

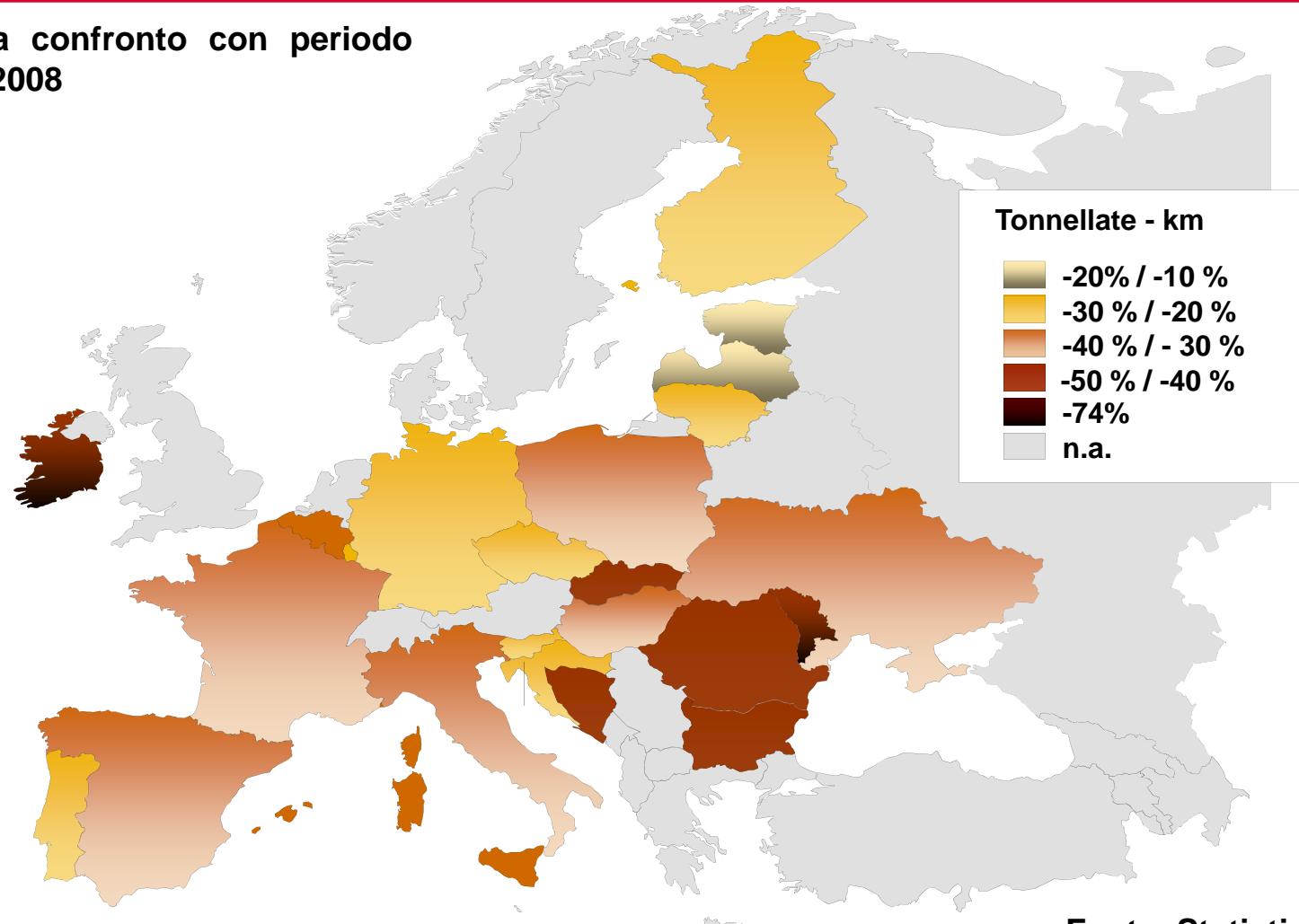


Divisione Cargo

*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

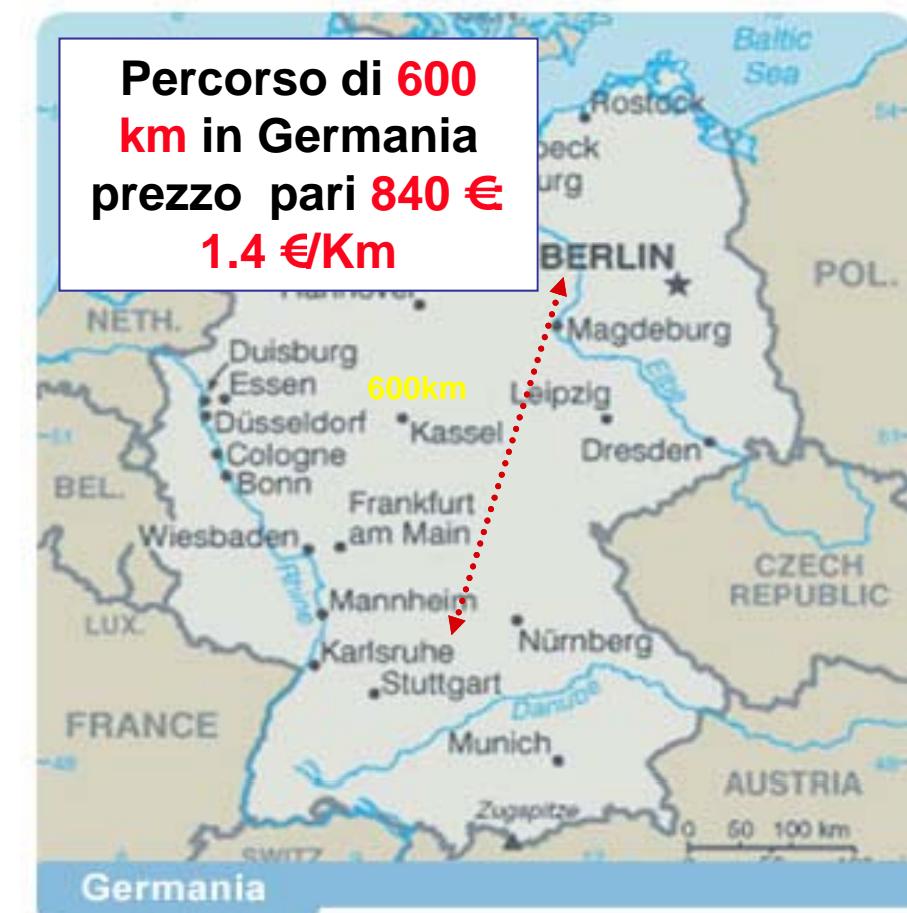
Il mercato del trasporto merci in Italia

