

Incontro con OO.SS. Divisione Cargo

3 giugno 2009

□ La riorganizzazione

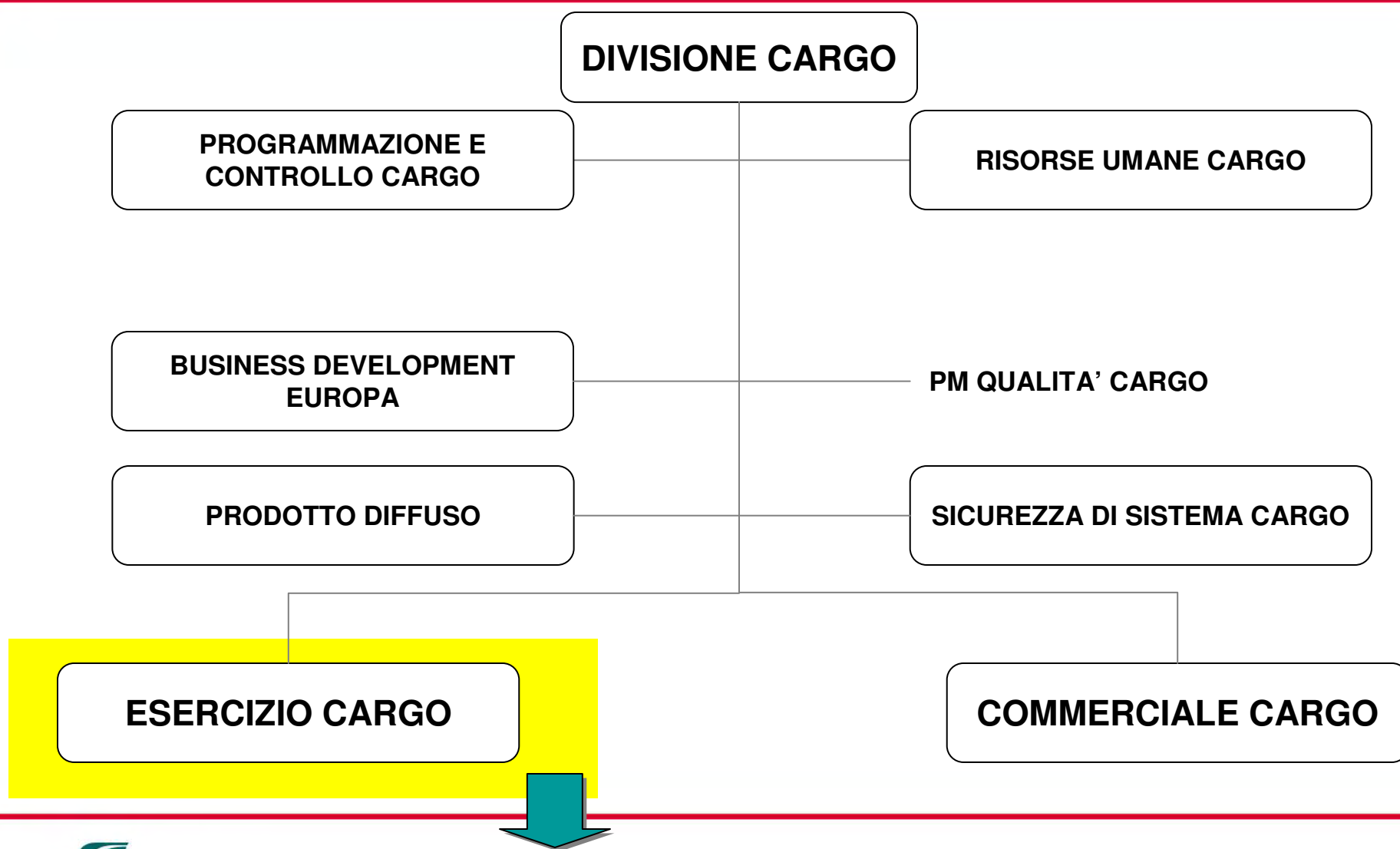
Le logiche

- ❑ Utilizzare il “tempo di azione” come driver organizzativo:
 - ❑ Mantenere centralizzate le funzioni strategiche di M/L periodo (es. accentramento funzioni di Esercizio coerentemente a sistemi di relazione consolidati e riconosciuti e dove i sistemi consentano remotizzazione delle attività/decisioni).
 - ❑ Lasciare sul territorio tutto quanto è connesso al presidio territoriale.
- ❑ Verticalizzare i processi di Manutenzione (IMC) e di gestione del trasporto (COT/GTC).
- ❑ Consolidare il presidio manageriale forte sulle Aree “a mercato”, procedendo ad accorpamenti organizzativi

