



Audizione

10^a Commissione
Industria, commercio, turismo

- Senato della Repubblica -

Ing. Michele Mario Elia
Amministratore Delegato

Roma, 21 Ottobre 2014



I risultati del Gruppo FS Italiane



La strategia del Gruppo FS Italiane

Crisi mutui subprime ...

... Crisi dei debiti sovrani in UE ...

**Razionalizzazione
(2007-2008)**

**Riposizionamento
(2008-2010)**

**Innovazione,
Sostenibilità
e Flessibilità
(2010-2013)**

**Differenziazione a valore
(2014-2017)**

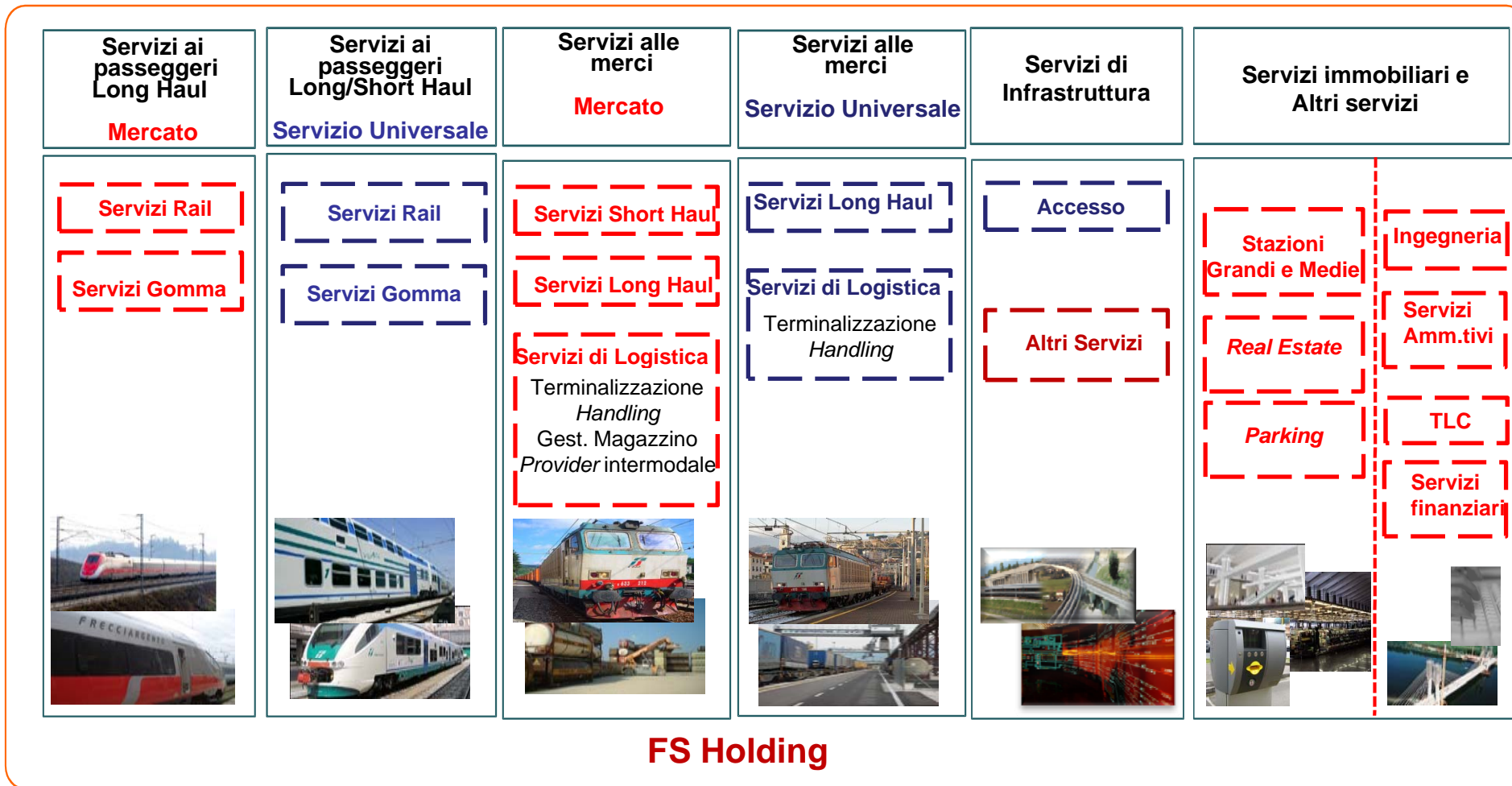
- ✓ EBITDA «sostenibile» al 2007
- ✓ Pareggio economico al 2008

- ✓ Avvio servizi «Freccia»
- ✓ Contratti regionali «6+6» a catalogo
- ✓ Riorganizzazione industriale in ottica «prodotto»

- ✓ Acquisizione Gruppo Netinera
- ✓ Competizione nei servizi a mercato

- ✓ Sfruttamento nuovo materiale ETR1.000
- ✓ Ingresso «diretto» in O/D «estere» ad alto valore aggiunto
- ✓ Sinergie ferro/gomma in ambito TpL
- ✓ Sviluppo efficienza industriale e efficacia commerciale in servizi di trazione merci (nuova organizzazione integrata)
- ✓ Nuovo assetto di *governance* per RFI con separazione servizi regolati da servizi a mercato (applicazione Recast)

Organizzazione Gruppo FS Italiane: modello di *governance* «marcatamente» efficiente e trasparente

