

La domanda da Stato: Servizio Universale

Contratto

- Contratto Servizio Pubblico 2004-2005 con MIT.
- Fondi dello Stato
- Clausola continuità
- Perimetro non ben definito

Ricavi medi (Stima 2008)

- Tariffe: 11.2 €/Treno.km
- Corrispettivi: 3,8 €/Treno.km

Cargo	2009	2008
Produzione M treni.km	23,8	32,6
Sbilancio (1)	274	395
Totale Stanziamenti	93	140
Richiesta da Piano	154	
Delta	-61	

Programmato 2009

- Prodotti considerati: Combinato, Tradizionale, Diffuso
- Produzione: 23,8 M Treni.km

□ Il piano commerciale

Il nuovo scenario

- ❑ Le analisi di redditività dei traffici sono state aggiornate alla luce del nuovo scenario di domanda per i cicli dei treni completi;
- ❑ Tale analisi ha messo in correlazione (per ogni singola filiera/cliente/relazione/modalità di inoltro) i costi associati al complesso dei fattori della produzione assorbiti, con i relativi introiti da mercato;
- ❑ Si è reso così possibile un dettagliato conto economico per ciclo/relazione/cliente/filiera, dalla cui analisi sono scaturite gli interventi di natura commerciale/industriale conseguenti;

Combinato Terrestre Sud

- ❑ Riduzione di contributi statali per il SUD;
- ❑ Conferma dell'assenza di incentivi al Combinato;
- ❑ Grossa incidenza dei costi di traghettamento/manovra per la Sicilia;
- ❑ Ulteriore sbilanciamento della flotta di carri dedicati;
- ❑ Prezzo di mercato limitato in basso dalla concorrenza camionale sempre più agguerrita;



La riduzione della domanda di traffico combinato terrestre attesa ammonta a circa 2,3 Mln di Trenikm e riguarda tutti i collegamenti di combinato terrestre con la Sicilia

Tradizionale Sud

- ❑ Riduzione di contributi statali per il SUD;
- ❑ Trasporto merce “povera”;
- ❑ Grossa incidenza dei costi di traghettamento/manovra per la Sicilia;
- ❑ Traffici sempre meno bilanciati;
- ❑ Dispersione ulteriore delle zone geografiche di provenienza.



La riduzione della domanda di traffico tradizionale ammonta a circa 0,6 Mln di Trenikm e riguarda tutti i collegamenti con il Sud.

Combinato Marittimo

- ❑ Conferma dell'assenza di incentivi al Combinato;
- ❑ Strutturale limitatezza chilometrica delle relazioni interessate (150/250 km);
- ❑ Costi di produzione alti (anche in relazione a causa extra: Pontremolese, Ferport, residualità tracce)
- ❑ Prezzo di mercato limitato in basso dalla concorrenza camionale;



La riduzione della domanda di traffico combinato marittimo ammonta a circa 2,3 Mln di Trenikm e riguarda tutti i collegamenti del sistema portuale nord-tirrenico (Genova, Livorno, La Spezia) con gli impianti emiliani (Rubiera, Modena, Reggio Emilia)

□ Il piano della produzione

Produzione

Per il 2009 il volume della produzione attesa, in relazione al calo della domanda, sarà caratterizzato da:

- ❑ Focalizzazione della produzione sui servizi economicamente sostenibili con conseguente concentrazione su un perimetro di impianti minore
- ❑ un aumento del carico medio a treno pari ca. 20 t nel 2009 (da 409t nel 2008 a 428t nel 2009)

