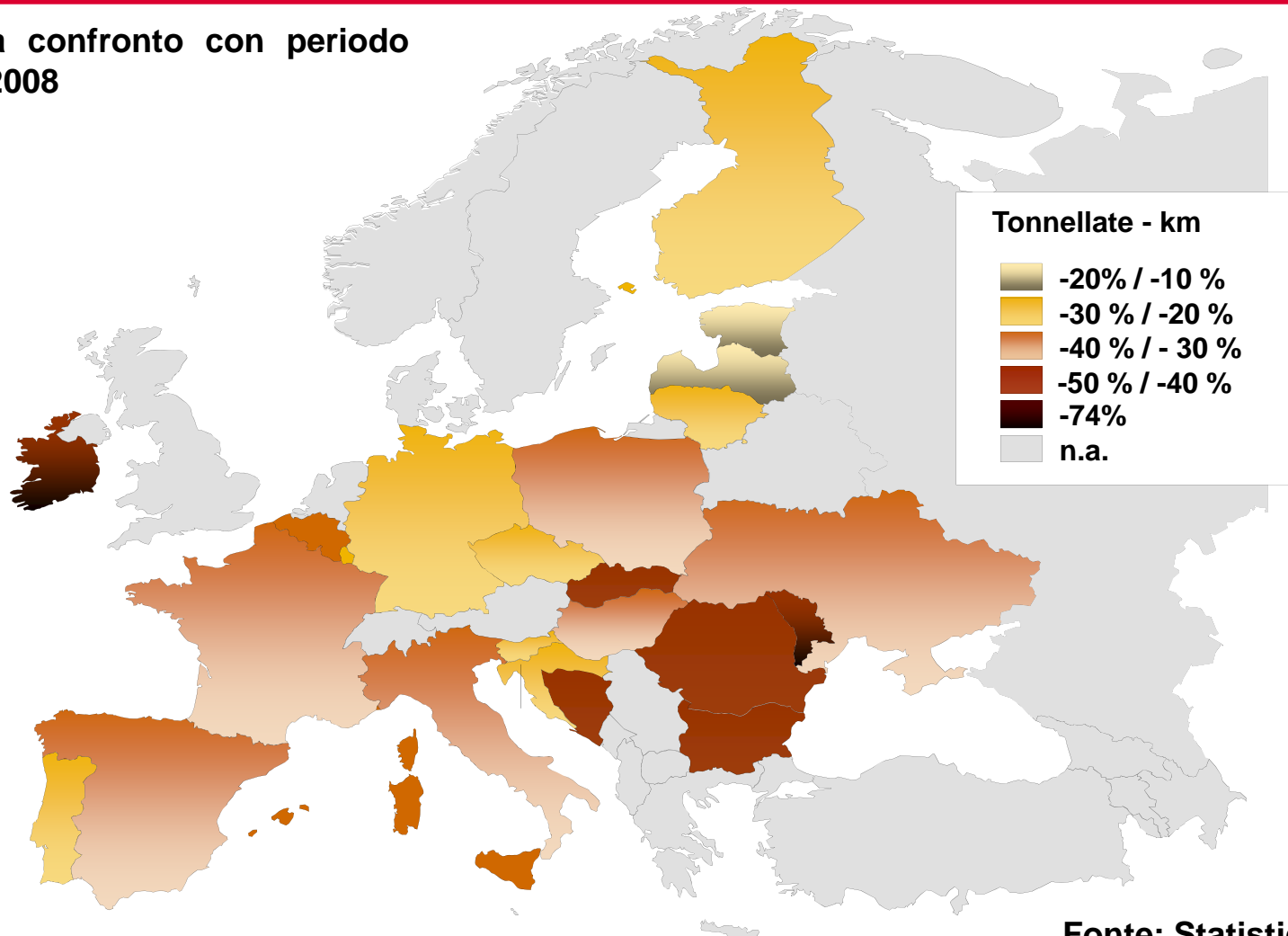


Divisione Cargo

*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

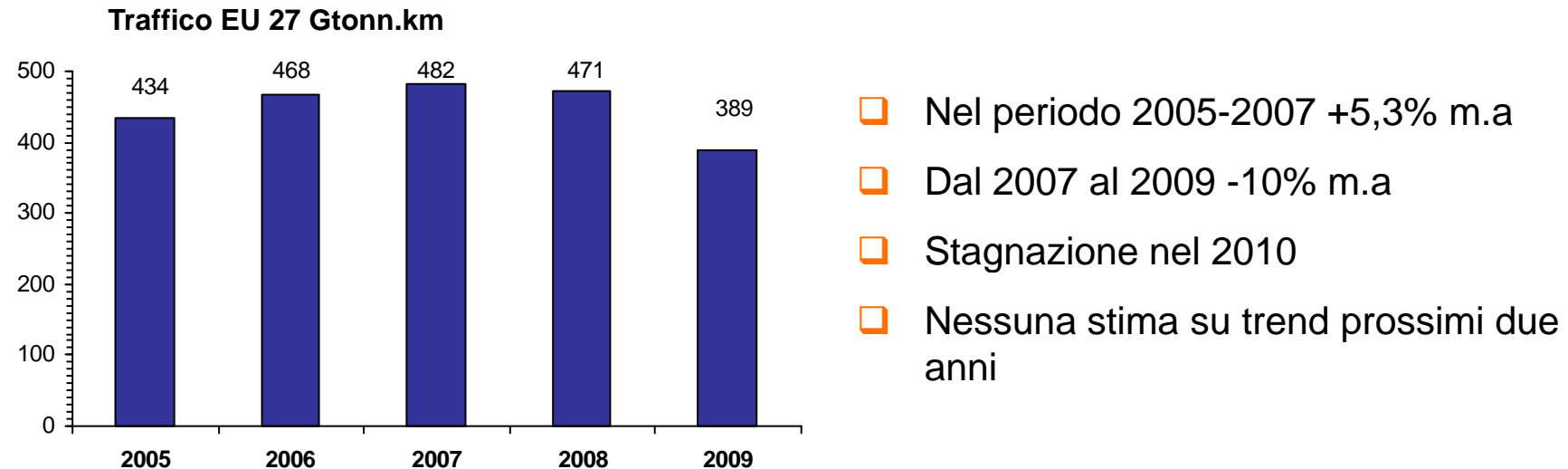
- ❑ **Corrispettivi** per Contratto di Servizio di Trazione Merci su ferro costantemente inferiori rispetto al costo delle prestazioni richieste
- ❑ Erogazione **risorse a sostegno** delle imprese di trasporto **combinato** (*rifinanziamento della legge 166/2002*) si è di fatto **interrotta** dal 2006.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