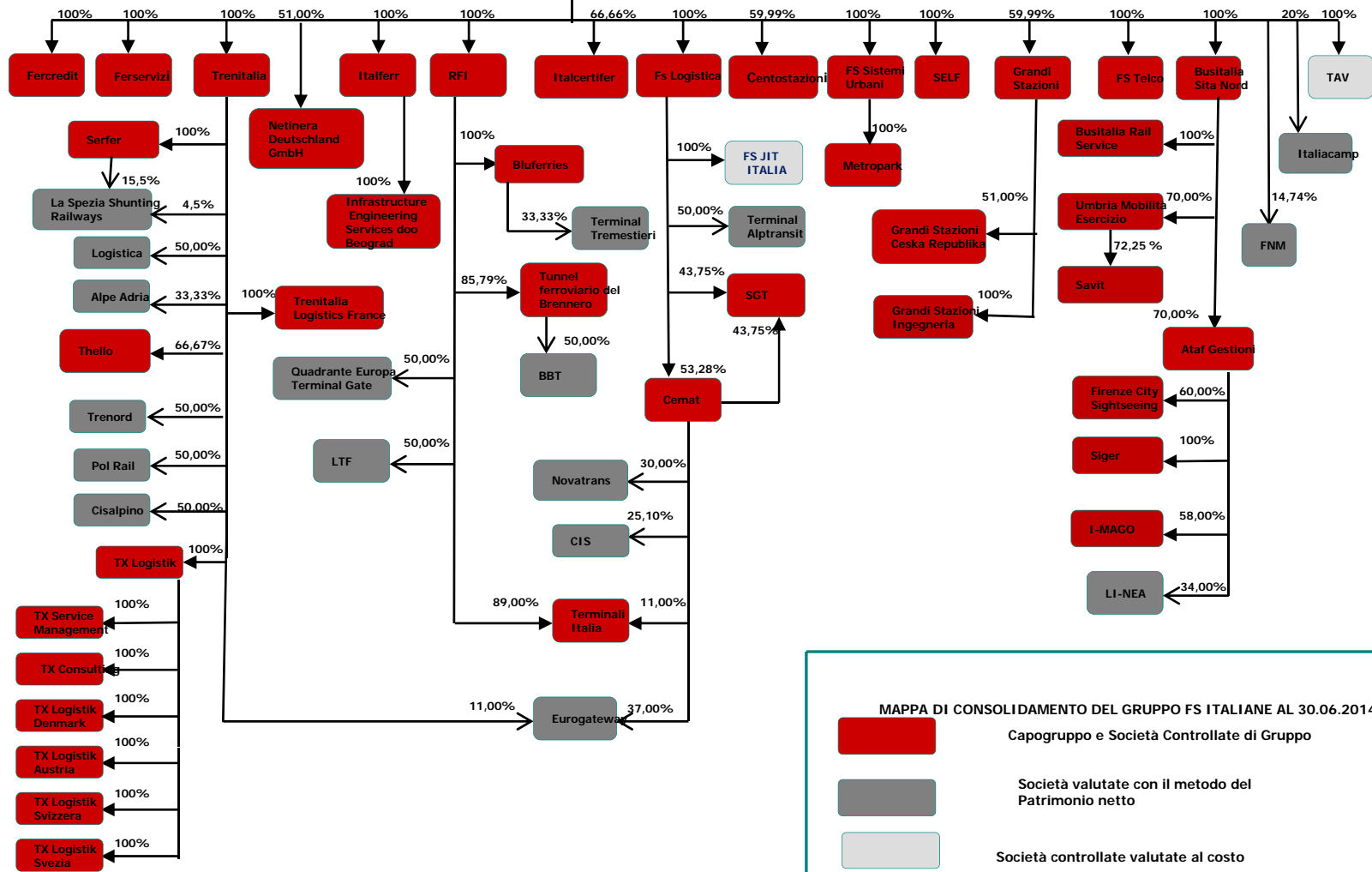


Note:
Servizio al Mercato
Servizio Universale

Il Gruppo al 30 giugno 2014

Mappa di consolidamento del Gruppo

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FS ITALIANE AL 30.06.2014

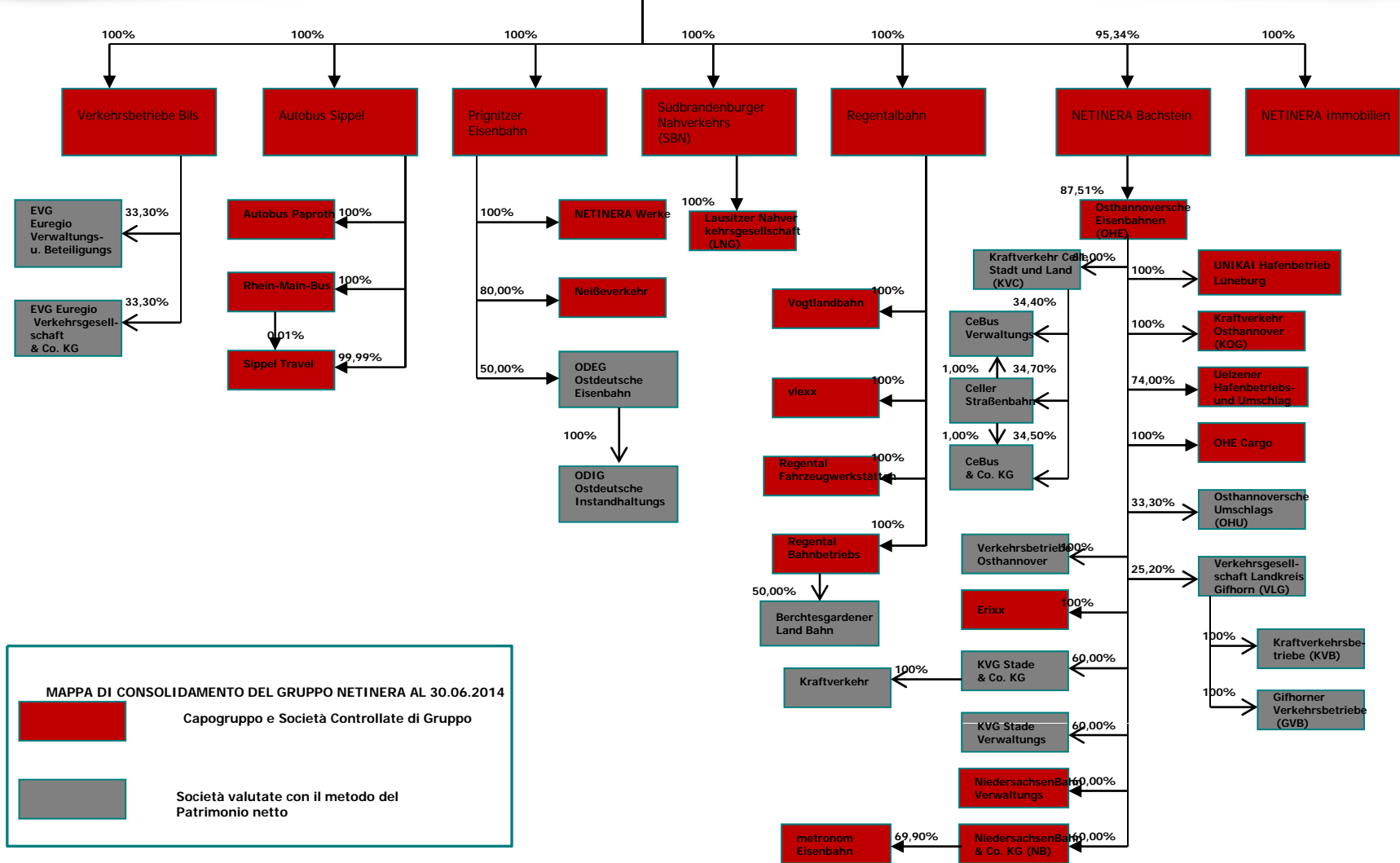
- Capogruppo e Società Controllate di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio netto
- Società controllate valutate al costo



Il Gruppo al 30 giugno 2014

Mappa di consolidamento del gruppo Netinera

NETINERA DEUTSCHLAND GmbH



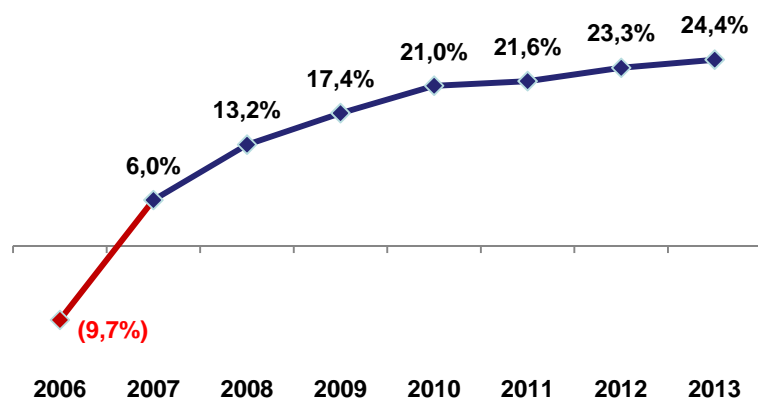
Gruppo FS Italiane: Risultati economici

Principi contabili ITA

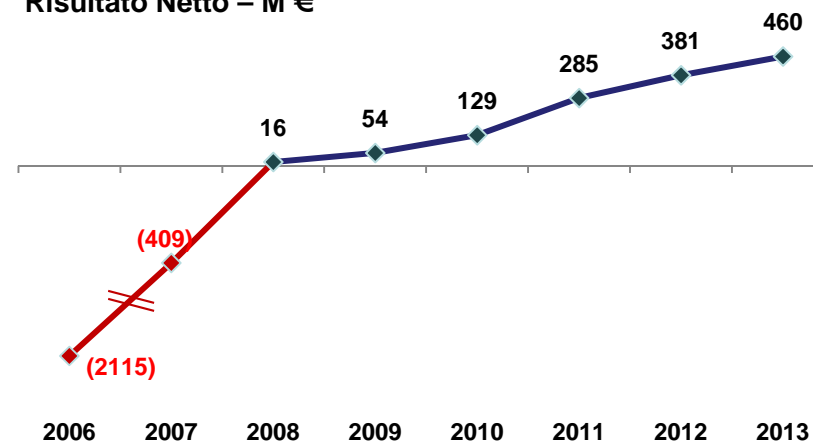
Principi contabili IAS

M €	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi Operativi	6.703	7.680	7.816	7.821	7.985	8.264	8.228	8.329
Ebitda	(650)	461	1.035	1.358	1.673	1.782	1.918	2.030
Ebit	(1.928)	(23)	443	435	507	664	719	818
Risultato Netto	(2.115)	(409)	16	54	129	285	381	460