Modalità di contribuzione

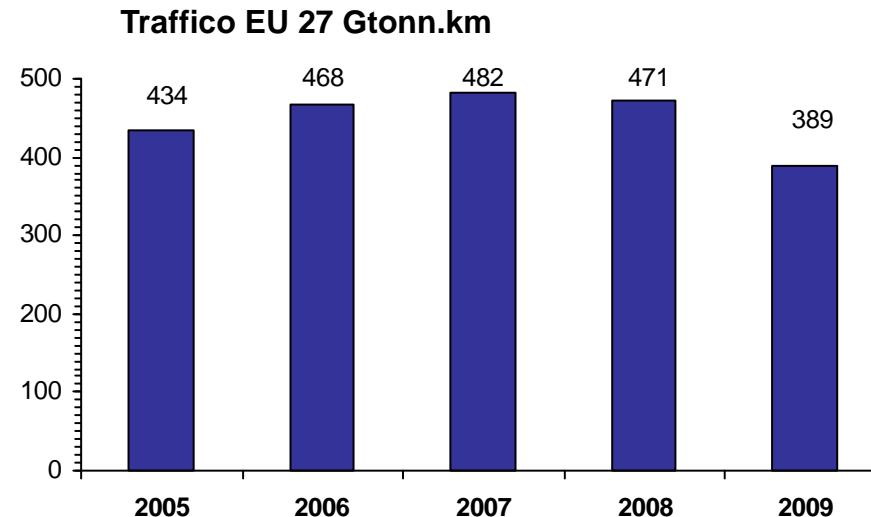
- ❑ Corrispettivi per Contratto di Servizio di Trazione Merci su ferro costantemente inferiori rispetto al costo delle prestazioni richieste
- ❑ Erogazione **risorse a sostegno** delle imprese di trasporto **combinato** (*rifinanziamento della legge 166/2002*) si è di fatto **interrotta** dal 2006.
- ❑ 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



- Nel periodo 2005-2007 +5,3% m.a
- Dal 2007 al 2009 -10% m.a
- Stagnazione nel 2010
- Nessuna stima su trend prossimi due anni

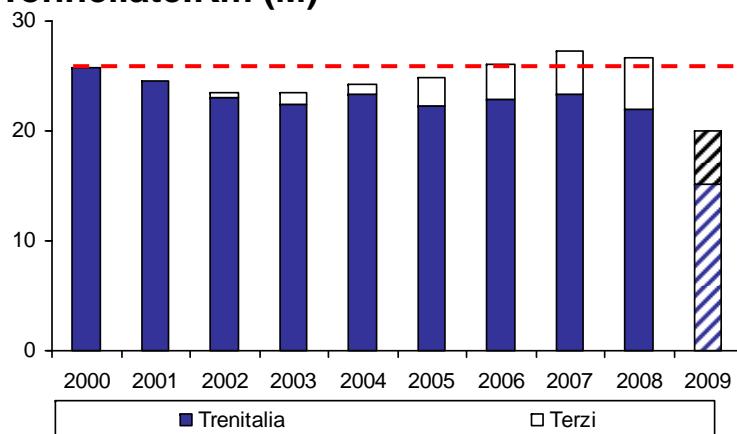
- La crisi ha accelerato il percorso di riposizionamento dei diversi operatori
- La quota dei *newcomers* è in flessione in Europa.
- In crescita quelle degli *incumbent* fuori dal mercato di origine.
- L'integrazione sulla *supply chain* ha dimostrato limitate sinergie.
- Per gli operatori integrati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



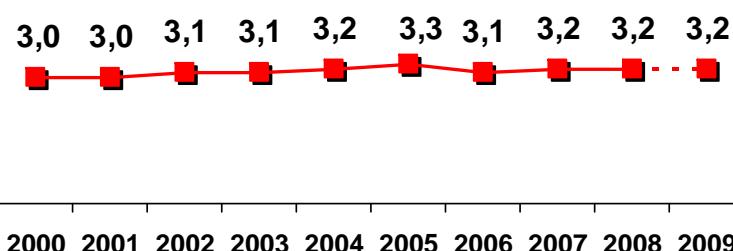
Nel breve-medio la concorrenza rail sarà focalizzata tra ex *incumbent* con ruoli di player europeo (DB, SNCF) o di feeder regionale (RCA, SBB).

La liberalizzazione in Italia

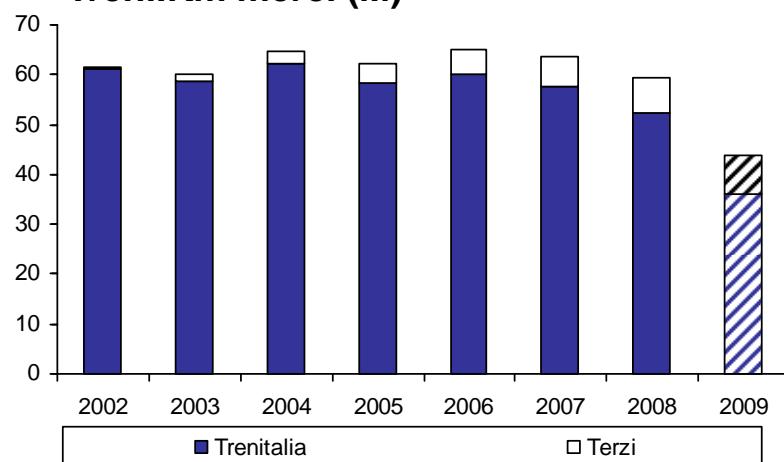
Tonnellate.Km (M)



Ricavi unitari (Cent€/UT)



