



Incontro con le OO.SS.

Divisione Cargo

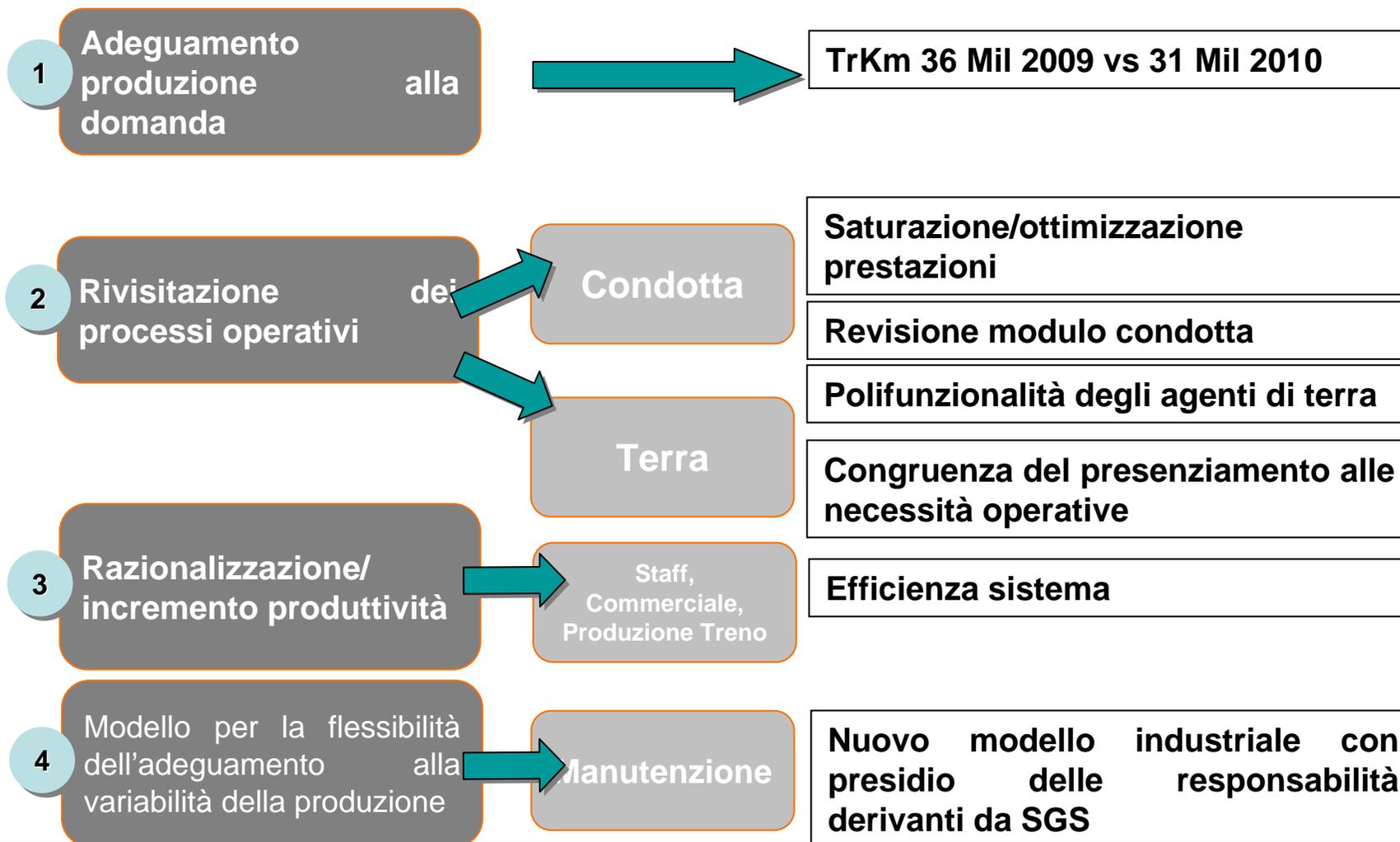
3 novembre 2010

# Milestone

	Fine 2009	2010	Gennaio 2011	Fine 2011
Volumi produzione	36 mil TrKM	31 mil TrKM	31 mil TrKM	31 mil TrKM + ...
€/TrKM	22,80*	22,30*	18,50	12,00/14,00
Organici	8.115 (PUNTUALE 31.12.09)	7.600 (FTE 3^ RIPR)	6.000	4.500
Risultato	-305Mil €	-229 Mil €		Break Even Point

\* Senza ammortamenti

# Ambiti organizzativi del progetto di ristrutturazione



# Economie di risorse nell'organizzazione a terra

## AZIONI 2010

## RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO

485 agenti degli  
impianti di terra

- 1.POLIFUNZIONALITA'** PER L'OTTIMIZZAZIONE DEI TEMPI DI PROCESSO E LA SATURAZIONE DELL'IMPEGNO DELLE RISORSE
- 2.RIARTICOLAZIONE DEI TURNI** DI LAVORO PER LA SATURAZIONE DELL'IMPEGNO DELLE RISORSE IN CONSEGUENZA DELLA RISTRUTTURAZIONE DELL'OFFERTA DEL DIFFUSO E/O VARIAZIONE DEI VOLUMI DI ATTIVITA'
- 3.SQUADRA POLIFUNZIONALE** DI SCALO PER OTTIMIZZARE L'ARTICOLAZIONE DELLA COPRESENZA AL FINE DELLA SATURAZIONE DELL'IMPEGNO
- 4.RIALLOCAZIONE** DELLE RISORSE PER RIPOSIZIONAMENTO GEOGRAFICO DELLA RICHIESTA DELL'OFFERTA
- 5.SQUADRA/E POLIFUNZIONALE/I** DI BACINO PER RENDERE COMPATIBILE L'ARICOLAZIONE DELLE OPERAZIONI IN PIU' SITI/RACCORDI CON LA SATURAZIONE DELL'IMPEGNO DELLE RISORSE
- 6.RIDISTRIBUZIONE DELLE ATTIVITA'** TECNICO/AMM.VE PER SATURAZIONE IMPEGNO RISORSE
- 7.RICOLLOCAZIONE DELLE ATTIVITA'** TECNICO/AMM.VE PER SATURAZIONE IMPEGNO RISORSE

# Economie di risorse Personale di Condotta

-diretti-

**AZIONI 2010**

**RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO**

- 1. **ATTENUAZIONE DELLE ECCEDENZE**  
ORARIO NEI PERIODI NON  
LAVORATIVI
- 2. **CONTRAZIONE** EVENTI DI  
DISPONIBILITA'
- 3. **DIMINUZIONE SOSTE** FRA TRENI  
CORRISPONDENTI
- 4. **DIMINUZIONE VIAGGI IN VETTURA**
- 5. **SATURAZIONE DELLA PRESTAZIONE**  
LAVORATIVA
- 6. **SPERIMENTAZIONE** REVISIONE  
MODULO DI CONDOTTA

**454 agenti di  
Condotta**

# Economie di risorse Personale di Condotta

-indiretti-

**AZIONI 2010**



1. REVISIONE TURNI/PRESIDI PER  
SATURAZIONE IMPEGNO RISORSE

**RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO**



**65 agenti indiretti di  
Condotta**

# Economie di risorse Produzione Treno

**AZIONI 2010**



1. REVISIONE TURNI/PRESIDI PER  
SATURAZIONE IMPEGNO RISORSE

**RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO**



**34 agenti Produzione  
Treno**

## Economie di risorse Commerciale/Staff Supporto

**AZIONI 2010**



1. REMOTIZZAZIONE/INFORMATIZZAZIONE ATTIVITA'
2. DIMENSIONAMENTO SU VOLUMI DI VENDITA
3. SATURAZIONE DELLA PRESTAZIONE LAVORATIVA

**RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO**



**102 agenti  
Commerciale/Supp**

# Economie di risorse Manutenzione

**AZIONI 2010**



1. Modello per la flessibilità dell'adeguamento alla variabilità della produzione

**RISORSE ASSORBIBILI NEL FONDO**



**71 agenti  
Manutenzione**

# Programma 2011

**AMBITI DI INTERVENTO**



**AZIONI**



**STRUMENTI DI GESTIONE**

1. DIRETTI CONDOTTA

1. REVISIONE MODULO CONDOTTA (AS/COPRESENZA)

2. TERRA

2. REVISIONE RETICOLO

3. INDIRETTI CONDOTTA

3. CONSOLIDAMENTO APPLICATIVO IVU.RAIL CREW (concentrazione Programmazione e Gestione Servizi di Condotta)

4. PRODUZIONE TRENO

4. RIMODULAZIONE ASSETTI GESTIONALI DI PRESIDIO DELLA GESTIONE FLOTTE

5. COMMERCIALE/STAFF

5. REMOTIZZAZIONE ATTIVITA' ED EFFICIENTAMENTO

6. MANUTENZIONE

6. Modello per la flessibilità dell'adeguamento alla variabilità della produzione

• MOBILITA':