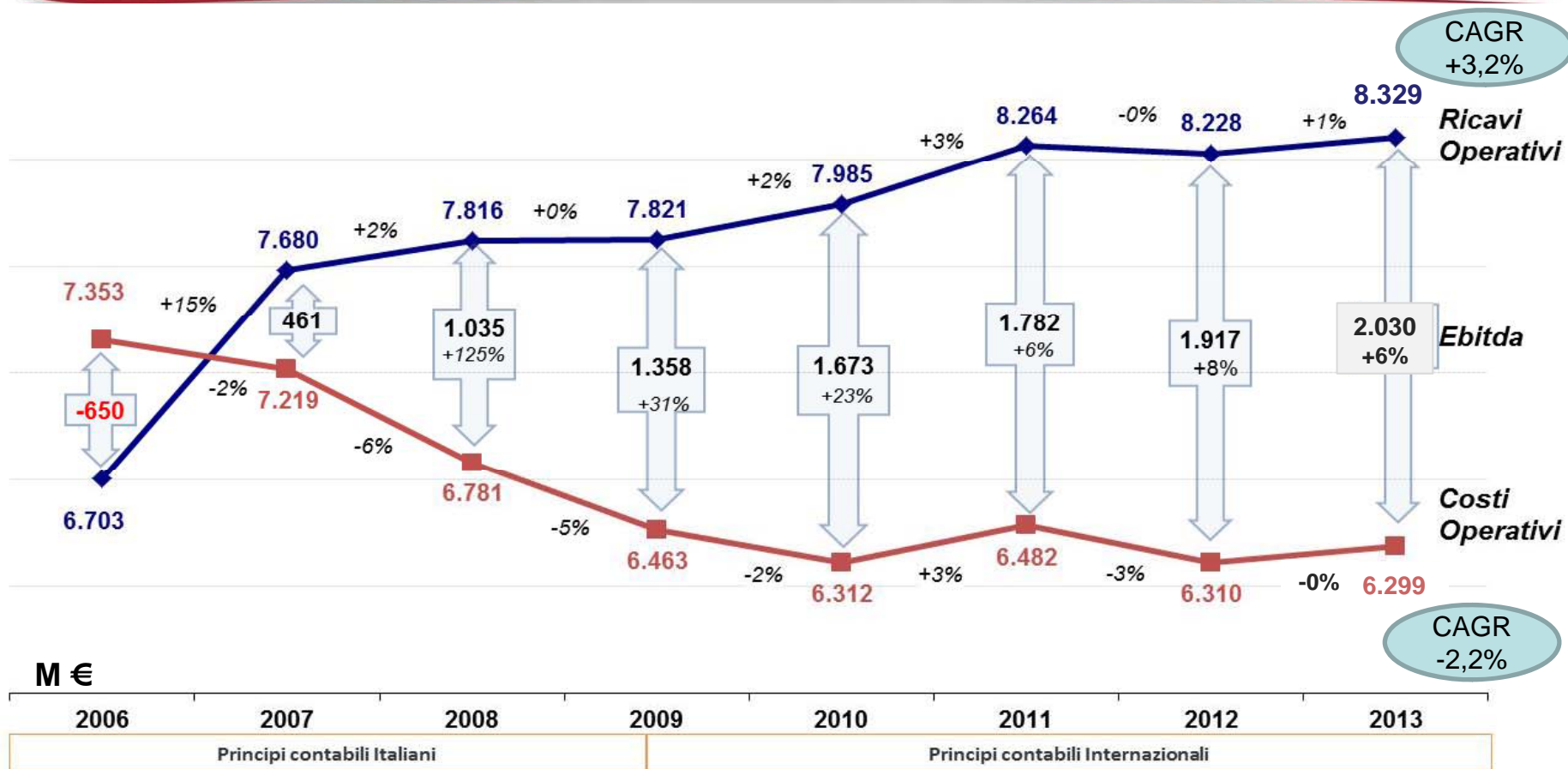
Ebitda Margin - %



Risultato Netto - M €



La dinamica dell'EBITDA: Ricavi e Costi

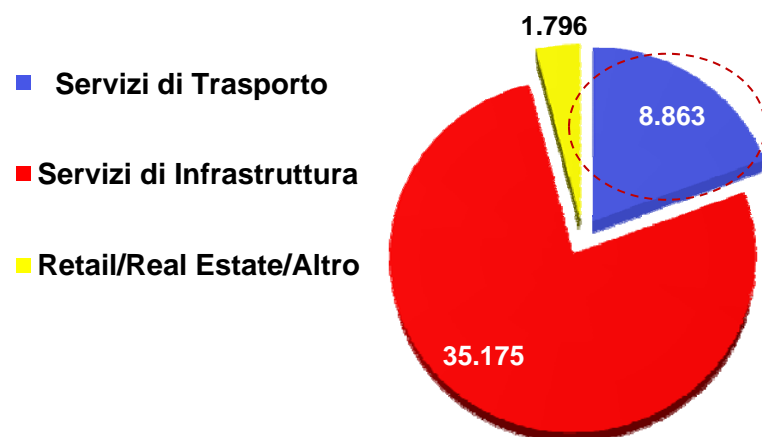


Dalla situazione di «going concern» del 2006 alla circostanza che l'Azionista possa scegliere tra varie alternative di valorizzazione di questo grande Gruppo industriale italiano

Gruppo FS Italiane: CIN e PFN

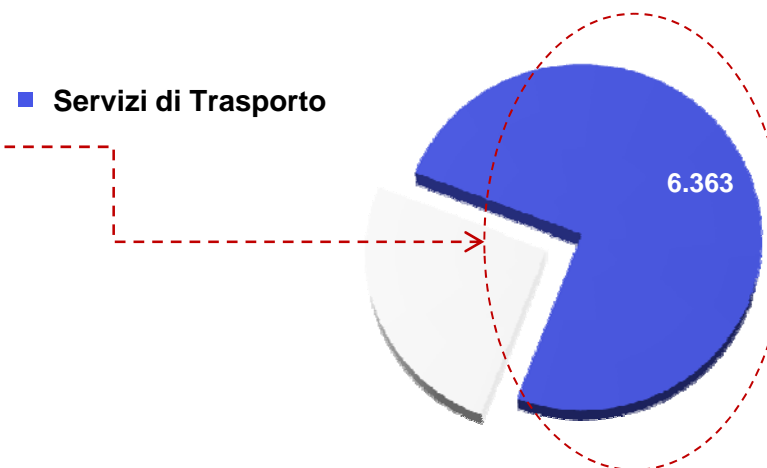
M€	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Equity	36.444	36.016	36.210	36.372	36.509	36.846	36.736	37.342
PFN	9.017	6.741	9.210	9.577	9.974	8.332	9.068	8.492
CIN	45.461	42.757	45.420	45.949	46.483	45.178	45.804	45.834
Leva (D/E)	0,25	0,19	0,25	0,26	0,27	0,23	0,25	0,23

Capitale Investito Netto 2013 (M€) per settore operativo



□ Capitale Investito Netto di Gruppo FS Italiane pari a 45,8 G€

Posizione Finanziaria Netta 2013 (M€)



□ Posizione finanziaria netta di Gruppo FS Italiane pari a 8,5 G€

Gli investimenti 2014-2017



Rete AV/AC:
1,7 Miliardi

Copertura:
Autofinanziam./Debito



Servizi di Trasporto:
6,4 Miliardi

Copertura:
Autofinanziam./Debito



Rete Convenzionale:
15,1 Miliardi

Copertura:
Contributi c/Impianti
(Contratto di Programma)
RFI come «esecutore»