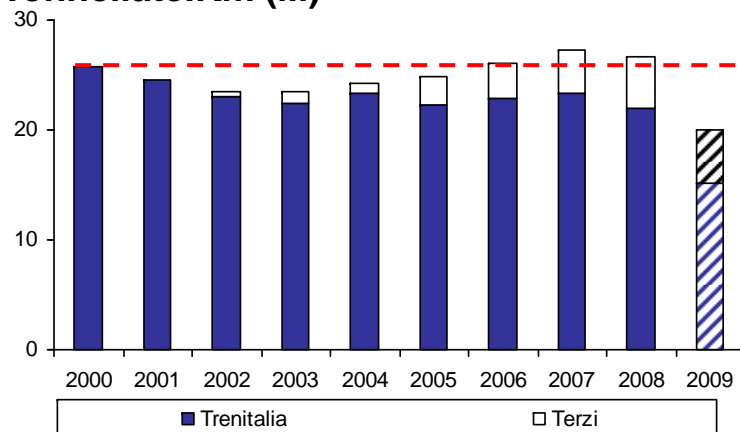
- La crisi ha accelerato il percorso di riposizionamento dei diversi operatori
- La quota dei *newcomers* è in flessione in Europa.
- In crescita quelle degli incumbent fuori dal mercato di origine.
- L'integrazione sulla *supply chain* ha dimostrato limitate sinergie.
- Per gli operatori integrati (DB,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



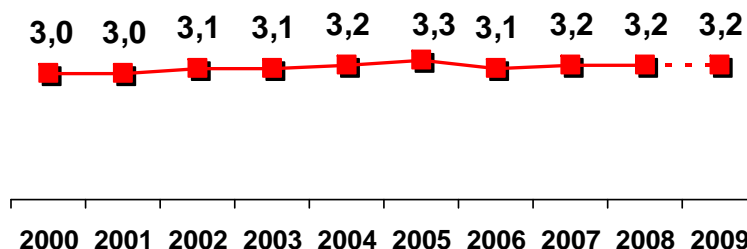
Nel breve-medio la concorrenza rail sarà focalizzata tra ex incumbent con ruoli di player europeo (DB, SNCF) o di feeder regionale (RCA, SBB).

La liberalizzazione in Italia

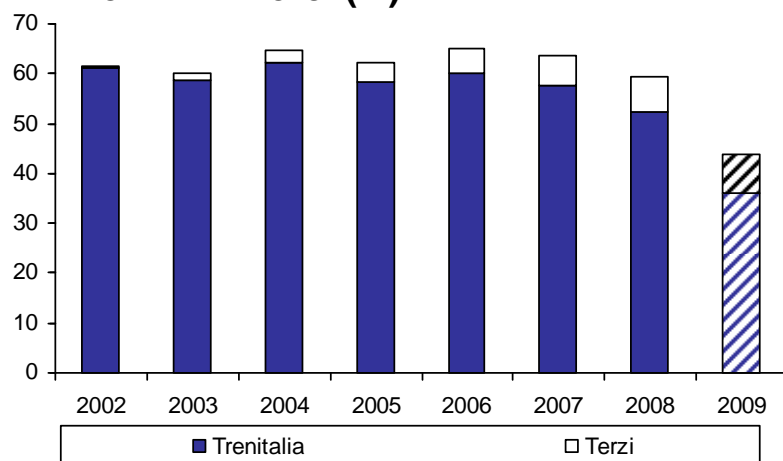
Tonnellate.Km (M)



Ricavi unitari (Cent€/UT)