- INTERSOCIETARIA
- INFRAGRUPPO

• RICONVERSIONE PROFESSIONALE

• UTILIZZO FONDO: ORDINARIO E STRAORDINARIO

## Territorializzazione Assorbibili Fondo Straordinario

REGIONE	
Abruzzo	36
Basilicata	3
Bolzano	8
Calabria	61
Campania	73
Emilia Romagna	73
Francia	26
Friuli Venezia Giulia	89
Lazio	71
Liguria	106
Lombardia	164
Marche	24
Molise	
Piemonte	173
Puglia	56
Sardegna	15
Sicilia	67
Svizzera	1
Toscana	55
Trento	2
Umbria	30
Veneto	78
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.211</b>

# Andamento 2010

# Terra

	Dati					INIZIALE 2011
	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES ACCO.	MOB	
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>						
Abruzzo	38	32	16		1	15
Basilicata	5	4	3			1
Bolzano	67	63	8		1	54
Calabria	109	105	18	5	11	71
Campania	125	114	21		11	82
Emilia Romagna	265	250	30	3	23	194
Francia	47	45	21	5		19
Friuli Venezia Giulia	278	267	44	6	2	215
Lazio	91	88	9	4	9	66
Liguria	293	279	41	2	5	231
Lombardia	405	370	67	5	9	289
Marche	45	41	8			33
Piemonte	476	444	74	4	23	343
Puglia	83	76	8		2	66
Sardegna	71	66	14		2	50
Sicilia	137	125	30	3	2	90
Svizzera	22	19	1	15		3
Toscana	172	150	18	2	6	124
Trento	20	18	2			16
Umbria	53	46	12			34
Veneto	263	234	40	4	4	186
<b>Totale complessivo</b>	<b>3.065</b>	<b>2.836</b>	<b>485</b>	<b>58</b>	<b>111</b>	<b>2.182</b>

# Andamento 2010

# Diretti Condotta

	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES A CO.	MOB	INIZIALE 2011
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>						
Abruzzo	33	33	15	2		16
Calabria	120	113	34	4		75
Campania	172	158	43	6	4	105
Emilia Romagna	262	250	31	5	15	199
Francia	36	36	5			31
Friuli Venezia Giulia	216	209	15		3	191
Lazio	113	113	32	3	3	75
Liguria	270	262	42	3	2	215
Lombardia	345	319	45	1	15	258
Marche	59	57	9		4	44
Piemonte	421	395	61	6	1	327
Puglia	123	109	37	4		68
Sicilia	111	98	28	3		67
Toscana	231	220	21	2	7	190
Trento	26	19			6	13
Umbria	45	44	16			28
Veneto	325	302	20	3	13	266
<b>Totale complessivo</b>	<b>2.908</b>	<b>2.737</b>	<b>454</b>	<b>42</b>	<b>73</b>	<b>2.168</b>

# Andamento 2010

# Indiretti Condotta

	Dati					INIZIALE 2011
	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES ACO.	MOB	
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>						
Abruzzo	3	3	2			1
Calabria	30	29	4			25
Campania	18	17	1	1		15
Emilia Romagna	72	67	6	1	2	58
Francia	5	5		1		4
Friuli Venezia Giulia	41	42	5	1	1	35
Lazio	19	17	1	1		15
Liguria	69	65	8			57
Lombardia	108	99	16		4	79
Marche	14	12	1	1		10
Piemonte	66	61	11	1	1	48
Puglia	21	20	2			18
Sicilia	26	24	2	1		21
Toscana	52	51	5	2		44
Umbria	2	2				2
Veneto	37	33	1			32
<b>Totale complessivo</b>	<b>583</b>	<b>547</b>	<b>65</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>464</b>

## Andamento 2010

## Manutenzione

	Dati					INIZIALE 2011
	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES A CO.	MOB	
REGIONE SOTTOAREA 092010						
Calabria	6	6	1			5
Campania	31	30	3		1	26
Emilia Romagna	57	55	2		1	52
Friuli Venezia Giulia	55	52	13	2		37
Lazio	6	4			1	3
Liguria	75	72	8	3	9	52
Lombardia	105	97	22			75
Piemonte	79	78	12			66
Puglia	4	4				4
Sicilia	2	2				2
Toscana	72	62	6	1	7	48
Umbria	9	2				2
Veneto	95	81	4	1		76
<b>Totale complessivo</b>	<b>596</b>	<b>545</b>	<b>71</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>448</b>

# Andamento 2010

# Commerciale/Supp

	Dati					INIZIALE 2011
	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES ACQ.	MOB	
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>						
Abruzzo	11	10	3	1		6
Basilicata	3	3				3
Bolzano	7	7			1	6
Calabria	8	7	3			4
Campania	30	30	3	1	4	22
Emilia Romagna	48	48	4	1	2	41
Friuli Venezia Giulia	62	61	12	1		48
Lazio	105	98	19	5		74
Liguria	48	46	6	2	1	37
Lombardia	89	85	9	1	1	74
Marche	13	12	2		1	9
Molise	1	1				1
Piemonte	88	88	13	3	2	70
Puglia	26	24	5	1	1	17
Sardegna	3	3	1		1	1
Sicilia	16	15	7			8
Svizzera	6	4		4		0
Toscana	20	21	2	2		17
Trento	3	3				3
Umbria	9	8	2			6
Veneto	68	66	11	1	3	51
<b>Totale complessivo</b>	<b>664</b>	<b>640</b>	<b>102</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>498</b>

## Andamento 2010

## Produzione treno

	Dati					INIZIALE 2011
	ORGANICO 01.01.2010	ORGANICO 092010	fondo 1211	LES/ES ACO.	MOB	
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>						
Calabria	9	8	1			7
Campania	18	18	2	3		13
Emilia Romagna	21	18				18
Friuli Venezia Giulia	18	16				16
Lazio	37	35	10			25
Liguria	18	18	1		2	15
Lombardia	71	69	5		1	63
Marche	12	10	4			6
Piemonte	20	20	2	1	1	16
Puglia	13	13	4			9
Sardegna	1	1				1
Sicilia	12	12				12
Toscana	20	18	3		1	14
Veneto	29	29	2	1		26
<b>Totale complessivo</b>	<b>299</b>	<b>285</b>	<b>34</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>241</b>

2011

Terra

	economie 2011
	Totale complessivo
<b>REGIONE SOTTOAREA 092010</b>	
Abruzzo	3
Basilicata	0
Bolzano	8
Calabria	24
Campania	18
Emilia Romagna	41
Francia	4
Friuli Venezia Giulia	27
Lazio	13
Liguria	41
Lombardia	60
Marche	5
Piemonte	63
Puglia	17
Sardegna	50
Sicilia	19
Svizzera	1
Toscana	26
Trento	3
Umbria	5
Veneto	23
<b>Totale complessivo</b>	<b>450</b>

**2011****Condotta diretti**

Regione	Accompagnamento con agenti polifunzionale di terra	Nuove prestazioni lavorative doppio agente di condotta
Piemonte	104	18
Lombardia	31	13
Liguria	26	13
Toscana	34	25
Emilia	32	16
Campania	15	19
Calabria	6	17
Puglia	3	15
Marche	7	6
Abruzzo	2	3
Umbria	2	1
Lazio	4	10
Sicilia	34	0
Veneto	11	13
Friuli	19	4
<b>Totale</b>	<b>328</b>	<b>172</b>

2011

Condotta indiretti

economie 2011	
	Totale complessivo
REGIONE SOTTOAREA 092010	
Abruzzo Totale	0
Calabria Totale	20
Campania Totale	0
Emilia Romagna Totale	0
Francia Totale	0
Friuli Venezia Giulia Totale	4
Lazio Totale	7
Liguria Totale	20
Lombardia Totale	7
Marche Totale	6
Piemonte Totale	17
Puglia Totale	5
Sicilia Totale	8
Toscana Totale	8
Umbria Totale	0
Veneto Totale	7
<b>Totale complessivo</b>	<b>110</b>

2011

Commerciale/Supp

Conteggio di ES 2011	
REGIONE SOTTOAREA 092010	Totale complessivo
Abruzzo	5
Basilicata	3
Bolzano	2
Calabria	3
Campania	11
Emilia Romagna	19
Friuli Venezia Giulia	26
Lazio	37
Liguria	22
Lombardia	36
Marche	5
Molise	1
Piemonte	33
Puglia	11
Sardegna	1
Sicilia	3
Svizzera	
Toscana	7
Trento	
Umbria	3
Veneto	22
<b>Totale complessivo</b>	<b>250</b>

