



Roma, 05 Febbraio 2009

Audizione FS presso 8<sup>a</sup> Commissione Lavori  
Pubblici e Comunicazione  
Senato della Repubblica

Ing. Mauro Moretti, *Amministratore Delegato*,  
Gruppo Ferrovie dello Stato

---

**Situazione economico/finanziaria: risultati 2008**

**Prospettive 2009**

**Il nuovo sistema Alta Velocità / Alta Capacità**

**Il nodo di Milano**

---

## Situazione economico/finanziaria: risultati 2008

# Impresa e mercato: **la soluzione per crescere**

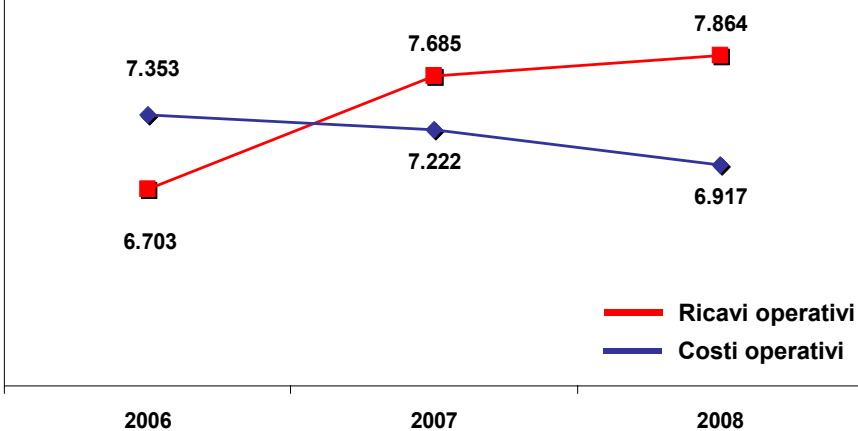
Raggiunto nel 2008 il pareggio di C/Economico: è stato migliorato il bilancio, di circa 2.118 milioni di euro rispetto al 2006



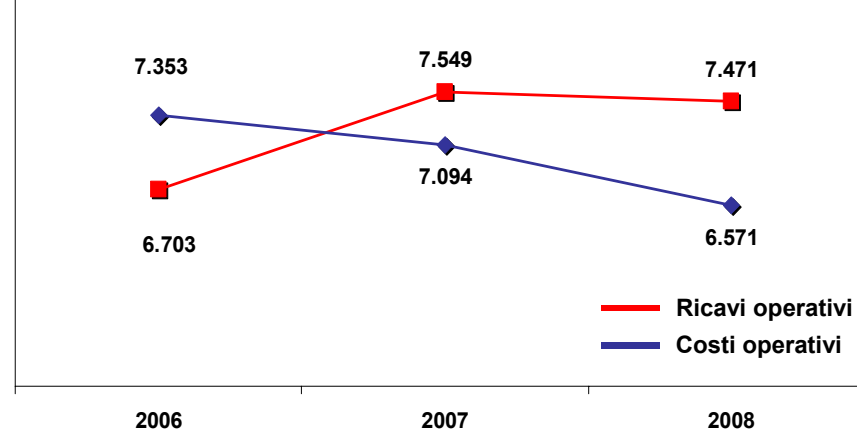
# Il Gruppo FS: Situazione economica

	(in M €)	2006	2007	2008 <b>Stima</b>
Ricavi operativi		6.703	7.685	7.864
Margine operativo Lordo		-650	463	947
Risultato Operativo		-1.353	-584	160
Risultato d'esercizio		-2.115	-409	3

M € - valori correnti

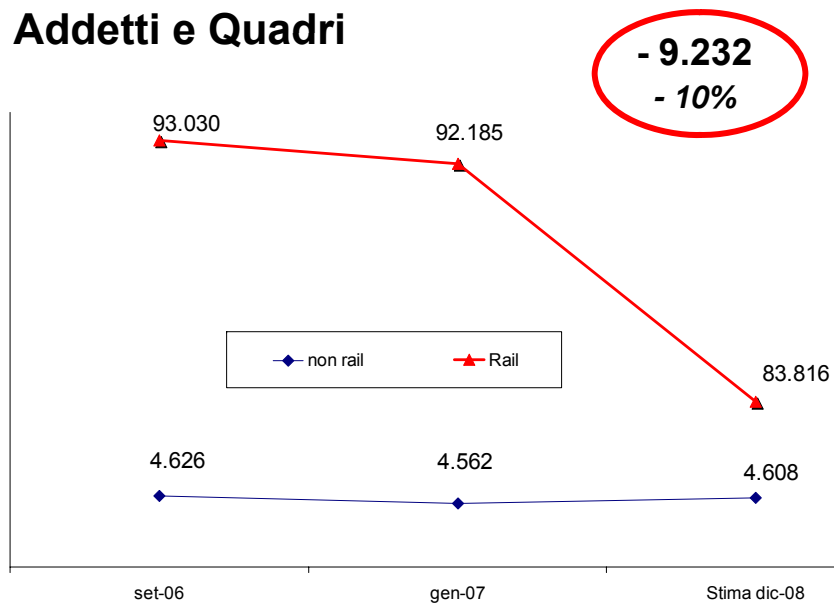


M € - valori costanti 2006

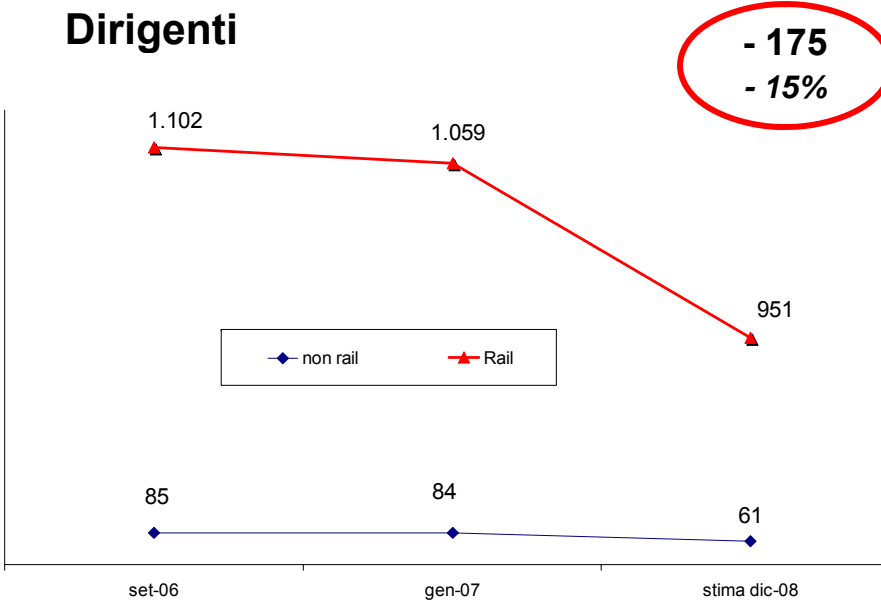


# Il Gruppo FS: Personale: i risultati raggiunti

## Addetti e Quadri



## Dirigenti



- ❑ Riduzione complessiva di oltre 9.400 risorse in due anni
- ❑ Riduzione del costo del lavoro del 7,5% (€ costanti 2006)

## Il Gruppo FS: Situazione patrimoniale e finanziaria

	(in M €)	2006	2007	2008 Stima
<b>Totale Capitale investito netto</b>		<b>45.461</b>	<b>42.760</b>	<b>45.418</b>
<i>di cui Trenitalia</i>		<i>6.851</i>	<i>6.711</i>	<i>7.018</i>
<b>Posizione finanziaria netta</b>		<b>9.017</b>	<b>6.741</b>	<b>9.399</b>
<i>di cui Trenitalia</i>		<i>5.925</i>	<i>5.677</i>	<i>6.026</i>

### Forte scarsità di risorse

- ❑ Oneri finanziari pari a circa 430 Mln di € (stima 2008), rispetto ai 250 Mln di € del 2006;
- ❑ Capitale sociale Trenitalia pari a 992 Mln di € (stima 2008): forte criticità per le perdite previste e che la Società non sarebbe in grado di sostenere (continuità aziendale);