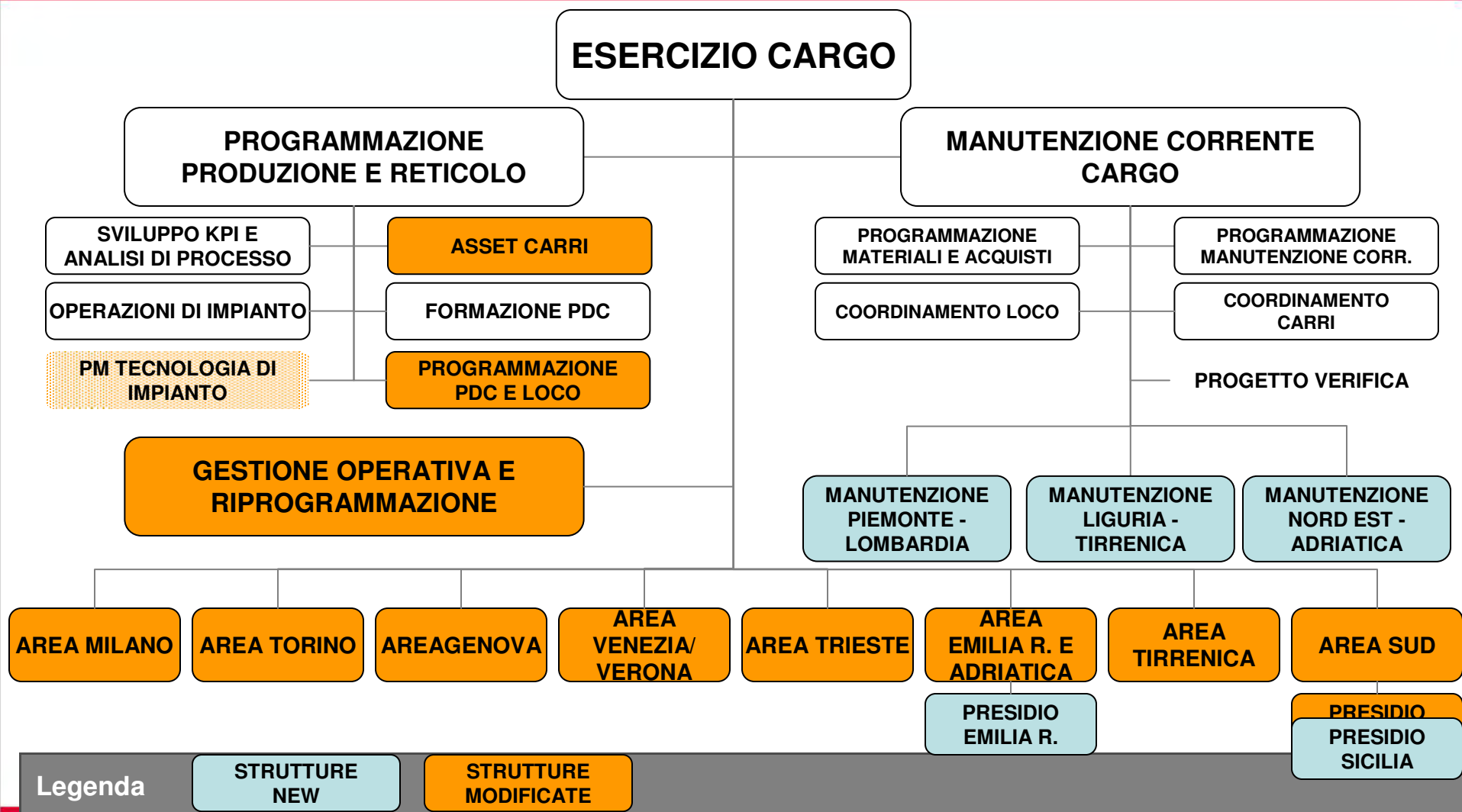


IMPATTO ORGANIZZATIVO A LIVELLO DI MICROSTRUTTURE

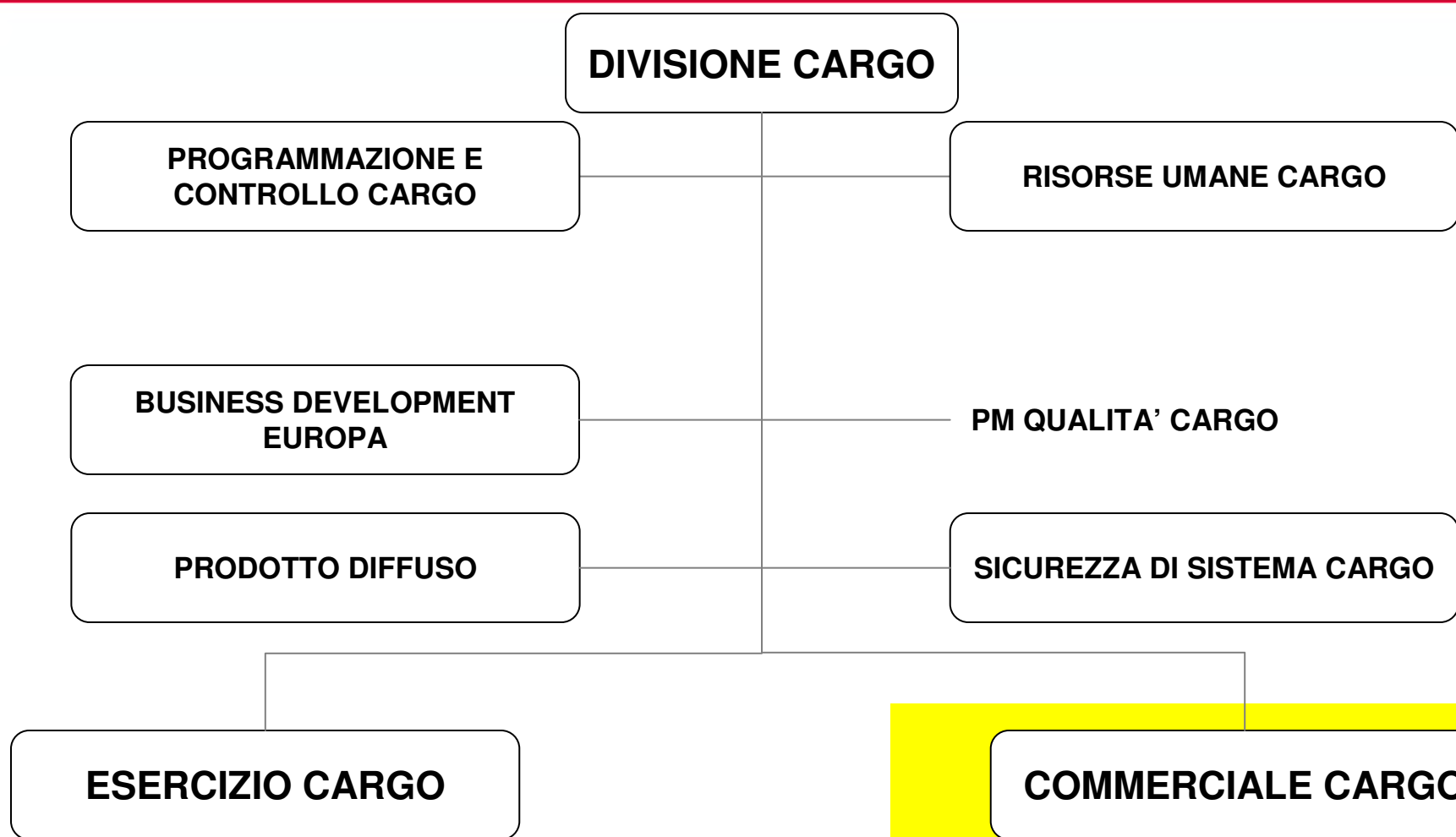
La struttura macro di riferimento



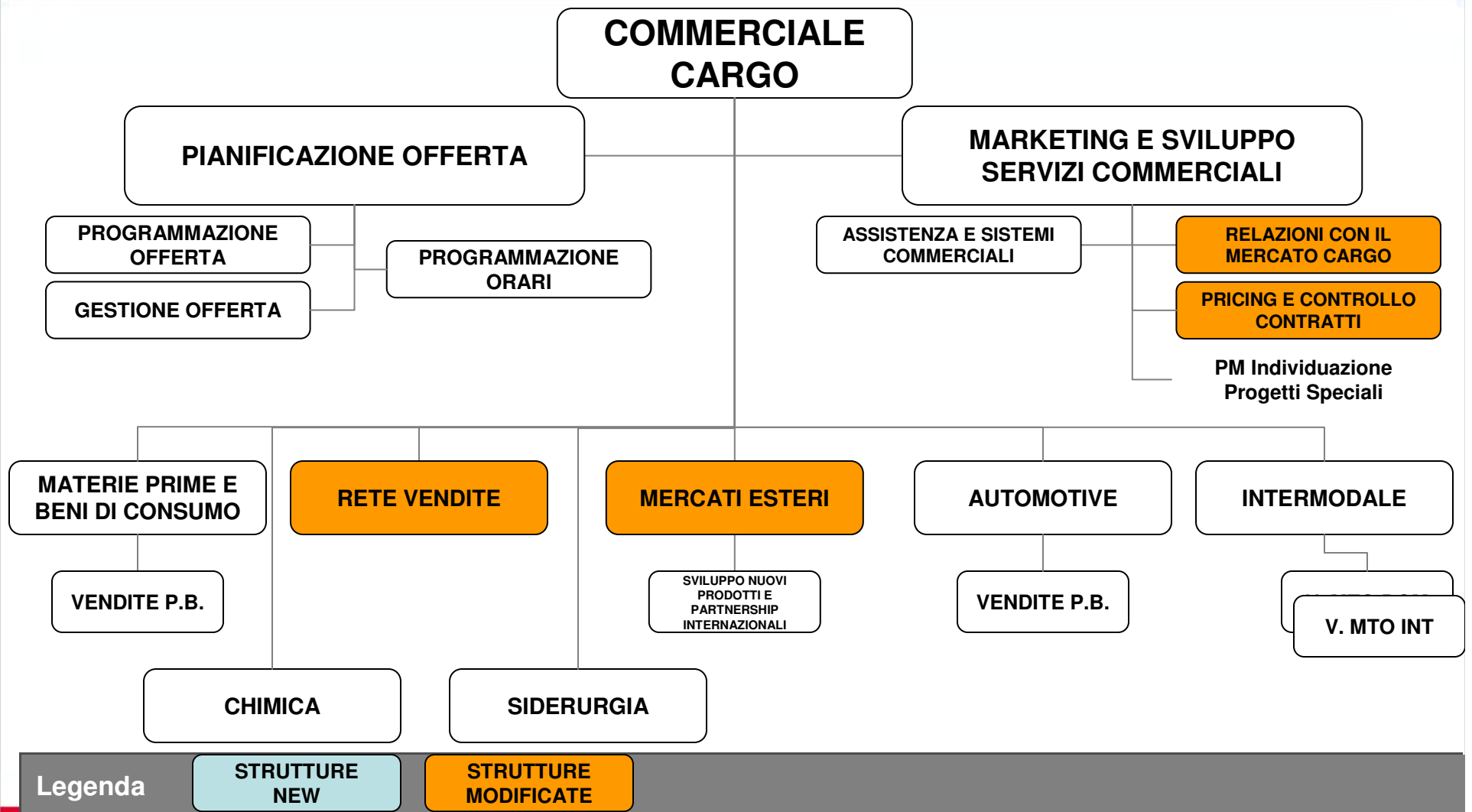
La struttura macro di riferimento



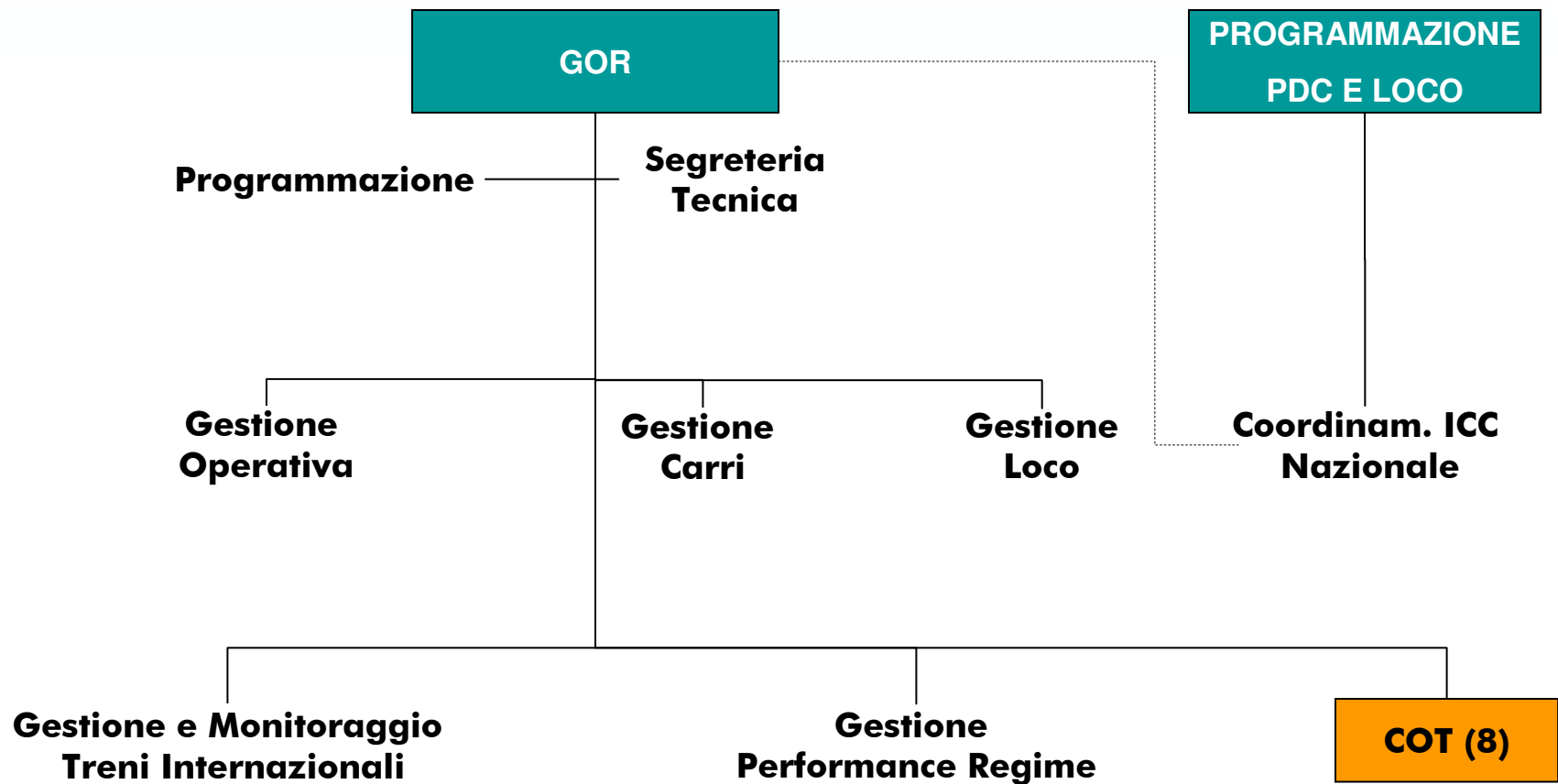
La struttura macro di riferimento



La struttura macro di riferimento



La GOR



I COT

La logica della riorganizzazione della rete COT è:

1 Area=1 COT salvo, in una prima fase, presidi su Aree la cui complessità in termini di eventi gestiti e volumi di traffico comporterebbe eccessiva difficoltà di gestione da un unico punto.

