

Treno Servizi Integrati S.r.l.

Piano di Intervento - 2012

Di seguito riportiamo in sintesi le azioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2010-2011 e quelle ipotizzate per il 2012 per la Treno Servizi Integrati srl. L'obiettivo che si intende perseguire è: costruire l'opportunità di continuità della società, attraverso la riduzione delle perdite ed il riequilibrio di Bilancio.

Il presente documento ha verificato, modificato ed integrato quanto già riportato nel precedente del 18 Ottobre 2011 a seguito, sia parziale introduzione delle azione nello stesso riportate, che per l'implementazione del nuovo orario di circolazione treni rilasciato dal committente Trenitalia (effettivo dal 11 Dicembre 2011).

- **Contesto di Mercato**

Il contesto in cui la Treno Servizi Integrati S.r.l. svolge la propria attività è fortemente vincolato dal rispetto del contratto di appalto con Trenitalia. Ogni modifica dell'offerta dei servizi e/o dei Treni in cui svolgere lo stesso è vincolata alla strategia che la committente decide di implementare.

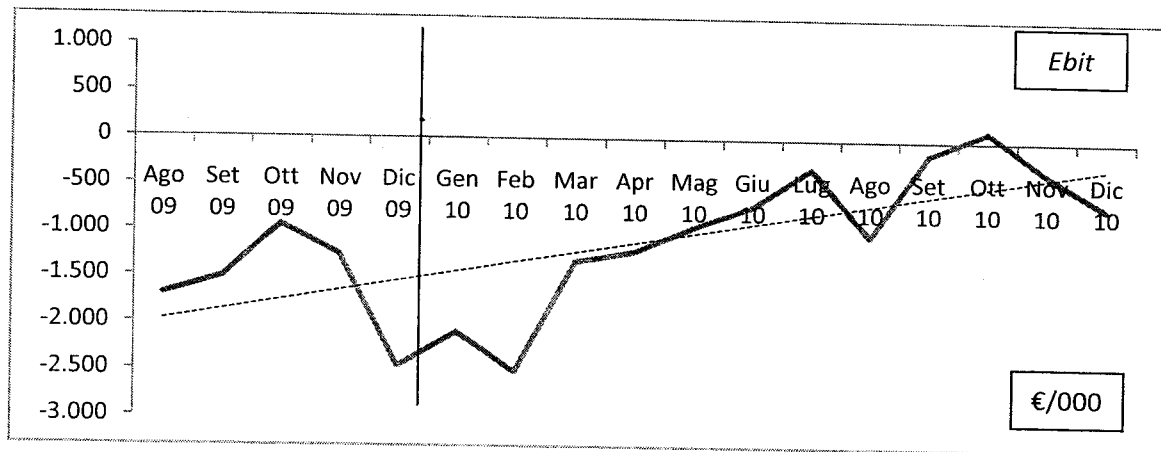
In conseguenza, la principale area di azione della TSI srl è quella di rendersi quanto più possibile efficiente nella gestione e flessibile ad ogni richiesta della committente, tanto nel rispondere all'innovazione di servizi quanto nella gestione del personale.

- **Percorso Aziendale**

La TSI srl con la partenza del contratto nel Luglio 2009, dopo un periodo iniziale di integrazione delle risorse e delle attrezzature, ha condotto una gestione con risultati di effettivo recupero solo a partire dal secondo Trimestre 2010 (*Tabella 1*).

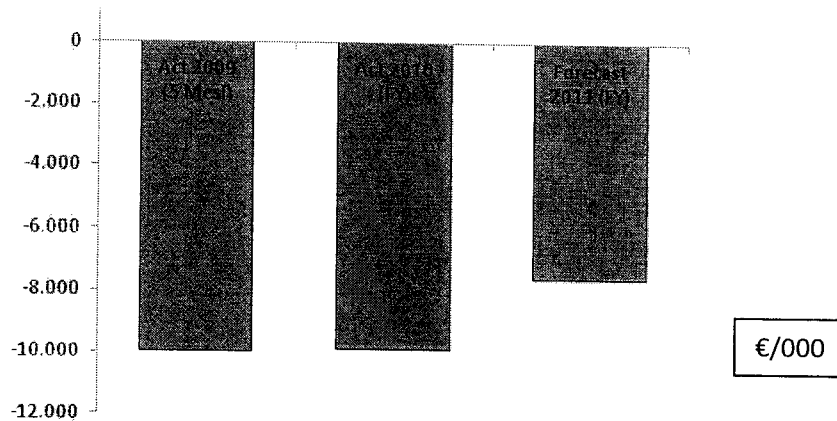
Il Trend positivo, se pur confermato per il 2011 non ancora garantisce un risultato di esercizio di pareggio o positivo, anzi rimane ancora fortemente negativo (*Tabella 2*).