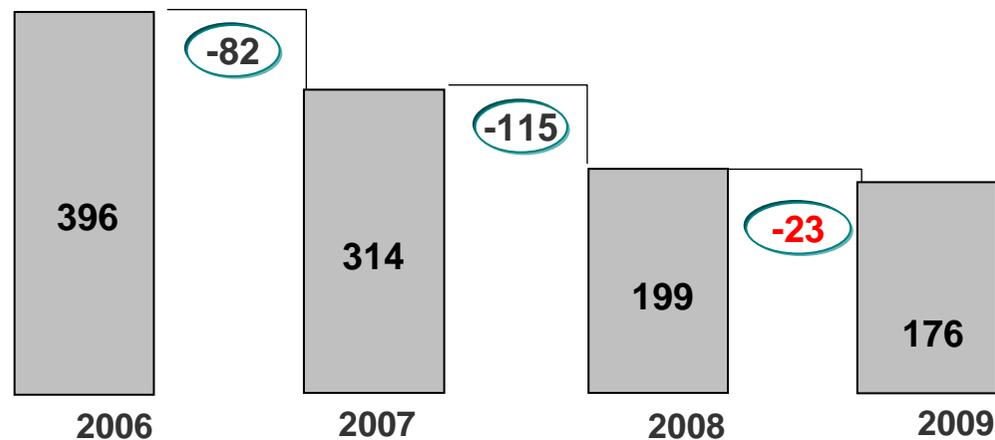


	2009	2008
Produzione Mtreni.km	44,6	54,8

Reticolo degli impianti serviti

□ Riorganizzazione completa del reticolo attraverso:

- adeguamento dei flussi su un numero inferiore di impianti
- potenziamento delle dotazioni infrastrutturali e logistiche di impianto
- definizione e monitoraggio dei tempi std di attraversamento del reticolo
- introduzione catalogo delle terminalizzazioni (sub-fornitori e stradali)



Flotta Divisione Cargo: azioni 2009

- ❑ **Incremento della disponibilità loco elettriche: valore medio del 2008: 28,8%; obiettivo del 2009: 25%**
- ❑ **Avvio acquisizione di 20 nuove locomotive politensione tipo DAI per i servizi interoperabili**
- ❑ **Demolizione di ca 8000 carri obsoleti**
- ❑ **Affidabilità loco elettriche: riserve totali (comprese quelle in impianto) a mln.km del 2008: 37,5; obiettivo del 2009: 35**
- ❑ **Incremento della percorrenza media annua della flotta (elettrica + diesel): da 84.000 km medi del 2008 a 88.000 km medi del 2009**

Flotta Divisione Cargo: azioni 2009

DC - Assets	2008	2009	Noleggio a terzi	radiazione	acquisizione	demolizione
Loco 633	93	92				
Loco 645/646	35	0		X (*)		
Loco 652	173	173				
Loco 655/656	290	161	X			
Loco 405	41	41				
Loco 402 B	17	0				
Loco 412	20	20				
Loco interoperabili DAI	0	2			X	
Loco 403	1	10				
Totale loco elettriche	670	499				
Loco 343	12	1		X		
Loco 345	109	60				
Loco 443/445	40	27				
Nuove loco Diesel	0	0				
343/345 revampizzate	0	0				
Totale loco diesel	161	88				
Loco da manovra	480	330				
Carri Combinato	12.500	9.500				X
Carri tradizionale	27.500	22.500				X
Totale carri	40.000	32.000				

KPI di produzione: puntualità

PUNTUALITA'	0'	5'	30'	60'
In arrivo 2008 (consuntivo)			70%	81,8%
In partenza 2008 (consuntivo)	48,4%	55,9%	77,2%	
In arrivo 2009 (obiettivo)			68%	80%
In partenza 2009 (obiettivo)	50%	58%	80%	