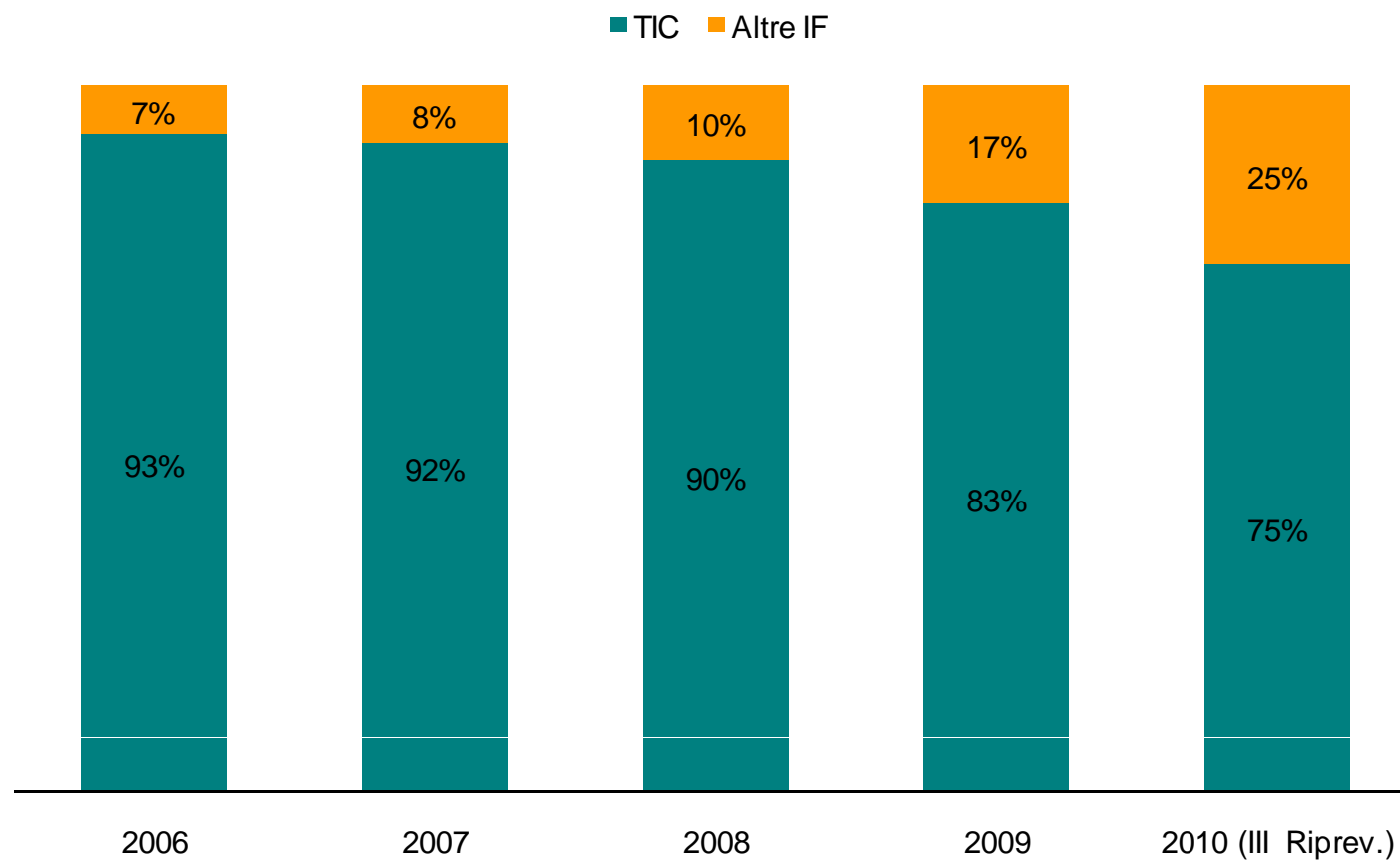
Treni.Km merci (M)



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

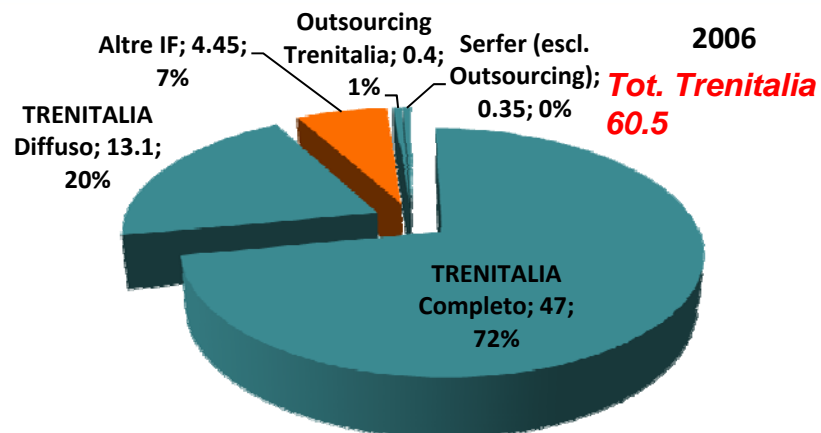
Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