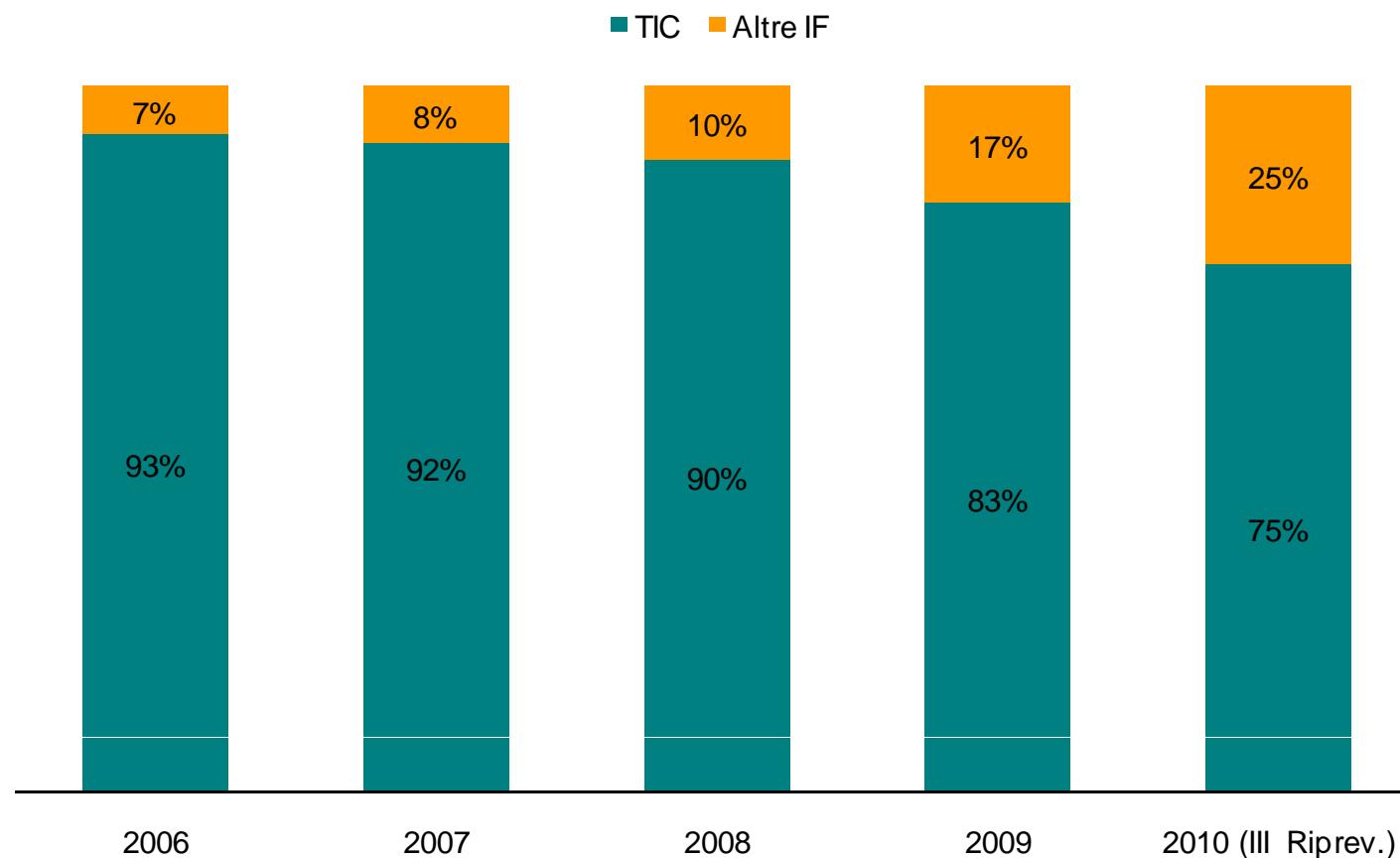
Treni.Km merci (M)



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

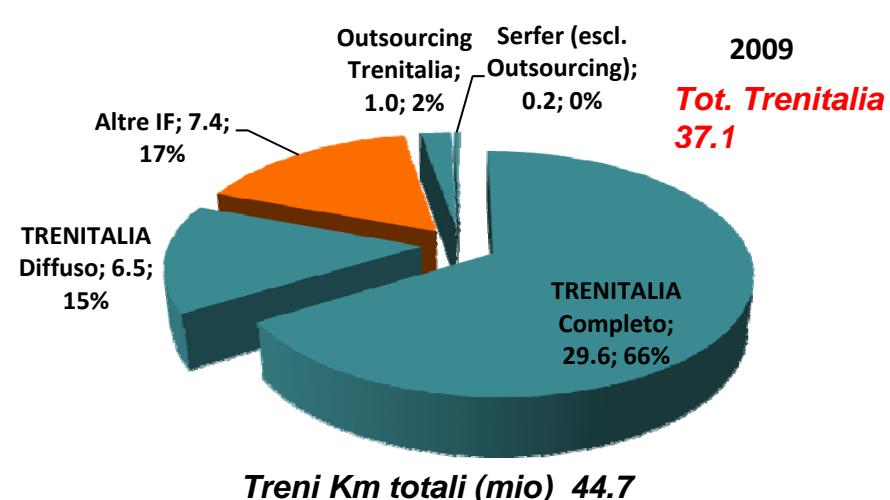
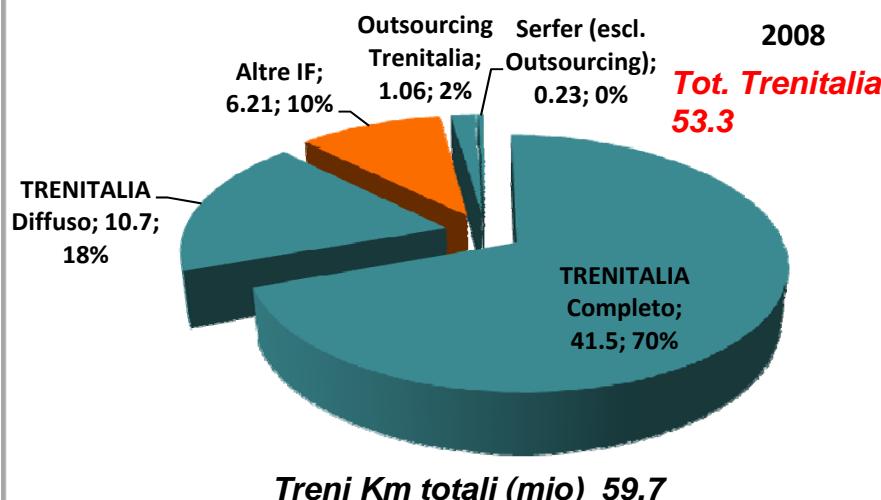
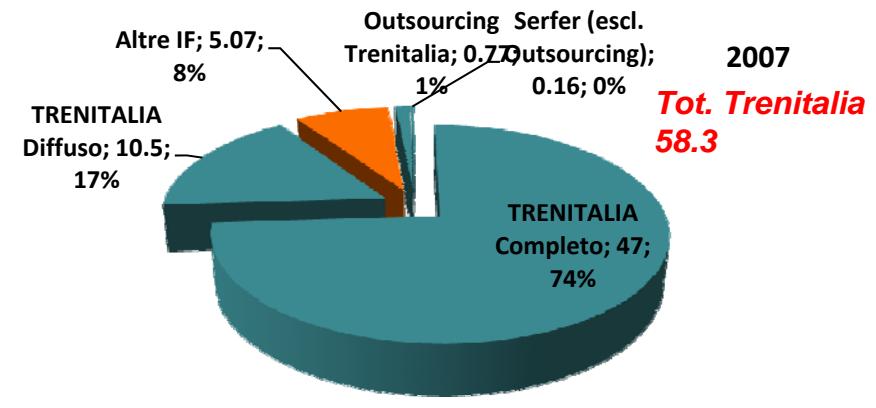
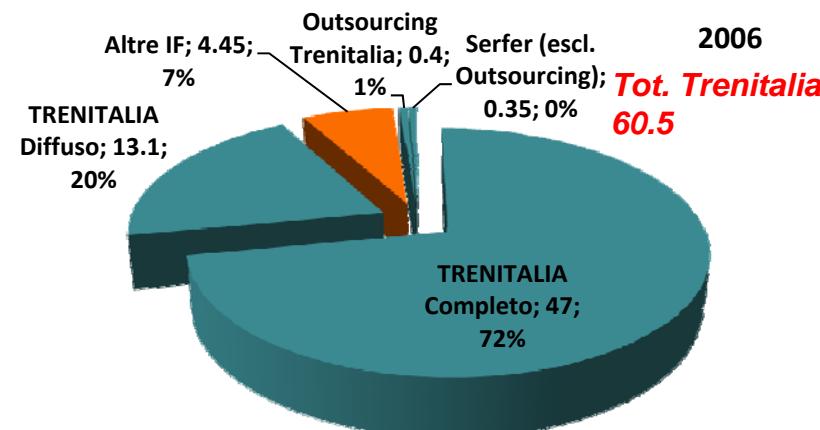
Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