Ebit Trend 2009/2010



(Tabella 1)

Ebit Trend 2009/2011



(Tabella 2)

• Proiezioni

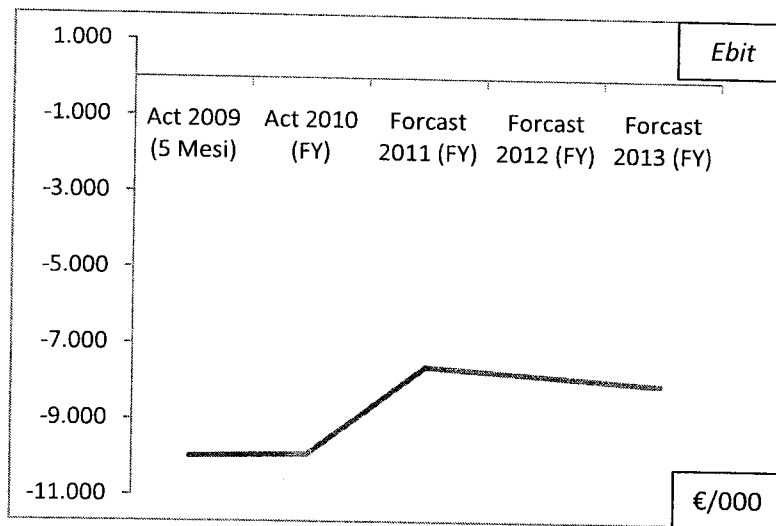
Inerziale

Il mantenimento dello status quo, e quindi una proiezione inerziale delle situazione corrente, non ci permetterebbe quindi di poter conseguire il raggiungimento del principale obiettivo: continuità dell'attività, riequilibrio del Risultato di Esercizio.

La proiezione del risultato sino al 2013 si basa sull'attuale assegnazione dei Treni/Servizi, non avendo ancora conoscenza di eventuali modifiche.

Il rischio è quello di perdere il lavoro sino ad oggi fatto e riportarsi in un trend negativo (Tabella 3)

Ebit Inerziale 2011/2013



(Tabella 3)

INTERVENTI

L'attività aziendale è individuare le principali aree di intervento su cui si indirizza la propria azione, con la finalità di ridefinire l'equilibrio fonti di introito e costi per lo svolgimento dell'attività aziendale.

- A) Incrementare i Fatturati;
- B) Collocare il personale in esubero;
- C) Incrementare la produttività;
- D) Efficientamento dei costi, Revisione dei processi di Staff.

A) Incremento Fatturati

La ricerca di nuovi fatturati è modulata sulla leva della:

- *Offerta*, mantenere la gamma di prodotti offerti sempre completa, varia ed ampia a soddisfare le richieste del consumatore intercettato a bordo treno; revisione dei prezzi sull'attuale offerta.
Le verifiche di nuovi prodotti/servizi ricopre l'obiettivo di ricercare costantemente elementi di attrattiva affinché il numero di battute/scontrini aumenti sia per numero che per valore unitario.
- *Servizi incrementali*, Aggiunta di nuovi servizi rispetto all'offerta attuale.
Allargamento del Welcome Drink (WD) a Freccia Bianca e/o WD Ricco, come trasformazione dell'attuale servizio di WD.

- *Internalizzazione*, richiamo dei servizi di Alta Velocità oggi concessi in gestione a società esterne.
Il numero di n.44 (quarantaquattro) treni AV in gestione a società sub affidatarie avrebbe incrementato il Fatturato della TSI per 3,0 €M su base annua.