# I risultati del Gruppo FS

## Sintesi indicatori economici - patrimoniali

### GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

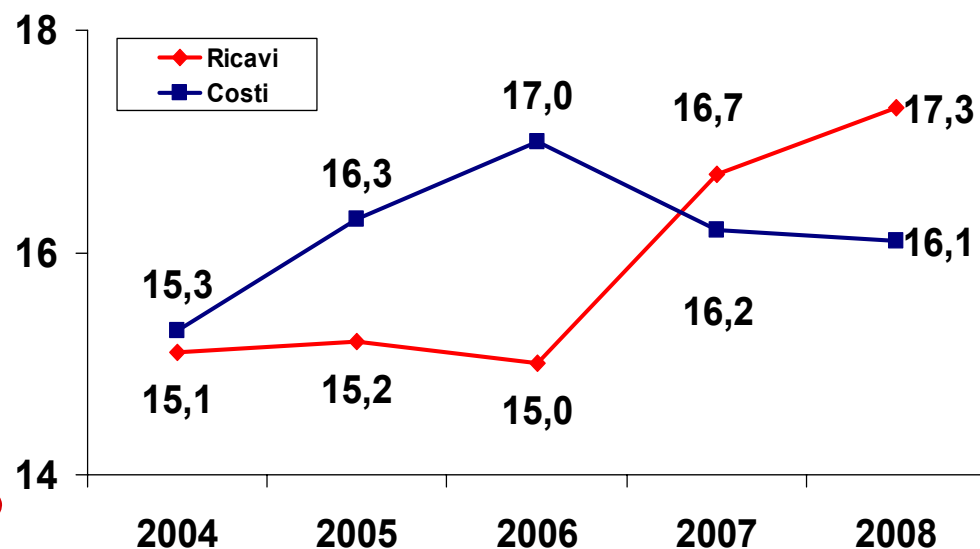
		INDICATORI ECONOMICI			INDICATORI PATRIMONIALI	
		Margine Operativo Lordo	Risultato Netto	Oneri Finanziari	Patrimonio Netto	Posizione Finanziaria Netta
		<i>importi in Mln di euro</i>				
<b>2006</b>	<b>GRUPPO FS</b>	<b>(650)</b>	<b>(2.115)</b>	<b>(249)</b>	<b>36.444</b>	<b>9.017</b>
	Trenitalia	(573)	(1.989)	(189)	925	5.925
	RFI	(111)	(197)	(30)	33.298	1.191
<b>2007</b>	<b>GRUPPO FS</b>	<b>463</b>	<b>(409)</b>	<b>(366)</b>	<b>36.016</b>	<b>6.741</b>
	Trenitalia	244	(403)	(270)	1.033	5.677
	RFI	122	17	(50)	33.565	(1.091)
<b>Stima 2008</b>	<b>GRUPPO FS</b>	<b>947</b>	<b>3</b>	<b>(424)</b>	<b>36.019</b>	<b>9.399</b>
	Trenitalia	871	(42)	(304)	992	6.026
	RFI	19	28	(56)	33.556	364

# I risultati del Gruppo FS

## Sintesi risultati Trenitalia

	M€	2006	2007	2008
EBITDA		(573)	244	871
EBIT		(1.210)	(389)	122
RISULTATO NETTO		(1.989)	(403)	(42)
CIN		6.850	6.710	7.018
Posizione finanziaria Netta		5.925	5.677	6.026
EBITDA %		-12%	4%	15%
EBIT %		-25%	-7%	2%
ROI		-17,7%	-5,8%	1,7%
NAT		0,7	0,8	0,8
LEVA		6,4	5,5	6,1

Ricavi e costi cash unitari (€/treno.km)



# Scostamento tra valore delle prestazioni e corrispettivi da contratti di servizio

## Delta Corrispettivi Contratti di Servizio e Rendicontazione/Richieste (2001-2007)

(M €)	Passeggeri	Regionale	Merci	Infrastruttura
Flussi di cassa mancati	-235	-1.600	-330	-1.968
<b>Valore attuale netto al 01/01/2009</b>	<b>-316</b>	<b>-2.017</b>	<b>-464</b>	<b>-2.654</b>

Perdita non attualizzata -4.133

Perdita attualizzata 8% (al 01/01/2009) **-5.452**

Liberalizzazione:

**Separazione servizi “a mercato” e servizi “universali”**

Assunzione del principio della separazione tra:

**Servizio  
“universale”**

**Servizio  
“a mercato”**

condizione necessaria per raggiungere degli obiettivi prefissati



**essere impresa**

Liberalizzazione:

**Separazione servizi “a mercato” e servizi “universali”**

## TARIFFA

compenso fissato d'autorità per determinate prestazioni

- Regolamentazione
- Authority
- Rimborso costi + mark up
- Rigidità

## PREZZO

valore sia di un bene sia di un servizio da utilizzare

- Liberalizzazione
- Posizionamento competitivo (leva del marketing mix)
- Valore dell'iniziativa
- Flessibilità

**DA UTENTE A CLIENTE**

## I risultati del Gruppo FS

### Obiettivi realizzati

- ❑ Raggiunto l'equilibrio di C/Economico nel 2008;
- ❑ Ricostruita l'offerta di trasporto ferroviario;
- ❑ Avviata una sensibilizzazione su ruoli e responsabilità (Stato, Azienda);



**Dal punto di vista industriale l'azienda non distrugge più valore, ma non ha ancora risolto la sua "strutturale" debolezza patrimoniale e finanziaria.**