L'intero processo di **gestione e controllo della circolazione** (sia mezzi trainanti che trainati) sarà governato in un unico punto di responsabilità, la GOR, alla quale riportano gerarchicamente le strutture territoriali interessate (COT e GTC).



○ COT principale

● Presidio

Riorganizzazione territoriale COT

COT as is	ipotesi riorganizzazione '09			Delta '08-'09
	COT	Presidio	attività GTC	
Ancona		x		11
Bari		x		3
Bologna	x		x	5
Genova	x		x	6
Pisa	x		x	7
Napoli	x		x	7
Reggio C.		x		11
Messina		x		6
Milano	x		x	11
Roma		x		13
Torino	x		x	10
Cervignano	x		x	3
Venezia				11
Verona	x		x	3
TOTALE				107

La Manutenzione



MANUTENZIONE CARGO viene verticalizzata con presidio gerarchico degli impianti, che pertanto passano alle dirette dipendenze del riferimento centrale (con un coordinamento manageriale intermedio che presidia i territori Piemonte/Lombardia, NordEst/Centro e Liguria/Tirrenica)

La rete impianti è organizzata su **8** punti territoriali

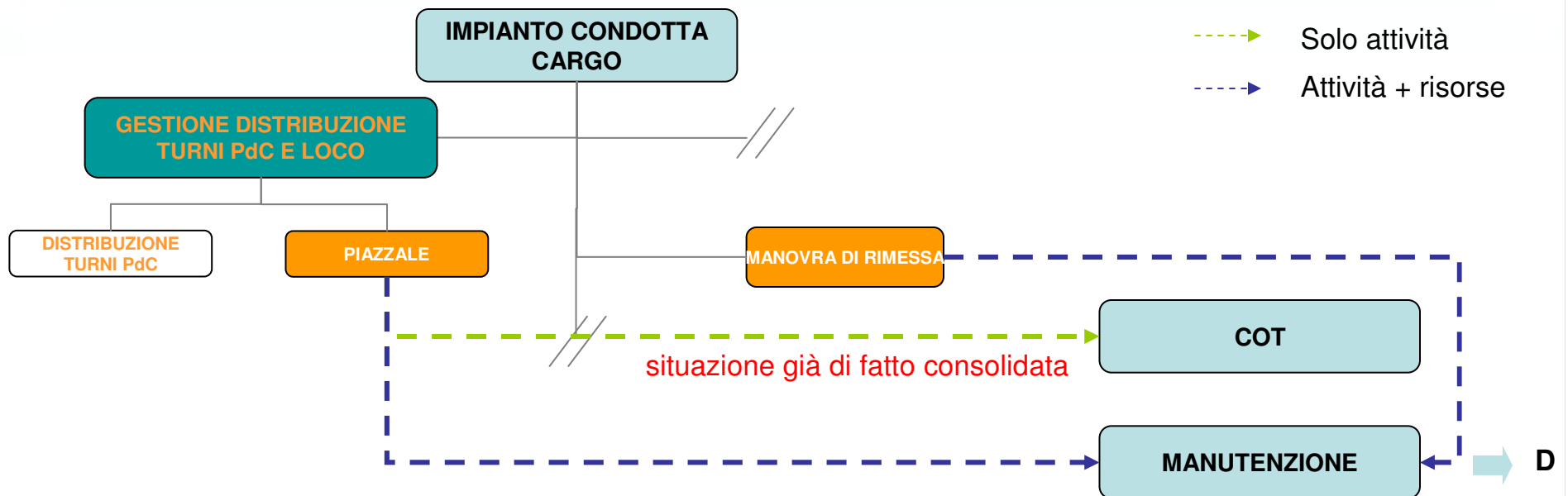
RICADUTA ORGANICI

dalla chiusura degli impianti di SP, CIV, CT, TR e dal rightsizing dell'intero processo > ca. 80 agenti.