Quote di mercato TI altre IF



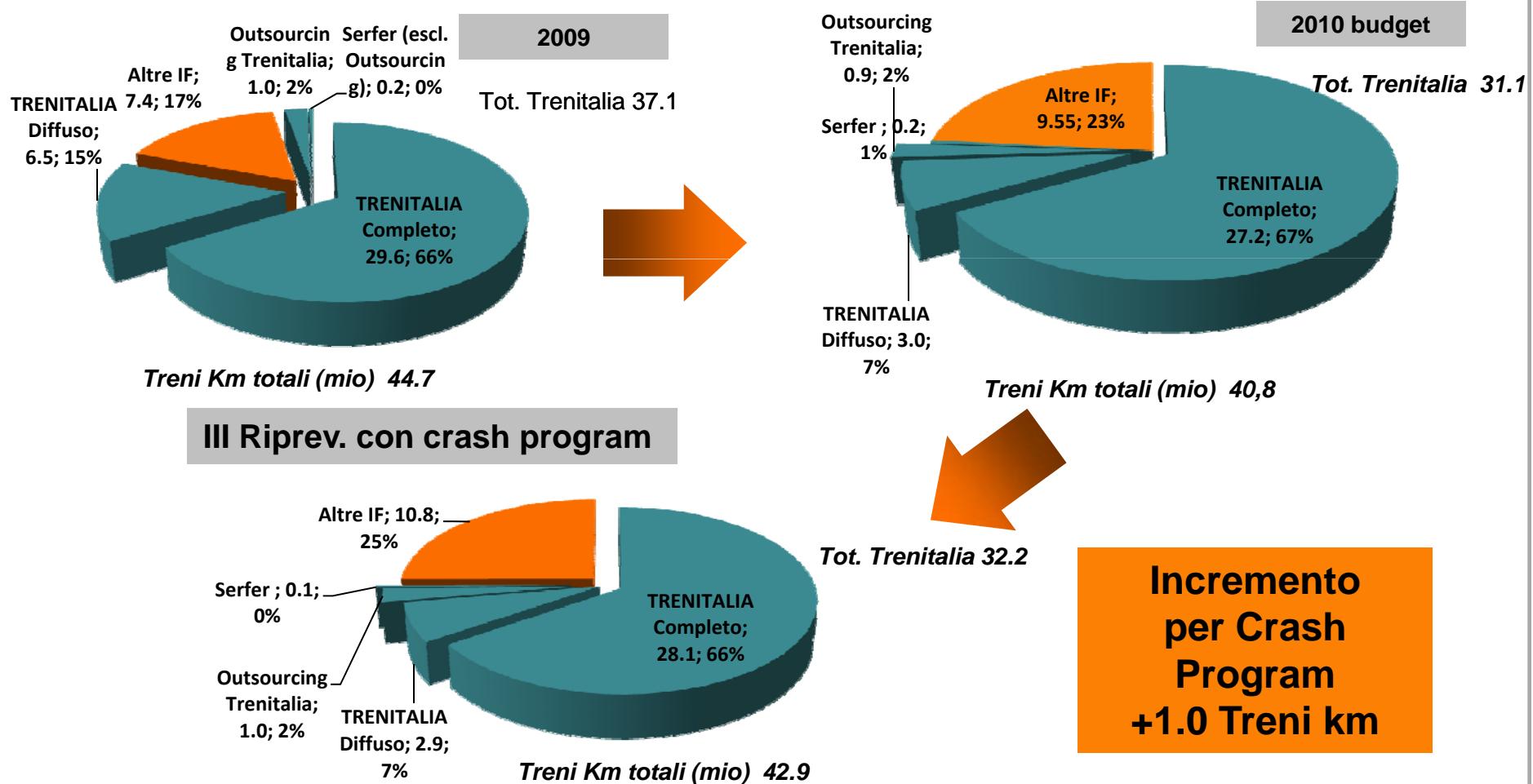
Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

