EDIZIONE
01
FEBBRAIO
2014

NEWSLETTER
SINDACALE

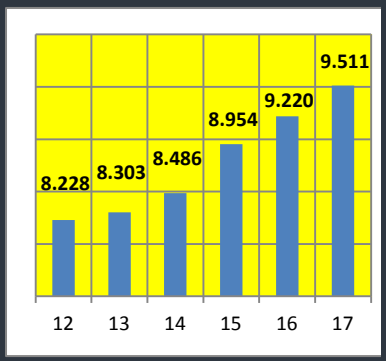
OrSANotizie

Regione Umbria

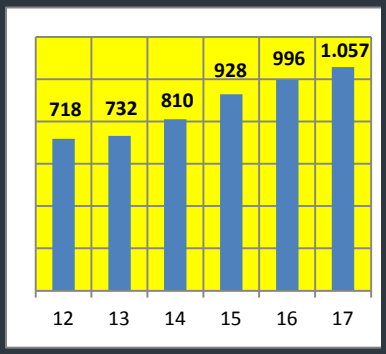
in questa edizione

Piano Industriale del Gruppo FS P.1
Sole24ore – A.D. MORETTI P.2
Lettera alla Div. Cargo P.4

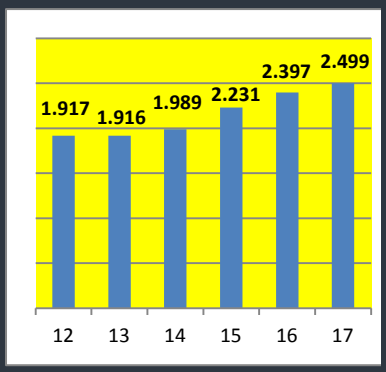
RICAVI e PROVENTI OPERATIVI



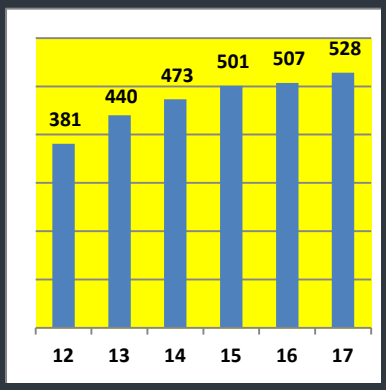
EBIT



EBITDA



RISULTATO NETTO



Piano Industriale del Gruppo FS

Nella giornata del 19 febbraio è stato approvato da parte del Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato il Piano Industriale 2014 – 2017 del Gruppo FS. Dai comunicati aziendali e da fonti giornalistiche si apprende che tale Piano prevede nel quadriennio una crescita dei ricavi fino a 9,5 Mld di euro (8,2 Mld nel 2012) e fissa come obiettivi un tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno. Incrementi di ricavo prevalentemente assicurati dai servizi di trasporto, sia ferro che gomma che dovrebbero superare i 7 Mld nel 2017. Gli investimenti pari a circa 24 Mld (di cui circa 8,5 Mld in autofinanziamento) dovrebbero essere destinati quasi esclusivamente *lato Rete* allo sviluppo delle infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione europea e di quelle nelle aree metropolitane e *lato trasporto* all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo di tecnologie a supporto del business di trasporto.

È inoltre previsto una sempre più efficacia integrazione ferro/gomma in un'ottica di risposta alla sempre più elevata richiesta di trasporto nel TPL nelle grandi aree metropolitane.

Queste le buone notizie, mentre le altre notizie sono di ben altro tenore e riguardano una forte accelerazione verso altre societarizzazioni.

Difatti si ipotizza una quotazione in Borsa dell'intero Gruppo o più verosimilmente di una parte di esso.

In questo contesto si inquadrano le separazioni in RFI tra i servizi obbligatori dovuti dal gestore dell'infrastruttura e da quelli facoltativi e aggiuntivi e la riorganizzazione di Trenitalia.