2011

## Produzione Treno

Conteggio di ES 2011	
REGIONE SOTTOAREA 092010 <input type="button" value="▼"/>	gest circolazione
Abruzzo	
Basilicata	
Bolzano	
Calabria	7
Campania	
Emilia Romagna	
Friuli Venezia Giulia	4
Lazio	9
Liguria	
Lombardia	
Marche	6
Molise	
Piemonte	4
Puglia	9
Sardegna	1
Sicilia	
Svizzera	
Toscana	
Trento	
Umbria	
Veneto	
Totale complessivo	40

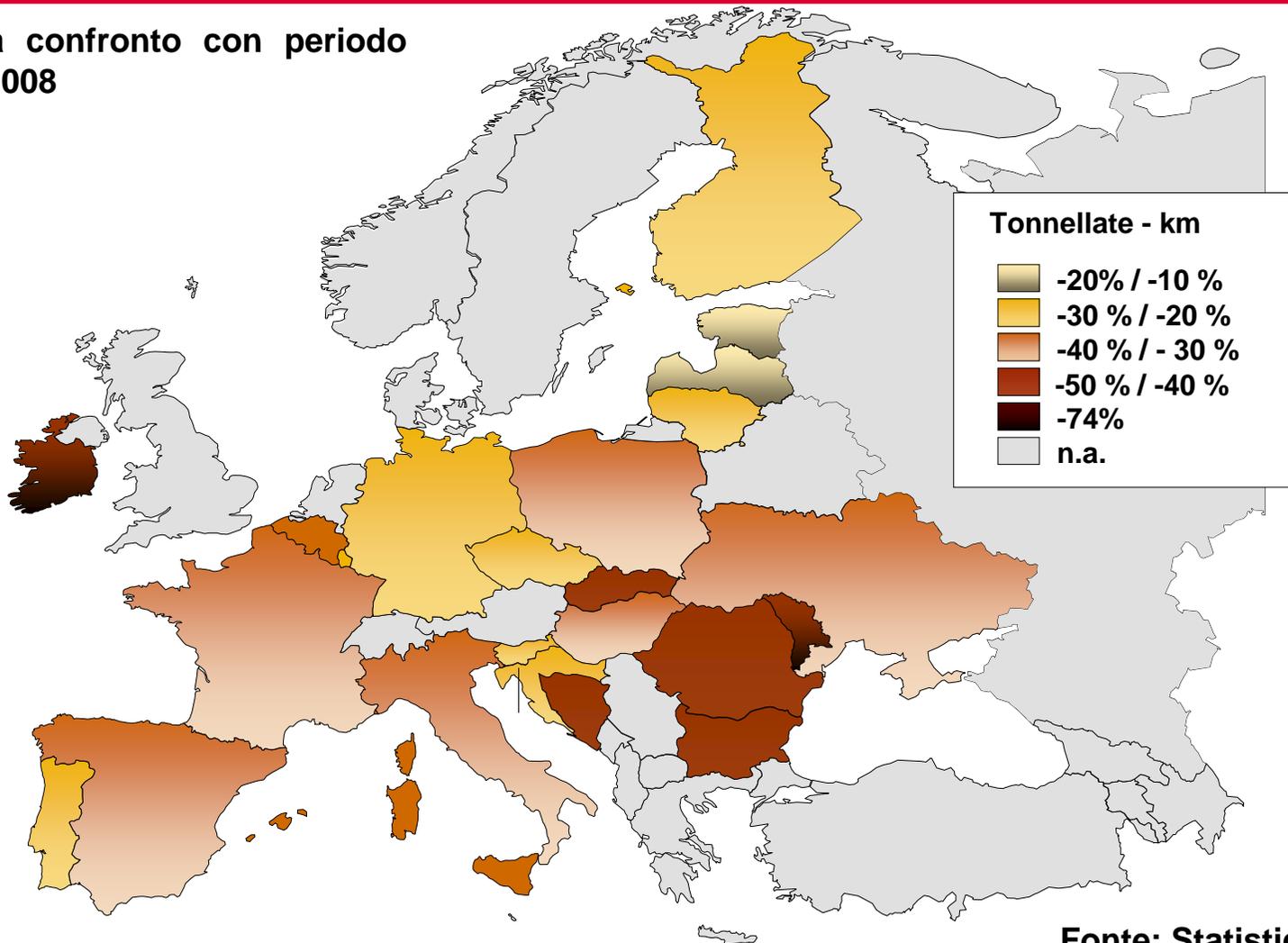


## Divisione Cargo

*Incontro con OO.SS. Nazionali  
del 3 e 4 novembre 2010*

# Andamento mercato Europeo ferroviario merci

Dati 2009 a confronto con periodo omogeneo 2008



Fonte: Statistiche UIC

# Il mercato del trasporto merci in Italia

## Modalità di contribuzione

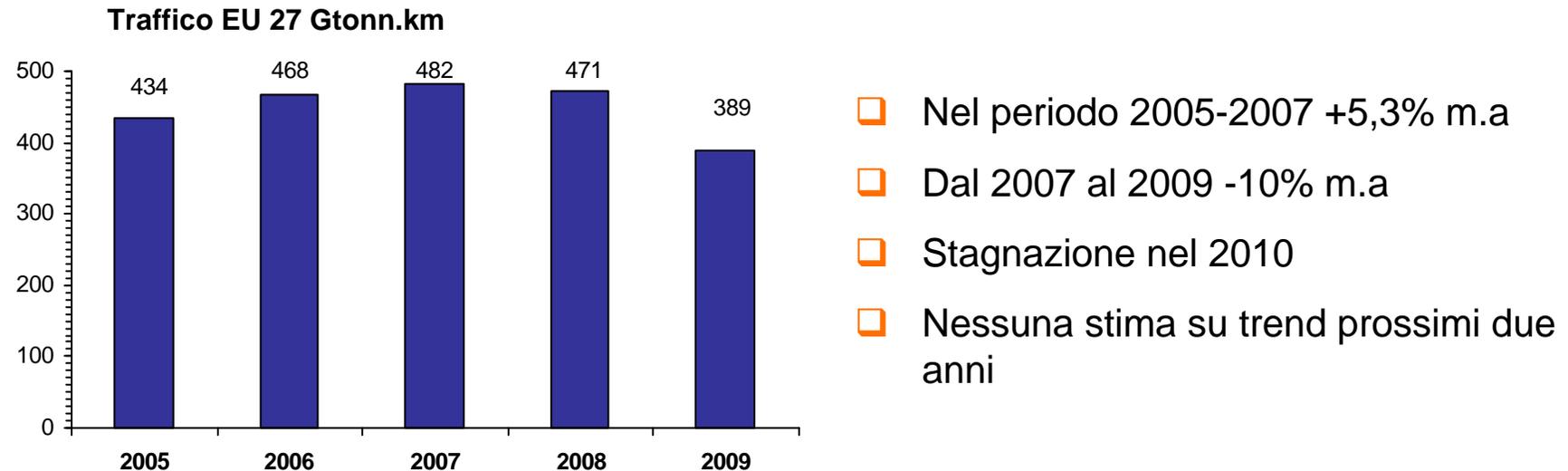
- ❑ **Corrispettivi** per Contratto di Servizio di Trazione Merci su ferro costantemente inferiori rispetto al costo delle prestazioni richieste
- ❑ Erogazione **risorse a sostegno** delle imprese di trasporto **combinato** (*rifinanziamento della legge 166/2002*) si è di fatto **interrotta** dal 2006.
- ❑ L'**autotrasporto** merci continua ad usufruire, al contrario, di **numerosi finanziamenti** da parte dello Stato per un totale nel triennio 2007-2009 di circa **950 milioni di euro**:
  - ✓ rimborso degli aumenti delle accise sul gasolio
  - ✓ ristorni dei pedaggi autostradali
  - ✓ Fondo di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto articolato in:
    - riduzione del costo del lavoro delle imprese,
    - sostituzione dei veicoli inquinanti (Euro 5)
    - realizzazione di strutture interportuali
  - ✓ Deduzioni Irpef a favore delle imprese minori
  - ✓ Sconto delle tasse automobilistiche
- ❑ Per il periodo 2008-2010 sono stati previsti **incentivi per l'intermodalità terra – mare** (sotto forma di **contributo agli autotrasportatori**) per un ammontare complessivo di circa **230 milioni di euro** (Ecobonus)

