

NAVIGAZIONE

Piano di Produzione 2008 – 2009

Linee di tendenza 2010 - 2011

Roma, 16/17 settembre 2008

Indice

- ❑ Navi in esercizio
- ❑ Produzione Mezzi Veloci
- ❑ Produzione navi bidirezionali per gommato
 - Obiettivi di Produzione sul gommato
- ❑ Produzione navi a 4 binari Stretto di Messina
- ❑ Produzione navi bidirezionali per ferrocisterne
 - Obiettivi di Qualità sul ferroviario – Area Stretto
- ❑ Produzione Civitavecchia – Golfo Aranci
- ❑ Organizzazione del processo produttivo
- ❑ Investimenti
- ❑ Economics
- ❑ Macroriscadute sul fattore lavoro

Navi in esercizio

Segmento di mercato	Nave	Categoria Tipo	Stazza lorda	Portata lorda	Vel. Max	Classe	N° Pax	Capacità di carico: Auto/Autotreni/Binari
Ferroviario	Villa	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	5.620	2.435	20,6	* 100 - A - 1.1	1.200	150 auto e 451 ml di binario ferroviario oppure 300 auto
	Scilla	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	5.620	2.435	20,6	* 100 - A - 1.1	1.200	150 auto e 451 ml di binario ferroviario oppure 300 auto
	Rosalia	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	5.725	2.154	18,8	* 100 - A - 1.1	1.200	120 auto e 443 ml di binario ferroviario oppure 260 auto
	Iginia	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	5.768	2.154	18,8	* 100 - A - 1.1	1.200	120 auto e 443 ml di binario ferroviario oppure 260 auto
	Sibari	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	5.768	1.199	18,8	* 100 - A - 1.1	1.200	120 auto e 433 ml di binario ferroviario oppure 260 auto
	Logudoro	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	6.505	2.130	21	* 100 - A - 1.1	911	375 ml di binario ferr.
	Garibaldi	MN-Tr(fb) - Cont	5.640	4.311	19,3	* 100 - A - 1.1	12	839 ml di binario ferr.
Gommato	Fata Morgana	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	2.470	860	15,2	* 100 - A - 1.1	500	79 auto o 18 a/treni oppure 220 ml di binario ferroviario
	Enotria	MN-Tr(ro-ro)-TP GC	2.200	927	14	C	300	108 autovetture oppure 18 a/treni da m 18
	Riace	MN-Tr(ro-ro/fb)-TP	2.377	848	15,2	* 100 - A - 1.1	500	79 auto o 18 a/treni oppure 220 ml di binario ferroviario
	Razzoli	MN-Tr(ro-ro)-TP GC	4.296	1.025	14	C	400	170 auto oppure 85 auto e 16 a/treni
	Budelli	MN-Tr(ro-ro)-TP GC	4.296	1.025	14	C	400	170 auto oppure 85 auto e 16 a/treni
PAX	Selinunte Jet	HSC A - TP	493	56	28,5	* 100 - A - 1.1	398	----
	Tindari Jet	HSC A - TP	493	56	28,6	* 100 - A - 1.1	398	----

Produzione Mezzi Veloci (1/2)

Situazione attuale

Il traghettamento dei passeggeri tra Messina e Reggio Calabria, viene effettuato con due mezzi veloci [*Selinunte e Tindari*] con un'offerta strutturata su 19 turni settimanali con l'impiego di n° 4 equipaggi di 6 unità più le scorte.

Il segmento di mercato è in forte perdita: MOL negativo per 2,2 mln di € nel 2007; per il 2008 si prevede un MOL negativo per 2,5 mln di €.

Per contenere tale perdita nell'immediato stiamo procedendo ad un incremento dei livelli tariffari già comunicati alle istituzioni locali.

Produzione Mezzi Veloci (2/2)

Evoluzioni nel breve periodo

Il 9 agosto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inviato l'invito a partecipare alla Gara bandita per l'assegnazione di un contributo, pari a 29,5 mln €, per un triennio per l'esercizio di un servizio di Metropolitana sul Mare nell'Area dello Stretto.