---



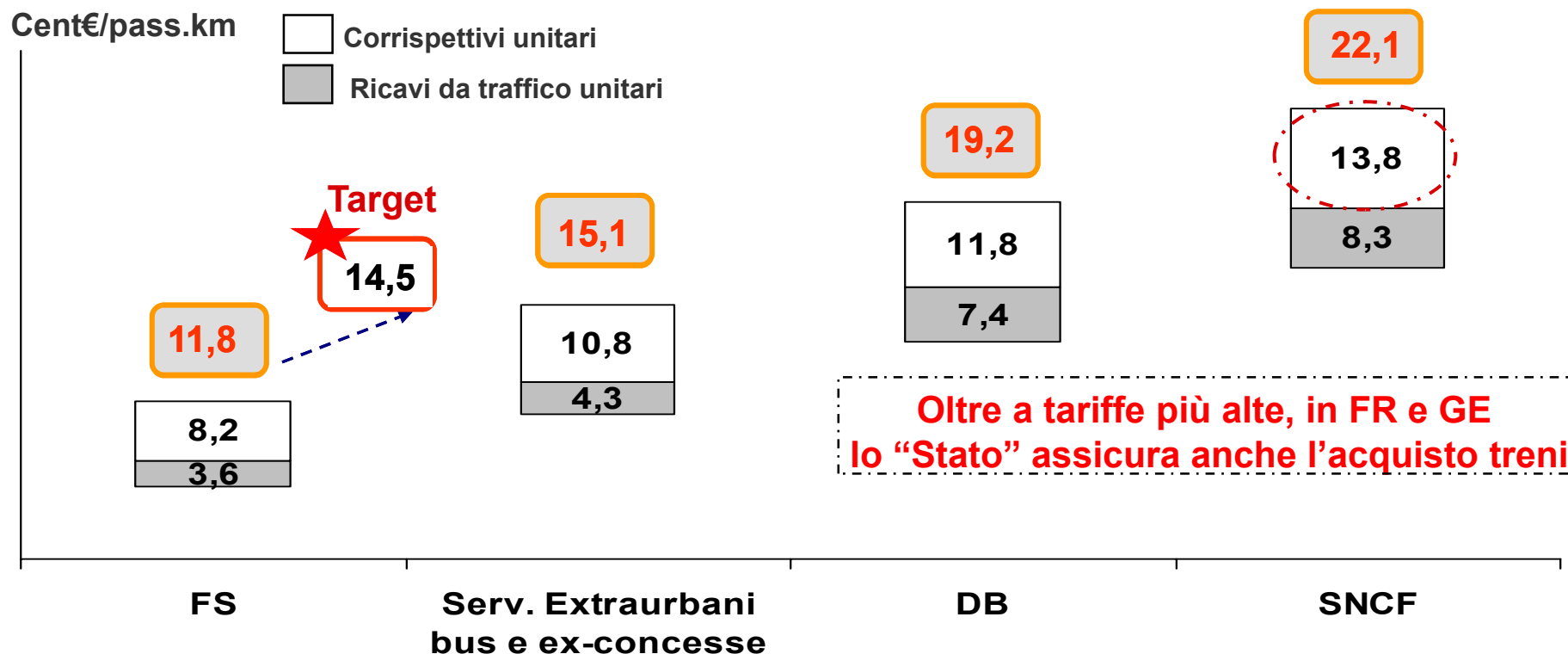
## Prospettive 2009

# Il Gruppo FS

## Le linee di intervento del 2009

- Rafforzamento dell'equilibrio economico mediante la sottoscrizione di “Nuovi Contratti di Servizio”, **certi ed esigibili**:
  - ✓ L'Italia è l'unico Paese dell'Europa Occidentale a non avere “**certezza**” dei corrispettivi per i servizi erogati e della durata contrattuale;
  - ✓ I prezzi per le prestazioni oggetto di contratto con la P.A. sono inferiori a quelli realizzati in tutta l'Europa Occidentale;
- Raggiungere l'**equilibrio patrimoniale** della Società Trenitalia;
- Altre Operazioni Straordinarie: valorizzazioni finalizzate a sostenere il percorso critico di **creazione di cassa** (rimborso delle posizioni di debito e copertura finanziaria degli investimenti non infrastrutturali);

# Servizio universale Trasporto Regionale: Benchmark Tariffe e Corrispettivi



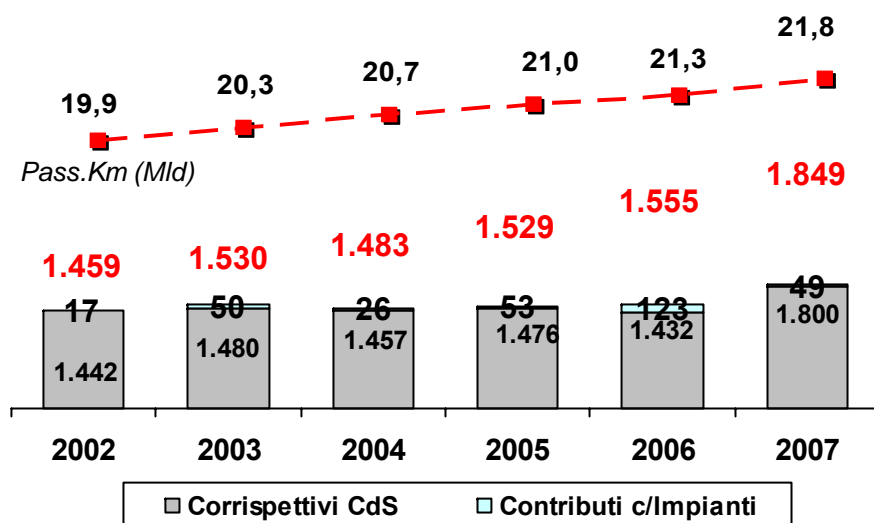
I servizi regionali di Trenitalia sono di gran lunga i meno remunerati dalla P.A. e dal mercato (servizi amministrati), sia in confronto alle ferrovie in Francia e Germania sia sul mercato interno vs altri modi.

Il prezzo di riferimento, che consente anche di "ripagare" parte del costo del capitale investito, è pari a 14,5 Cent€/UT

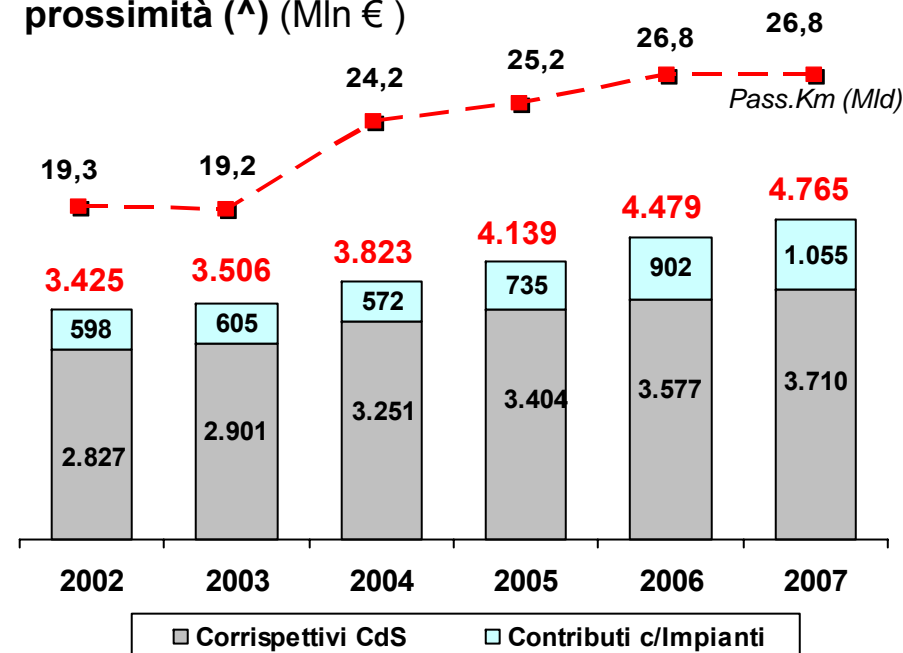
# Servizio universale Trasporto Regionale:

## La certezza del finanziamento pubblico: esempio Francia

FS: Corrispettivi e Contributi per il trasporto regionale (Mln €)



SNCF: Corrispettivi e Contributi per il trasporto prossimità (^) (Mln €)



(^) Dal 2004 include 25 relazioni di media distanza (*servizio universale*)

- ❑ In Francia i finanziamenti da Contratti di Servizio sono per legge indicizzati annualmente al tasso di inflazione programmata + il 50% del tasso di crescita del PIL (CAGR '02-'07 = +7%)
- ❑ Dal 2002 al 2006 SNCF ha rinnovato il 70% del parco rotabili destinato al trasporto regionale e metropolitano

## Il Gruppo FS:

### Contratti di Servizio per il trasporto regionale/locale

- ❑ Al 31/12/07 scaduti tutti i contratti di servizio;
- ❑ Ricostruire nuovi **contratti di servizio certi ed esigibili**, di scadenza 6+6 anni rinnovabili, fondati sullo strumento “**Catalogo**”, con il cliente Regione;
- ❑ Assicurare l’equilibrio economico e finanziario del business con un progressivo allineamento delle tariffe e dei corrispettivi a valori in linea con i principali benchmark europei di riferimento nel lungo periodo e nell’immediato ad un volume di 14,5 cent€/pass.km;



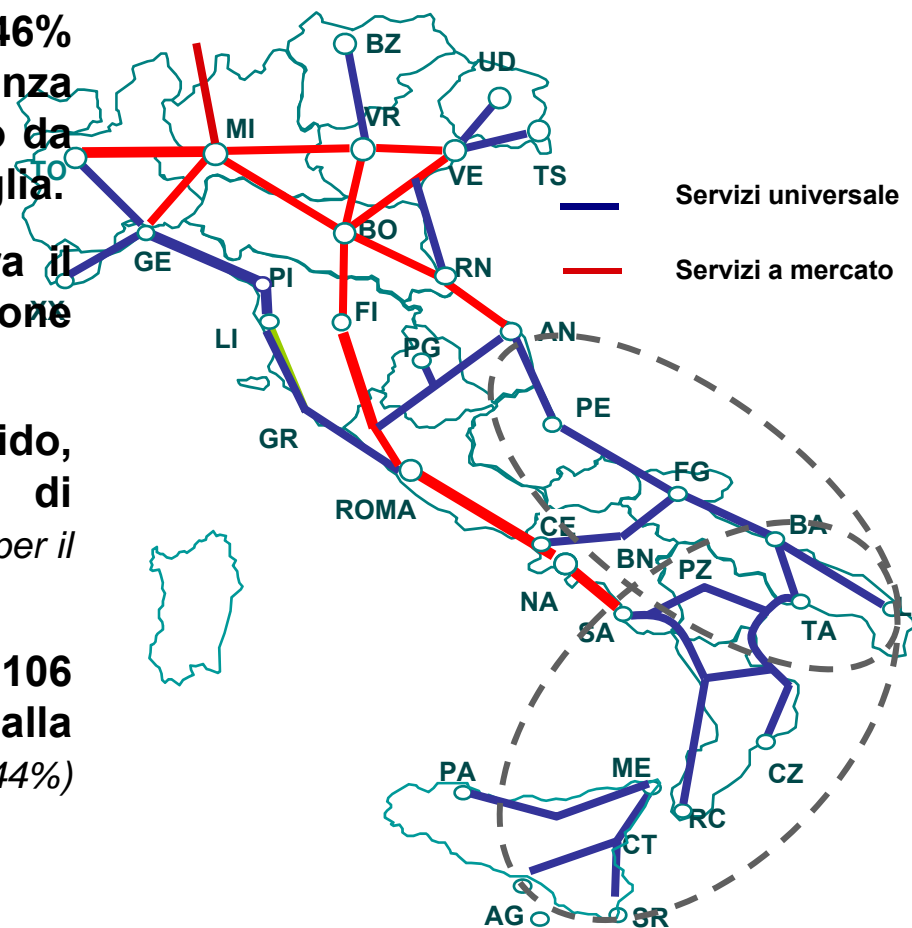
**Disponibilità di risorse per il rinnovamento del materiale rotabile dedicato ai grandi nodi metropolitani, in autofinanziamento abbinato a c/impianti (a carico della Committenza Pubblica)**