# Il mercato del trasporto merci in Italia

## I prezzi dell'autotrasporto in Italia e in Germania



# Il mercato ferroviario europeo



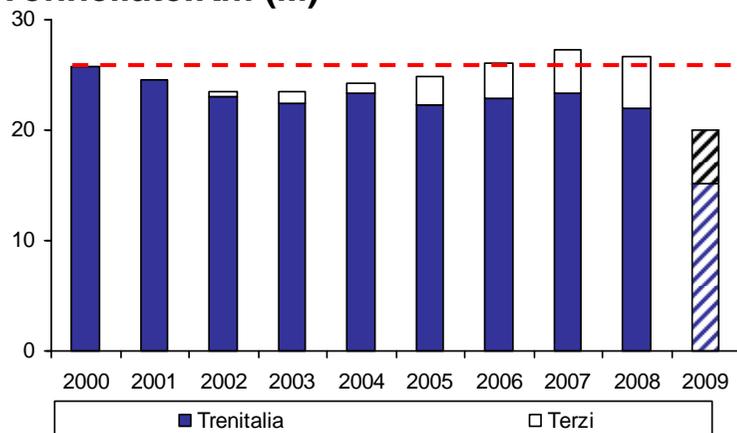
- La crisi ha accelerato il percorso di riposizionamento dei diversi operatori
- La quota dei *newcomers* è in flessione in Europa.
- In crescita quelle degli incumbent fuori dal mercato di origine.
- L'integrazione sulla *supply chain* ha dimostrato limitate sinergie.
- Per gli operatori integrati (DB, SNCF) solo vantaggi di diversificazione del portafoglio.



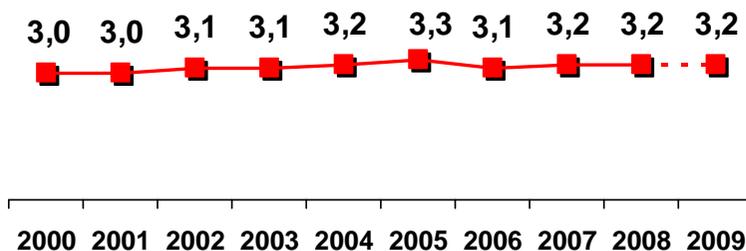
**Nel breve-medio la concorrenza rail sarà focalizzata tra ex incumbent con ruoli di player europeo (DB, SNCF) o di feeder regionale (RCA, SBB).**

# La liberalizzazione in Italia

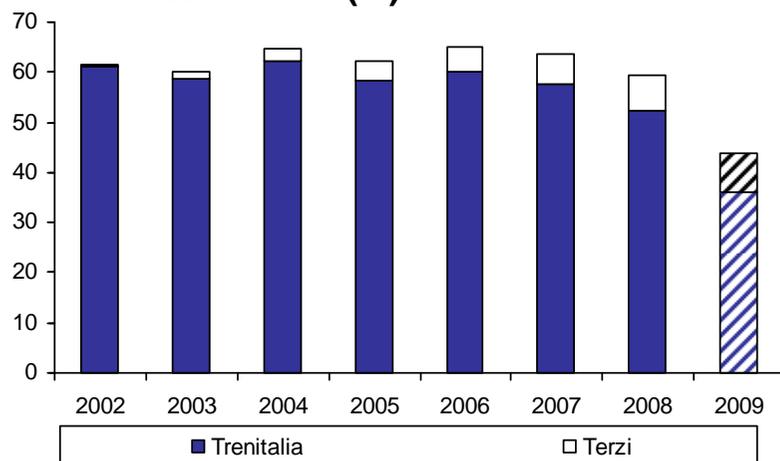
## Tonnellate.Km (M)



## Ricavi unitari (Cent€/UT)



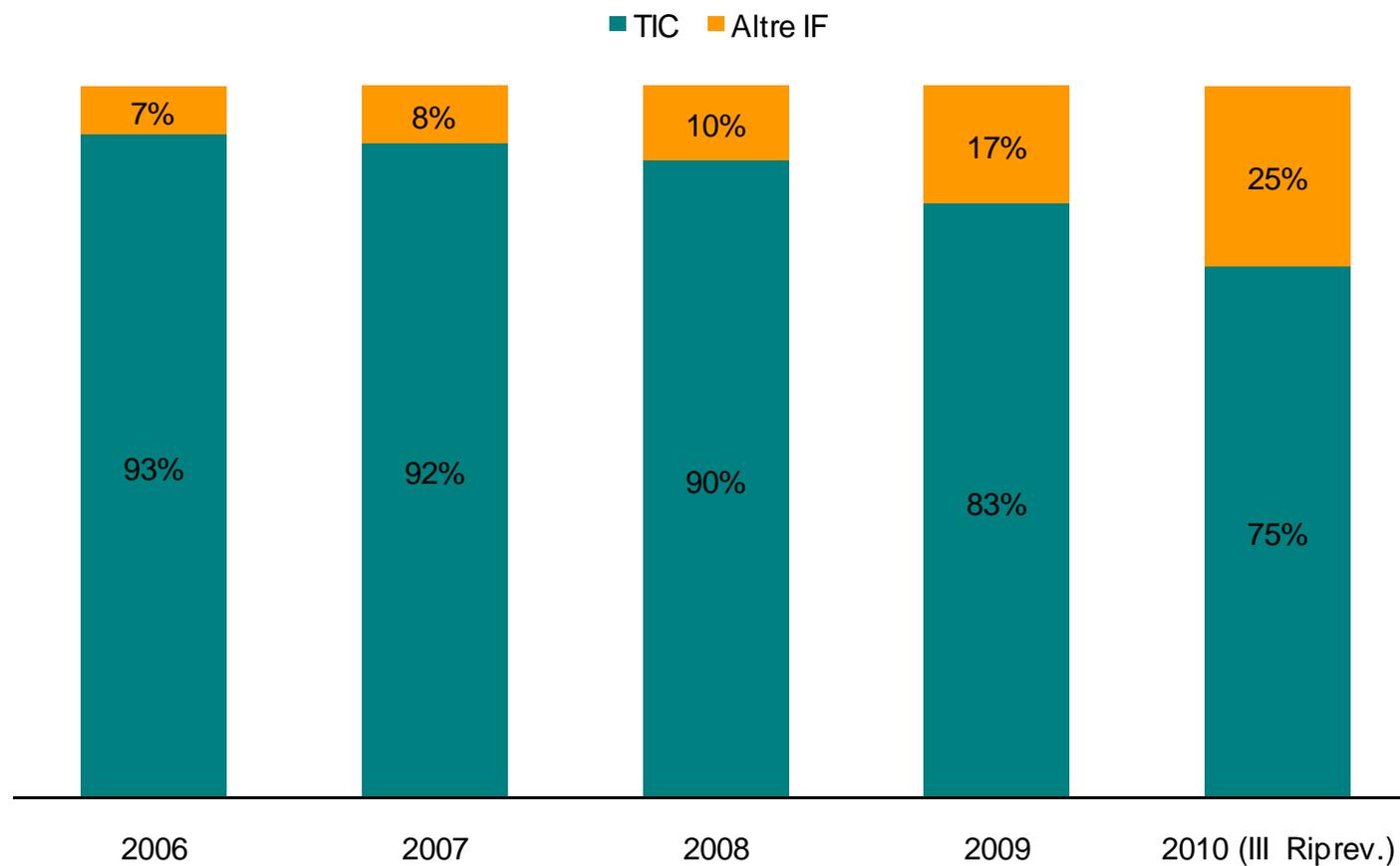
## Treni.Km merci (M)



- Nessun effetto positivo della concorrenza su prezzi e volumi
- Newcomer acquisiti da incumbent stranieri (DB, SNCF, ...), attivi solo su tratte a mercato.