La data di scadenza delle offerte è stata fissata nel 2 ottobre.

Il servizio richiesto prevede la disponibilità di almeno cinque mezzi veloci di cui uno di riserva.

La scelta di RFI è stata quella di partecipare alla gara quale capofila di un RTI cui partecipa un primario operatore.

Siamo in questi giorni impegnati nella predisposizione della offerta.

Nel caso della auspicata assegnazione del servizio, RFI esercirà due mezzi per due turni giornalieri, con un probabile incremento dell'attuale produzione e dei livelli occupazionali.

Produzione navi bidirezionali per gommato (1/3)

Situazione attuale

Il traghettamento del gommato nella relazione Calabria/Sicilia viene effettuato principalmente con le navi bidirezionali, con un'offerta strutturata su 49 turni settimanali con l'impiego di 11 equipaggi di 7 +1 unità e di 1 equipaggio di 10 unità, più le scorte

Va precisato che un'aliquota, significativa solo nei periodi di punta per i mezzi leggeri, viene effettuata utilizzando il ponte auto delle navi a 4 binari.

Produzione navi bidirezionali per gommato (2/3)

Il segmento del gommato pesante, nonostante il buon andamento dei ricavi [*per il 2008 si prevede un incremento di circa il 3% rispetto al 2007*] con un incremento della quota di mercato, continua ad essere caratterizzato da un MOL tuttora negativo [*-1,2 mln € nel 2007; previsione 2008 -1,0 mln €*] e deve fronteggiare forti criticità dovute:

- ❑ ad una forte azione concorrenziale posta in essere dai nostri principali concorrenti;
- ❑ ad una crisi del settore da riferire agli incentivi economici a favore delle “autostrade del mare” resi ancor più attraenti dalle difficoltà di traffico che caratterizzano la Salerno/Reggio Calabria, ed al più generale rallentamento della crescita economica;
- ❑ all’introduzione del principio di interfatturazione nel terminal Tremestieri (i.e. fatturazione dei trasporti effettuati per conto di altro vettore)

Obiettivi di Produzione sul gommato (3/3)

L'attuale quota di traffico - ed i connessi livelli di produzione/occupazione - può essere difesa ed incrementata purché vengano attuate soluzioni operative che, portando il settore nell'area della positività economica, consentano di competere con maggiore vigore ed efficacia.

Gli elementi chiave sono:

- mantenere una politica commerciale tatticamente aggressiva;
- migliorare l'esercizio delle navi ricercando piena corrispondenza tra programmato ed effettuato;
- applicare soluzioni operative che ottimizzino l'impiego delle navi e del personale, effettuando i cambi turno a Tremestieri [*soddisfacendo così anche le pressanti richieste delle Istituzioni locali per una diminuzione del traffico all'interno della città*];
- Efficientare e ridurre i costi dei servizi a terra

L'obiettivo fondamentale per il triennio 2009-2011 è il mantenimento e, possibilmente l'incremento, dell'attuale quota di traffico e degli attuali livelli produttivi.

Produzione navi a 4 binari Stretto di Messina

Il trasporto del materiale ferroviario, effettuato con navi traghetto a 4 binari, è dimensionato sulla base delle esigenze di traghettamento espresse da Trenitalia ad ogni cambio orario.

Ad oggi Trenitalia non ha comunicato, per il prossimo orario, variazioni del livello di domanda rispetto a quello attuale. I livelli di produzione, basati sull'effettuazione di 378 corse settimanali, rimangono quindi costanti [*è da notare che sono disponibili margini di offerta non utilizzata (dal 15% al 20% di corse a vuoto)*].

A tale servizio sono dedicate 3 navi che effettuano un totale di 63 turni per settimana, con l'impiego di 15 equipaggi da 19 unità più le scorte.

Produzione navi bidirezionali per ferrocisterne

Anche per questo segmento i livelli di produzione sono determinati dalla domanda di traghettamento richiesta da Trenitalia ed anche in questo caso non sono previste variazioni in diminuzione.