Quote di mercato TI altre IF



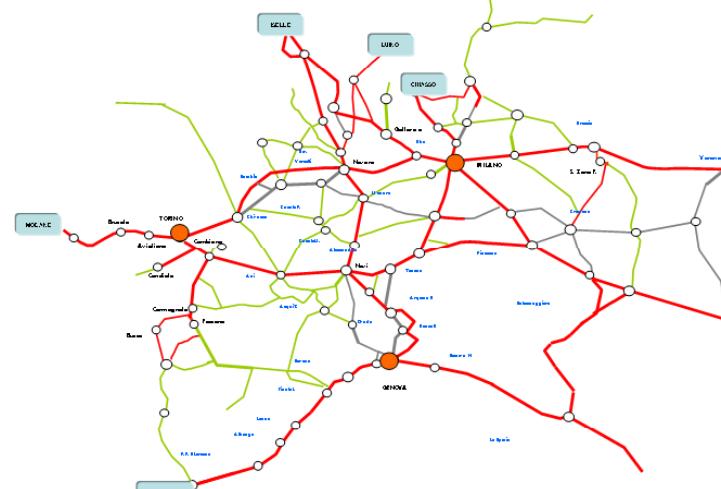
Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

Quote di mercato TI altre IF (III riprev.)



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area nord ovest



| LIGURIA | 1.789.000 | 136.483 |
|-------------|-----------|-----------|
| VAL D'AOSTA | 11.007 | - |
| PIEMONTE | 1.116.202 | 1.806.210 |
| LOMBARDIA | 3.674.371 | 1.206.663 |
| NORD OVEST | 8.502.400 | 9.288.302 |

TRENITALIA CARGO

| | NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
|-------------|-----------|----------------|-----------|
| LIGURIA | 1.789.000 | 136.483 | 1.927.483 |
| VAL D'AOSTA | 11.007 | - | 11.007 |
| PIEMONTE | 1.116.202 | 1.806.210 | 3.010.038 |
| LOMBARDIA | 3.674.371 | 1.206.663 | 4.770.034 |
| NORD OVEST | 8.502.400 | 9.288.302 | 9.288.302 |

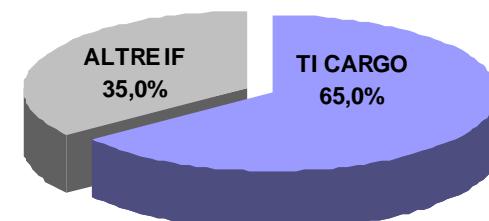
I.F. COMPETITORS

| | NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
|-------------|-----------|----------------|-----------|
| LIGURIA | 11.000 | 40.000 | 51.000 |
| VAL D'AOSTA | - | - | - |
| PIEMONTE | - | 1.000.000 | 1.000.000 |
| LOMBARDIA | 1.000.000 | 2.200.000 | 3.200.000 |
| NORD OVEST | 1.074.000 | 4.72.000 | 5.206.000 |

■ IL MERCATO FERROVIARIO ■ IL MERCATO FERROVIARIO
TOTALE INTERNAZIONALE

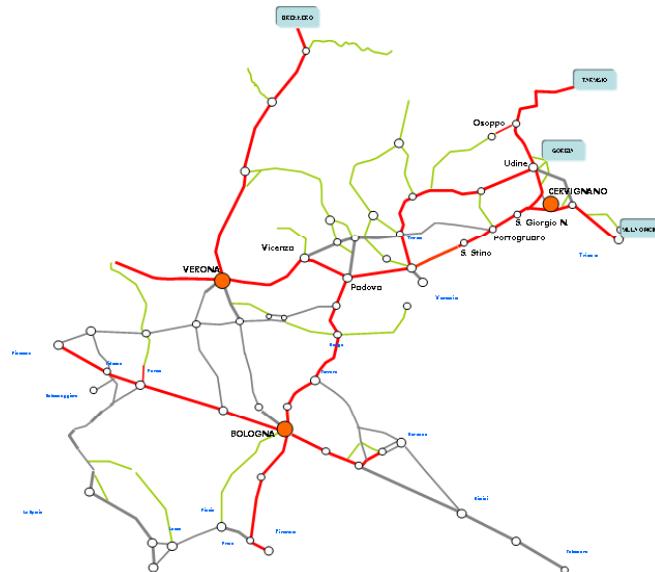
| | TOTALE | | INTERNAZIONALE | |
|-------------|----------|----------|----------------|----------|
| | TI CARGO | ALTRI IF | TI CARGO | ALTRI IF |
| LIGURIA | 97.1% | 2.9% | 76.1% | 24.0% |
| VAL D'AOSTA | 100.0% | 0.0% | - | - |
| PIEMONTE | 81.3% | 18.7% | 40.0% | 60.1% |
| LOMBARDIA | 60.3% | 39.7% | 36.1% | 64.0% |
| NORD OVEST | 85.0% | 15.0% | 49.7% | 50.3% |

NORD OVEST
Mercato ferroviario complessivo



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area nord est



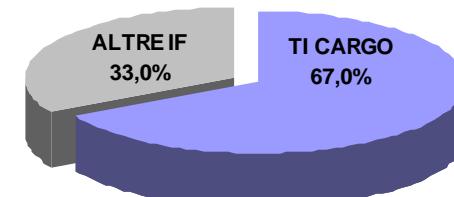
| NORD EST | |
|-------------|----------------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE |
| FRILLI | 342.881 |
| VENETO | 1.518.816 |
| TRENTINO | 67.842 |
| EM. ROMAGNA | 2.103.031 |
| | 4.148.949 |
| TICARDO | |
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE |
| FRILLI | 803.717 |
| VENETO | 2.327.080 |
| TRENTINO | 63.928 |
| EM. ROMAGNA | 856.980 |
| | 4.440.984 |
| TICARDO | |
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE |
| FRILLI | 946.878 |
| VENETO | 3.845.005 |
| TRENTINO | 741.710 |
| EM. ROMAGNA | 3.040.800 |
| | 8.584.089 |

| TRENITALIA CARGO | | |
|------------------|----------------|-----------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| FRILLI | 803.717 | 946.878 |
| VENETO | 2.327.080 | 3.845.005 |
| TRENTINO | 63.928 | 741.710 |
| EM. ROMAGNA | 856.980 | 3.040.800 |
| | 4.440.984 | 8.584.089 |

| I.F. COMPETITORS | | |
|------------------|----------------|-----------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| 60.000 | 180.000 | 240.000 |
| 423.000 | 1.890.000 | 2.313.000 |
| - | - | - |
| 730.000 | 930.000 | 1.660.000 |
| 1.208.000 | 3.048.000 | 4.221.000 |