KPI di produzione: carri

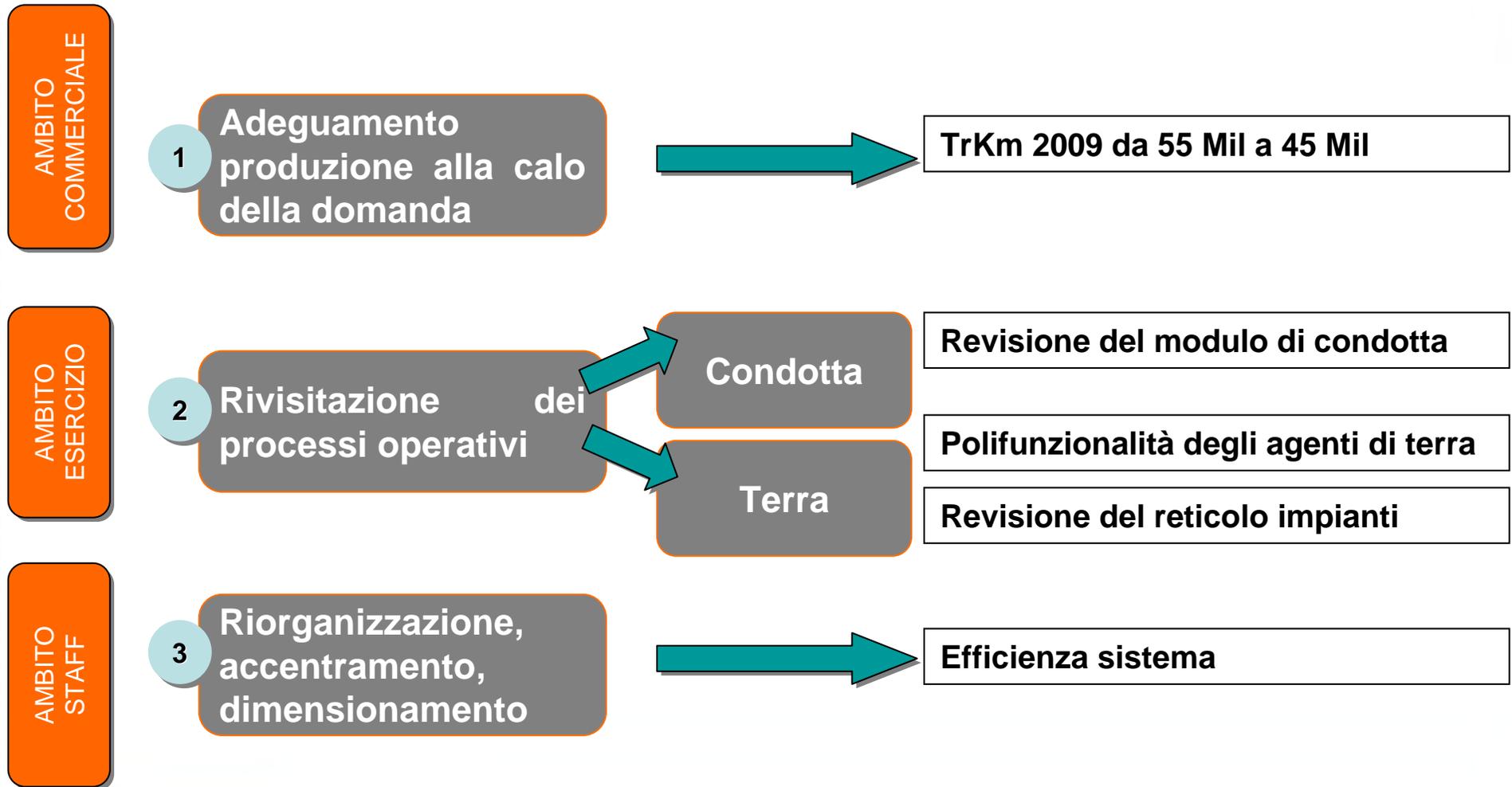
	2008	Obiettivo 2009
Ciclo del Carro (gg)	13,5	12
Indisponibilità carri principali	25%	24%
Noli RIV (gg di permanenza)	7,9	7,2

KPI di produzione: locomotive

	2008	Obiettivo 2009
Indisponibilità	28,8%	25%
Affidabilità (riserve totali a mln.km)	37,5	35
Percorrenza media annua totale (elett+diesel)	84.000	88.000

□ La rivisitazione dei processi

Logiche



Il processo Condotta

- ❑ **Definito un nuovo accordo quadro con RFI per la prenotazione di tracce sulle principali linee e per il progressivo trasferimento di tracce da notturno a diurno**
- ❑ **Aumento a tendere della velocità commerciale (linee Bologna-Verona + Milano-Bologna, Bologna-Firenze per effetto indotto dall'apertura delle nuove linee AV)**
- ❑ **Diversificazione composizione equipaggio**
- ❑ **Aumento produttività ore condotta per agente**