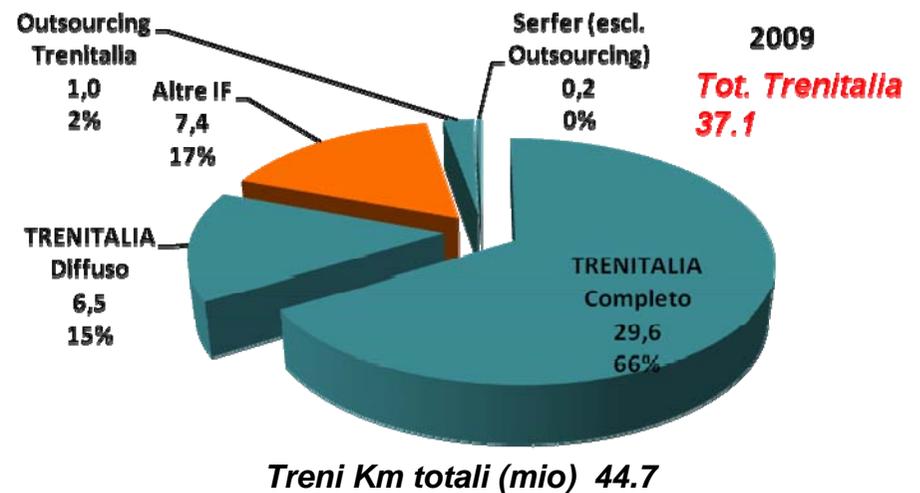
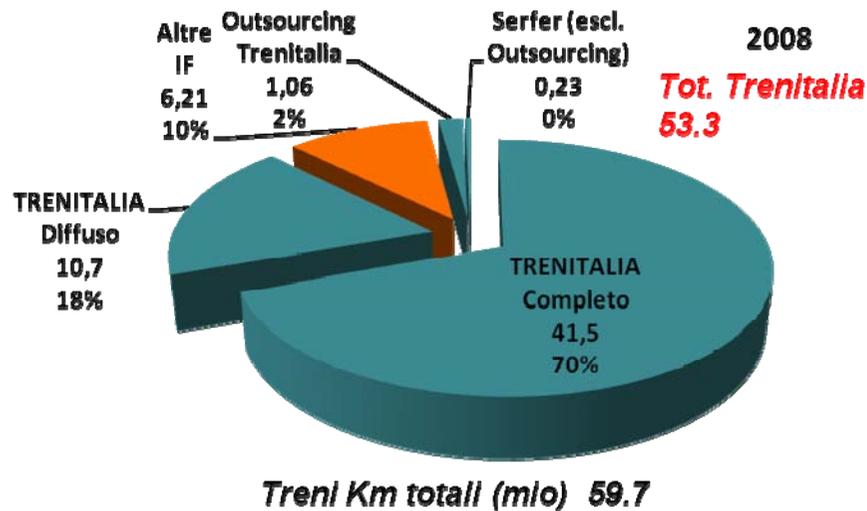
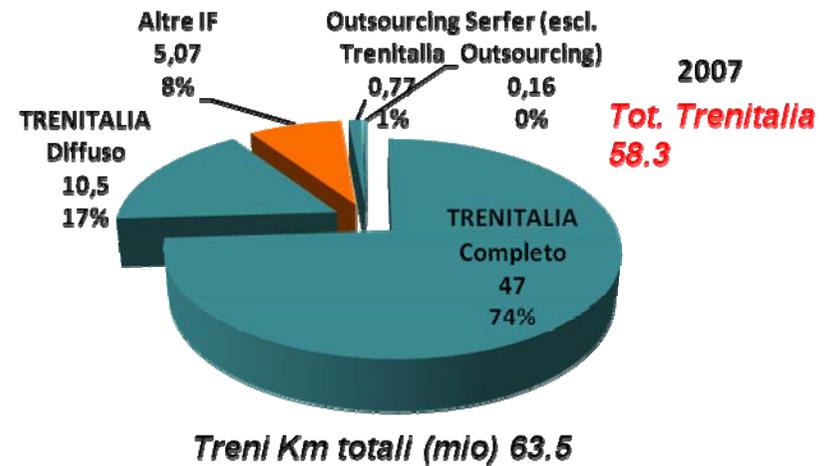
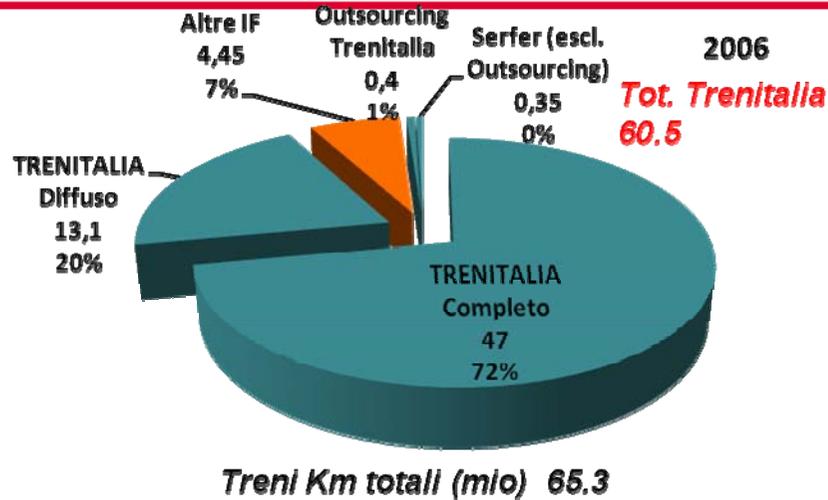
# Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

## Quote di mercato TI altre IF



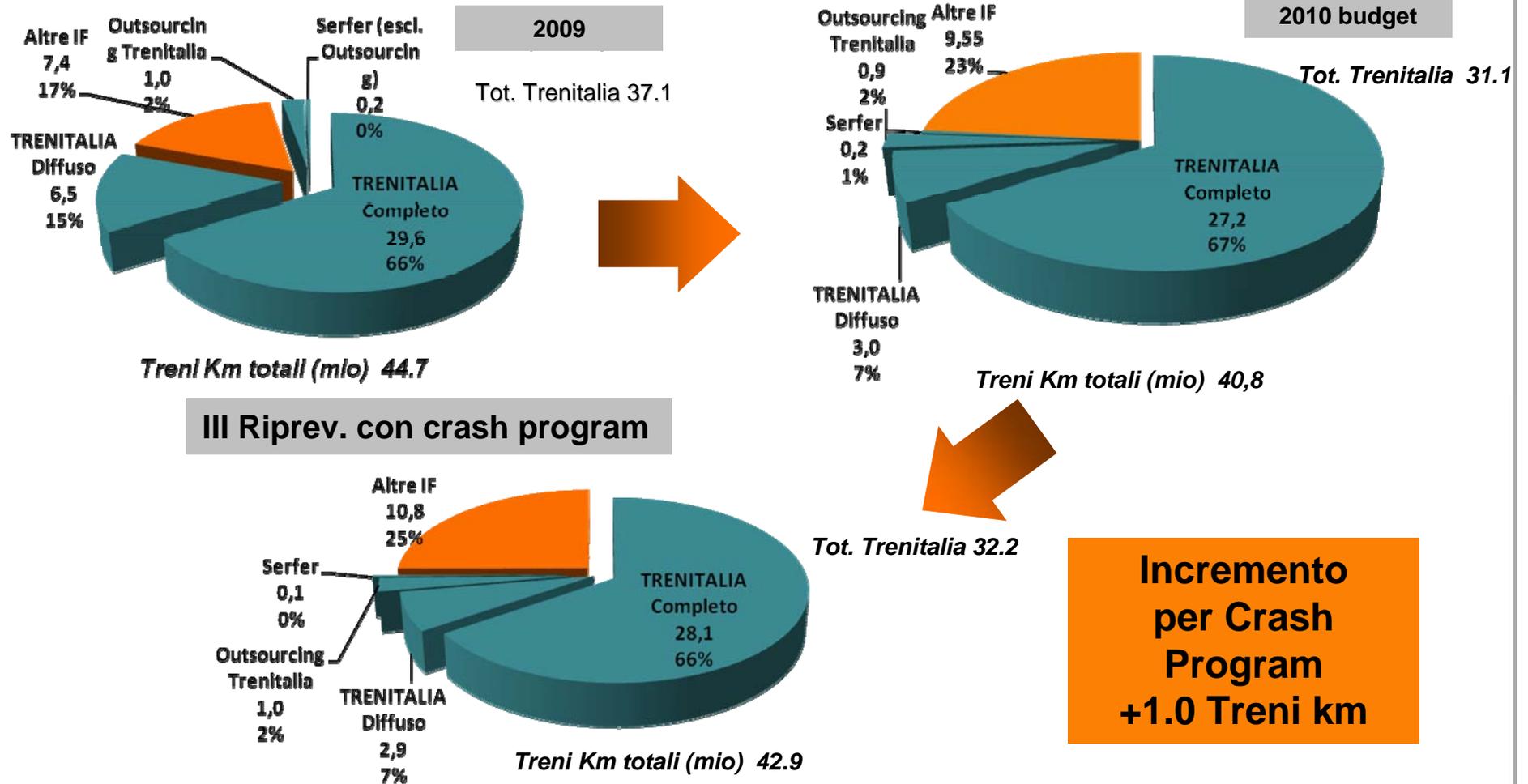
# Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