Quote di mercato TI altre IF

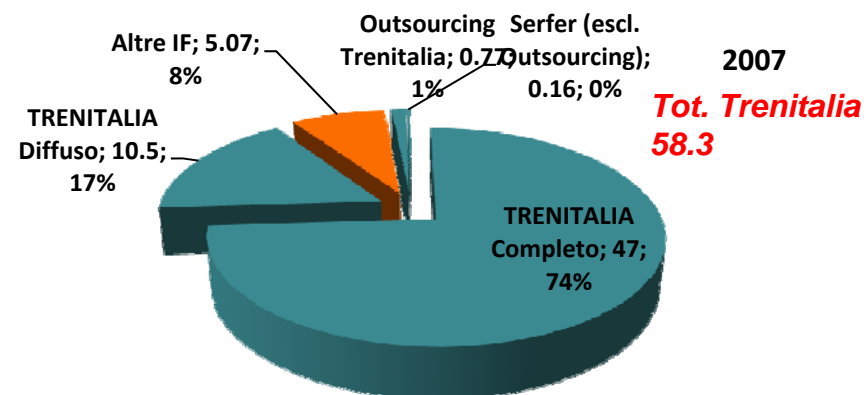


Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

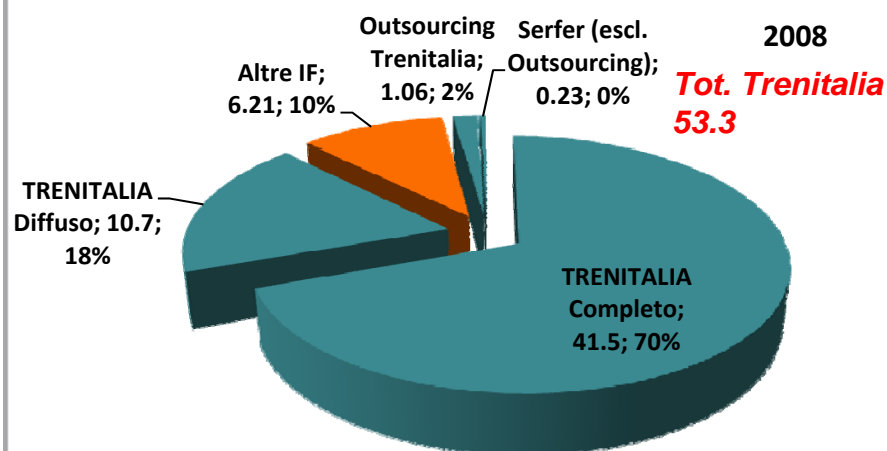
Quote di mercato TI altre IF



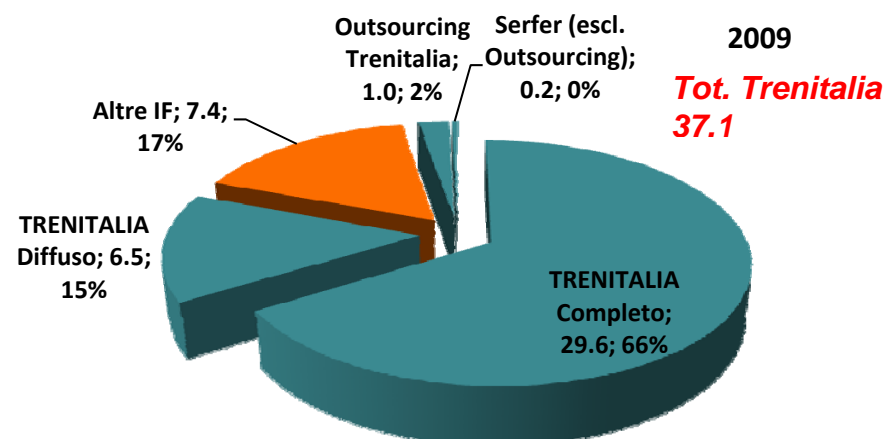
Treni Km totali (mio) 65.3



Treni Km totali (mio) 63.5



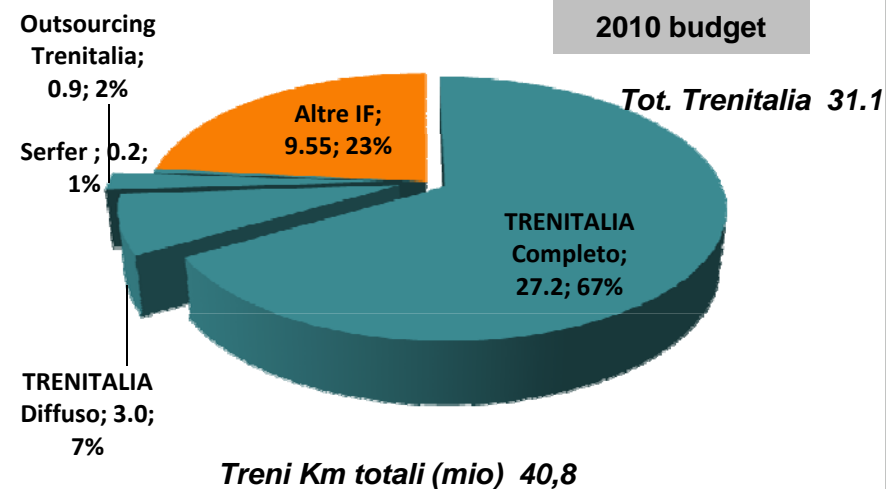
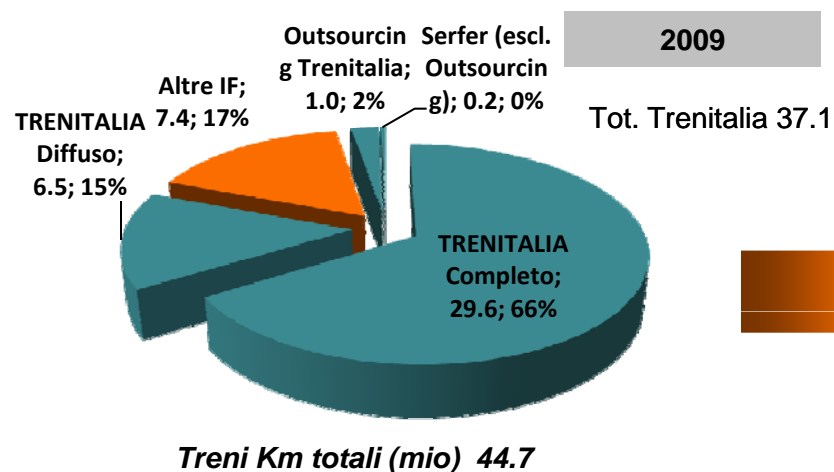
Treni Km totali (mio) 59.7



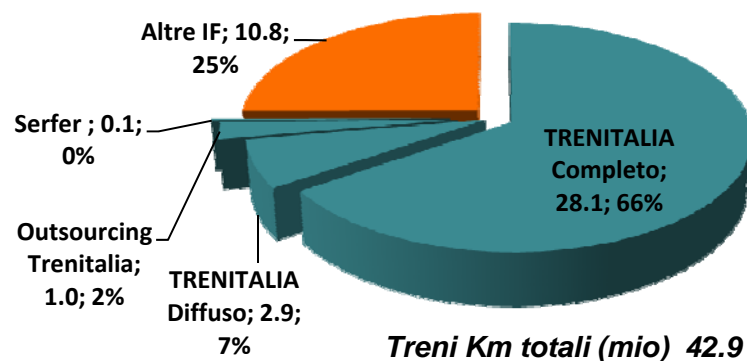
Treni Km totali (mio) 44.7

Il mercato del trasporto ferroviario in Italia

Quote di mercato TI altre IF (III riprev.)