Nella DPNI avremo la separazione tra il servizio sorretto dal mercato (Freccia Rossa, Freccia Bianca e i Frecciargento) e i servizi universali a carico dello Stato.

Nella divisione Regionale anche a causa delle gare si va sempre più verso aziende regionali con la fuoriuscita di lavoratori da Trenitalia (vedi Lombardia e tra non molto in Emilia-Romagna).

La divisione Cargo invece sarà radicalmente riorganizzata. Verranno create due unit business/società per ciascuno degli assi corrispondenti ai corridoi europei verso il sud (asse adriatico e uno centrale) e una società di breve raggio dedicata alla pianura padana.

Tutto ciò determinerà entro breve tempo il disfacimento di Trenitalia con il 90% di tale personale che non farà più parte del Gruppo.

Tutto questo sta avvenendo nel più completo silenzio e questo non è accettabile.

Riteniamo inoltre che le Segreterie Nazionali debbano chiederne conto immediatamente all'azienda chiarendo sin da ora che questo Piano d'Impresa va rivisto per quanto concerne la parcellizzazione dell'azienda e a programmare anche a supporto di tali posizioni lo stato di agitazione oltre che ad una capillare informazione tra i lavoratori.

Orsa Umbria
www.orsaumbria.it

PIANO INDUSTRIALE GRUPPO FS

Selettività sugli investimenti per crescere

Moretti: «Puntiamo a valutare il rendimento delle spese per avere indicazioni strategiche»

di Giorgio Santilli

Il «risanamento» è finito da tempo e ora è finito anche il «riposizionamento» portato dall'Alta velocità: il settimo utile in bilancio consecutivo delle FSI, vicino ai 500 milioni nel 2013, in crescita rispetto ai 381 milioni del 2012, sta lì a confermarlo. Il fatturato crescerà ancora fino al 2017 al ritmo annuo del 3,5%, per arrivare nel 2017 a 9,5 miliardi, nonostante il rischio di perdere business per l'avvio delle gare del trasporto regionale. Crescerà l'Ebitda al ritmo del 6,9% annuo, crescerà il margine operativo (Ebit) al ritmo del 9,6% annuo e crescerà l'utile al ritmo del 4,6% annuo. All'inizio del suo terzo mandato in Ferrovie, l'amministratore delegato Mauro Moretti vuole continuare a far girare i motori al massimo, dà nuovi obiettivi «molto sfidanti» e prova a innovare ancora radicalmente i criteri-chiave della sua gestione e l'organizzazione del gruppo con molte più business unit (pronte a diventare società dove spuntino nuovi partner), più snelle, responsabilizzate focalizzate e «capaci di dare risposte più rapide al cliente». Sullo sfondo - ma per ora lì resta - il progetto di quotazione in Borsa del Gruppo.

La nuova parola d'ordine nel piano industriale 2014-2017, approvato ieri dal CdA di FSI, è «differenziazione a valore». Espressione da documenti aziendali che vuole dare il senso di una forte selettività. Moretti - che a proposito del totoministri che lo vede impazzare sui giornali in questi giorni dice solo «se e quando sarò interpellato, ci penserò» - la spiega così: «È necessaria una vera spending review che punti a migliorare la composizione della spesa non solo nel rapporto fra spesa corrente e spesa di investimenti, ma anche innalzando fortemente la qualità della spesa per investimenti che, almeno nella compoente autofinanziata dal gruppo, deve dare non solo un ritorno sociale, ma anche un ritorno economico-finanziario».