Moduli di Condotta

Al fine di rendere il processo:

FLESSIBILE

EFFICIENTE

INTEGRATO CON ALTRI PROCESSI

e

**IN FUNZIONE DELLE DIVERSE TIPOLOGIE DI SERVIZI
POTRANNO TROVARE APPLICAZIONE I SEGUENTI
MODULI**

1

DOPPIO
AGENTE

2

AGENTE SOLO

3

EQUIPAGGIO
MISTO

I processi a terra

Intervento di riprofessionalizzazione ed ampliamento delle competenze del personale a terra, tale da consentire:

- ❑ Acquisizione abilitazione alla “conoscenza dei segnali” per agente polifunzionale di macchina (APM); con l’APM l’equipaggio potrà essere autonomo per lo svolgimento delle attività correlate con la partenza/condotta/arrivo dei treni.**
- ❑ Acquisizione abilitazioni ... per polifunzionalità a terra (verifica, formazione treno, manovra)**
- ❑ Potenziamento e specializzazione delle dotazioni infrastrutturali e logistiche**

L’effetto del processo di riqualificazione del personale di terra è funzionale anche alla gestione del turn over interdivisionale/intersocietario

Il processo Manutenzione

- ❑ **Centralizzazione del processo manutentivo**
- ❑ **Adeguamento degli asset loco e carri**
- ❑ **Razionalizzazione e incremento efficacia del reticolo delle officine**
- ❑ **Riduzione delle indisponibilità**

Il processo Gestione Treno

- ❑ **Passaggio delle attività “commerciali” delle Gestioni Merci alla struttura commerciale Rete vendite;**
- ❑ **Revisione del reticolo delle GM in funzione dell’interesse commerciale delle stesse (per clienti/traffici gestiti): modifica delle attività –in funzione delle evoluzioni tecnologiche connesse all’informatizzazione della LdV – ed ottimizzazione delle risorse**
- ❑ **Informatizzazione LdV**

Il processo Produzione Treno

- ❑ **Centralizzazione/ottimizzazione del processo di gestione e controllo della circolazione e della gestione dei materiali a questa connessi;**
- ❑ **Riorganizzazione delle strutture territoriali, sia in termini di distribuzione territoriale coerente con lo sviluppo dell'offerta commerciale, sia in termini di integrazione attività (gestione integrata del trasporto);**
- ❑ **Revisione turni in funzione carichi di lavoro.**

I processi Commerciale e Staff

- ❑ **Coerente rivisitazione del dimensionamento del personale indiretto rispetto alla esigenze della produzione e del marketing: ricaduta sulle staff centrali e territoriali;**
- ❑ **Ottimizzazione dei processi/risorse commerciali.**