Viene confermato il programma di esercizio che prevede la effettuazione di 78 corse settimanali.

E' quindi dedicata a tale servizio una nave per 13 turni settimanali, con l'impiego di 3 equipaggi di 10 unità più le scorte.

Obiettivi di Qualità sul ferroviario - Area Stretto

Trenitalia è il nostro unico Cliente cui siamo legati da un contratto commerciale che prevede livelli di servizio prestato, ricavi e penali.

Il nostro impegno deve essere finalizzato al rispetto del servizio programmato ma anche al miglioramento della capacità di intervento in caso di perturbazioni all'esercizio.

Il raggiungimento di tale obiettivo richiede la disponibilità di una flotta affidabile ed in tal senso sono indirizzati i programmi di investimento di SO Navigazione.

Produzione Civitavecchia – Golfo Aranci

Dall'inizio dell'anno si è registrata una progressiva riduzione della richiesta di traghettamento.

Dopo la interruzione di agosto sulla base delle esigenze di traghettamento è stato convenuto con Trenitalia un programma di esercizio che prevede fino a marzo/aprile 2009, l'effettuazione di una corsa per settimana.

Successivamente verranno richieste due o tre corse al mese, preannunciate con adeguato anticipo.

Nel rispetto dell'Atto di Concessione saranno mantenute le attuali invasature ed i corrispondenti impianti fissi e sarà garantita la continuità territoriale per i carri merci con l'effettuazione delle corse che venissero richieste da qualunque impresa ferroviaria.

Organizzazione del processo produttivo

La riduzione del servizio con la Sardegna, che dal secondo quadrimestre del 2009 sarà realizzato con la effettuazione di non più di due corse/mese, determina la opportunità della sua effettuazione con una nave normalmente in servizio a Messina.

Questo schema organizzativo determina la chiusura dell'impianto di Civitavecchia.

Il sostanziale spostamento del baricentro delle attività, che si concentrano nell'area dello Stretto, rende ovvia la decisione di trasferire la sede della SO Navigazione a Messina.