Altissima selettività degli investimenti per creare valore, dunque. Ma questo non impedirà a FSI di fare anche un salto quantitativo notevole, per tornare ai livelli degli anni d'oro dell'Alta velocità. La macchina riparte a tutto gas dopo la flessione registrata nel 2010-2011 per il completamento della Torino-Milano-Napoli: rispetto ai 3,7 miliardi del 2011, «i pagamenti effettivi» sono già ripartiti nel 2012 (4 miliardi) e nel 2013 (4,1 miliardi), ma accelereranno nel 2014 (4,6 miliardi) e nel 2015-2016 (6,4 miliardi annui) per assestarsi a 6,1 miliardi nel 2017. In tutto, 24 miliardi in quattro anni. «Viaggeremo - spiega Moretti - a una media di 2,1 miliardi l'anno in autofinanziamento e oltre 3 miliardi finanziati dallo Stato. Nel primo caso selezioneremo noi con l'unico obiettivo di creare valore per la società, nel secondo saremo semplicemente esecutori dello Stato».

Come farete, ingegner Moretti, questa forte selettività sugli investimenti?

Vogliamo affrontare questo problema-chiave che non è solo di FSI, ma forse dell'Italia intera: il punto non è solo che abbiamo un debito del 132% del Pil, ma che una gran parte di quei soldi sono stati buttati a mare, senza nessun ritorno. Vogliamo valutare il rendimento complessivo delle nostre spese, non solo sociale e ambientale, ma anche economico e finanziario. In questo modo abbiamo anche forti indicazioni strategiche. Nelle città, per esempio, vogliamo proporci come integratore di servizi per la mobilità. Vogliamo contribuire a ridurre il gap di trasporto ciclabile nelle nostre città rispetto all'Europa e per questo stiamo proponendo piste ciclabili, parcheggi, soprattutto guardando alle stazioni. I nostri indicatori ci dicono che il ritorno complessivo di questi investimenti è altissimo e al tempo stesso possiamo far fare alle città un salto di qualità logistico e ambientale. Noi mettiamo a disposizione dei sindaci tutti gli strumenti, anche finanziari in molti casi, poi sta a loro scegliere.

A proposito delle città, uno dei nodi da affrontare è il servizio ferroviario per i pendolari.

Lo stiamo facendo, con proposte che sono anche radicali, con l'obiettivo di fornire più servizi e servizi più aderenti alla domanda con la stessa spesa. Starà poi alle Regioni approvare queste proposte.

PIANO INDUSTRIALE GRUPPO FS

Ci può fare qualche esempio?

Prendo ad esempio l'area di Roma, ma vale per tutte le grandi città. Pensiamo di riorganizzare il servizio dividendolo in tre fasce: quella centrale, quella suburbana e quella dell'area vasta. Sono fasce che hanno esigenze diverse. Nella fascia più esterna può bastare un treno all'ora e viaggiamo con i treni vuoti anche nelle ore di punta, mentre nella fascia suburbana i treni si fanno affollati. Possiamo ricollocare offerta di servizi da un segmento all'altro, diradando dove non serve e intensificando dove serve. Ma c'è un altro punto fondamentale.

Qual è?

L'80% dei viaggiatori che parte al mattino nell'area romana ha per destinazione il tratto fra Tiburtina e Trastevere. Dobbiamo far sì che tutti i treni, da dovunque partano, arrivino o passino per quel tratto, evitando ai passeggeri la rottura di carico. Aggiungo che stiamo lanciando un altro piano di riqualificazione delle stazioni dopo Grandi stazioni e Centostazioni: stavolta saranno interessati 500 scali soprattutto nelle piccole città, a beneficio del trasporto regionale e locale.

A proposito di Grandi stazioni, conferma la volontà di privatizzare? Solo il retail o l'intera società?

Siamo d'accordo con gli altri soci, metteremo sul mercato, dopo aver fatto uno spin off, solo il retail che comunque è il 90% del valore della società. Il resto sono marciapiedi di stazione.

Lei ha parlato anche dell'ipotesi di quotazione in Borsa dell'intero gruppo.

Questa è una seconda fase che ha bisogno ancora di essere maturata. Ne ho parlato con il ministro Saccomanni, ma a questo punto dovremo capire quale sarà l'orientamento dell'azionista. È prematuro parlarne.