**ORGANICI AL 31/12/2008 +
RISULTATI AZIONI
GESTIONALI 2008 (esodi,
mobilità)**

Organici dicembre 2008

Per territorio/profilo

AREA	OPERAI								IMPIEGATI								QUADRI				Totale complessivo		
	Ausiliario	Capo Squadra Ausiliari	Operatore Specializzato Circolazione	Operatore Specializzato Manutenzione	Tecnico della Circolazione	Tecnico della Manutenzione	Tecnico di manovra e condotta	Tecnico di Verifica	Tecnico Formazione Treno	Operatore Specializzato Uffici	Specialista Tecnico Commerciale	Specialista Tecnico Amministrativo	Tecnico di Ufficio	Capo Stazione	Capo Tecnico	Capo Treno/Capo Servizi Treno	Impiegato Direttivo	Macchinista	Professional	Professional senior		Responsabile linea/unita' tecnica-operativa	Responsabile struttura operativa
AREA ANCONA/BARI	2		8	11		4	59	34	62	3	64	21	4	9	5			366	47	19	1	8	727
AREA BOLOGNA	3		36	17		28	28	56	110	3	37	5	9	41	12		4	317	74	16		8	804
AREA GENOVA/CAGLIARI	1		53	53	8	19	162	54	99		37	12	6	24	12		1	363	72	11		6	993
AREA LIVORNO			20	15	2	34	48	37	64	2	22	9	1	17	5		2	296	53	11	1	5	644
AREA MILANO	9		58	29		54	132	93	189	3	65	30	10	44	21	6	8	532	85	15	1	6	1.390
AREA NAPOLI/REGGIO	8	1	43	8	10	6	62	37	95	4	29	14	2	17	13			383	48	17	2	7	806
AREA PALERMO	1		7		6	1	39	20	46		25	16		1	4			119	29	9	1	1	325
AREA ROMA			20	2		4	20	10	15	2	29	1		1	2		1	178	25	5	1	4	320
AREA TORINO	4		60	15	16	37	106	80	123	8	33	17	10	8	17		1	436	71	15		6	1.063
AREA TRIESTE	1		52			1	61	36	94	3	64	7	6	2	11			285	67	11		4	705
AREA VENEZIA/VERONA			25	50		60	87	80	108	3	59	18	8	18	24		1	473	72	24	2	9	1.121
CENTRALE											1	2	12				11		43	47			116
COMMERCIALE										4	39	28	4				23		114	89		1	302
ESERCIZIO									1	6	13	42	2		1		6		70	48		3	192
Totale complessivo	29	1	382	200	42	248	804	537	1.006	42	518	232	62	182	127	6	58	3.748	870	337	9	68	9.508

Organici dicembre 2008

Per processo

SOTTOPROCESSO	I									I Totale	O									O Totale	Q				Q Totale	Totale complessivo
	Capo Stazione	Capo Tecnico	Capo Itineri/Capo Servizi Treno	Impiegato Direttivo	Macchinista	Operatore Specializzato Uffici	Specialista Tecnico Commerciale	Specialista Tecnico Amministrativo	Tecnico di Ufficio		Auxiliario	Capo Squadra/Auxiliari	Operatore Specializzato Circolazione	Operatore Specializzato Manutenzione	Tecnico della Circolazione	Tecnico della Manutenzione	Tecnico di manovra e condotta	Tecnico di Verifica	Tecnico Formazione Treno		Professional	Professional senior	Responsabile linea/unita' tecnica-operativa	Responsabile struttura operativa		
1- Condotta			1		3.741	10	3	50	13	3.818	20	1	51	6			123		1	202	287	23	1	12	323	4.343
1- Manovra Treno e Movimentazione Carri	166		5							185	4	301	1	2		654	6	8	976	97	2		30	129	1.290	
1- Manutenzione Corrente		79	5	1	6	4	29	3		127		8	186	2	242	7	3	2	450	43	16	8	8		75	652
1- Marketing			1							1										8	7		1		16	17
1- Staff Commerciali			3		2	2	12	1		20										27	18				45	65
1- Staff di Supporto			11		1	2	9			23										34	37				71	94
1- Staff Industriali	10	6	15	2	18	68	91	36		246	4	6	2		12	2	9	35	117	54		4		175	456	
2- Formazione Treno						6		1		7	1	7		24		1		931	964							971
2- Gestione Circolazione e Produzione Treno	4		3	3	3	24	19	3		59		2		1	5	3		5	16	149	113		13		275	350
2- Vendita Diretta			18		2	20	15	2		57										82	66				148	205
2- Verifica		41								41		2	5		1	3	526	7	544							585
4- Gestione Treno	2	1	1	1		360	2	1		368		5	13		1		43	62	26						26	456
5- Assistenza ed Informazione			1			17	4	1		23											1				1	24
Totale complessivo	182	127	6	58	3.748	42	518	232	62	4.975	29	1	382	200	42	248	804	537	1.006	3.249	870	337	9	68	1.284	9.508