Investimenti

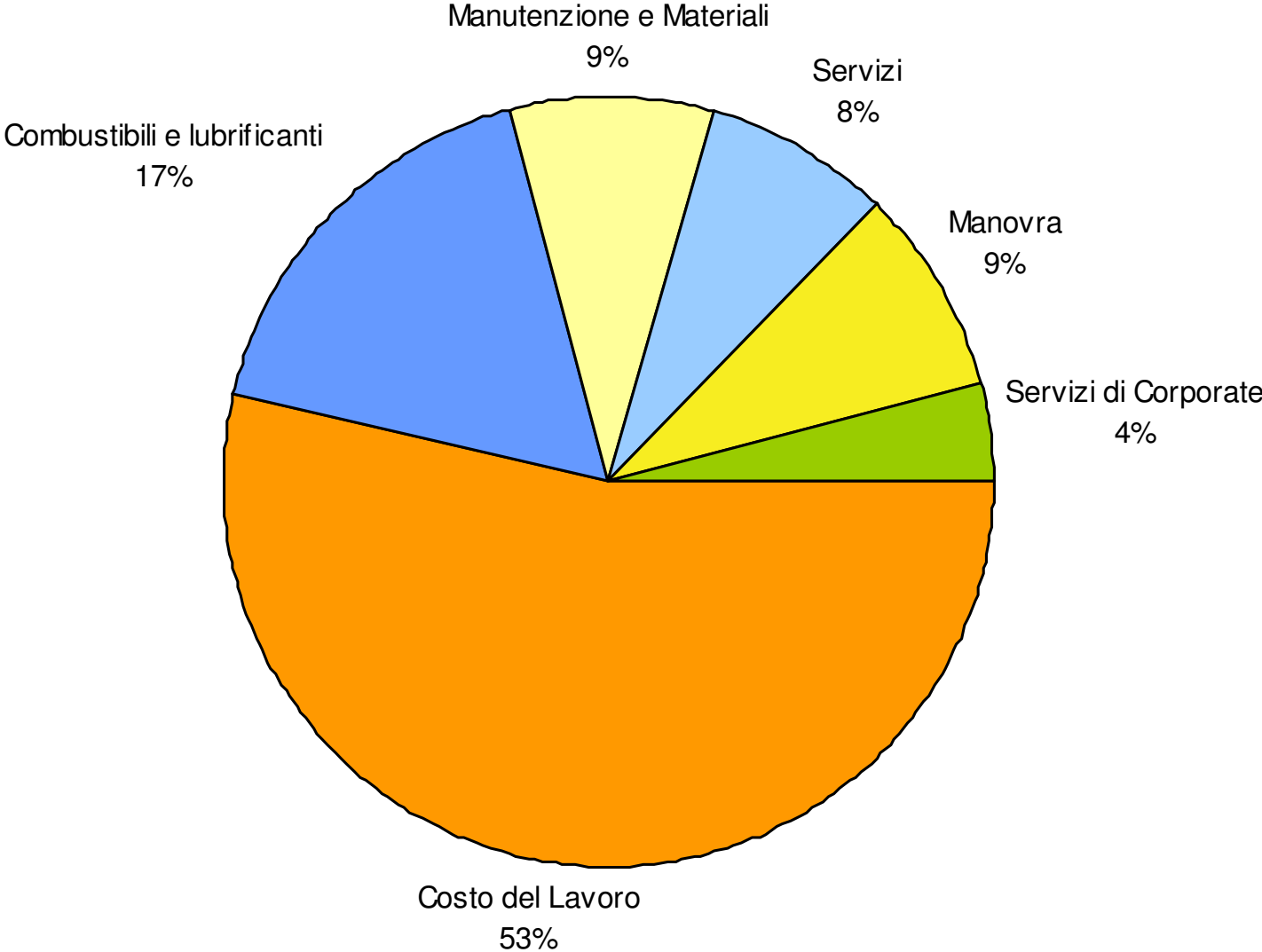
Per far fronte al necessario miglioramento della flotta sono in corso di attuazione i seguenti investimenti:

- ❑ costruzione di una nave a quattro binari per un importo di 60 milioni €. Sono attualmente in fase di completamento le attività propedeutiche alla indizione della gara; la costruzione sarà ultimata entro il 2010;
- ❑ riattivazione della nave Logudoro (la più recente a 4 binari) con adeguamenti che la renderanno utilizzabile sullo stretto di Messina. La spesa presunta è di circa 5 milioni €; il rientro in esercizio è previsto entro il primo quadrimestre 2009