III Riprev. con crash program

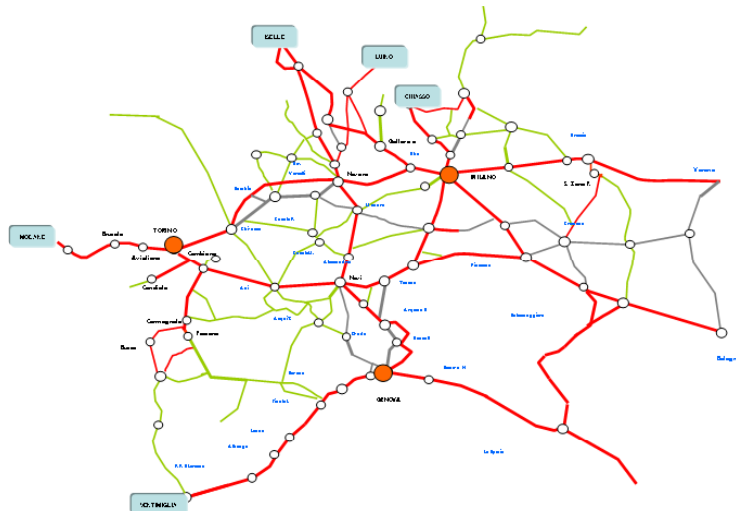


Tot. Trenitalia 32.2

**Incremento
per Crash
Program
+1.0 Treni km**

Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

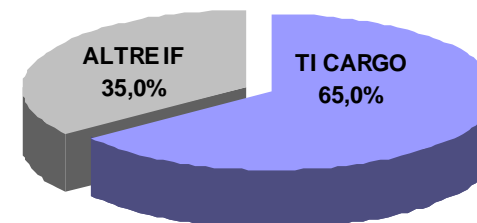
Area nord ovest



	TRENITALIA CARGO			IF COMPETITORS		
	Nazionale	Internazionale	TOTALE	Nazionale	Internazionale	TOTALE
LIGURIA	1.798.000	138.483	1.937.483	11.000	49.000	60.000
VAL D'AOSTA	11.807	-	11.807	-	-	-
PIEMONTE	1.116.202	1.806.209	3.010.638	-	1.300.000	1.000.000
LOMBARDIA	3.674.371	1.206.663	4.779.034	1.080.000	2.228.000	3.308.000
NORD OVEST	6.500.240	9.299.302	9.799.542	1.071.000	4.772.000	5.243.000

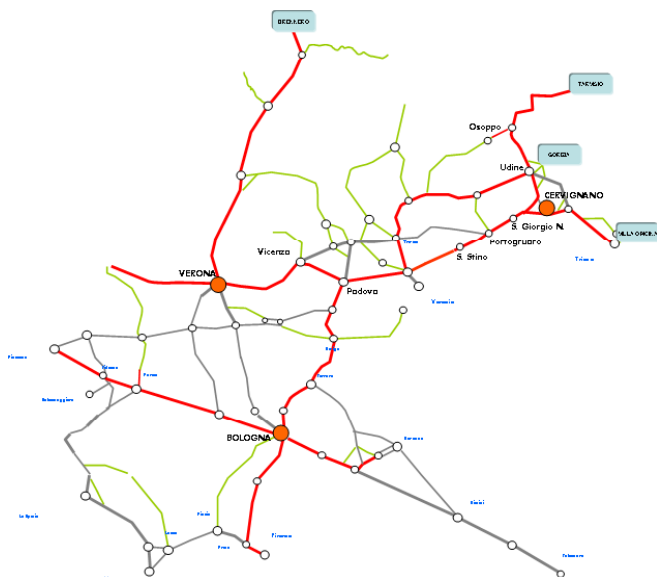
	M.I. MERCATO FERROVIARIO TOTALE		M.I. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	
	TI CARGO	ALTRE IF	TI CARGO	ALTRE IF
LIGURIA	87.1%	2.0%	78.1%	24.0%
VAL D'AOSTA	100.0%	0.0%		
PIEMONTE	81.3%	38.7%	40.0%	80.1%
LOMBARDIA	60.3%	40.7%	36.1%	84.0%
NORD OVEST	65.0%	35.0%	43.7%	56.3%

NORD OVEST
Mercato ferroviario complessivo



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area nord est

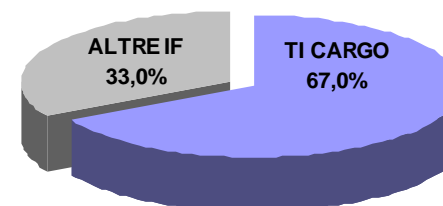


	TRENTALIA CARGO		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
FRILFI	342.081	803.717	1.145.798
VENETO	1.618.815	2.327.080	3.945.895
TRENTINO	87.842	653.928	741.770
EM. ROMAGNA	2.103.031	865.060	2.968.091
NORD EST	4.149.349	4.440.684	8.590.033

	IF COMPETITORS		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
FRILFI	60.000	188.800	248.800
VENETO	423.000	1.800.000	2.223.000
TRENTINO	-	-	-
EM. ROMAGNA	730.000	930.000	1.660.000
NORD EST	1.208.000	3.018.800	4.226.800

	R.S. REPORTO FERROVIALE TICARCO		R.S. REPORTO FERROVIALE INTERNAZIONALE	
	TICARCO	ALTRE IF	TICARCO	ALTRE IF
FRILFI	79.2%	20.8%	79.2%	20.8%
VENETO	82.4%	17.6%	82.4%	17.6%
TRENTINO	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
EM. ROMAGNA	84.8%	15.2%	47.8%	52.2%
NORD EST	87.0%	13.0%	68.2%	31.8%

NORD EST
Mercato ferroviario complessivo



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

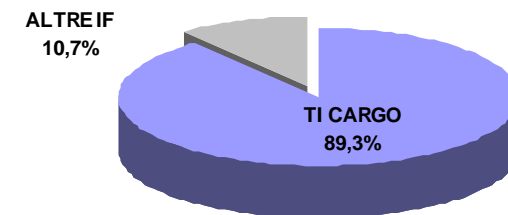
Area centro



	TRENITALIA CARGO			I.F. CONCORRENTI		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
TOSCANA	1.300.000	145.400	1.300.000	-	-	-
MARCHE	200.103	-	200.103	-	-	-
UMBRIA	637.622	-	637.622	-	-	-
LAZIO	1.110.103	683.210	1.793.313	-	400.000	400.000
CENTRO	3.118.424	728.610	3.847.034	-	400.000	400.000