Altri Servizi:
0,5 Miliardi

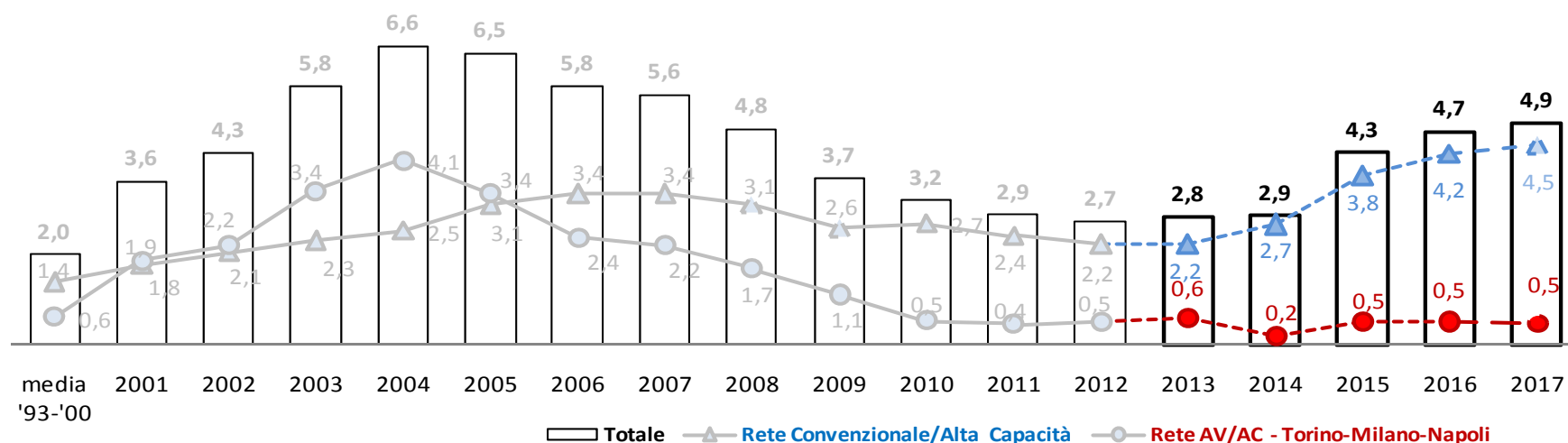
Copertura:
Autofinanziam./Debito



Nota: i dati includono la manutenzione ciclica di Trenitalia

Volume investimenti circa 24 Miliardi di euro

La spesa per investimenti infrastrutt. 2014-2017

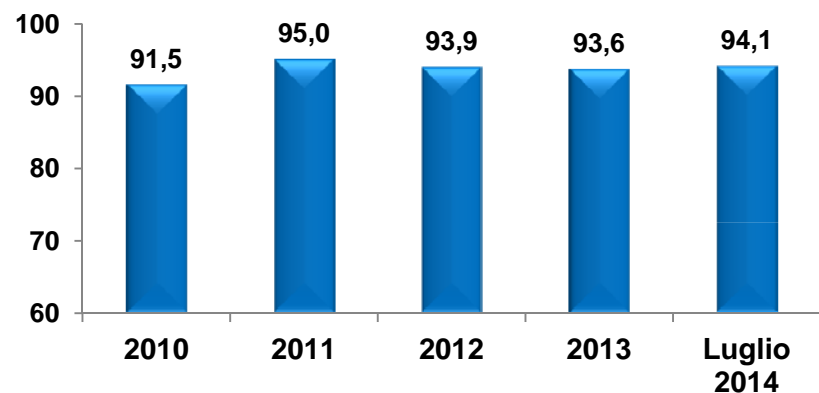


L'andamento della spesa per investimenti prevede:

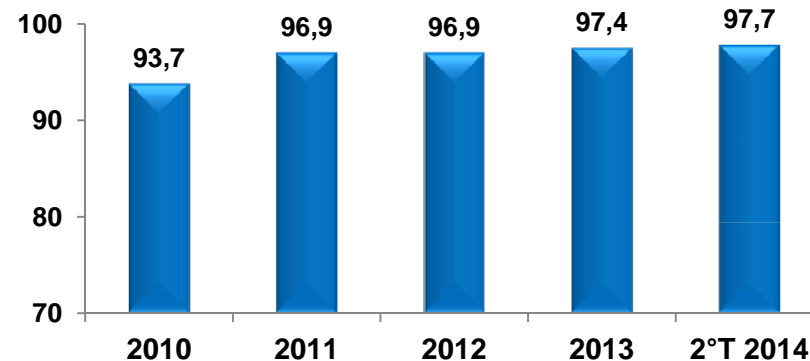
- ✓ la **prosecuzione** degli interventi realizzati per **lotti costruttivi** ed avvio dei **nuovi lotti**;
- ✓ il progressivo **avvio a realizzazione** degli interventi per il **superamento dei colli di bottiglia** nelle **aree metropolitane**, i **potenziamenti** infrastrutturali e tecnologici delle **grandi direttrici del sud**.

Trenitalia: Indicatori di *customer e puntualità*

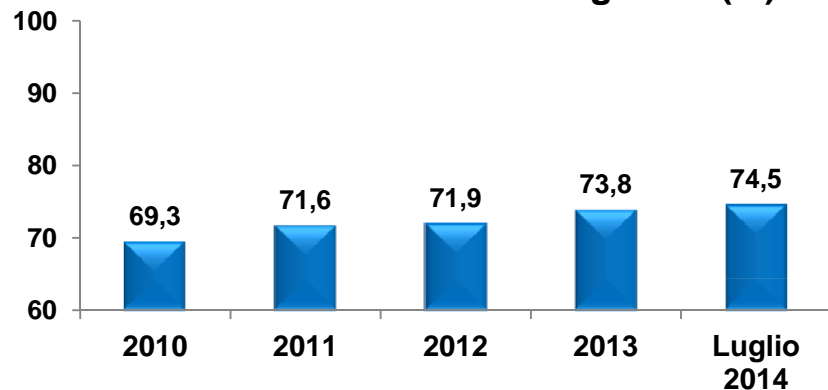
Customer satisfaction Servizi a Mercato (%)



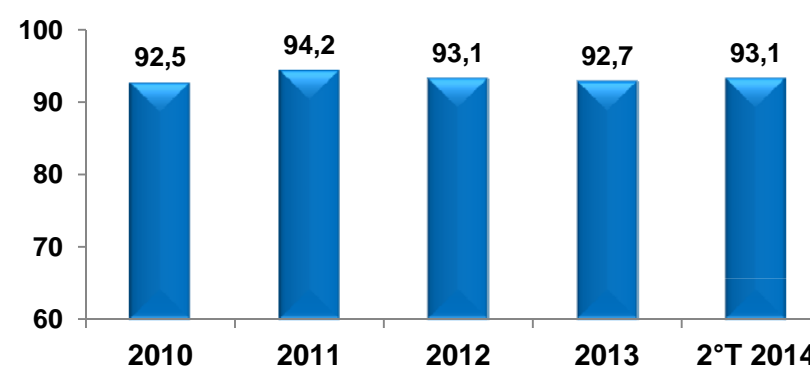
Servizi a Mercato: Treni puntuali 15' min (%)



Customer satisfaction Servizi Regionali (%)

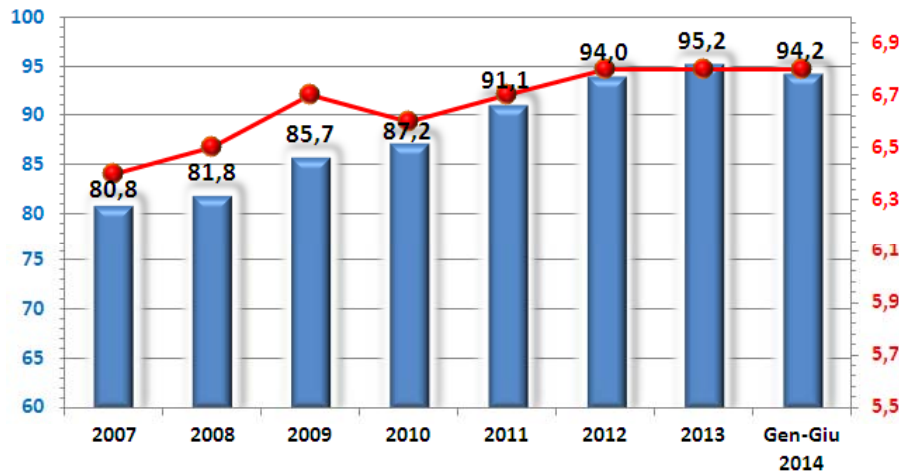


Servizi Regionali: Treni puntuali 5' min (%)