Reticolo manutentivo - dettaglio

	2008		2009		
Torino	OML	OMV	OML	OMV	
Milano	OML	OMV	OML	OMV	
Verona	OML		OML		
Cervignano	OML	OMV	OML	OMV	
Udine	OML		in dismissione		Concentrato a Cervignano
Ge. Riv	OML		OML		
Spezia	OML		in dismissione		
Bologna	OML	OMV	Accorpata		OMV + PMC senza loco el. assegnate
Livorno	OML	OMV	Accorpata		OMV + PMC senza loco el. assegnate
Terni		OMV		in dismissione	
Civitavecchia		OMV		in dismissione	
Marcianise	OML	OMV	in dismissione	OMV	In corso di approfondimento
Caserta	PMC		in dismissione		
Catania		OMV		in dismissione	

La Manutenzione – Il Progetto Piazzali

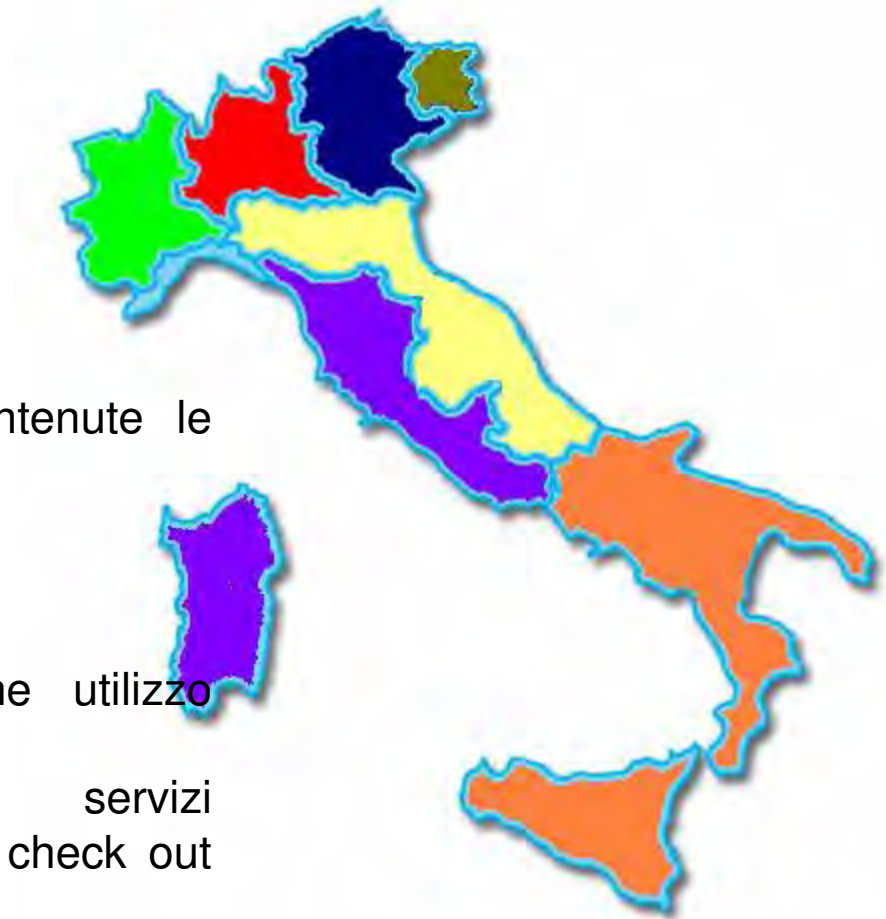
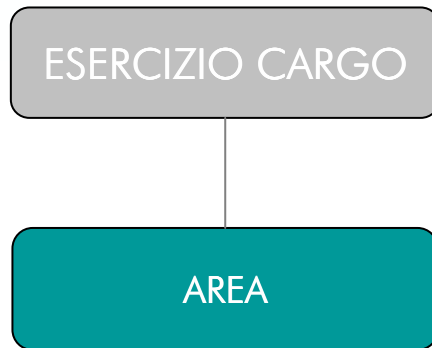


Le attività di “Piazzale” riconfluiscono nelle strutture di manutenzione/COT.

La ricollocazione permette di ottimizzare in termini di livelli inquadramentali: **la semplificazione delle attività rende possibile l’inquadramento del “piazzalista” a livello D (Capo Tecnico).**

In particolare, l’attività pregiata di assegnazione delle loco ai treni viene svolta in autonomia dal COT, mentre il “piazzalista” diventa esecutore (no discrezionalità) e *ordinatore del piazzale*, avendo solo la possibilità di leggere i LdB e valutare eventuali fermi sulla base di segnalazioni del PdC.