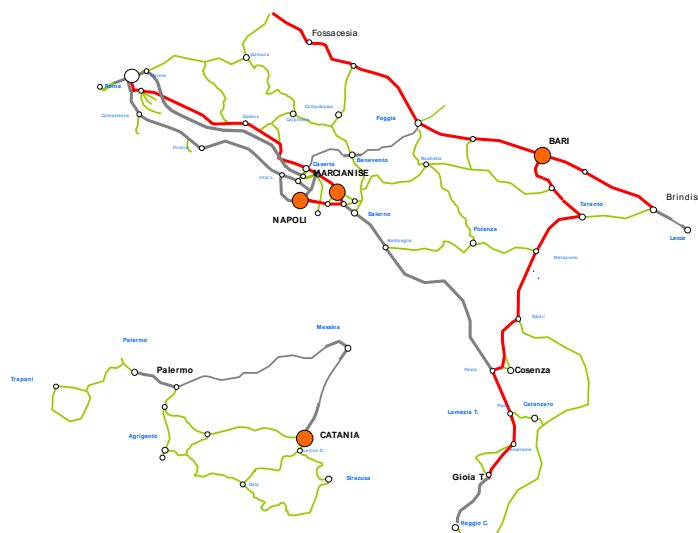
	R.E. RENDIMENTO FERROVIARIO TOTALE		R.E. RENDIMENTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	
	TI CARGO	ALTRE IF	TI CARGO	ALTRE IF
TOSCANA	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
MARCHE	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
UMBRIA	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
LAZIO	70.7%	21.3%	65.5%	44.1%
CENTRO	69.3%	10.7%	61.2%	39.7%

CENTRO
Mercato ferroviario complessivo



Mappa Relazioni praticate da I.F. Concorrenti

Area sud



	TRENTINA CARGO		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
ABRUZZO	76.700	663.300	739.000
CAMPANIA	632.400	128.570	660.970
BASILICATA	27.840	261.642	279.382
MOLISE	31.703	-	31.703
PUGLIA	1.406.008	41.200	1.447.208
CALABRIA	67.389	-	67.389
SICILIA	2.801.199	-	2.801.199
SUD	4.781.432	1.074.712	5.856.144

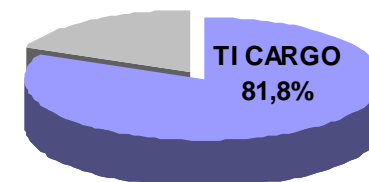
	IF COMPETITORS		
	NAZIONALE	INTERNAZIONALE	TOTALE
	-	669.000	669.000
	13.000	269.000	282.000
	-	-	-
	-	-	-
	302.000	-	302.000
	-	-	-
	-	-	-
	-	-	-
SUD	175.000	938.000	1.113.000

Q.M. MERCATO FERROVIARIO TOTALE Q.M. MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

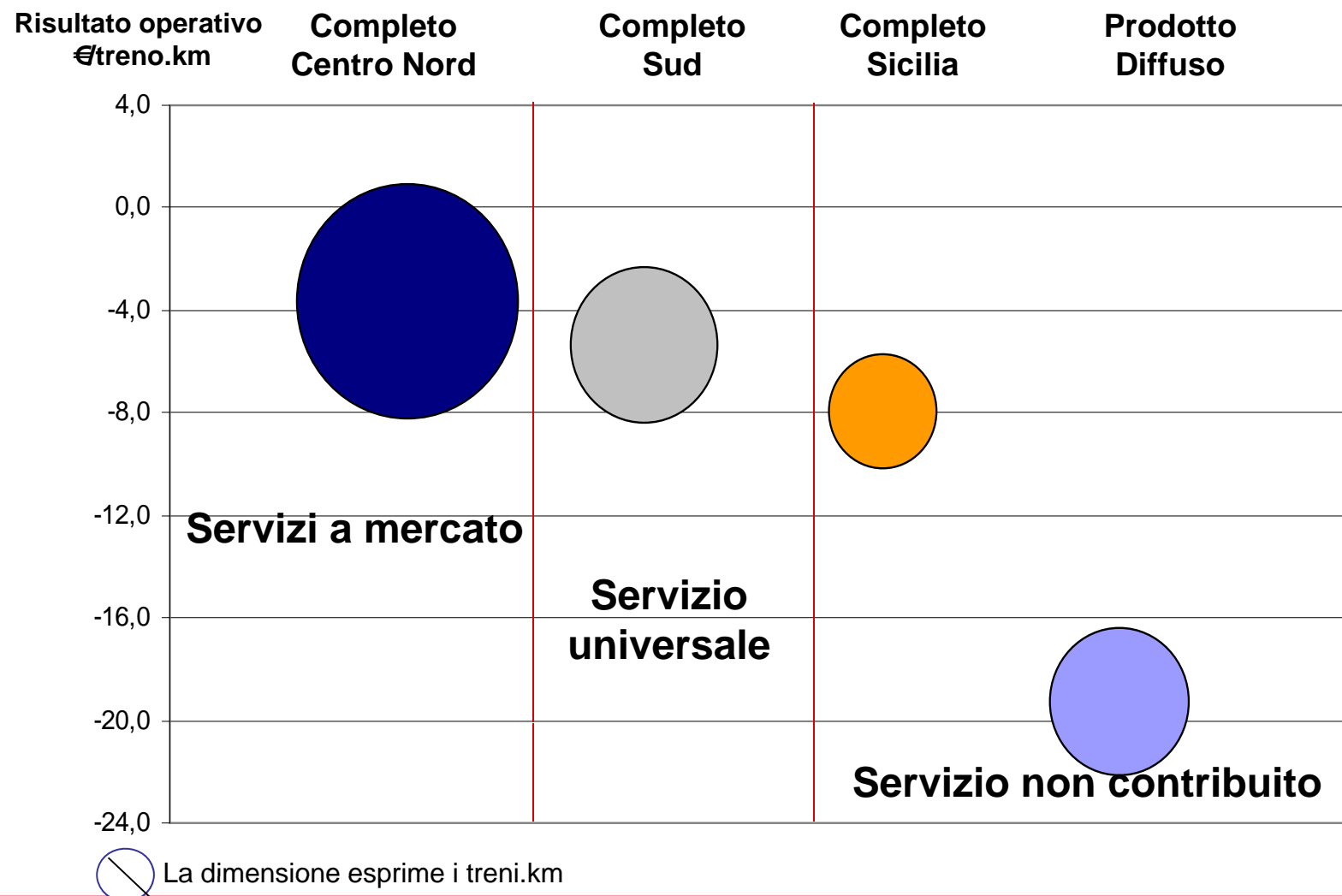
	TI CARGO	ALTRE IF	TI CARGO	ALTRE IF
ABRUZZO	52,5%	47,5%	49,8%	50,2%
CAMPANIA	70,1%	29,9%	32,3%	67,7%
BASILICATA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
MOLISE	100,0%	0,0%		
PUGLIA	80,5%	19,5%	1	-
CALABRIA	100,0%	0,0%		
SICILIA	100,0%	0,0%		
SUD	81,8%	18,2%	53,7%	46,3%