# M/L Percorrenza: Trasporto ferroviario al Sud

## Contratti per il servizio universale

- Il “Servizio Universale” rappresenta il 46% dell’offerta complessiva di M/Lunga Percorrenza (35.6 mln di Treni.Km), il cui 60% è rappresentato da collegamenti con la Sicilia, la Calabria e la Puglia.
- Al 31/12/08 è scaduto l’Accordo stipulato tra il MIT e la società Trenitalia che regola l’erogazione di servizio “giorno” (104 Mln di € per il 2008);
- Per il servizio notte rimane valido, esclusivamente in forza della “clausola di continuità”, il contratto 2004-2005 (146 Mln di € per il 2008);
- Lo stanziamento previsto per il 2009 è pari a 106 Mln, inferiore di oltre di 160 mln rispetto alla richiesta con conseguente taglio drastico (-44%) del perimetro oggetto del contratto;



**Formalizzare un nuovo contratto di servizio con scadenze certe ed importi esigibili, di durata 6 anni +6 rinnovabili.**

# Il Gruppo FS:

## Fondi a legislazione vigente – c/Esercizio

Al netto degli effetti del blocco tariffario (art. 25 dlgs185/08) sui servizi oggetto di CdS (stimati in ca 70 mln)

### LORDO IVA

Corrispettivi 2008	Anno 2009 (M €)	Fabbisogni 2009	Stanz. ti LF 2009	Stanziamenti DL 185 "anti-crisi" (2)	Δ Stanz. '09 vs. Fabb.'09	Riduzione servizi	Δ Stanz. '09 vs. Fabb.'09 con riduzione offerta
	<b>Conto esercizio</b>						
<b>2.334</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>2.518</b>	<b>1.743</b>	<b>480</b>	<b>-296</b>	<b>-116</b>	<b>-180</b>
250	Trasporto Passeggeri M/L	279	116	0	-163	-33	-130
1.916	Trasporto Passeggeri Regionale <sup>1</sup>	2.057	1.515	480	-63	-63	0
168	Trasporto Merci	182	112	0	-70	-20	-50
<b>1.053</b>	<b>RFI</b>	<b>1.180</b>	<b>863</b>	<b>0</b>	<b>-317</b>	<b>-127</b>	<b>-190</b>
<b>3.387</b>	<b>TOTALE GRUPPO</b>	<b>3.698</b>	<b>2.606</b>	<b>480</b>	<b>-613</b>	<b>-243</b>	<b>-370</b>

(1) Include le somme destinate alle Regioni a Statuto Speciale (cap. 1540), quelle a Statuto Ordinario (quota del capitolo 2856 - federalismo amministrativo), gli stanziamenti aggiunti al comma 11 LF2001 (cd. Giubileo). Diversamente, non include i servizi aggiuntivi a carico di capitoli regionali.

(2) Si considera che le risorse messe a disposizione dal DL "anti-crisi" siano integralmente messe a disposizione del Trasporto Passeggeri Regionale.

# Il Gruppo FS:

## Fondi a legislazione vigente – c/Investimenti

(M €)	Contributi 2008	Fabbisogni 2009	Δ '09 Fabb. vs Leg.Vig.	Fabbisogni 2010	Δ '10 Fabb. vs Leg.Vig.	Fabbisogni 2011	Δ '11 Fabb. vs Leg.Vig.
<b>Conto impianti per investimenti [CASSA]</b>	<b>3.417</b>	<b>6.294</b>	<b>-2.129</b>	<b>6.043</b>	<b>-2.809</b>	<b>5.454</b>	<b>-1.797</b>
<b>Gruppo Ferrovie dello Stato (Fondo di cui all'art.25, comma 2, DL 185/2008)</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>240</b>		<b>720</b>
<b>Trenitalia</b>	<b>0</b>	<b>1.400</b>	<b>-1.400</b>	<b>1.400</b>	<b>-1.400</b>	<b>700</b>	<b>-700</b>
Aumento di capitale sociale per ristrutturazione Business Merci	0	1.000	-1.000	1.000	-1.000		0
Contributi per investimenti in materiale rotabile nodi metropolitani	0	400	-400	400	-400	700	-700
<b>RFI/TAV</b>	<b>3.417</b>	<b>4.894</b>	<b>-729</b>	<b>4.643</b>	<b>-1.649</b>	<b>4.754</b>	<b>-1.817</b>
Rete Convenzionale (Tabella A) (Tabella F-Cap.7122/7123/parte 7124)	2.017	3.194	-729	4.143	-1.649	4.254	-1.817
Contributi Quindicennali (Tabella F - Cap. 7123)			3		3		3
Contributi Quindicennali (Tabella F - parte del 7124)	100	100	0	100	0	100	0
Richiesta LF (Tabella F - Cap. 7122/7123)	1.917	3.094	-731	4.043	-1.651	4.154	-1.820
Rete AV/AC	1.400	1.700	0	500	0	500	0

<b>Conto impianti per investimenti [NUOVA COMPETENZA]</b>	<b>0</b>	<b>6.756</b>	<b>-9.357</b>	<b>12.922</b>	<b>-12.922</b>	<b>15.278</b>	<b>-15.278</b>
<b>Gruppo Ferrovie dello Stato (Fondo di cui all'art.25, comma 2, DL 185/2008)</b>	<b>0</b>		<b>960</b>				
<b>Trenitalia</b>	<b>0</b>	<b>1.400</b>	<b>-1.400</b>	<b>1.400</b>	<b>-1.400</b>	<b>700</b>	<b>-700</b>
<b>RFI/TAV</b>	<b>0</b>	<b>5.356</b>	<b>(1) -8.917</b>	<b>11.522</b>	<b>-11.522</b>	<b>14.578</b>	<b>-14.578</b>
Manutenzione straordinaria e obblighi di legge	0	1.519		1.769		1.837	
Tecnologie per la Sicurezza/Interoperabilità/Efficiamento	0	791		876		490	
Sviluppo infrastrutturale	0	3.045		8.877		12.251	

(1) Comprende il defanziamento pari a 3.561 milioni di euro sul Capitolo 7122, come da Disegno di Legge Finanziaria 2009

## Orario 2009:

### Riepilogo dei livelli di produzione

---

- ❑ **Sviluppo offerta prodotti a mercato passeggeri (+27% verso 2008)**
- ❑ Servizio Universale Passeggeri media e lunga percorrenza sostanziale mantenimento al cambio orario dei livelli produttivi 2008 (circa 35 M treni.km)
- ❑ **Produzione offerta Regionale lieve incremento vs 2008**
- ❑ Forte flessione traffico merci in particolare internazionale
- ❑ In attesa decreto ripartizione fondi Decreto Legge 185/08 (480 M€ compresa IVA per tre anni)
- ❑ Predisposti diversi scenari di razionalizzazione offerta su Regionale e Servizio Universale Passeggeri media e lunga percorrenza