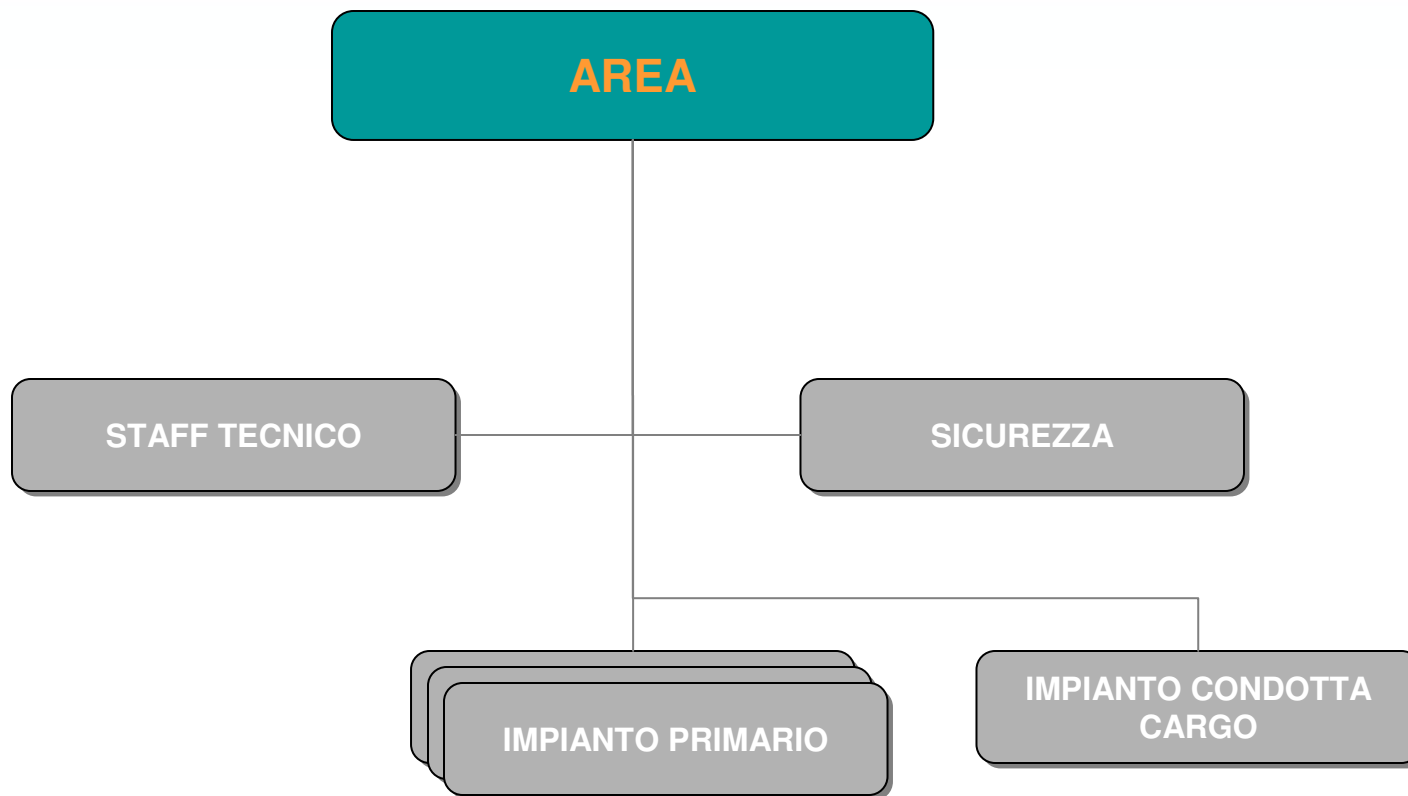
Le Aree



A livello territoriale (Area) vengono mantenute le seguenti responsabilità

- Coordinamento/gestione impianti a terra
- Gestione del processo di condotta
- Definizione interventi di ottimizzazione utilizzo risorse
- Gestione rapporti con fornitori servizi contrattualizzati (programmi operativi + check out prestazioni)
- Presidio sulla sicurezza (lavoro/esercizio/ambiente)

Le Aree



La Condotta – ICC

La logica della riorganizzazione **micro** della rete ICC è
1 Area=1 ICC

Pertanto si procede ad un accorpamento degli attuali impianti e coerente accentramento dei presidi di distribuzione (TV303).

RICADUTA ORGANICI INDIRETTI

Chiusura presidi TV303 > totale ca. 60 agenti

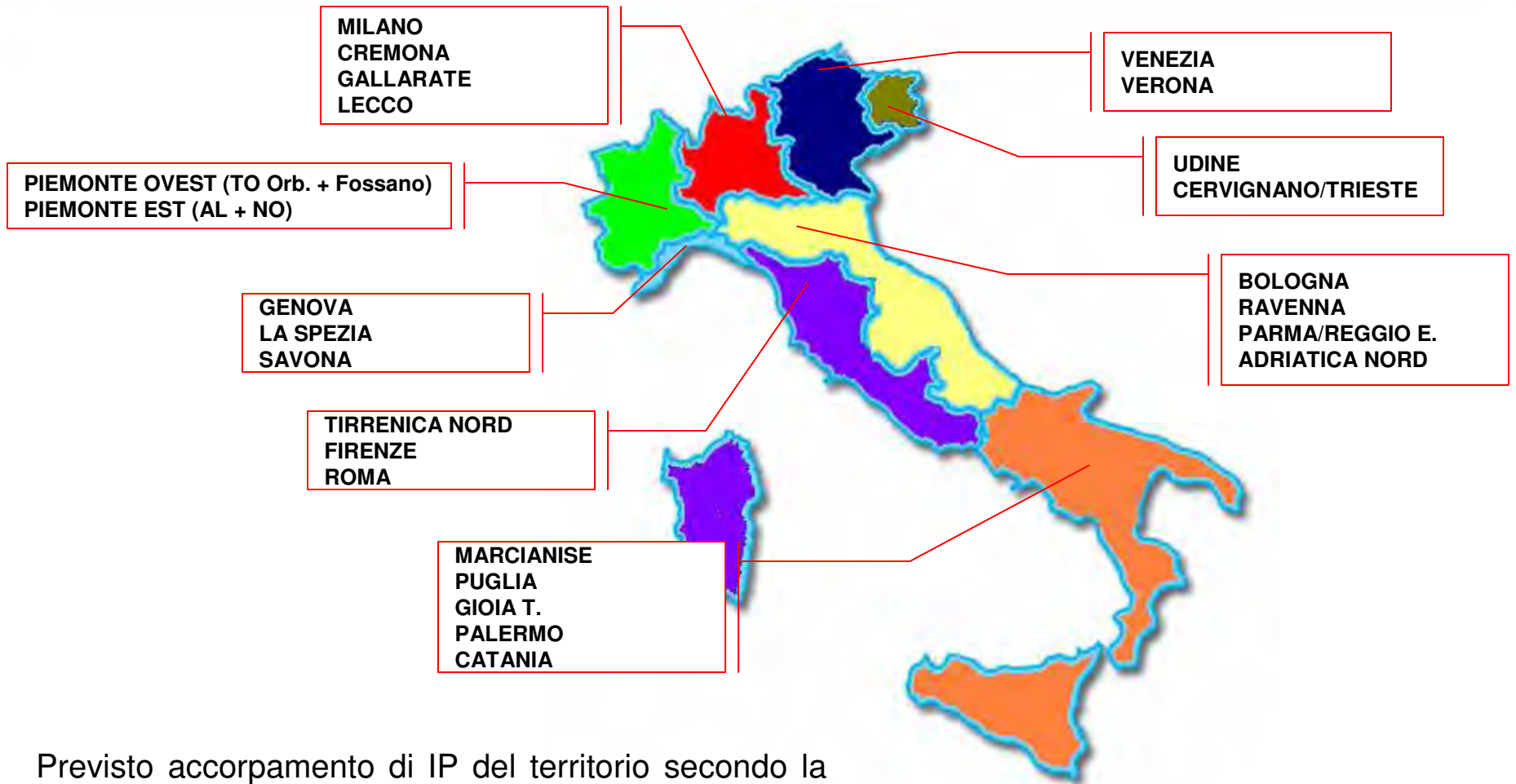
Rightsizing indiretti/supporti ICC > totale ca. 90 agenti