Ha in programma un massiccio piano di societarizzazione?

Per ora ci limitiamo a creare un maggior numero di business unit, con un doppio obiettivo: rendere la catena di comando più snella, focalizzando maggiormente il business di ogni unità e avvicinando il cliente finale; e dare la massima trasparenza ai nostri conti, separando servizi di mercato e servizi sovvenzionati e fugando alla radice qualunque dubbio di cross subsidies. Nel caso di Rfi, separeremo i servizi obbligatori dovuti dal gestore dell'infrastruttura da quelli facoltativi e aggiuntivi. Per Trenitalia avremo nella lunga percorrenza, oltre alle unità per i *Frecciarossa*, i *Frecciabianca* e i *Frecciargento*, una nuova unit per il servizio universale.

C'è attesa tra le imprese anche per la riorganizzazione dei servizi cargo.

Qui la nostra prospettiva cambia radicalmente. Da una parte assumiamo definitivamente che il nostro mercato è quello europeo. Dall'altro sappiamo che è necessaria un'integrazione con la gomma e con il mare e che la vocazione delle ferrovie è solo per i grandi carichi e le lunghe distanze. Qui la nostra riorganizzazione sarà radicale. Avremo una business unit o società per ciascuno degli assi corrispondenti ai corridoi europei su cui abbiamo deciso di operare più una società di breve raggio dedicata alla pianura padana.

Quali sono gli assi?

Due assi che partono dalla pianura padana verso sud, uno adriatico, uno centrale. Due assi verso la Germania, quello su cui già opera Tx Logistics e un asse che passerà dal Tarvisio verso il Baltico. Poi un asse est-ovest che ci porti soprattutto verso i paesi dell'Est a forte crescita.

E la società per la pianura padana?

È il motore di questa organizzazione. Deve collegare porti, centri intermodali portare traffico ai corridoi. Garantire alle nostre imprese di arrivare sui mercati europei.

Fonte: Sole 24 Ore - 20 febbraio 2014

PIANO INDUSTRIALE GRUPPO FS

Segreterie Regionali OR.S.A.
Abruzzo Marche Umbria

Divisione Cargo
Produzione Cargo

Al Responsabile Area Adriatica
Alberto Faini

Al Responsabile Impianto Treno Adriatica
Anselmo Zuccarini

p.c. Segreteria Generale OR.S.A.

Oggetto: *Richiesta incontro urgente*

Le scriventi OO.SS. regionali continuano a segnalare a codesta società le difficoltà dei lavoratori interessati in merito a numerose criticità scaturenti da una carenza di PdM e da una programmazione dei turni di lavoro e delle ferie senza un confronto con le OO.SS./RSU.

A queste criticità, segnalate ripetutamente con Raccomandate ai responsabili in indirizzo e senza risposta alcuna, si è aggiunta la preoccupante gestione dei turni di lavoro del TPC che a fatica riescono a sopperire alle improvvise modifiche di orario e di programmazione. Tali situazioni intervengono pesantemente nella sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio Ferroviario.

Peraltro la notizia di una presunta operazione societaria che potrebbe determinare lo spacchettamento e la fuoriuscita della società Cargo dal Gruppo FS con tutto quello che ne consegue per il futuro dei lavoratori, sta producendo notevolmente tensione in tutti i lavoratori.

Risultano inoltre interventi di ANSF in merito ad applicazione della normativa da parte delle sale operative assolutamente no conformi alla normativa vigente, argomento che si ritiene doveroso approfondire in sede di incontro.

A tale proposito si richiede un incontro urgente e considerata la mancanza di riscontri alle nostre precedenti richieste, in mancanza di convocazioni, si assumeranno provvedimenti per la tutela della sicurezza dei lavoratori presso gli organi competenti.

Ancona 18 febbraio 2014

Leonardo Amadio *Fabio Riberti* *Gialluigi Morozzi*