Assunzioni 2008

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
▼ DIVISIONE CARGO		8	1	2	2	5	2		1		4		25
▼ ESERCIZIO CARGO		8	1	2	2	5	2		1		4		25
▼ AREA TORINO E COORDINAMENTO PIEMONTE E LIGURIA						1							1
▷ MANUTENZIONE PIEMONTE						1							1
▼ AREA MILANO					1				1				2
▷ MANUTENZIONE LOMBARDIA					1				1				2
▼ AREA GENOVA/CAGLIARI		1			1	2							4
▷ MANUTENZIONE LIGURIA		1			1	2							4
▼ AREA BOLOGNA E COORDINAMENTO EMILIA ROMAGNA E TOSCANA						2							2
▷ Unità operativa Gestione e Controllo Manutenzione Corrente B						2							2
▼ AREA VENEZIA/VERONA		4					1				4		9
▷ MANUTENZIONE NORD EST		4					1				4		9
▼ AREA ANCONA/BARI		1											1
▷ Impianto Manutenzione Corrente TERNI - DC		1											1
▼ AREA ROMA		1											1
▷ Impianto Manutenzione Corrente CIVITAVECCHIA - DC		1											1
▼ AREA NAPOLI/REGGIO CALABRIA		1	1	2			1						5
▷ Unità operativa Gestione e Controllo Manutenzione Corrente N		1	1	2			1						5

Cessazioni 2008

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
▼ DIVISIONE CARGO	71	14	15	33	17	14	36	41	34	32	14	151	472
▶ RISORSE UMANE CARGO			1									2	3
SICUREZZA DI SISTEMA CARGO									1			1	2
▼ ESERCIZIO CARGO	70	13	14	33	16	13	35	41	30	32	13	144	454
▶ GESTIONE OPERATIVA E RIPROGRAMMAZIONE								1	1				2
▶ AREA TORINO E COORDINAMENTO PIEMONTE E LIGURIA	10	1	2	9		1	3	6	3		2	15	52
▶ AREA MILANO	8	5			3	4	2	6	4	2	5	13	52
▶ AREA GENOVA/CAGLIARI	10		1	5	1	1	6	3	3	3	1	24	58
▶ AREA TRIESTE	10	1	1	4	1	1	3	2		4	2	8	37
▶ AREA BOLOGNA E COORDINAMENTO EMILIA ROMAGNA E TOSCANA	2	1		3	2	1	3	5	5			9	31
▶ AREA LIVORNO	2		3	3	1	1	2	1	5			4	22
▶ AREA PALERMO	8						1	11	1			14	35
▶ AREA VENEZIA/VERONA	13	1	1	3	4	1	4	2		9	1	9	48
▶ AREA ANCONA/BARI	2	1	3	6	3	2	4	3	5	5	1	13	48
▶ AREA ROMA		1	2			1				2		10	16
▶ AREA NAPOLI/REGGIO CALABRIA	5	2	1		1		6		1	7	1	23	47
▶ MANUTENZIONE CORRENTE CARGO							1					1	2
▶ PROGRAMMAZIONE PRODUZIONE E RETICOLO								1	2			1	4
▶ COMMERCIALE CARGO	1	1			1	1	1		3		1	4	13

Mobilità intersocietaria IN/OUT

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
RFI S.p.A.			92	4	1							1	98
FERSERVIZI S.p.A.	1												1
FS Logistica S.p.A.			1				1	2		1			5
Italferr S.p.A.	1												1
Risultato globale	2	0	93	4	1	0	1	2	0	1	0	1	105

IN

OUT

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
RFI S.p.A.	1.570		10						1			2	1.583
ALTRE										1			1
Risultato globale	1.570	0	10	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1.584

Mobilità interdivisionale IN/OUT

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
STAFF		1		1	1	2					1		6
DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE			3				1	1			2	1	8
DIVISIONE PASSEGGERI NAZIONALE/INTERNAZIONALE	1	1					1						3
Risultato globale	1	2	3	1	1	2	2	1	0	0	3	1	17

IN

OUT

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	Risultato globale
STAFF		1	1		1	1	1	1		5		3	14
DIVISIONE PASSEGGERI NAZIONALE/INTERNAZIONALE	13		10	1	3	1				2	1	2	33
DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE	3	2	3		1	1	14	1		7	4	102	138
DISQS												1	1
DTAI								1					1
Risultato globale	16	3	14	1	5	3	15	3	0	14	5	108	187