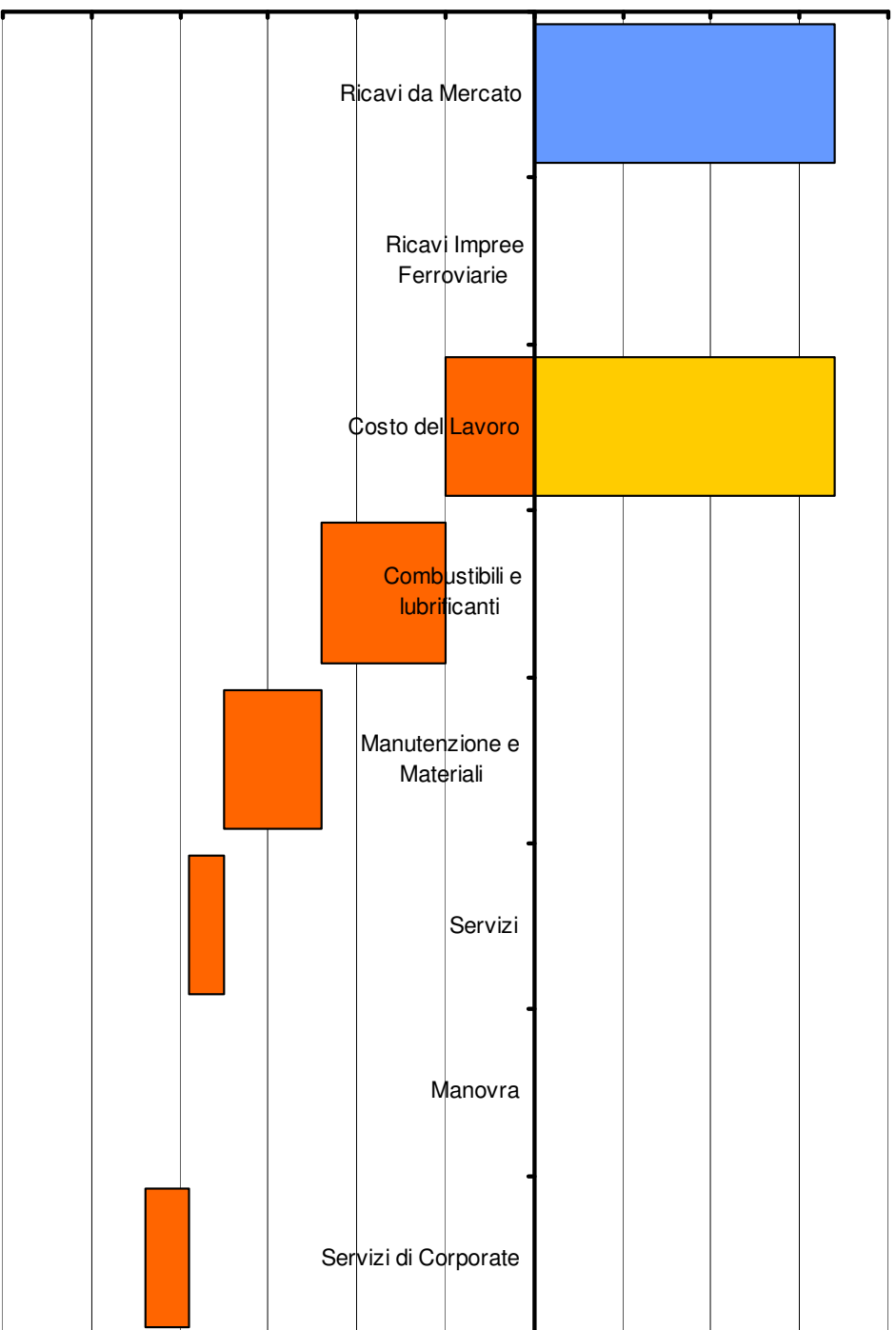
Pertanto, oltre alla dismissione della nave Garibaldi, sarà possibile anche la radiazione della nave Sibari.

Inoltre il Contratto di Programma prevede in Tabella A1 un importo di 100 M€ per la costruzione di due nuove navi. L'effettiva disponibilità del finanziamento è legata ai flussi di cassa previsti dalla/e Legge/i Finanziaria/e.