NORD EST
Mercato ferroviario complessivo

| I.F. MERCATO FERROVIARIO - I.F. MERCATO FERROVIARIO TOTALE | | I.F. MERCATO FERROVIARIO - I.F. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE | |
|---|------------|---|------------|
| TICARDO | ALTRE I.F. | TICARDO | ALTRE I.F. |
| 78,2% | 21,8% | 78,2% | 21,8% |
| 82,4% | 17,6% | 82,2% | 17,8% |
| 100,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% |
| 94,8% | 5,2% | 97,8% | 2,2% |
| 87,0% | 13,0% | 88,0% | 12,0% |



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area centro



**TOSCANA
MARCHE
UMBRIA
LAZIO
CENTRO**

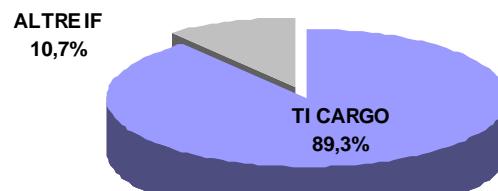
| TRENITALIA CARGO | | |
|------------------|----------------|-----------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| 1.100.500 | 146.400 | 1.246.900 |
| 200.103 | - | 200.103 |
| 637.802 | - | 637.802 |
| 1.100.103 | 683.210 | 1.783.313 |
| 8.118.474 | 728.878 | 8.847.132 |

| IF COMPETITORS | | |
|----------------|----------------|---------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| - | - | |
| - | - | |
| - | - | |
| | 460.000 | 460.000 |
| | 460.000 | 460.000 |

**TO ROMA
MARCHE
UMBRIA
LATI**
CENTRO

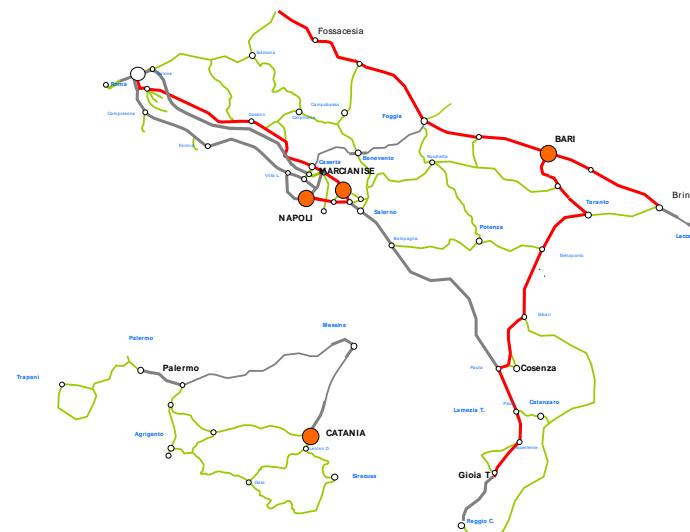
| Q.3. ELENCHI DI PREFERENZA | | Q.3. ELENCHI DI PREFERENZA | |
|----------------------------|-----------|----------------------------|-----------|
| TOTALE | | INTERESSATI ALLA | |
| TICO200 | ALTRI 11P | TICO200 | ALTRI 11P |
| 100,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% |
| 100,0% | 0,0% | | |
| 100,0% | 0,0% | | |
| 78,7% | 21,3% | 66,9% | 44,1% |
| 66,2% | 10,7% | 61,2% | 38,7% |

CENTRO Mercato ferroviario complessivo



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area sud



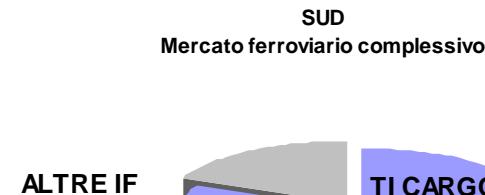
| SUD | |
|------------|--|
| ABRUZZO | |
| CAMPANIA | |
| BASILICATA | |
| MOLISE | |
| PUGLIA | |
| CALABRIA | |
| SICILIA | |
| TI CARGO | |

| TRENITALIA CARGO | | |
|------------------|----------------|-----------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| 76.700 | 663.300 | 729.000 |
| 602.400 | 128.270 | 600.665 |
| 27.840 | 261.642 | 279.382 |
| 31.703 | - | 31.703 |
| 1.100.000 | 41.200 | 1.100.200 |
| 67.300 | - | 67.300 |
| 2.001.100 | - | 2.001.100 |
| 4.781.412 | 1.074.712 | 5.855.850 |