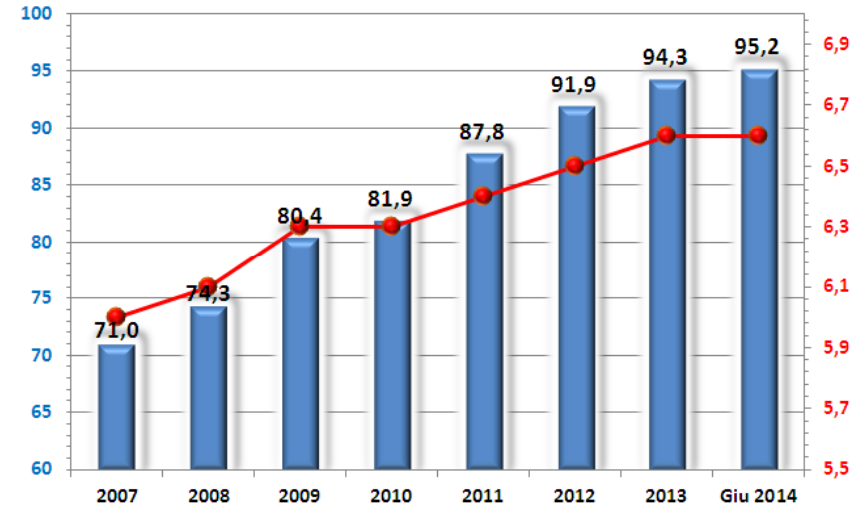


RFI: Indicatori di *Customer Satisfaction*

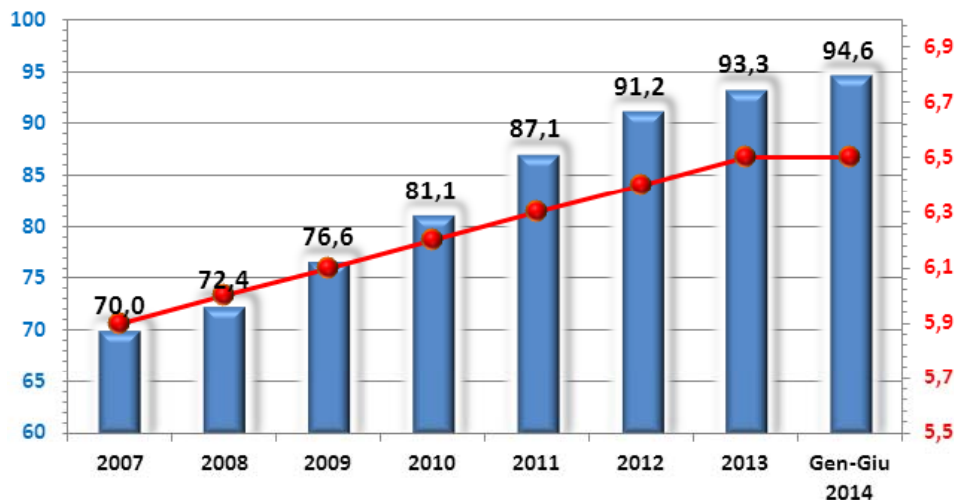
laP in condizioni normali



Pulizia della Stazione



Manutenzione e Decoro della Stazione



■ % Soddisfatti ● Voto Medio

Rete Nazionale:
 Stazioni Campionate nel 2014: 750
 Interviste l'anno: 153.560

Attenzione continua alla qualità

Gli obiettivi strategici del Piano 2014-2017

➤ **Passeggeri Long Haul**

- ✓ Consolidamento in Italia: presidio quota mercato nazionale servizi AV
- ✓ Espansione in Europa: ingresso in nuovi mercati profittevoli grazie alla capacità disponibile a seguito consegne nuova flotta AV

➤ **Passeggeri Trasporto Pubblico Locale**

- ✓ Integrazione modale servizi di mobilità
- ✓ Consolidamento in Italia nel trasporto su ferro
- ✓ Sviluppo in Europa nel trasporto su ferro
- ✓ Crescita attività «gomma» in Italia
- ✓ Opportunità nuove flotte (Treni e Bus)

➤ **Logistica e Trasporto Merci**

- ✓ Sviluppo sul mercato europeo

➤ **Valorizzazioni**

Gestione integrata/unica delle reti nelle aree metropolitane

Obiettivi

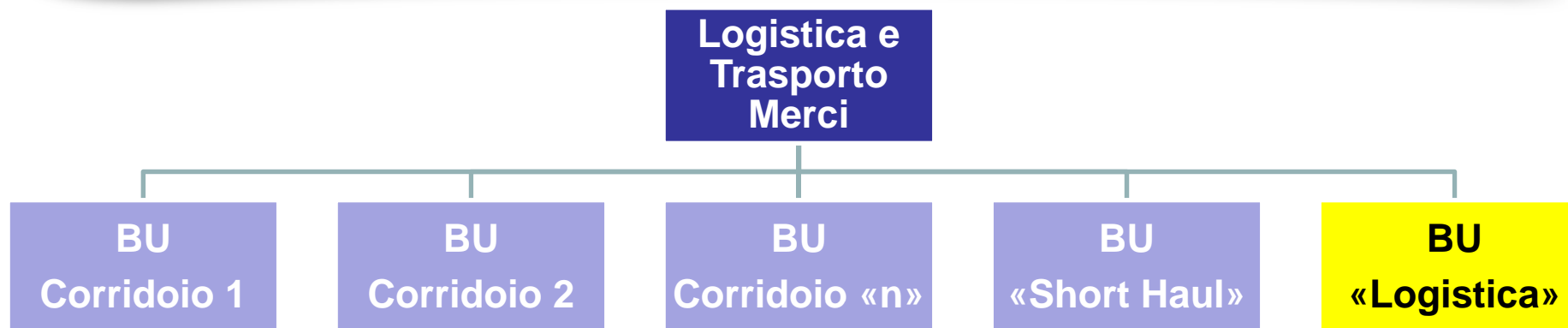
- ✓ migliorare la qualità del servizio ferroviario
- ✓ uniformare i livelli di sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario tra i vari gestori
- ✓ gestore unico per l'integrazione delle reti con conseguente ottimizzazione dei costi (costi standard in applicazione del Contratto di Servizio tra MIT e RFI)

Azioni

- ✓ gestione dell'infrastruttura attraverso strumenti e norme (sistemi informativi, procedure, ecc.) uniformi
- ✓ eventuali adeguamenti infrastrutturali e al materiale rotabile
- ✓ controllo unico per la gestione e supervisione della circolazione treni
- ✓ pianificazione integrata dei servizi e dell'utilizzo infrastruttura

Logistica Merci

nuovo modello di *business* e di *governance*



- Specializzazione produttiva per Corridoi
- Attribuzione responsabilità per Corridoio
- Equipaggio misto (Macchinista + Tecnico Polifunzionale) su tutti i treni
- Incremento della produttività di guida per Macchinista
- Applicazione/implementazione sistemi informativi di gestione (PDP, ecc)
- Razionalizzazione Indiretti e Staff
- Riorganizzazione reticolo manutentivo
- Interfaccia commerciale unica vs Clienti
- Continuità contratto di servizio nazionale

Gli *stakeholder*

REGIONI/ENTI LOCALI

- Contrattualizzazione di **ACCORDI QUADRO** con il Gestore per la capacità infrastrutturale necessaria per lo svolgimento dei Contratti di Servizio
- Pianificazione integrata dei servizi nelle aree metropolitane (treno, bus, metro, tram, bici, ...)
- Definizione delle modalità di attribuzione dei Contratti di Servizio pubblico (gara/affidamento diretto) con tempi certi e risorse adeguate alle richieste

AUTHORITY

- Definizione delle regole per l'accesso all'infrastruttura ed ai servizi e dei criteri per la definizione del pedaggio e delle altre prestazioni alle imprese ferroviarie, in coerenza con la Direttiva Recast.