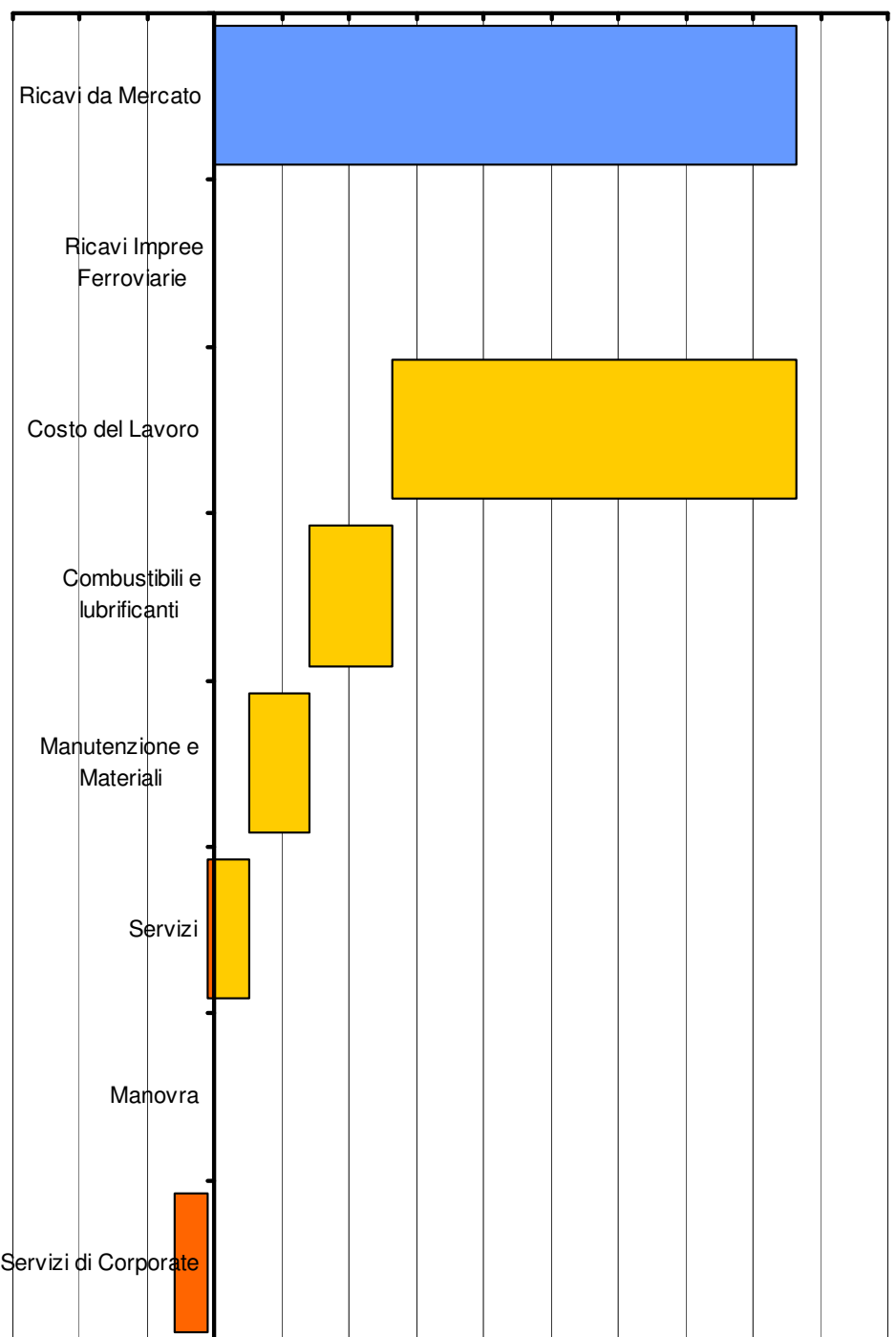
Contabilità Regolatoria



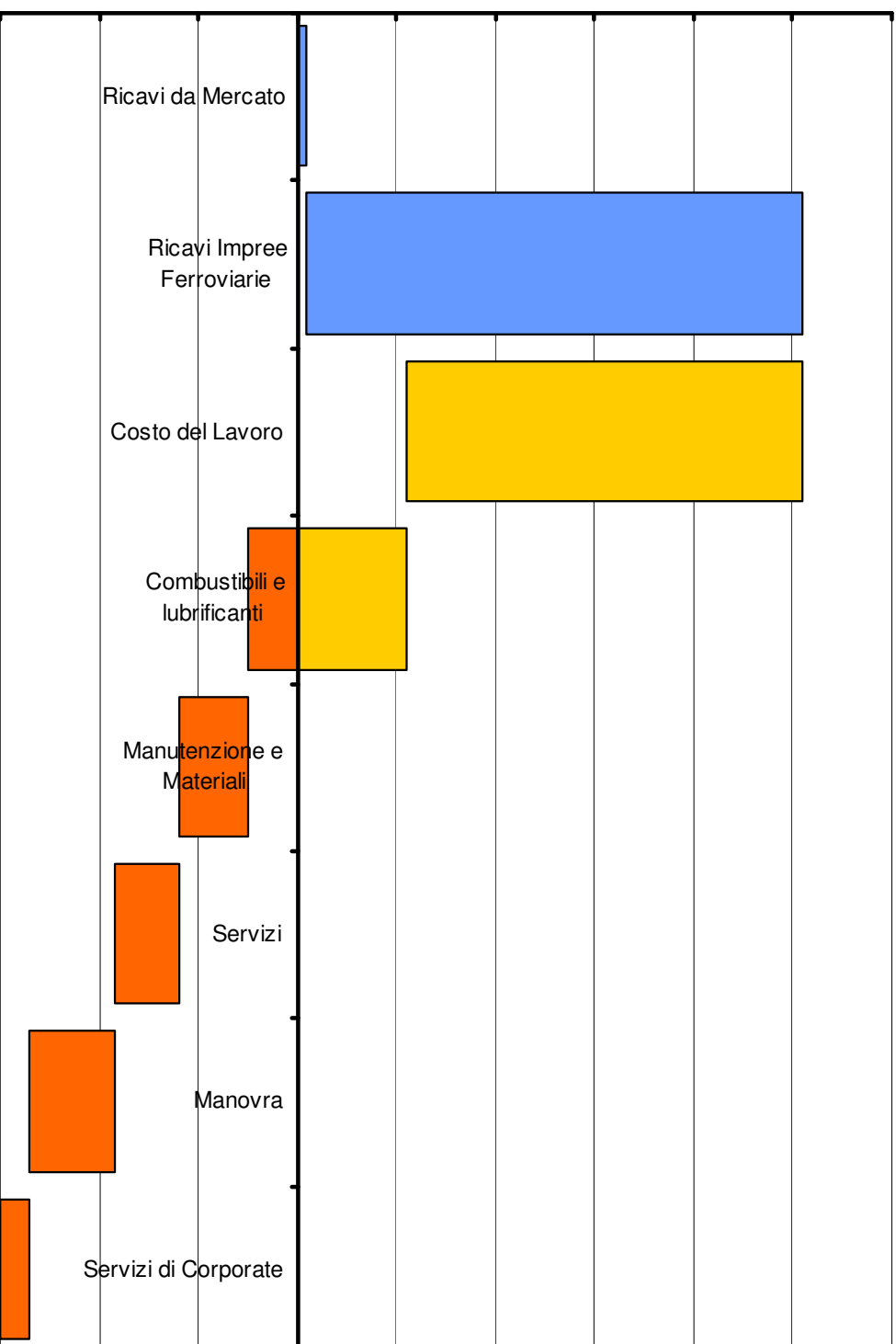
Contabilità Regolatoria: Mezzi Veloci anno 2007



Contabilità Regolatoria: Gommato anno 2007



Contabilità Regolatoria: Ferroviario anno 2007



Macro-ricadute sul fattore lavoro

STRUTTURA	AZIONI	IL PERSONALE COINVOLTO		
		settore di attività	N.	
DIREZIONE ROMA	Dal 01/11/2008 trasferimento della Direzione a Messina	TECNICO AMMINISTRATIVI	25	esodi incentivati volontari
				mobilità territoriale volontaria su Messina
CIVITAVECCHIA	Cessazione attività entro il 31/05/2009	AMMINISTRATIVI	7	ricollocazione in altre strutture di Sede centrale (la ricollocazione nelle nuove strutture sarà resa operativa gradualmente in coerenza con il trasferimento/creazione di analoghe adeguate conoscenze/competenze a Messina)
	Cessazione attività dal 01/10/08	OFFICINA	13	<u>Da ricollocare:</u> riqualificazione e ricollocazione in ambito DCI
	Dal 01/10/2008 produzione effettuata: una doppia corsa settimana	NAVIGANTI	30	<u>da ricollocare:</u>
	Entro il 30/6/08 attività di traghettaggio su sardegna effettuata da Messina			esodi incentivati volontari
MESSINA	Riorganizzazione	AMMINISTRATIVI	36	Valutabili solo a valle delle azioni riorganizzative individuate
		BIGLIETTERIE	24	
		NAVIGANTI A TERRA	114	