## Quote di mercato TI altre IF



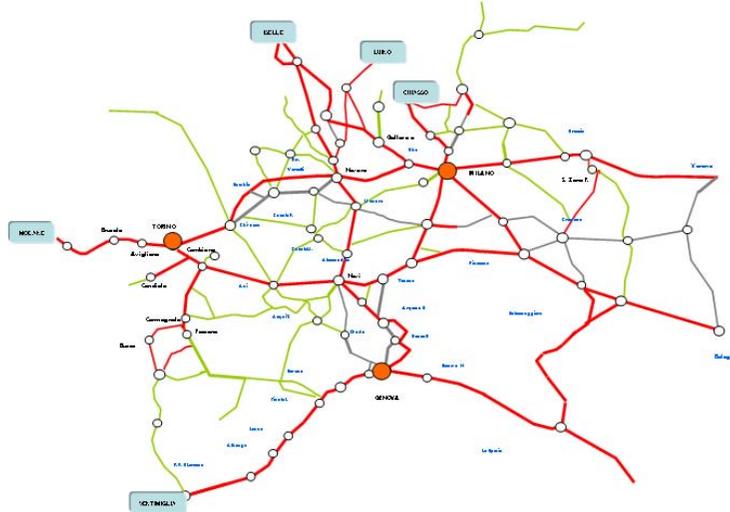
# Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

## Quote di mercato TI altre IF (III riprev.)



# Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

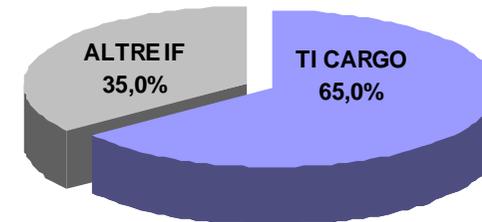
## Area nord ovest



	TI CARICO			IF CONCORRITORI		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
LIGURIA	1.769.000	138.483	1.907.483	11.000	48.000	59.000
VAL D'AOSTA	11.607	-	11.607	-	-	-
PIEMONTE	1.115.202	1.896.288	3.011.490	-	1.900.000	1.900.000
LOMBARDIA	3.574.371	1.205.503	4.779.874	1.090.000	2.230.000	3.320.000
<b>NORD OVEST</b>	<b>6.500.240</b>	<b>3.239.182</b>	<b>9.739.422</b>	<b>1.071.000</b>	<b>4.172.000</b>	<b>5.243.000</b>

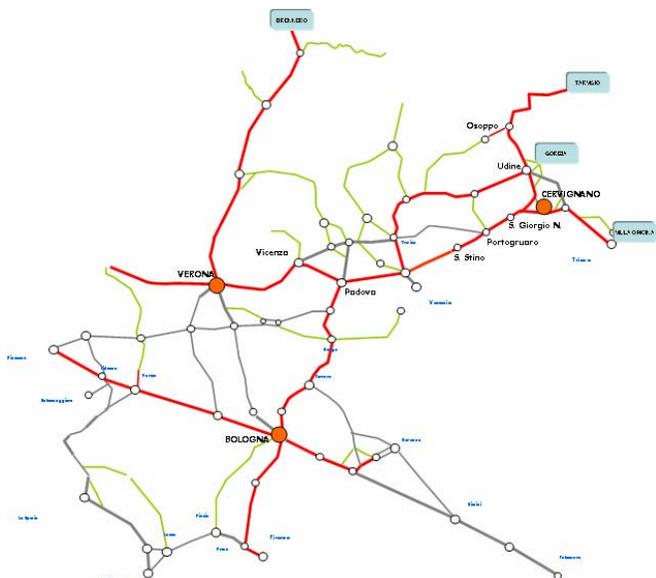
	S.M. MERCATO FERROVIARIO TOTALE		S.M. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	
	TI CARICO	ALTRE IF	TI CARICO	ALTRE IF
LIGURIA	97,1%	2,9%	75,1%	24,9%
VAL D'AOSTA	100,0%	0,0%	-	-
PIEMONTE	81,3%	18,7%	49,9%	50,1%
LOMBARDIA	69,3%	30,7%	36,1%	63,9%
<b>NORD OVEST</b>	<b>85,0%</b>	<b>15,0%</b>	<b>43,7%</b>	<b>56,3%</b>

NORD OVEST  
Mercato ferroviario complessivo



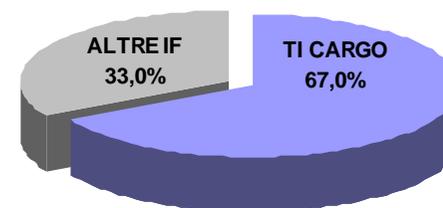
# Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

## Area nord est



	TRENITALIA CARGO			IF COMPETITORS		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
FRILLI	342.961	503.717	846.678	60.000	126.800	246.800
VENETO	1.618.616	2.327.060	3.945.676	423.000	1.890.000	2.313.000
TRENTINO	87.842	663.928	741.770	-	-	-
EM. ROMAGNA	2.103.931	955.959	3.049.890	730.000	930.000	1.660.000
<b>NORD EST</b>	<b>4.148.349</b>	<b>4.440.664</b>	<b>8.589.013</b>	<b>1.203.000</b>	<b>3.016.800</b>	<b>4.221.800</b>

**NORD EST**  
Mercato ferroviario complessivo



	S.M. MERCATO FERROVIARIO TOTALE		S.M. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	
	TICARGO	ALTRE IF	TICARGO	ALTRE IF
FRILLI	79,2%	20,8%	79,2%	20,8%
VENETO	82,4%	17,6%	66,2%	33,8%
TRENTINO	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
EM. ROMAGNA	64,0%	36,0%	47,8%	52,2%
<b>NORD EST</b>	<b>67,0%</b>	<b>33,0%</b>	<b>79,5%</b>	<b>20,5%</b>

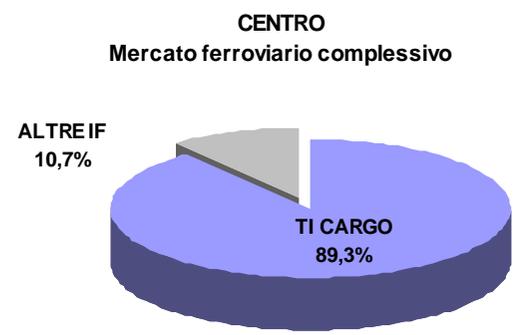
# Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

## Area centro



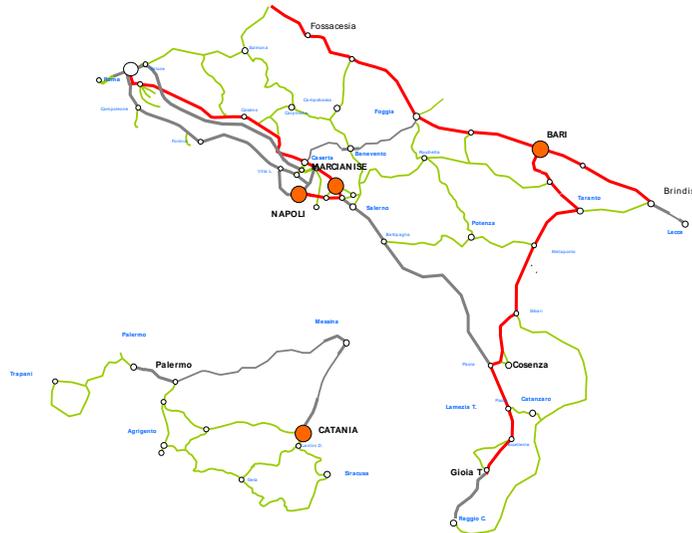
	TRENITALIA CARGO			IF CONCORRITORI		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
TOSCANA	1.100.000	148.400	1.200.000	-	-	-
MARCHE	296.153	-	296.153	-	-	-
UMBRIA	637.622	-	637.622	-	-	-
LAZIO	1.119.103	583.210	1.702.313	-	480.000	480.000
<b>CENTRO</b>	<b>5.115.474</b>	<b>728.628</b>	<b>5.842.152</b>	-	<b>480.000</b>	<b>480.000</b>

	IN MERCATO FERROVIARIO TOTALE		IN MERCATO FERROVIARIO IN TRENITALIA CARGO	
	TI CARGO	ALTRE IF	TI CARGO	ALTRE IF
TOSCANA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
MARCHE	100,0%	0,0%	-	-
UMBRIA	100,0%	0,0%	-	-
LAZIO	78,7%	21,3%	65,8%	44,1%
<b>CENTRO</b>	<b>89,3%</b>	<b>10,7%</b>	<b>61,3%</b>	<b>38,7%</b>



# Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

## Area sud

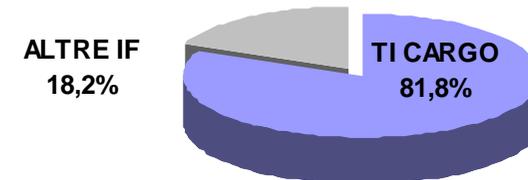


	TRENITALIA CARGO			IF COMPETITORS		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
ABRUZZO	76.788	663.300	739.000	-	668.900	668.000
CAMPANIA	432.479	128.376	560.856	13.000	269.900	282.000
BASILICATA	27.840	201.542	229.382	-	-	-
MOLISE	31.780	-	31.708	-	-	-
PUGLIA	1.465.089	41.200	1.465.209	362.000	-	362.000
CALABRIA	57.389	-	57.389	-	-	-
SICILIA	2.001.199	-	2.001.180	-	-	-
<b>SUD</b>	<b>4.781.432</b>	<b>1.074.418</b>	<b>5.855.850</b>	<b>375.000</b>	<b>928.000</b>	<b>1.303.000</b>