La Condotta – ICC: focus chiusura presidi

ICC	ipotesi superamento '09		Delta '08-'09
	RSO	unità TV303	
Ancona			-6
<i>Pr. Bari</i>			-5
Bologna	x	x	
<i>Pr. Piacenza</i>			-1
<i>Pr. Rimini</i>			-1
Livorno	x	x	4
<i>Pr. Chiusi</i>			-9
Roma			-9
Marcianise	x	x	1
Reggio C.			-7
Messina		x	-4
Genova	x	x	
<i>Pr. La Spezia</i>			-7
<i>Pr. Savona</i>			-2
Milano	x	x	
<i>Pr. Domo</i>			-1
<i>Pr. Lecco</i>			-1
<i>Pr. Voghera</i>			-2
Torino	x	x	4
<i>Pr. Alessandria</i>			-6
<i>Pr. Modane</i>			-5
<i>Pr. Novara</i>			-3
Cervignano	x	x	-1
<i>Pr. Udine</i>			-3
Venezia M.			-7
Verona	x	x	3
Totale			-68

I processi di terra – IP



Previsto accorpamento di IP del territorio secondo la cartina a destra

3 giugno 2009

Divisione Cargo

Incontro con le OO.SS.

Lo scenario economico internazionale

La CRISI PEGGIORA
PIL VAR% secondo le previsioni del FMI

	2009		2010	
	Nuove Stime	Stime di gennaio	Nuove Stime	Stime di gennaio
Eurozona	-4,2%	-2,0%	-0,4%	-0,2%
Stati Uniti	-2,8%	-1,6%	0,0%	1,6%
Canada	-2,5%	-1,2%	1,2%	1,6%
Giappone	-6,2%	2,6%	0,5%	0,6%
Mondo	-1,3%	0,5%	1,9%	3,0%

Stime del Fondo Monetario Internazionale - Aprile 2009

Lo scenario economico in Italia

Le ultime previsioni per l'Italia

PIL var% su anno precedente

	2009	2010
Citigroup	-3,5%	0,2%
Commerzbank	-4,5%	-0,1%
Goldman Sachs	-3,3%	0,5%
Morgan Stanley	-3,0%	0,7%
OCSE	-4,2%	n. d.
Ref Irs	-3,4%	0,0%
Unicredit	-3,6%	-0,3%
CSC	-3,5%	0,8%

* Stime elaborate a marzo 2009

per gli altri paesi europei

PIL var% su anno precedente**

	2009	2010
Francia	-2,8%	0,3%
Germania	-4,6%	0,6%
Regno Unito	-3,0	0,8%
Spagna	-3,5%	-0,6%

** Media delle previsioni uscite a marzo 2009 ed elaborate da Goldman Sachs, Morgan Stanley, Global Insight, Unicredit, Commerzbank.

Fonte: Centro Studi Confindustria

Lo scenario economico in Italia

Le previsioni del Centro Studi Confindustria per l'Italia

(variazioni percentuali sull'anno precedente)

	2008	2009	2010
PIL	-1,0%	-3,5%	0,8%
Consumi famiglie residenti	-0,9%	-1,4%	0,9%
Investimenti fissi lordi	-3,0%	-9,1%	1,6%
Esportazioni di beni e servizio	-3,7%	-9,3%	2,8%
Importazioni di beni e servizi	-4,5%	-7,0%	3,2%
Prezzi al consumo	3,3%	0,8%	1,5%

Fonte: Centro Studi Confindustria Marzo 2009

- Il Centro Studi Confindustria stima una riduzione della **produzione industriale** del -7,2% nel 1° trimestre 2009 rispetto all'ultimo 2008, pari sostanzialmente alla forte caduta che si è avuta nel 4° trimestre 2008 nei confronti del 3° 2008 (-7,6%).
- La flessione tendenziale del 1° trimestre 2009/2008 sarebbe pari al -20%.

Lo scenario economico in Italia

I settori che soffrono di più

Produzione industriale (var.% tendenziali febbraio 2009/2008 – dati corretti per giorni lavorativi- fonte Istat)

Mezzi di trasporto	-31,4%
Prodotti chimici	-25,6%
Articoli di gomma e materie plastiche	-26,5%
Metallurgia e prodotti in metallo	-28,6%
Macchinari ed attrezzature	- 23,9
Apparecchiature elettriche e non elettriche per uso domestico	-21,5%
Industria del legno, carta e stampa	-16,6%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	-14,1%

Lo scenario economico per i principali settori industriali

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

In Italia si prevede una contrazione del PIL superiore al 3% nel 2009, con effetto trascinamento anche nel 2010 (stime PIL 2009: Confindustria -3,5% e Prometeia -4,2%).