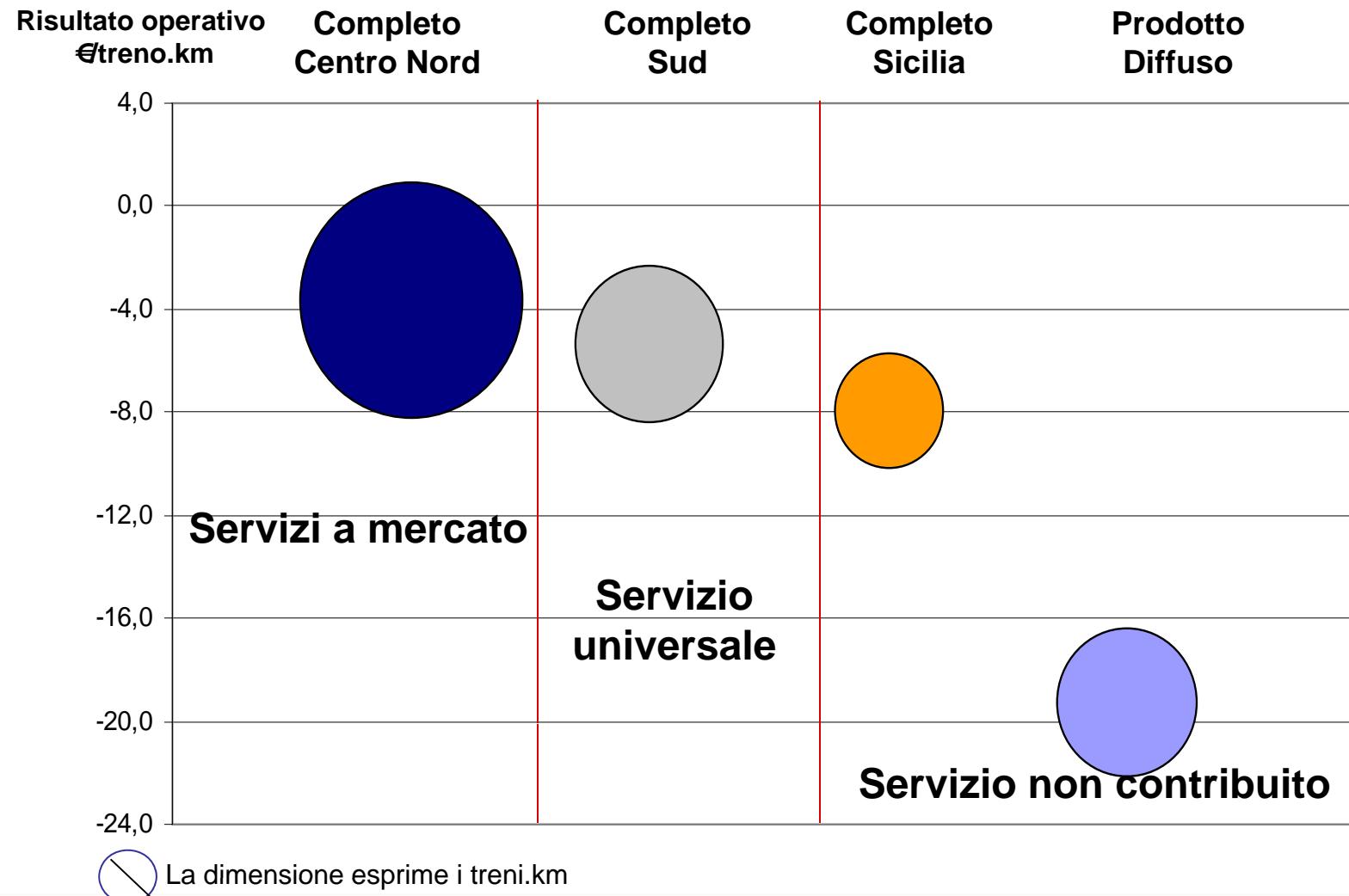
| I.F. COMPETITORS | | |
|------------------|----------------|-----------|
| NAZIONALE | INTERNAZIONALE | TOTALE |
| - | 669.000 | 669.000 |
| 13.000 | 269.000 | 282.000 |
| - | - | - |
| 302.000 | - | 302.000 |
| - | - | - |
| - | - | - |
| 875.000 | 928.000 | 1.803.000 |

| Q.M. MERCATO FERROVIARIO TOTALE | |
|------------------------------------|--------------|
| TI CARGO | ALTRÉ IF |
| 52,5% | 47,5% |
| 70,1% | 29,9% |
| 100,0% | 0,0% |
| 100,0% | 0,0% |
| 80,5% | 19,5% |
| 100,0% | 0,0% |
| 100,0% | 0,0% |
| SUD | |
| 81,8% | 18,2% |

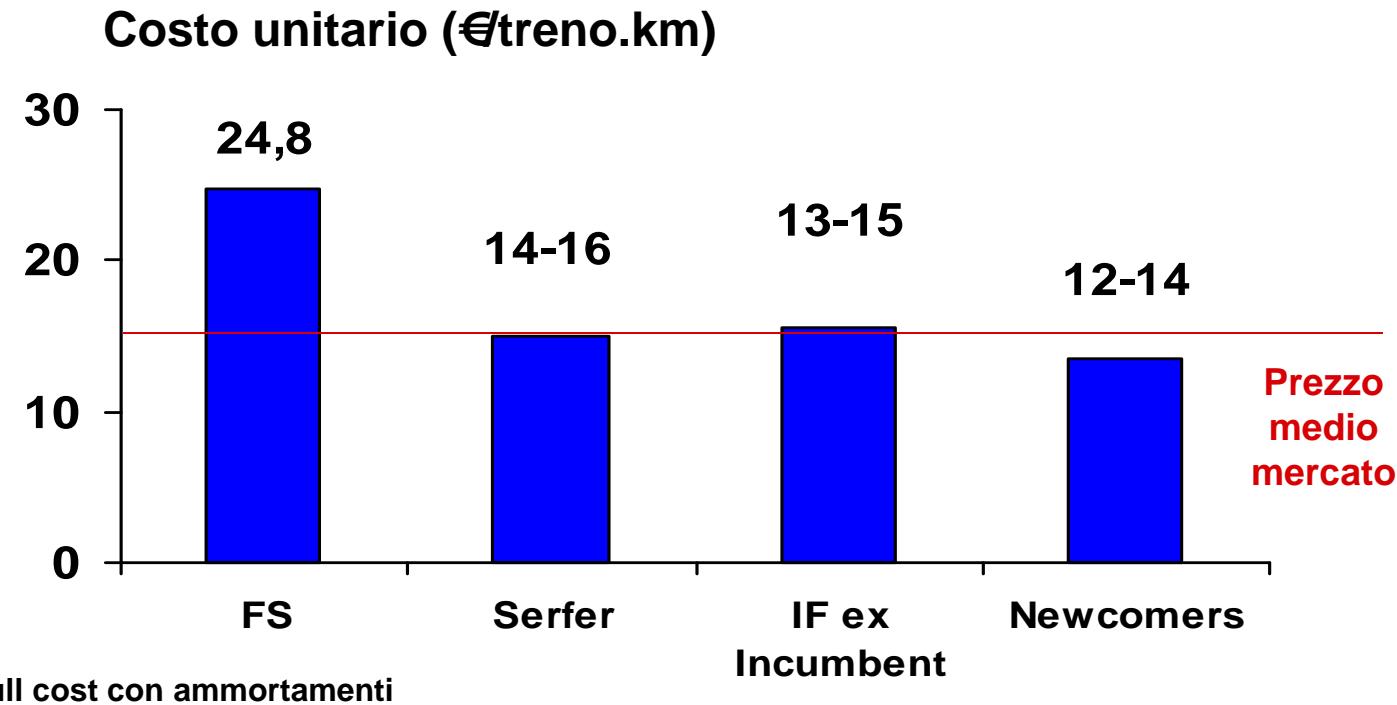
| Q.M. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE | |
|--|--------------|
| TI CARGO | ALTRÉ IF |
| 49,8% | 50,2% |
| 32,3% | 67,7% |
| 100,0% | 0,0% |
| 1 | - |
| 53,7% | 46,3% |