## Orario 2009:

### Armonizzazione dell'offerta AV con l'offerta regionale

- ❑ L'offerta 2009 di trasporto locale della Regione Lombardia è stata concordata al termine di un processo durato quasi due mesi con il pieno coinvolgimento delle Istituzioni interessate;
- ❑ La disponibilità del Gruppo FS alla ricerca del più ampio accordo possibile è certificata dal recepimento delle ultime richieste di modifica pervenute fino a pochi giorni prima del cambio orario del 14/12 e che ha visto coinvolti circa 700 treni (*il 70% del traffico complessivo della Regione*);
- ❑ **Con il cambio orario del 14/12 l'offerta regionale della Lombardia è stata incrementata con 55 treni aggiuntivi;**
- ❑ In Emilia Romagna l'avvio delle linee AV ha avuto come effetto sensibile l'incremento della puntualità sui servizi regionali (soprattutto sulla linea Modena-Carpi-Suzzara) con una percentuale media di oltre il 94% degli indici;



- ❑ L'offerta AV non crea disservizi ma vantaggi per l'utenza regionale
- ❑ **Le Regioni richiedono forti incrementi sia della frequenza che della capacità/qualità del servizio a fronte delle quali non sono ancora individuate le adeguate risorse finanziarie;**

---



## **Il nuovo sistema Alta Velocità / Alta Capacità**

# Gruppo FS:

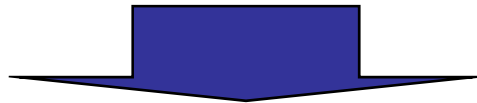
## Analisi strategica Business AV in Italia

### Caratteristiche del business

- ❑ Elevato potenziale di sviluppo
- ❑ Tecnologie avanzate (*ERMTS 2° livello*)
- ❑ Elevata intensità di capitale
- ❑ Assetto regolatorio non definitivo
- ❑ Complessità normativa

### Vantaggio competitivo FS

- ❑ Presidio del mercato
- ❑ Know-how e competenze
- ❑ Disponibilità di materiale rotabile
- ❑ Reticolo manutentivo ottimale
- ❑ Sinergie di sistema

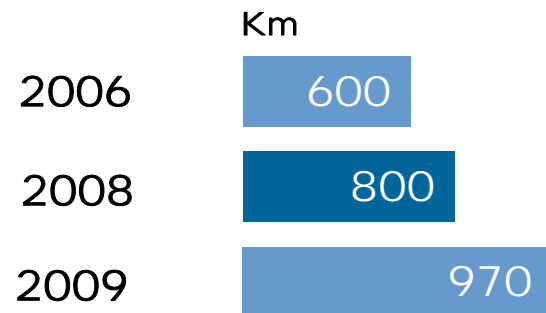


**Posizionamento ottimale per un business ad alta redditività**

# Gruppo FS:

## Il nuovo sistema Alta Velocita' / Alta Capacita'

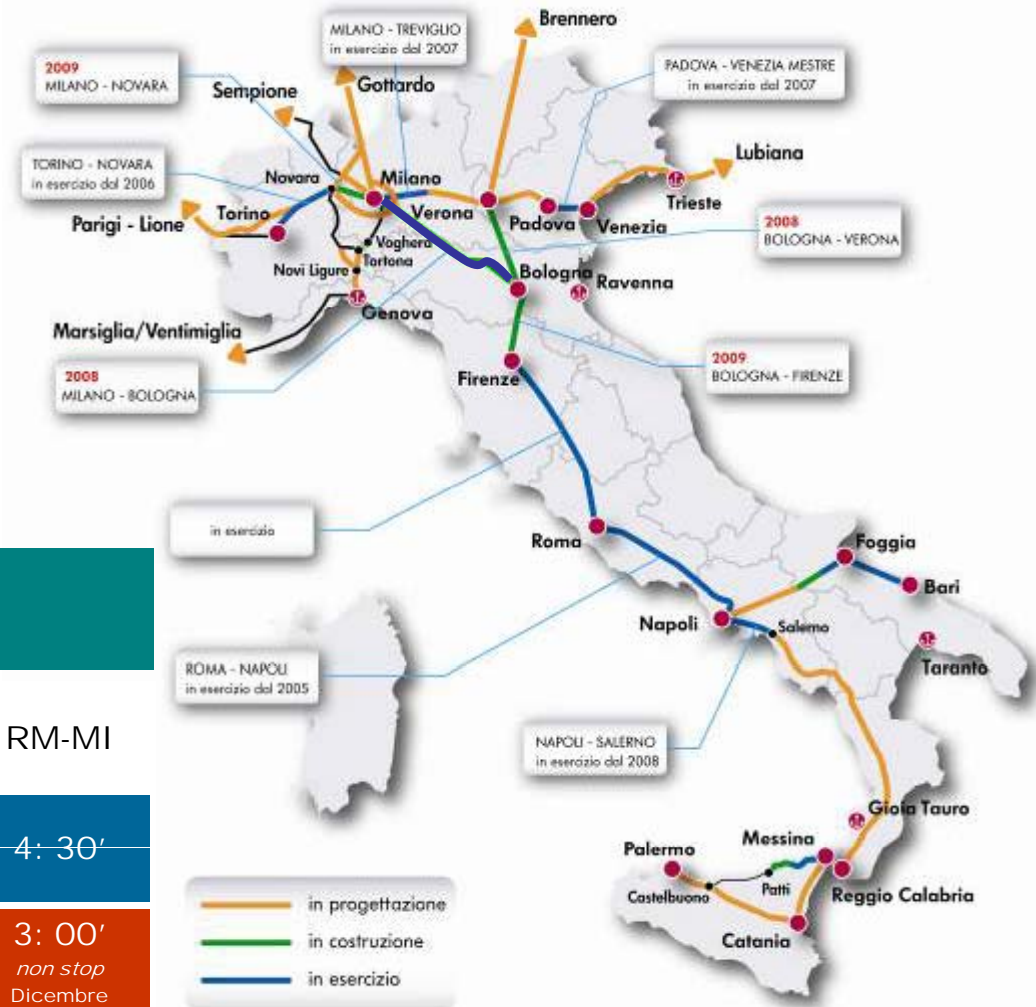
### RETE AVIAC



### TEMPI PERCORRENZA CON TRENI ETR

Linee TO-MI MI-BO BO-FI RM-NA RM-MI

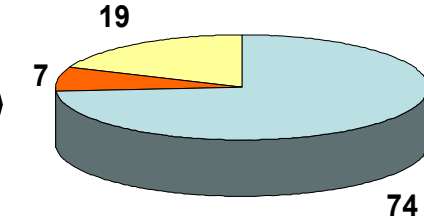
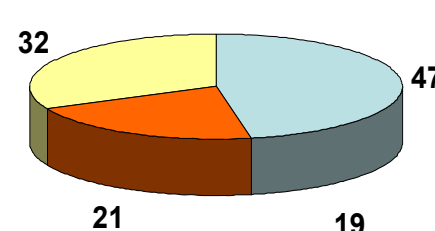
Linee	TO-MI	MI-BO	BO-FI	RM-NA	RM-MI
Senza AV	1: 22'	1: 42'	60'	1: 27'	4: 30'
Con AV	1: 00' Dicembre 2009	1: 05' Dicembre 2008	35' Dicembre 2009	1: 10' Dicembre 2009	3: 00' <i>non stop</i> Dicembre 2009



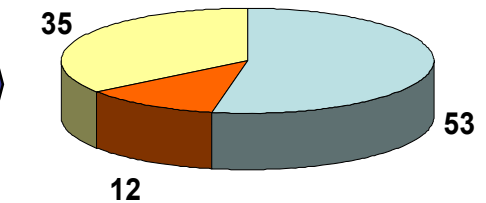
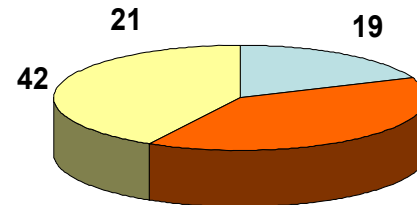
# Alta velocità / Alta capacità