SUD
Mercato ferroviario complessivo

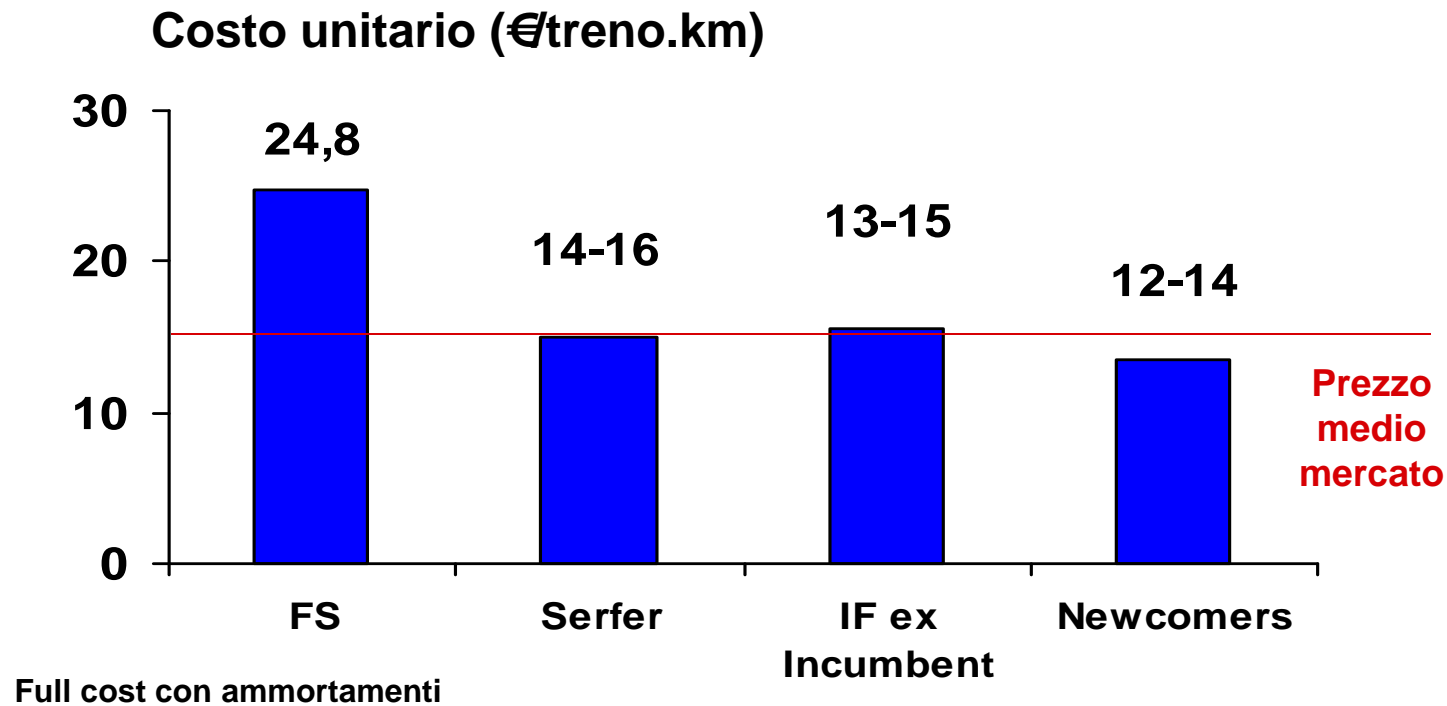
ALTRE IF
18,2%



I risultati economici per segmento



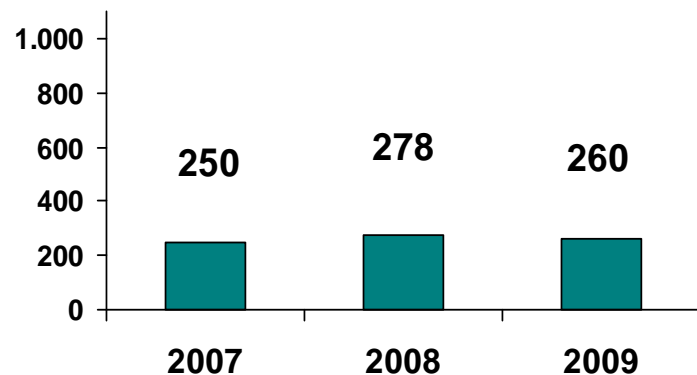
Benchmark costi rail in Italia



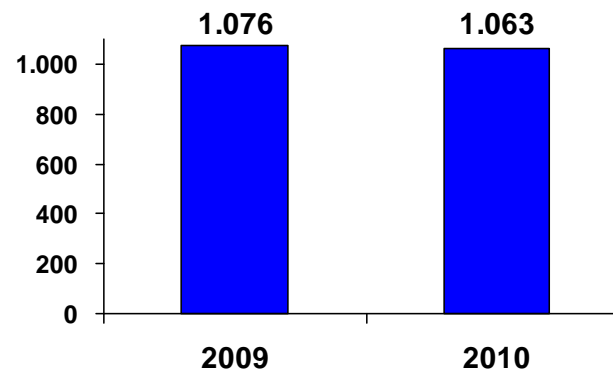
- ❑ La struttura costi è insostenibile se confrontata con i prezzi medi di mercato

KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

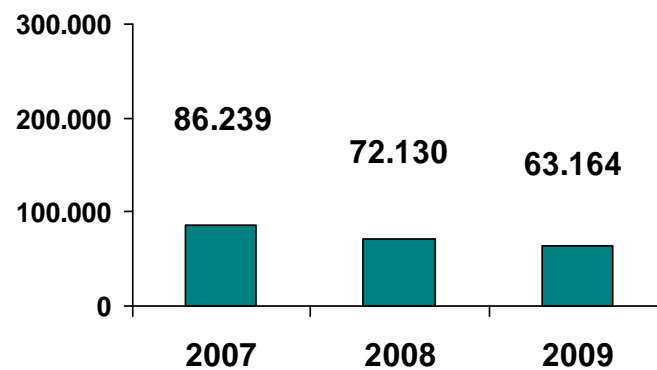
Ore condotta/addetto TI



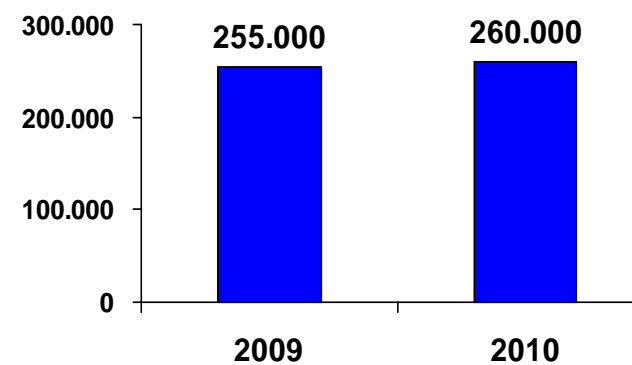
Ore condotta/addetto TX



Km/anno per loco TI

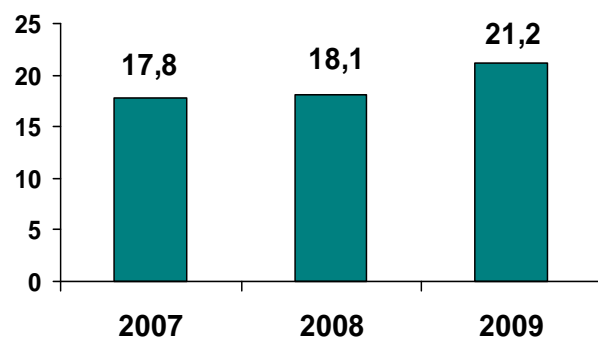


Km/anno per loco TX

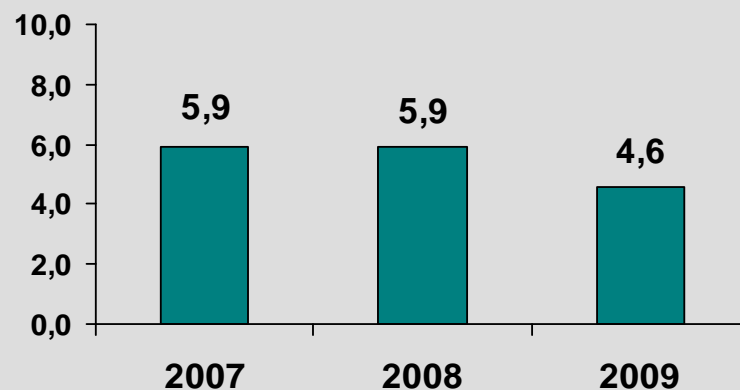
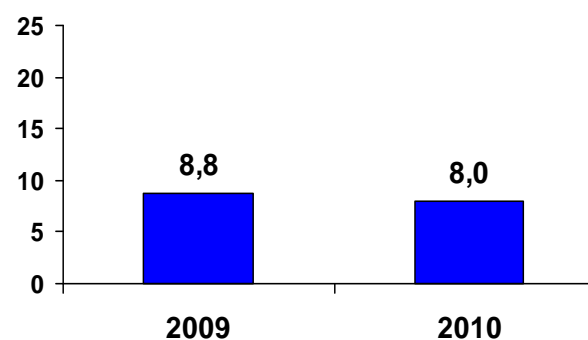


KPI 2007-2009: confronto Cargo / TX

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

Quale CARGO per competere ?

ATTREZZARSI COME I COMPETITOR

Identikit dei competitor

Attività di terra senza presenziamento di assetto organizzativo residente

Centri di coordinamento delle risorse di esercizio:

Manutenzione dei rotabili con assetto duraturo per essere qualificata

Condotta senza ridondanza umana esclusiva

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

□ 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

Strutture:
✓ con dimensioni adeguate per un'organizzazione operativa efficace ed efficiente
✓ polivalenti (manutenzione di 1° / 2° e miglie / restyling) per compensare i carichi di lavoro variabili al mutare delle richieste di traffico
✓ baricentrate nelle aree geografiche a più intenso e stabile traffico merci

✓ Modulo di condotta coerente alla tecnologia di tutela della Marcia del treno
✓ Sistema di soccorso sanitario paragonabile a quello già adottato sui treni PAX