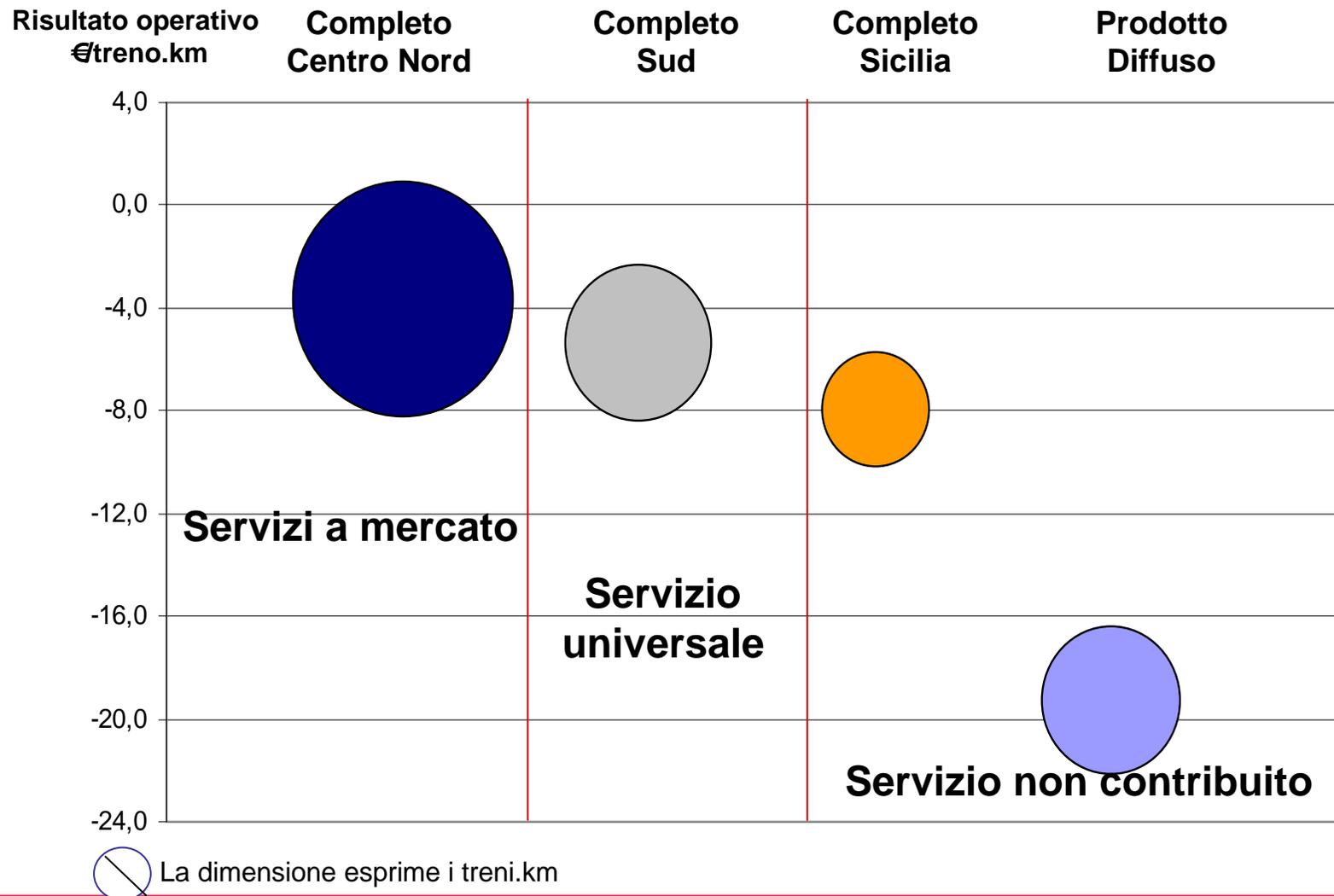
Q.M. MERCATO FERROVIARIO TOTALE      Q.M. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

	TI CARGO	ALTRE IF	TI CARGO	ALTRE IF
ABRUZZO	52,5%	47,5%	49,8%	50,2%
CAMPANIA	70,1%	29,9%	32,3%	67,7%
BASILICATA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
MOLISE	100,0%	0,0%		
PUGLIA	80,5%	19,5%	1	-
CALABRIA	100,0%	0,0%		
SICILIA	100,0%	0,0%		
<b>SUD</b>	<b>81,8%</b>	<b>18,2%</b>	<b>53,7%</b>	<b>46,3%</b>