## Effetti introduzione AV su altre reti europee

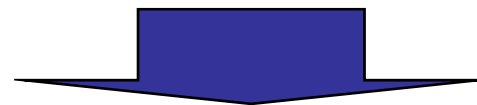
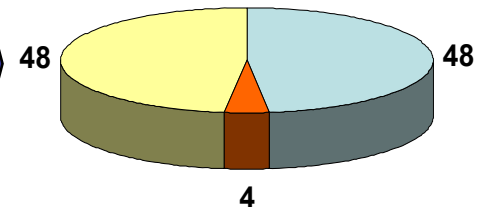
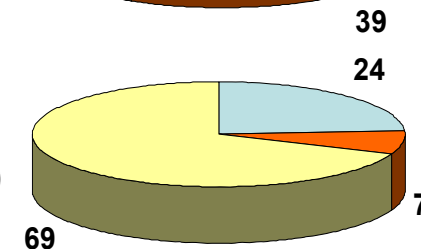
TGV Parigi-Lione (1981–84)



AVE Madrid-Siviglia (1991–97)



Thalis Parigi-Bruxelles (1994–98)

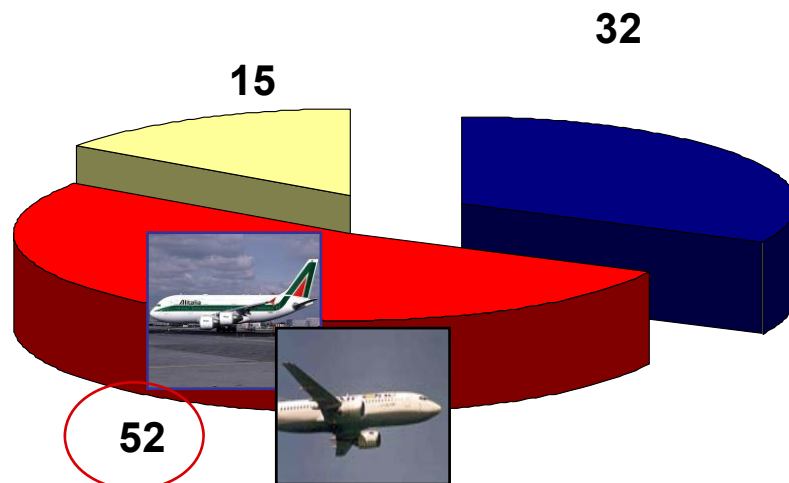


L'esperienza europea e previsioni portano a stimare un raddoppio del traffico a regime sulla rete di servizi AV ed Eurostar

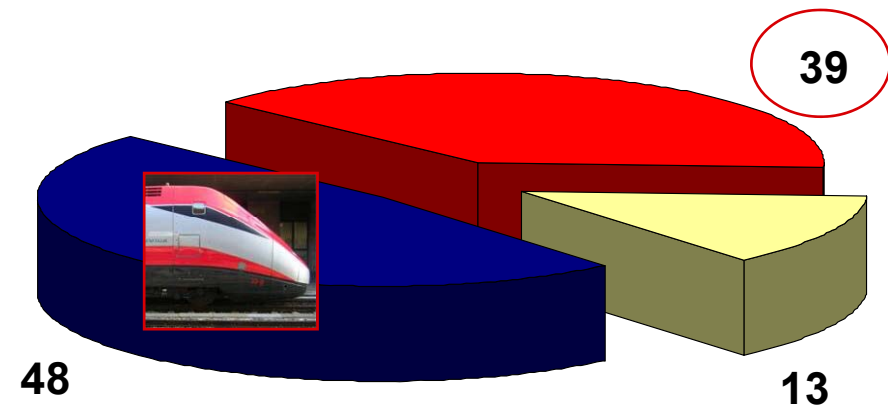
# Alta velocità / Alta capacità

## La sfida del treno e del Gruppo FS

Quote modali Milano – Roma (%)



**Dic – 2008**  
*(fino al 13/12)*



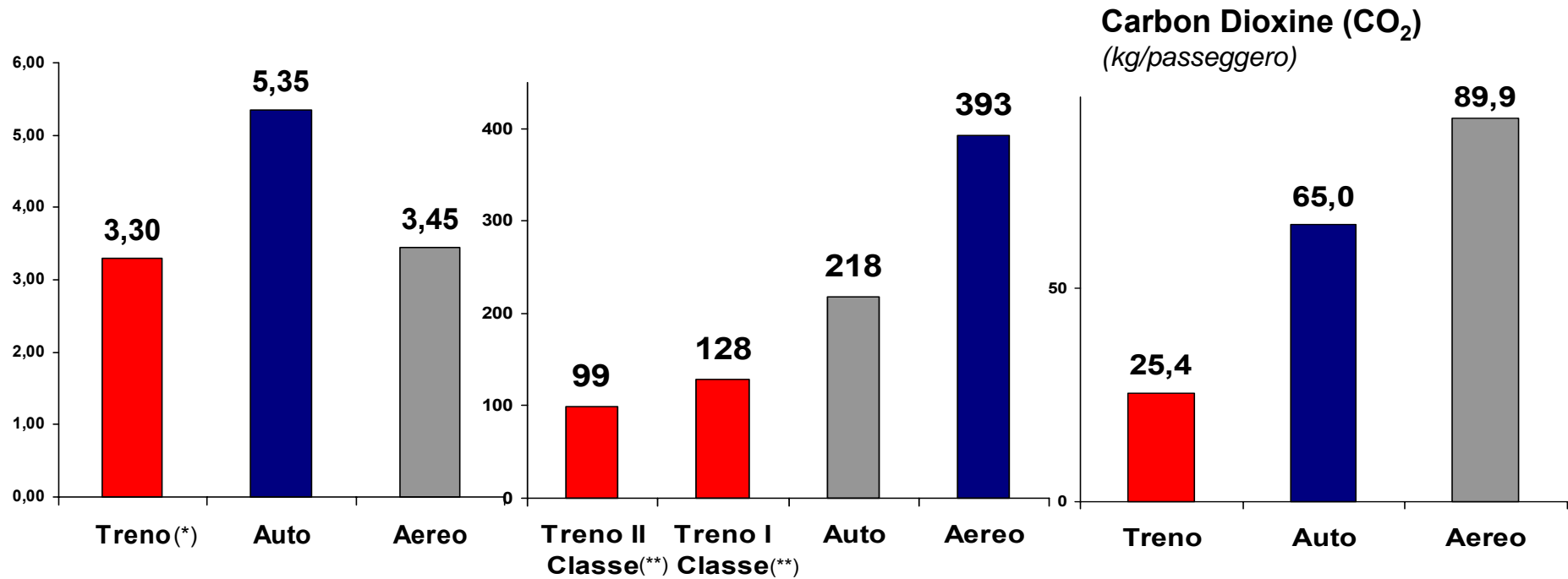
**Gennaio**  
**2009**

■ Treno ■ Aereo ■ Macchina

# Alta velocità / Alta capacità

## Milano – Roma: confronto Treno – Auto – Aereo

(Piazza Duomo – Colosseo)