La necessità di contemperare il mantenimento dei livelli occupazionali, oltre che per la TSI anche per l'indotto ad essa collegata, ha permesso di perseguire solo parzialmente l'iniziale programma: treni AV rientrati n.10 (dieci).

B) Collocazione del personale in esubero

Come riportato nel documento condiviso il 18 ottobre u.s., la necessità di impiegare il personale in esubero passa attraverso un presupposto: ricercare, per quanto possibile, vie alternative all'apertura di procedure di licenziamento collettivo. Il numero di risorse in esubero, principalmente concentrato nell'ambito del personale viaggiante, è pari a 160 unità nella totalità dei siti gestiti dalla TSI srl.

Quello riportato al precedente punto A), oltre alla necessità di incrementare il Fatturato gestito, avrebbe permesso il reimpiego del personale in esubero. Ma, come già descritto nel punto precedente, l'azione di internalizzazione si è ridotta notevolmente, con una conseguente capacità di riassorbimento solo marginale delle eccedenze di risorse.

C) Incremento della Produttività

Nel già citato documento del 18 Ottobre u.s., la presentazione di una proposta di revisione dell'impiego del tempo lavorato a bordo treno è stata rigettata dalle OO.SS., anche se l'obiettivo era di creare: maggiore focalizzazione delle figure professionali impiegate; riversamento dei tempi sull'attività principale; aumento delle opportunità di vendita per addetto e di contro un indotto aumento della produttività.

L'azione si sarebbe concretizzata nella revisione dei tempi accessori e quindi la necessità di integrare l'accordo di confluenza del luglio 2009.

Inoltre, in occasione del rilascio del nuovo orario di circolazione treni si sono accentuate le criticità gestionali, soprattutto in relazione ad una accentuata irregolarità/discontinuità di alcuni servizio su base annua, oltre che su base settimanale. L'effetto immediato è: l'incremento della difficoltà di conciliare la ricerca della maggiore produttività e riduzione della dispersione del personale viaggiante sul ciclo lavorativo e, soprattutto, l'impossibilità di leggere una minore incidenza dei costi del personale sul turnover.

D) Efficientamento dei costi e revisione delle procedure di Staff

Il riferimento è in via principale al costante monitoraggio dei contratti di fornitura di servizi (utenze varie e logistica), all'approvvigionamento di prodotti e alla revisione delle procedure di staff per costruire una sempre maggiore integrazione delle funzioni. Quest'ultima attività è mirata a mantenere alto il livello di monitoraggio, supportato anche dall'implementazione delle nuove tecnologie a partire dal secondo semestre 2011.

CONCLUSIONI

Sulla base di quanto sopra riportato, l'immediata conseguenza sulla stesso esercizio in chiusura (2011) è la revisione della previsione di chiusura. Le perdite, in precedenza definite pari a -8.0 €M sono aggiornate a -9.6 €M.

Allo stesso modo, a parità di perimetro di servizi e modello di business, per il 2012 le previsioni potrebbero ulteriormente peggiorare anche in misura maggiore del 2010: risultato economico rivisto per l'esercizio 2012 pari a -11.0 €M.

In un contesto di costante rinnovo dello stato deficitario, per la società Treno Servizi Integrati Srl, si acuisce la difficoltà di proseguo dell'attività per un concreto e reale rischio di default, sia per l'aspetto economico che per quello finanziario.

La necessità di un intervento, che permetta di soddisfare l'urgenza della situazione contingente e possa produrre con immediatezza un beneficio per la società, è determinante per il mantenimento dell'attività lavorativa, la tutela dei livelli occupazionali e la garanzia del reddito per il personale impiegato.

A questo proposito la Treno Servizi Integrati Srl intende avviare le procedure disposte dalla L.223/91 e successive modifiche ed integrazioni, per poter avere accesso al più adeguato strumento di integrazione salariale e/o gestione del personale in eccedenza.

RICHIESTA:

CIG in deroga per il 40% rotazione in maniera verticale sino al 31.12.2012 e messa in mobilità dei lavoratori in possesso dei requisiti (circa n.20 persone).

Roma 12 Gennaio 2012