I risultati economici per segmento



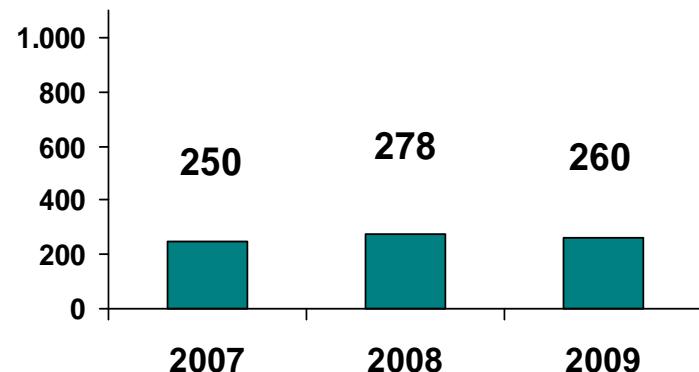
Benchmark costi rail in Italia



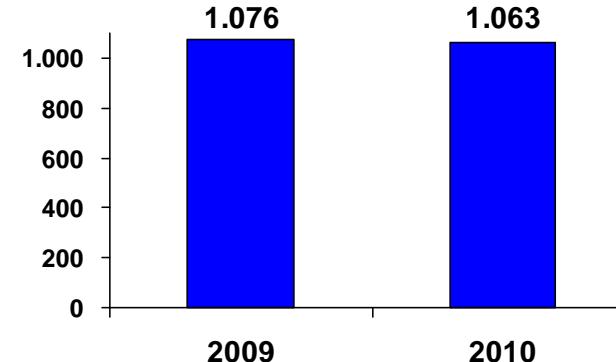
- La struttura costi è insostenibile se confrontata con i prezzi medi di mercato

KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

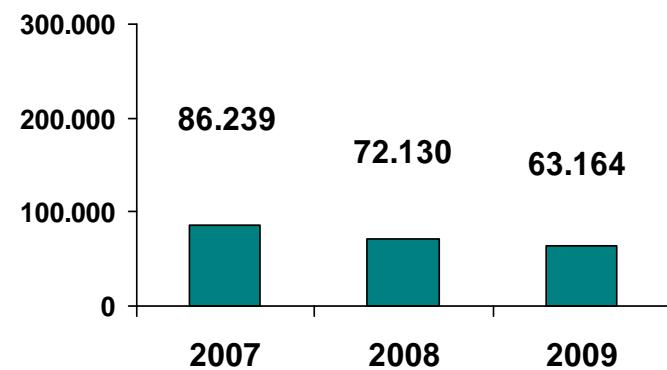
Ore condotta/addetto TI



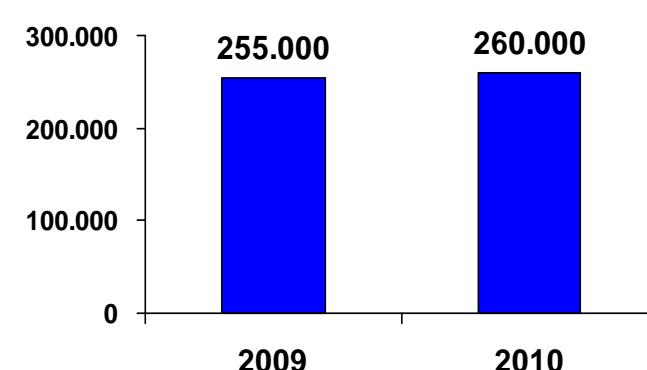
Ore condotta/addetto TX



Km/anno per loco TI

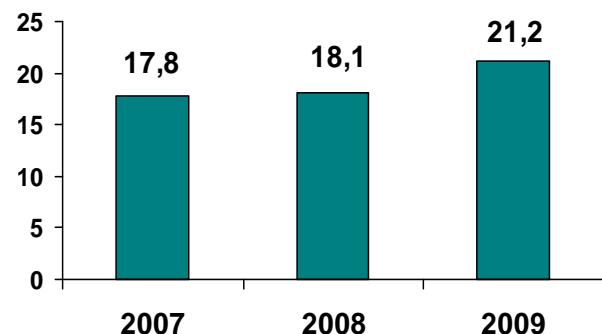


Km/anno per loco TX

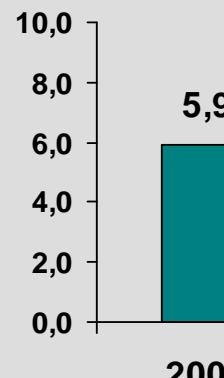
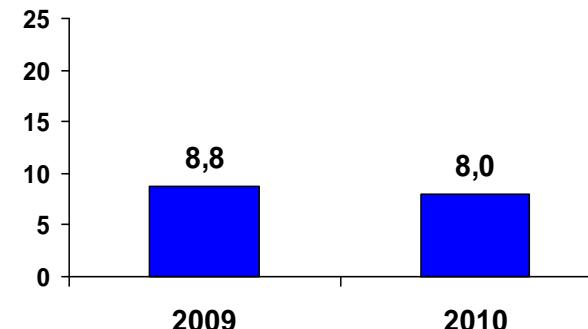


KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

Costo €/tr.km TI (escl. pedaggio)



Costo €/tr.km TX (escl. pedaggio)



**Andamento produttività TI
(tr.km/addetto)**

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

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 migliorie / restyling) per compensare i carichi di lavoro variabili al mutare delle richieste di traffico
✓ baricentrate nelle aree geografiche a più inteso 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