Analisi mensile (Maggio 2009) Centro Studi Confindustria previsioni: La forte contrazione di PIL e produzione industriale in Italia nel primo trimestre 2009 (rispettivamente -2,4% e -9,8% sul quarto 2008) ha marcato la fase più acuta della recessione. Gli indicatori anticipatori delineano uno scenario in possibile miglioramento per i prossimi mesi. La produzione industriale, secondo le stime del CSC, è rimbalzata in aprile (+1,5% su marzo) dopo 11 mesi di flessione. Il calo generalizzato delle scorte (non solo in Italia, secondo le indagini PMI) e i primi segnali di recupero negli ordini prospettano un aumento dell'attività nel terzo trimestre 2009.

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 (-3,2%): Germania -4,6%, Spagna -3,5%, Regno Unito -3,0%, Francia -2,8%,
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.

In base alla legislazione vigente, è prevista una riduzione del corrispettivo statale per la Divisione Cargo dai 128 milioni del 2008 ai 93 del 2009

Andamento primi mesi 2009 Divisione Cargo: i volumi trasportati (tonnellate-km) ad aprile 09 ytd, segnano un risultato negativo del 31% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il mese di maggio registra una flessione del 35% circa rispetto al 2008

Le altre imprese ferroviarie

DB Schenker Rail: -30% in volumi e -25% in fatturato.

Attualmente tengono parcheggiati 35.000 carri lungo 100 km di binari (fonte: interna Shenker e stampa specializzata).

SBB Cargo: -31% in volumi.

La riduzione dei traffici era già iniziata alla fine dello scorso anno (-20% sul 2007) ed i suoi effetti si percepiscono maggiormente nei traffici internazionali (fonte: interne e intervista a Meyer, su "Informare").

SNCF Fret: -25/-30% in fatturato.

Il gruppo prevede di perdere da 435 a 600 ml € nel 2009 (fonte: Le Figaro e Les Echos).

RCA: -30%, soprattutto nei settori di punta (legname e siderurgico).

RENFE: -30% in difficoltà siderurgia, auto e internaz.le; in corso azioni di pricing (merce e durata)

Tale situazione difficile, ha indotto le IF ad operare una politica dei prezzi molto aggressiva, soprattutto sul fronte internazionale

Si segnala inoltre che la CER (Community of European Railway) ha effettuato un'indagine (in febbraio) per quantificare l'effetto della crisi sul settore ferroviario, di cui ha pubblicato in maniera "anonima" i risultati. Il dato medio europeo di gennaio '09 evidenzia una riduzione media del 36% in tkm. I dati mostrano che si è trattato di un progressivo declino delle tkm iniziato a giugno 2008 (-4% nel 3° trimestre 2008, -13% nel 4° trimestre) e drammaticamente peggiorato ad inizio anno.

Scenario di business del 2009

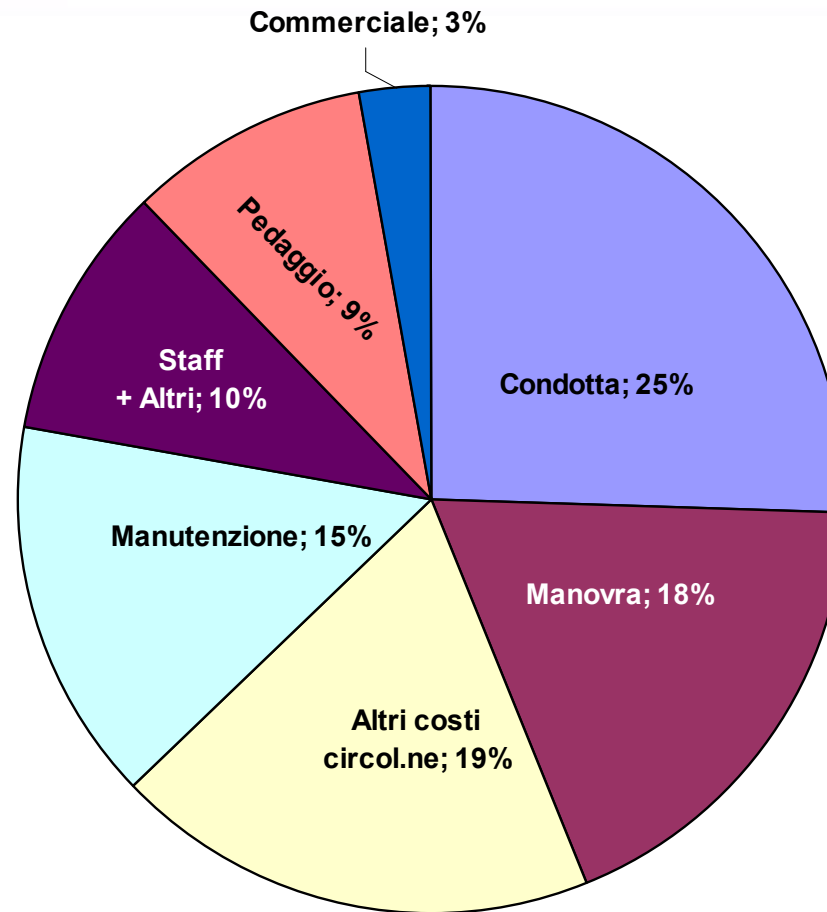
Mercato

- ❑ Trend GDP negativo (-2% Italia)
- ❑ Produzione Industriale negativa (-4%)
- ❑ Stagflazione in Cina
- ❑ Crollo traffico marittimo (-35%)
- ❑ Riduzione della mobilità
- ❑ Crisi traffico aereo
- ❑ Settori industriali target del rail in crisi
- ❑ Risposta competitiva inter-intra modale molto aggressiva

Cliente Pubblica Amministrazione

Cargo	2009	2008
Produzione M treni.km	23,8	32,6
Totale Stanziamenti	93	140
Ipotesi di Piano	154	
Stima Budget	93	

Costi unitari treno-km per processo 2009 – (I forecast): peso percentuale sul totale



* Costi Operativi esclusi amm.ti e gestione extra-caratteristica

Evoluzione costi unitari treno-km per processo