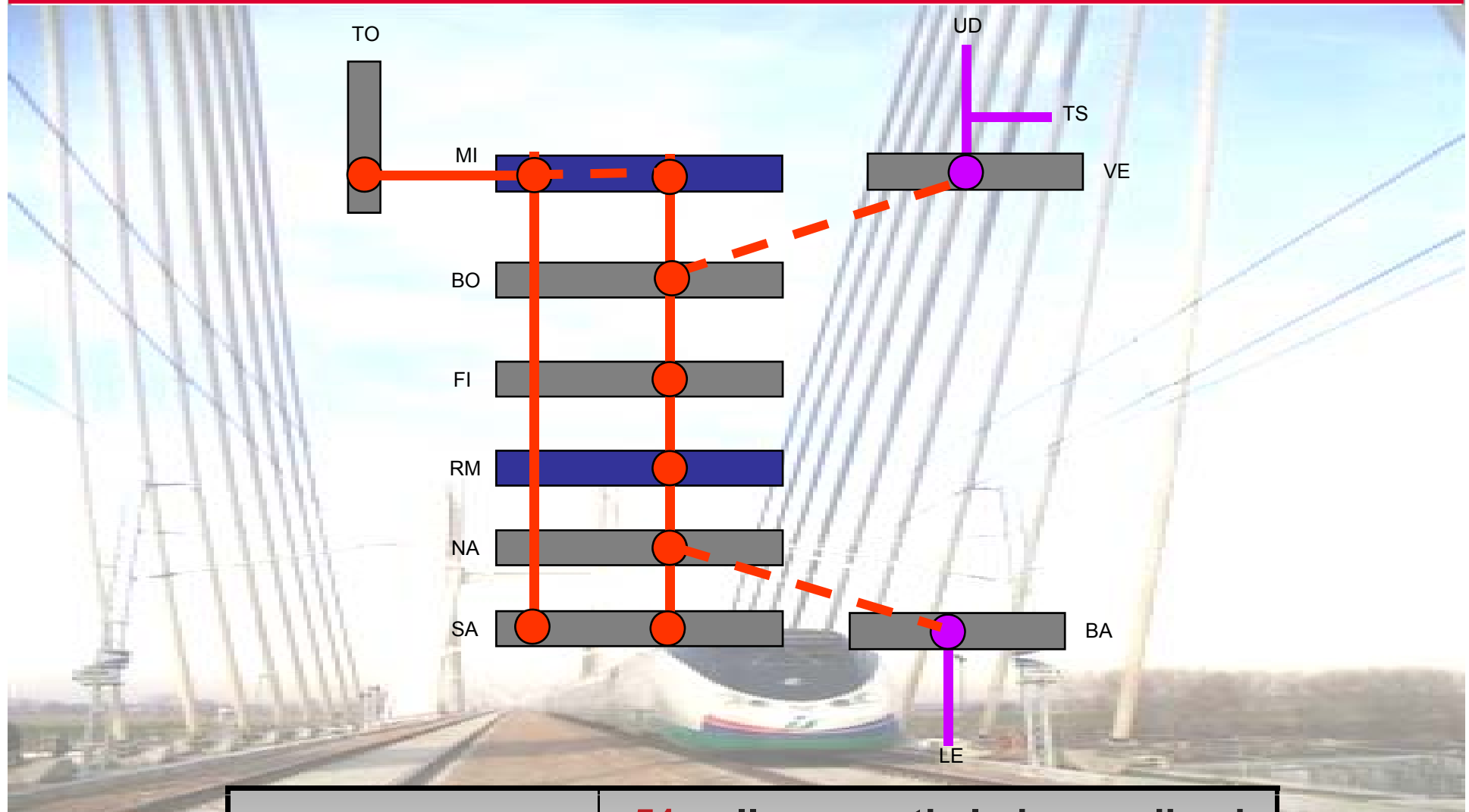
TEMPI

COSTI

IMPATTO  
AMBIENTALE

# Alta velocità / Alta capacità

## Modello di esercizio



Milano – Roma

**51** collegamenti al giorno, di cui  
**19** Fast

# Alta velocità / Alta capacità

## La flotta AV / Eurostar



**59 ETR 500**  
**Freccia Rossa**  
 12 carrozze  
 Posti: 671  
 Potenza: 8.800 kw  
**Velocità max: 350 km/h**



**12 ETR 600**  
**Freccia Argento**  
 7 carrozze  
 Posti: 432  
 Potenza: 5.500 kw  
**Velocità max: 250 km/h**



**15 ETR 485**  
**Freccia Argento**  
 9 carrozze  
 Posti: 489  
 Potenza: 6.000 kw  
**Velocità max: 250 km/h**



**9 ETR 460**  
**Freccia Argento**  
 9 carrozze  
 Posti: 480  
 Potenza: 6.000 kw  
**Velocità max: 250 km/h**



**30 EurostarCity**  
**Freccia Bianca**  
 10 carrozze  
 Posti: 640  
 Potenza: 8.800 kw  