MIT

- Certezza e continuità nell'assegnazione delle risorse necessarie per la manutenzione e gli interventi di sviluppo della rete (specie aree metropolitane)
- Superamento dell'*overdesign* normativo
- Certezza delle risorse per servizi universali (passeggeri media/lunga distanza e merci)

ANSF

- Velocizzazione dei processi di autorizzazione alla messa in servizio del nuovo materiale rotabile e delle tecnologie innovative per lo sviluppo delle capacità nei nodi e della velocità lungo i corridoi
- Semplificazione normativa
- Superamento dell'*overdesign* normativo






ASSOCIAZIONI CONSUMATORI

- Osservatorio comune sui **MUST** (**P**untualità, **I**nformazione e **P**ulizia/**D**ecoro/**A**ccessibilità nelle stazioni e sui treni).



Il posizionamento competitivo del Gruppo FS Italiane

Il mercato unico europeo non è una realtà ancora presenti asimmetrie competitive

	Trasporto merci	Trasporto passeggeri Internazionale	Trasporto passeggeri Nazionale	Trasporto passeggeri Regionale/locale
 EU	✓ Aperto	✓ Aperto	✗ Non Aperto	-----
 Francia	✓ Aperto	✗ Aperto solo formalmente ma non aperto nella realtà	✗ Non Aperto	✗ Non Aperto
 Germania	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 UK	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 Italia	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto

Cherry-picking: "anomalia" tutta italiana

Francia:

mercato chiuso con Monopolio SNCF sia nel Trasporto pubblico che nei Servizi a mercato

Germania:

si è parzialmente messo a gara il trasporto pubblico locale, lasciando all'*incumbent* pubblico i servizi nelle grandi aree metropolitane

UK:

chi fornisce servizi non remunerativi riceve corrispettivi pubblici, chi opera sui mercati redditizi paga un contributo.



Italia: concorrenza nell'AV, oneri di servizio pubblico allo Stato

In Italia si è liberalizzato il segmento più pregiato del mercato, l'AV, senza "chiamare" i nuovi entranti a coprire, almeno parzialmente, gli oneri di servizio pubblico che, non trovando adeguata copertura da parte del bilancio pubblico, gravano in via esclusiva sull'impresa *incumbent*.

La competizione estera è già una realtà servizi passeggeri long haul

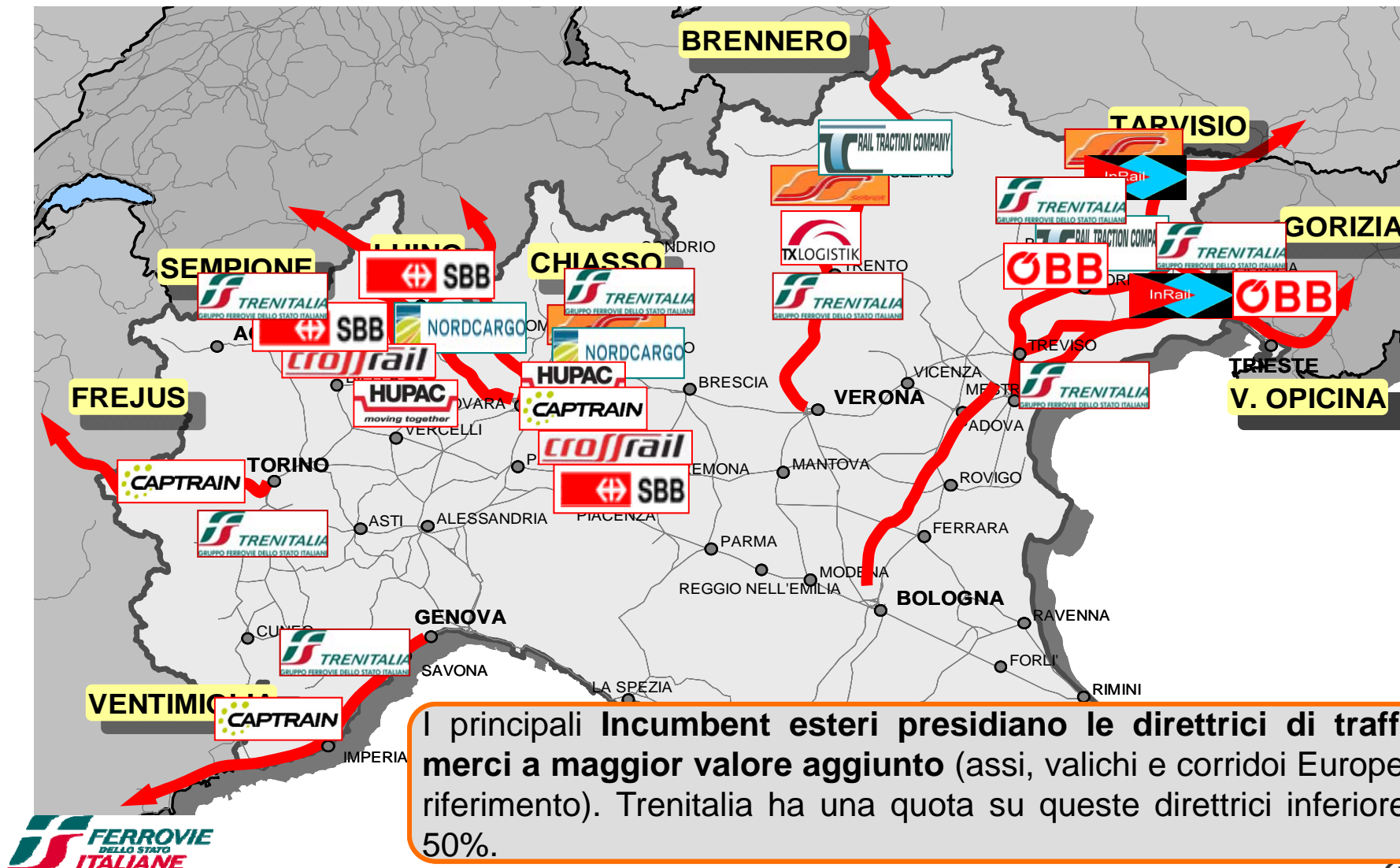


La competizione estera è già una realtà servizi di trasporto pubblico locale



Cherry Picking anche nel Tpl su «gomma»

La competizione è già una realtà servizi merci



Posizione competitiva del Gruppo trasporto passeggeri e merci

N° 3 in Europa nel
trasporto passeggeri
di lunga distanza



N° 3 in Europa nel
trasporto passeggeri
regionale su ferro



N° 5 in Europa nel
trasporto merci su
ferro



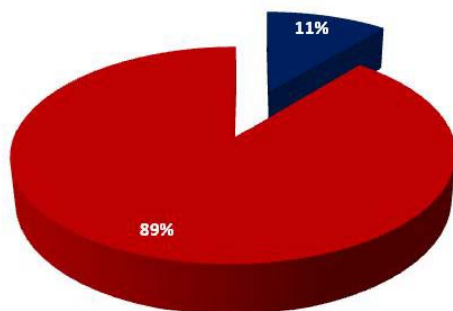
N° 4 in Italia nel
trasporto pubblico
locale su gomma