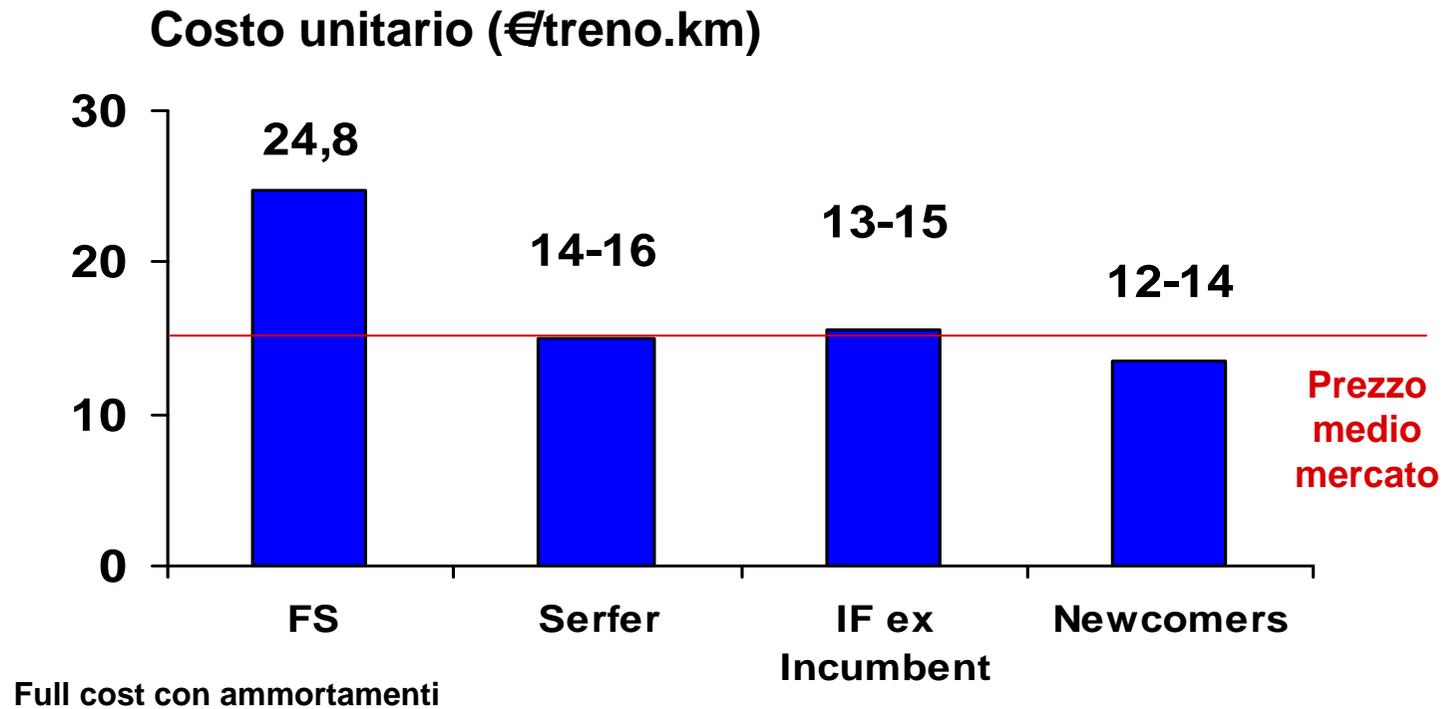
SUD  
Mercato ferroviario complessivo



# I risultati economici per segmento



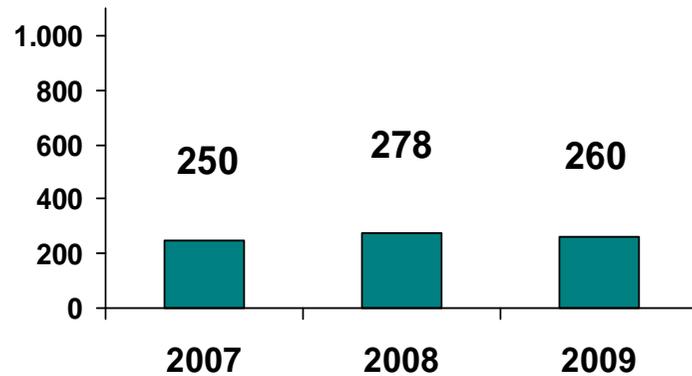
# Benchmark costi rail in Italia



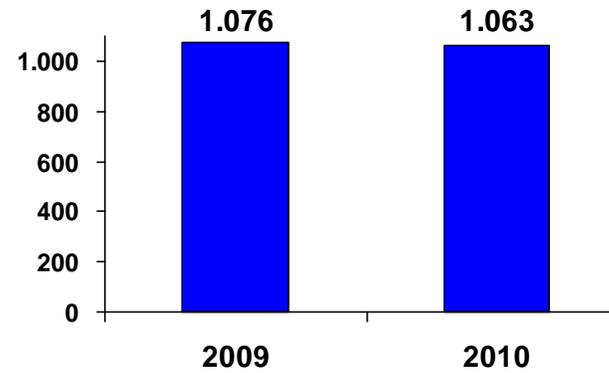
- ❑ La struttura costi è insostenibile se confrontata con i prezzi medi di mercato

# KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

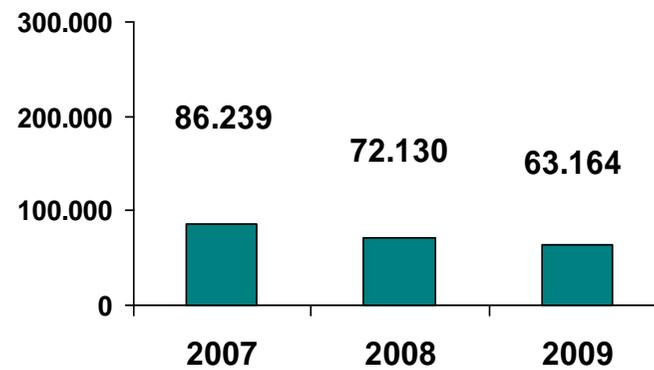
### Ore condotta/addetto TI



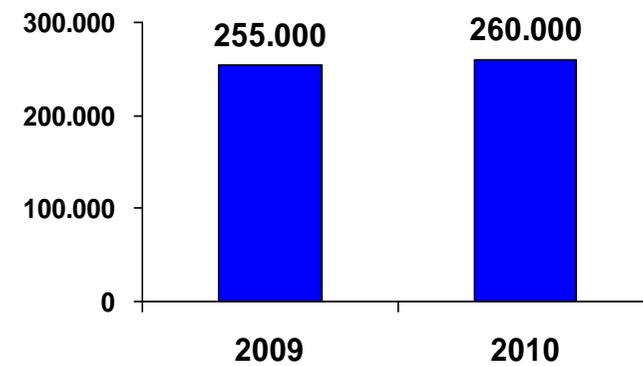
### Ore condotta/addetto TX



### Km/anno per loco TI

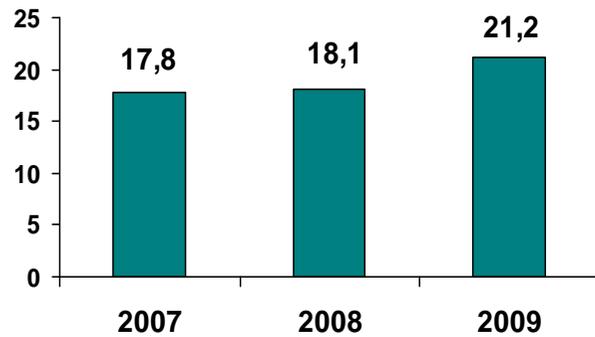


### Km/anno per loco TX

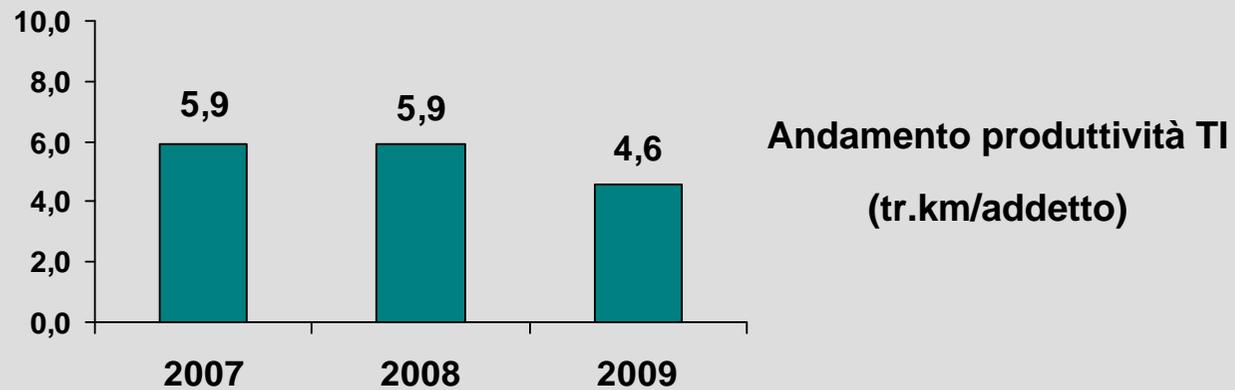
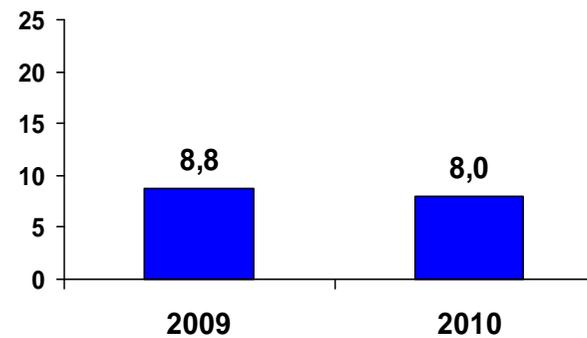


# KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

Costo €/tr.km TI (escl. pedaggio)



Costo €/tr.km TX (escl. pedaggio)



# La sfida del 2010: il catalogo

---

- ❑ Scopo del catalogo è quello di individuare un meccanismo di pricing “cost based” in grado di generare prezzi allineati con il mercato
- ❑ La logica è rigorosamente Point-to-point senza assorbimenti incrociati di costo
- ❑ Sono stati considerati 30 driver di costo, tipicamente collegati al tempo, per singola relazione e tipologia di traffico
- ❑ Sono stati considerati a riferimento target di efficienza allineati al best performer europeo comparabile
- ❑ E' stata considerata la velocità media commerciale oggi disponibile e si è tenuto conto della differenza di costo tra servizi giorno e notte
- ❑ Le verifiche su campo hanno confermato l'allineamento con il sistema
- ❑ Sono state considerate 320 relazioni solo per il traffico completo

Quale CARGO per competere ?

ATTREZZARSI COME I COMPETITOR

## Identikit dei competitor

Attività di terra senza presenziamento di assetto organizzativo residente

Risorse:  
✓ polivalenti per far coincidere il più possibile il tempo di lavoro a quello di utilizzazione  
✓ da spostate per far convergere luogo e periodo di utilizzazione  
✓ con residenza amministrativa nelle località dove c'è approccio di volumi di traffico merci significativi e stabili

Centri di coordinamento delle risorse di esercizio:

□ Unico ed integrato per quelle a prevalenza specialistica per prodotto cmm/le, per avere decisioni  
✓ **appropriate** (finalizzate a precisi intendimenti commerciali)  
✓ **immediate** (evitare rimbalzi decisionali)  
✓ **Integrate** (di valenza su tutta la relazione)  
✓ **efficaci** (con know how specialistico)  
□ Raggruppati per quelli ad utilizzazione trasversale nei prodotti (Personali di condotta e mezzi di trazione) per economie di scala

Manutenzione dei rotabili con assetto duraturo per essere qualificata

Strutture :  
✓ con dimensioni adeguate per un'organizzazione operativa efficace ed efficiente  
✓ polivalenti (manutenzione di 1° / 2° e miglie / restyling) per compensare i carichi di lavoro variabili al mutare delle richieste di traffico  
✓ baricentrate nelle aree geografiche a più intenso e stabile traffico merci

Condotta senza ridondanza umana esclusiva

✓ Modulo di condotta coerente alla tecnologia di tutela della Marcia del treno  
✓ Sistema di soccorso sanitario paragonabile a quello già adottato sui treni PAX