**Velocità max: 200 km/h**

AV ETR

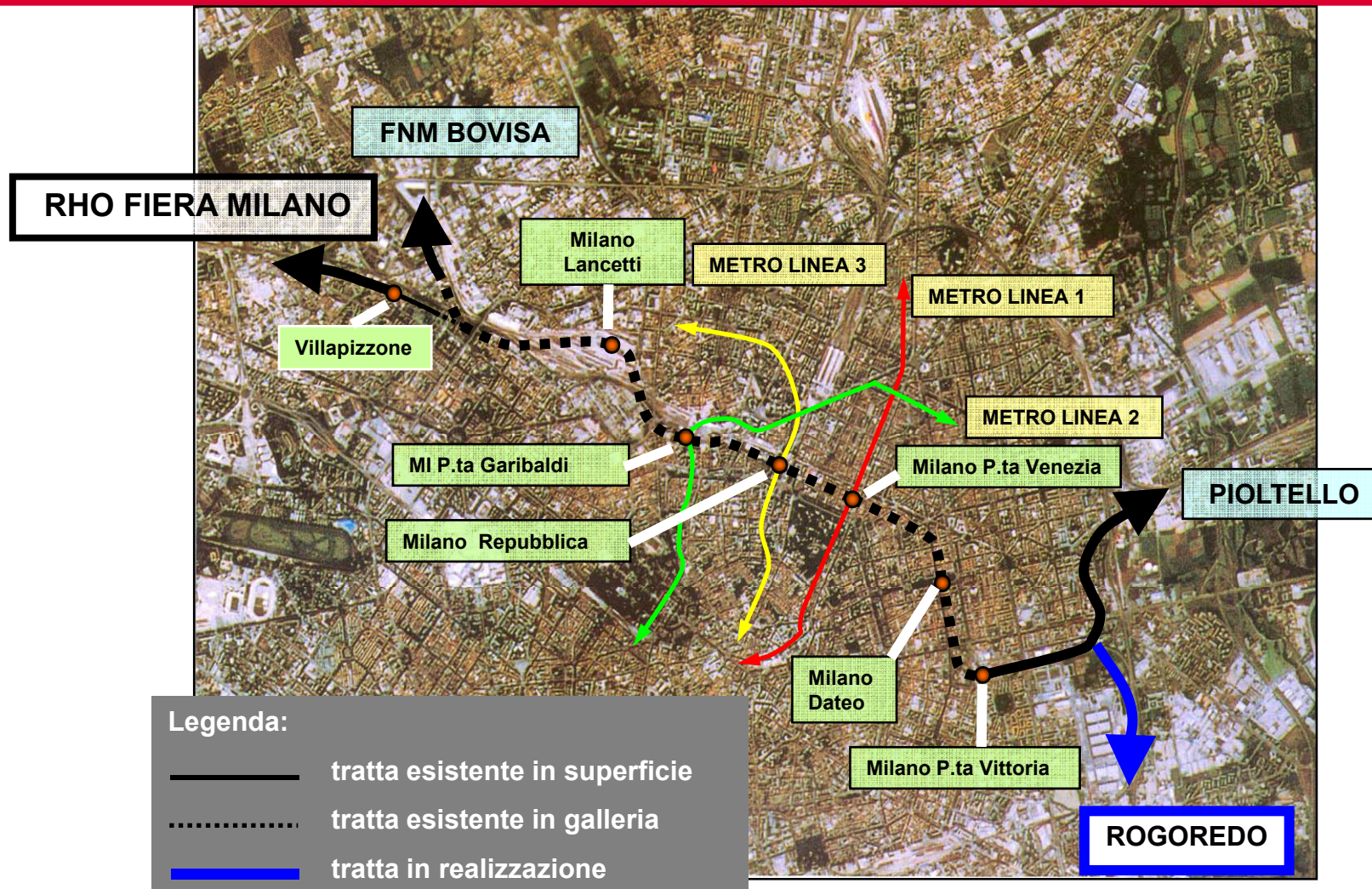
Nuovi

● 2007	83	
● 2008	83	
● 2009	95	<i>Tender 50 Treni AV</i>
● 2010	95	
● 2011	100	



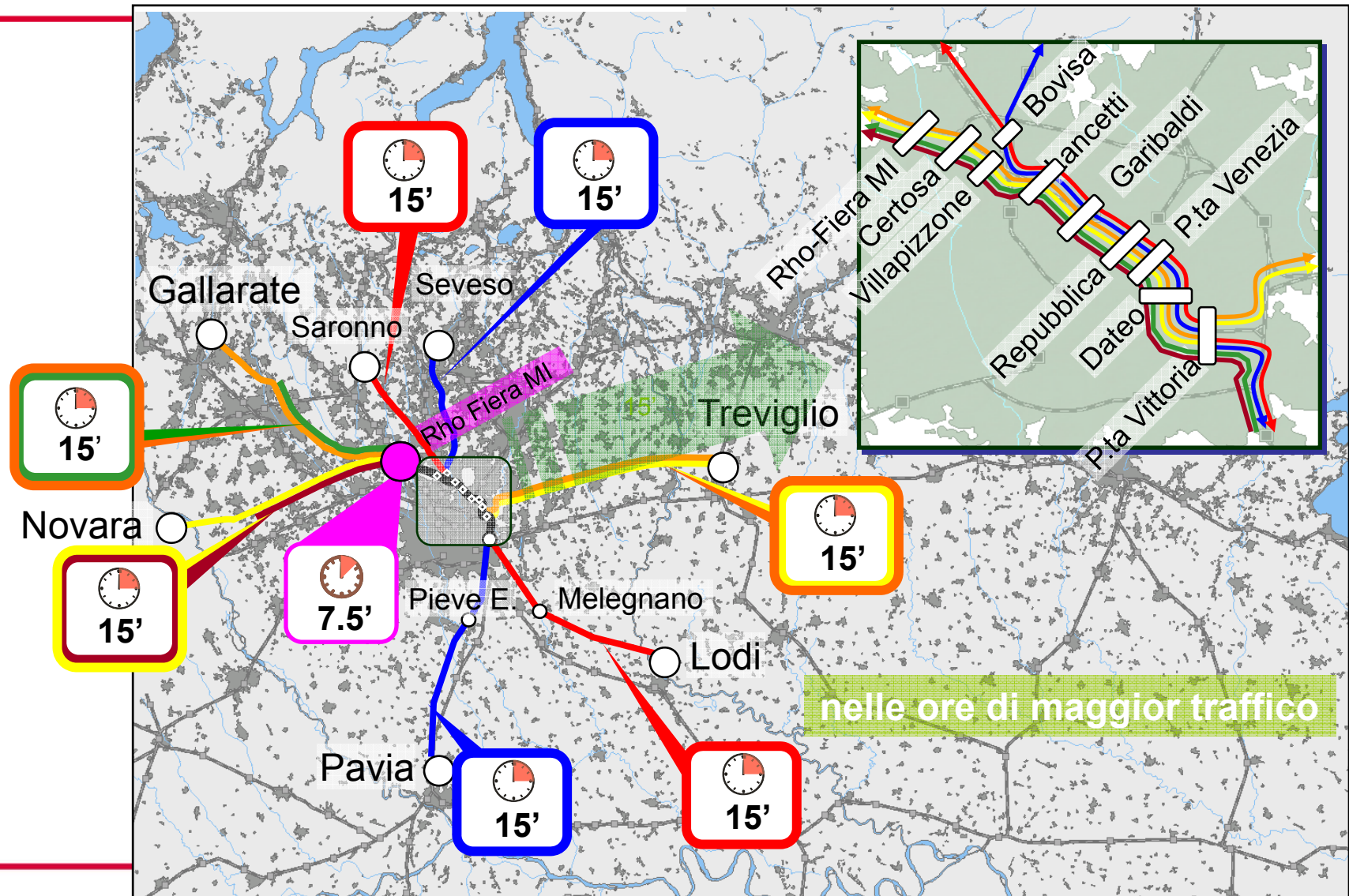
- 
- - 
  - 
  - Il nodo di Milano**

# Nodo di Milano: Il Passante Ferroviario



# Nodo di Milano:

## Frequenze dei servizi del Passante Ferroviario a regime

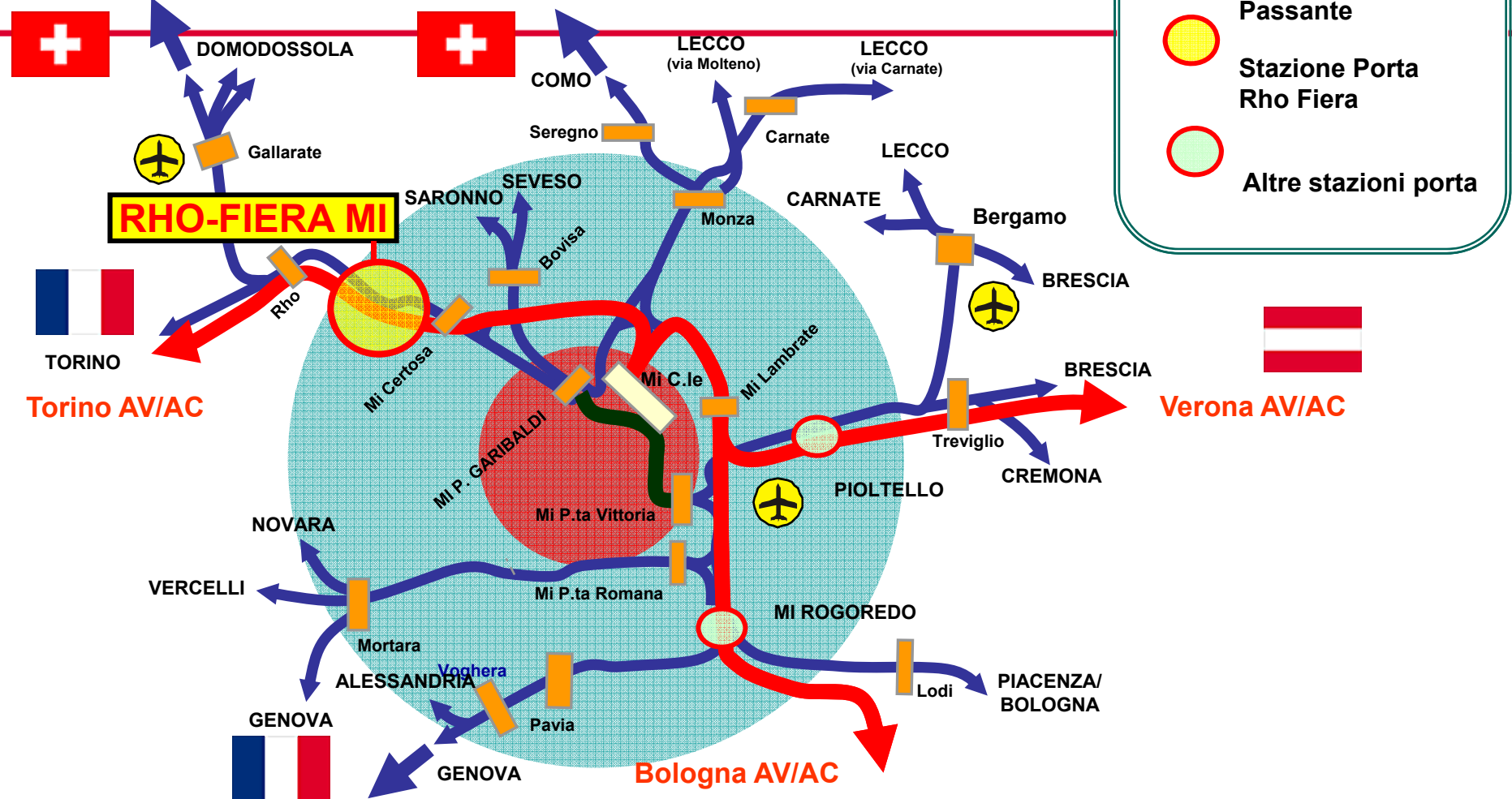


# Nodo di Milano: Passante Ferroviario - le stazioni



# Nodo di Milano:

## La fermata di Rho Fiera



La fermata di Rho Fiera Milano è la porta ovest del sistema ferroviario Milanese, con funzione di nodo di interscambio tra le relazioni AV/AC ed LP, le relazioni del Passante Ferroviario Milanese, le relazioni regionali e la linea metropolitana 1

# Nodo di Milano: La fermata di Rho Fiera - lavori