Presenza all'estero dei principali *player* europei



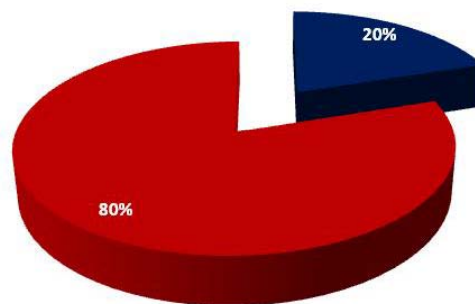
Fatturato complessivo '13
8.329 M€



Resto del mondo Italia



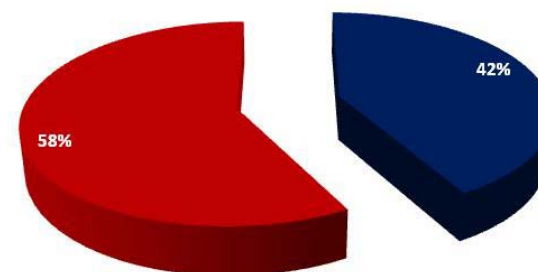
Fatturato complessivo '13
32.232 M€



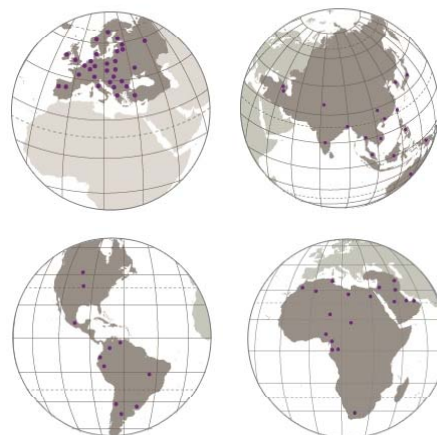
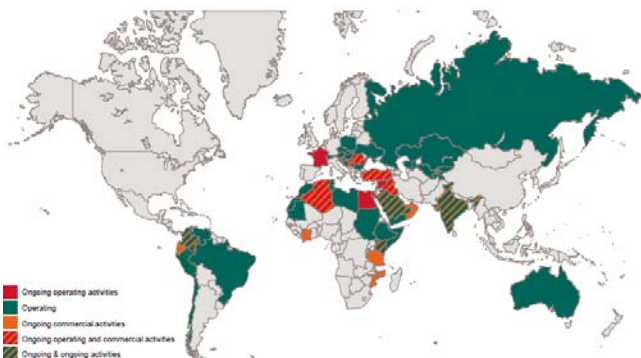
Resto del mondo Francia



Fatturato complessivo '13
41.960 M€



Resto del mondo Germania

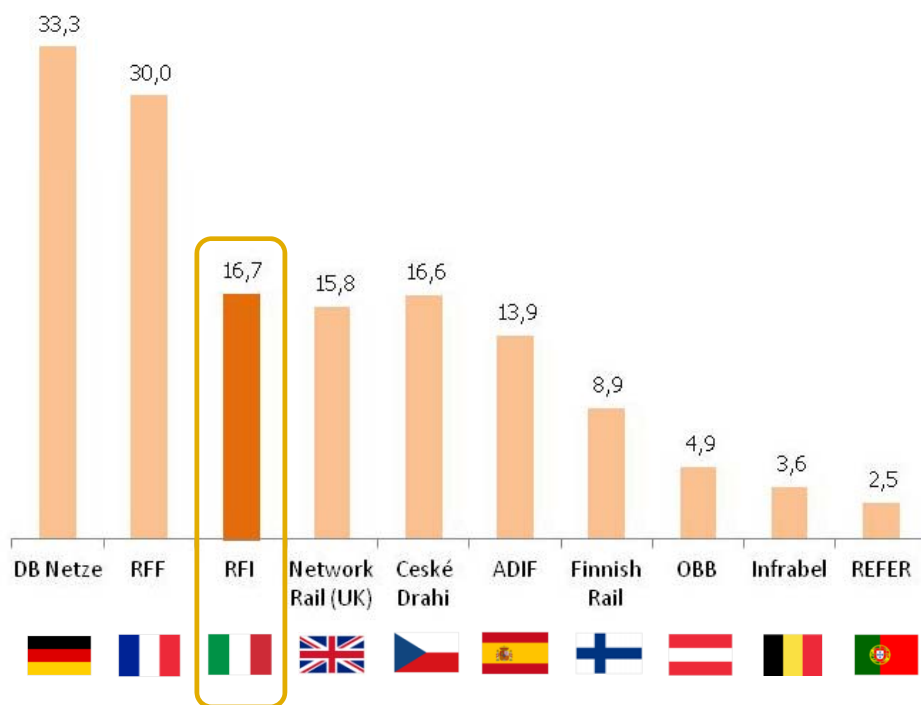


Benchmark Infrastruttura

La Rete: un asset di valore

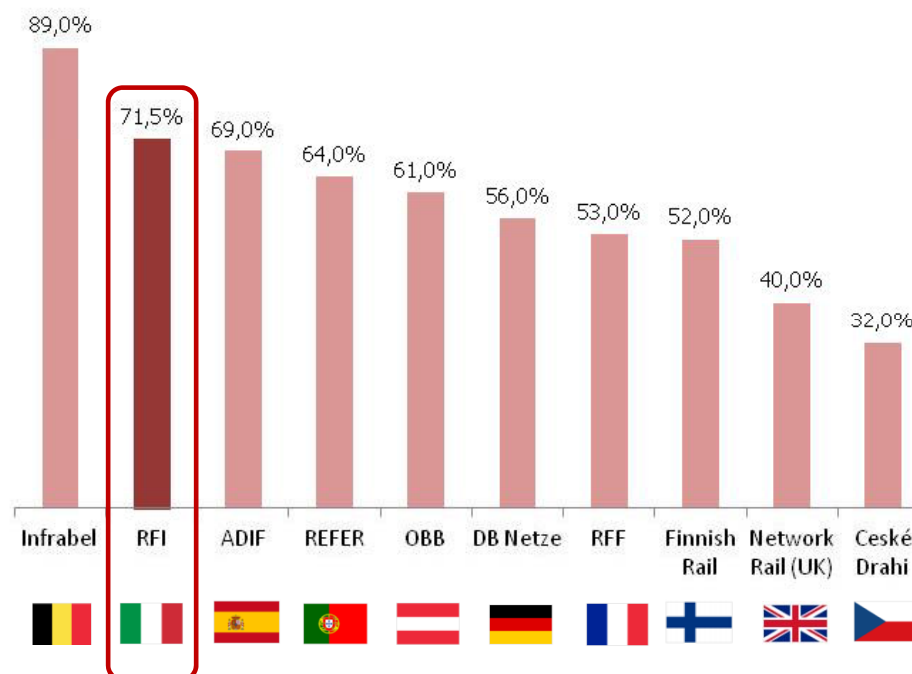
Lunghezza Rete

(migliaia km)



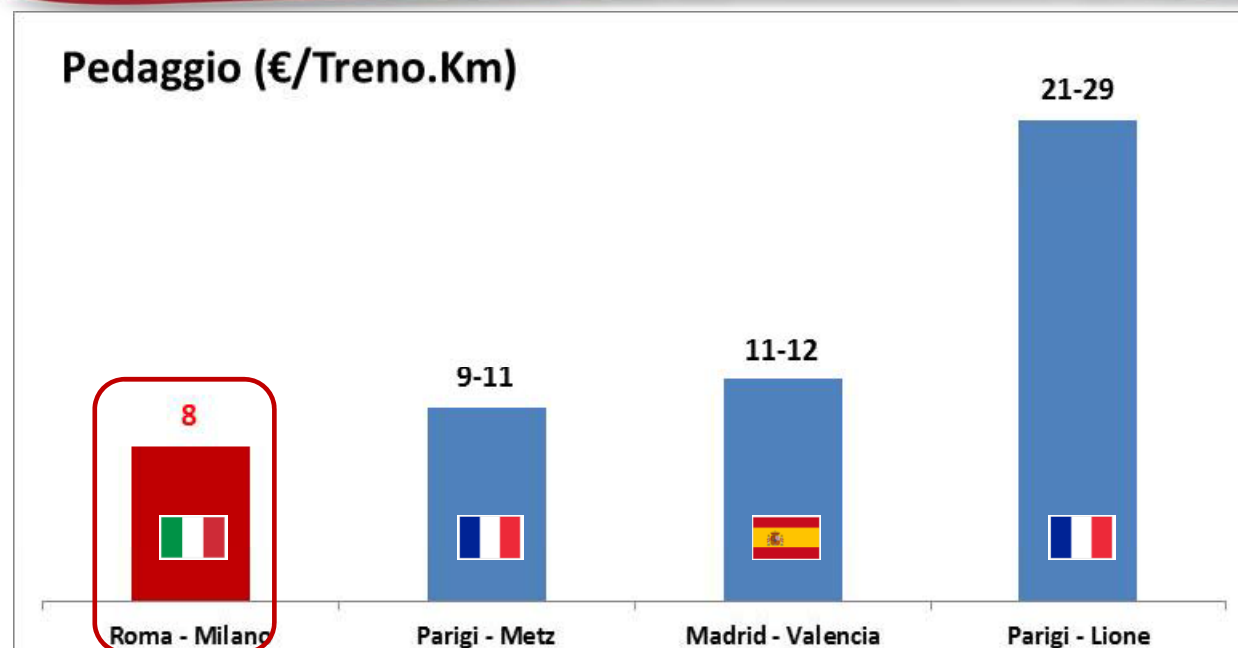
Quota elettrificata

(%)



Benchmark Infrastruttura

Pedaggio AV




Per il completamento dell'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli, **sono a carico di RFI investimenti pari a 4,2 miliardi di euro** (prevalentemente a debito), da finanziare con i flussi di cassa generati dal progetto, non essendone prevista la copertura da parte dello Stato (che si è fatto carico di 27,8 miliardi dei 32 miliardi totali).


È per questo motivo che, rispetto alla rete convenzionale (dove il pedaggio contribuisce, insieme ai corrispettivi da Contratto di Servizio, alla copertura dei soli costi di gestione), sulla rete AV sono previsti pedaggi più alti.

Nel settembre 2013 il MIT con proprio decreto ha ridotto del 15% i pedaggi AV; si è così determinata **una riduzione del "value in use" della rete AV pari a 1,3 miliardi di euro.**


FS Italiane benchmark di redditività in Europa

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 1H
Revenues - M€	6.703	7.680	7.816	7.821	7.985	8.264	8.228	8.329	4.162
Ebitda Margin - %	-9,7%	6,0%	13,2%	17,4%	21,0%	21,6%	23,3%	24,4%	24,7%
Ebit Margin - %	-28,8%	-0,3%	5,7%	5,6%	6,3%	8,0%	8,7%	9,8%	10,5%

Issuer Rating	
Fitch	BBB+
S&P	BBB

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 1H
Revenues - M€	32.912	34.528	36.498	33.199	37.530	41.041	42.739	41.960	19.734
Ebitda Margin - %	16,5%	16,5%	14,6%	15,2%	12,6%	12,5%	13,7%	11,9%	12,9%
Ebit Margin - %	7,5%	8,4%	7,1%	6,7%	4,8%	5,3%	5,9%	4,2%	5,5%

Issuer Rating	
Fitch	AA
S&P	AA
Moody's	Aa1

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 1H
Revenues - M€	21.965	23.691	25.184	24.882	30.466	32.645	33.820	32.232	16.014
Ebitda Margin - %	13,4%	11,7%	10,3%	6,8%	7,1%	9,3%	8,5%	8,7%	6,7%
Ebit Margin - %	6,2%	6,9%	3,4%	-1,8%	4,6%	2,5%	3,5%	0,9%	3,2%

Issuer Rating	
Fitch	AAA-
S&P	AA
Moody's	Aa2



Rapporti con ENEL e Decreto Competitività

Il regime tariffario speciale per l'approvvigionamento di energia elettrica del sistema ferroviario

Nasce con la nazionalizzazione del settore elettrico (Legge 1643/62 e del DPR n. 730 del 1963) che espropriò le Ferrovie dello Stato delle proprie centrali idroelettriche e geotermiche trasferendole all'ENEL

A fronte della cessione di tali *asset*, **in luogo di una corresponsione in denaro**, ad FS è stato riconosciuto, il **diritto perpetuo** all'approvvigionamento di energia elettrica a costi equivalenti a quelli di un autoproduttore, trattandosi dello **sfruttamento di risorse non esauribili**

A seguito del processo di liberalizzazione, **tutte le imprese ferroviarie** (passeggeri e merci) si approvvigionano di energia elettrica da RFI **allo stesso costo. Non solo quindi quelle del Gruppo FS italiane**

A seguito dei processi di liberalizzazione/cessione degli *asset* (a titolo oneroso) del settore dell'energia elettrica e della privatizzazione dell'ENEL, **l'onere del regime speciale è transitato** dall'ex monopolista nazionale (ENEL) **all'utenza generale del sistema elettrico.**

I quantitativi di energia a cui si applicava

Il regime tariffario individua 2 livelli quantitativi di energia con diversi meccanismi di compensazione:



3300 GWh (energia di base)

corrispondente ai limiti di quantità e di potenza a disposizione di FS nell'esercizio finanziario 1962-63;

**5.000
GWh**



1700 GWh (energia di eccedenza)

corrispondente all'ulteriore capacità potenziale di produzione/acquisizione di energia da parte di FS (impianti in via di realizzazione, concessioni su giacimenti geotermici e vari diritti di prelazione)

Incremento costi dell'energia elettrica di trazione

L'art 29 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 prevede che:

Dal 1° gennaio 2015 il regime speciale al consumo di RFI si applica ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i **trasporti rientranti nel servizio universale e per il trasporto merci**

Il MISE adotta entro 60 giorni, sentite l'AEEGSI e l'ART, un **decreto che definisce le modalità di individuazione dei consumi** rilevanti ai fini dell'attuazione del regime.

Fino all'entrata in operatività delle modalità di individuazione dei consumi definite dal decreto MISE, la componente compensativa annua è **ridotta sulla parte eccedente il quantitativo di 3300 GWh di un importo di 80 milioni di euro.**

La riduzione sarà applicata progressivamente nei prossimi tre anni: 50% nel 2015, 70% nel 2016 e 80% nel 2017. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (RFI) si accolla la quota dei costi non ribaltati alle imprese ferroviarie.

La norma comporterà, rispetto al 2014 e nell'ipotesi di invarianza dei consumi e dei prezzi dell'energia elettrica, **maggiori costi per le principali aziende del Gruppo FS pari a:**

valori in Meuro

Anno	Trenitalia	RFI
2015	32	40
2016	45	24
2017	51	16
2018 e succ.	64	0



Valorizzazione Rete Elettrica del Gruppo FS

Valorizzazione Rete Elettrica del Gruppo FS

CARATTERISTICHE DELL'ASSET

- Il Gruppo FS è proprietario di **circa 9.000 km di linee AT** (867 già incluse nella RTN) a cui afferiscono gli stalli di circa **420 sottostazioni elettriche**
- Gli *asset* elettrici del Gruppo **non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria**, come ribadito dalla direttiva UE 2012/34 (Recast)

RAZIONALE OPERAZIONE

L'eventuale cessione a TERNA consentirebbe

- La corretta riallocazione della rete del Gruppo FS, e quindi dei relativi costi storici e prospettici, nel settore che gli è proprio (quello elettrico), liberando al contempo risorse da dedicare all'infrastruttura ferroviaria
- Maggiori sinergie, assenza di duplicazioni negli investimenti di sviluppo e ottimizzazione della dotazione di infrastrutture elettriche in Italia
- Minori costi di gestione e *procurement*

PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERAZIONE

- E' necessario che, oltre agli attuali 867 km di elettrodotto, anche la restante porzione della rete elettrica del Gruppo FS sia inserita nella Rete di Trasmissione Nazionale (RTN)