



Audizione

8<sup>a</sup> Commissione  
Lavori pubblici, comunicazioni

- Senato della Repubblica -

*Ing. Michele Mario Elia*  
*Amministratore Delegato*

Roma, 11 Novembre 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)

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

### Riposizionamento (2008-2010)

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

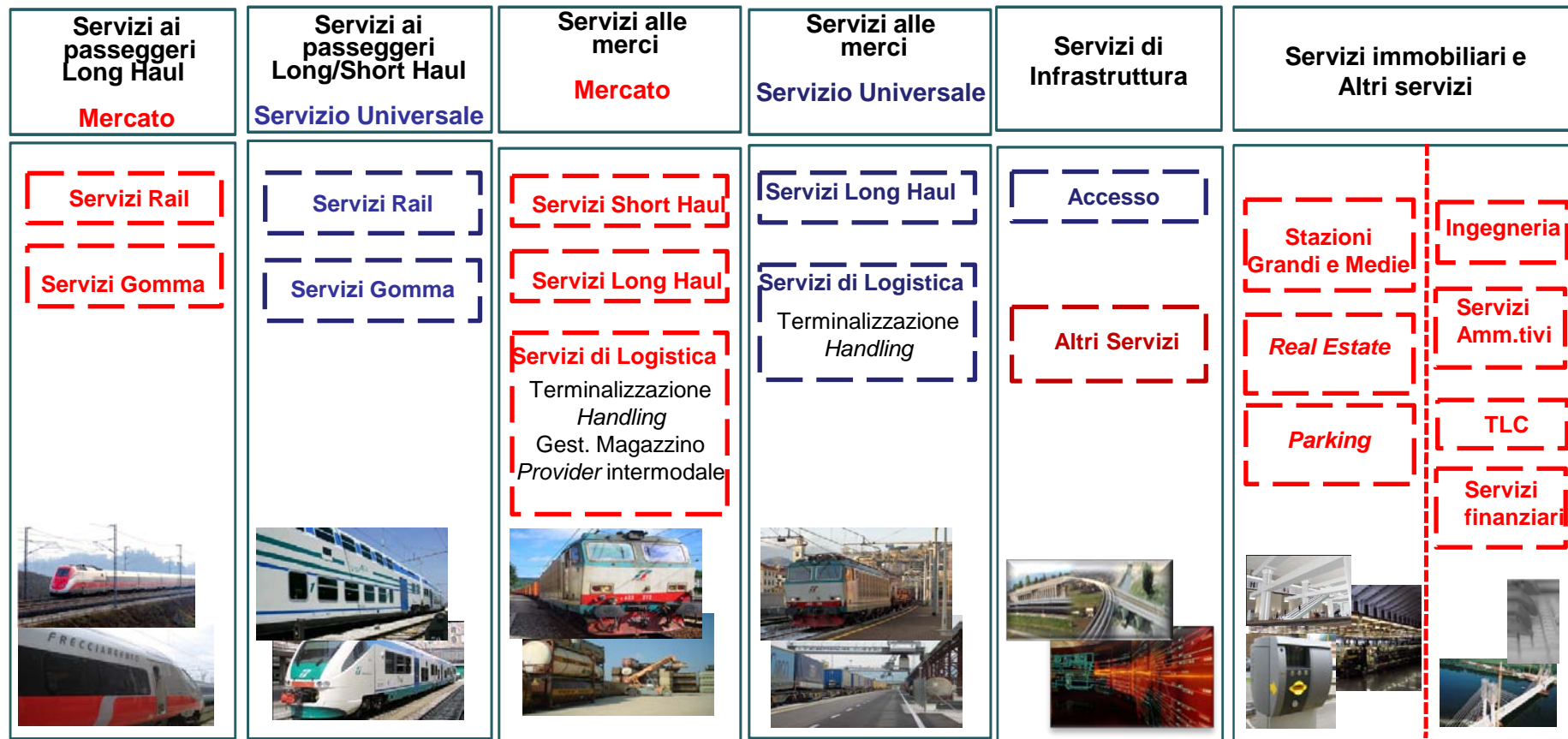
### Innovazione, Sostenibilità e Flessibilità (2010-2013)

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

### Differenziazione a valore (2014-2017)

- ✓ 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

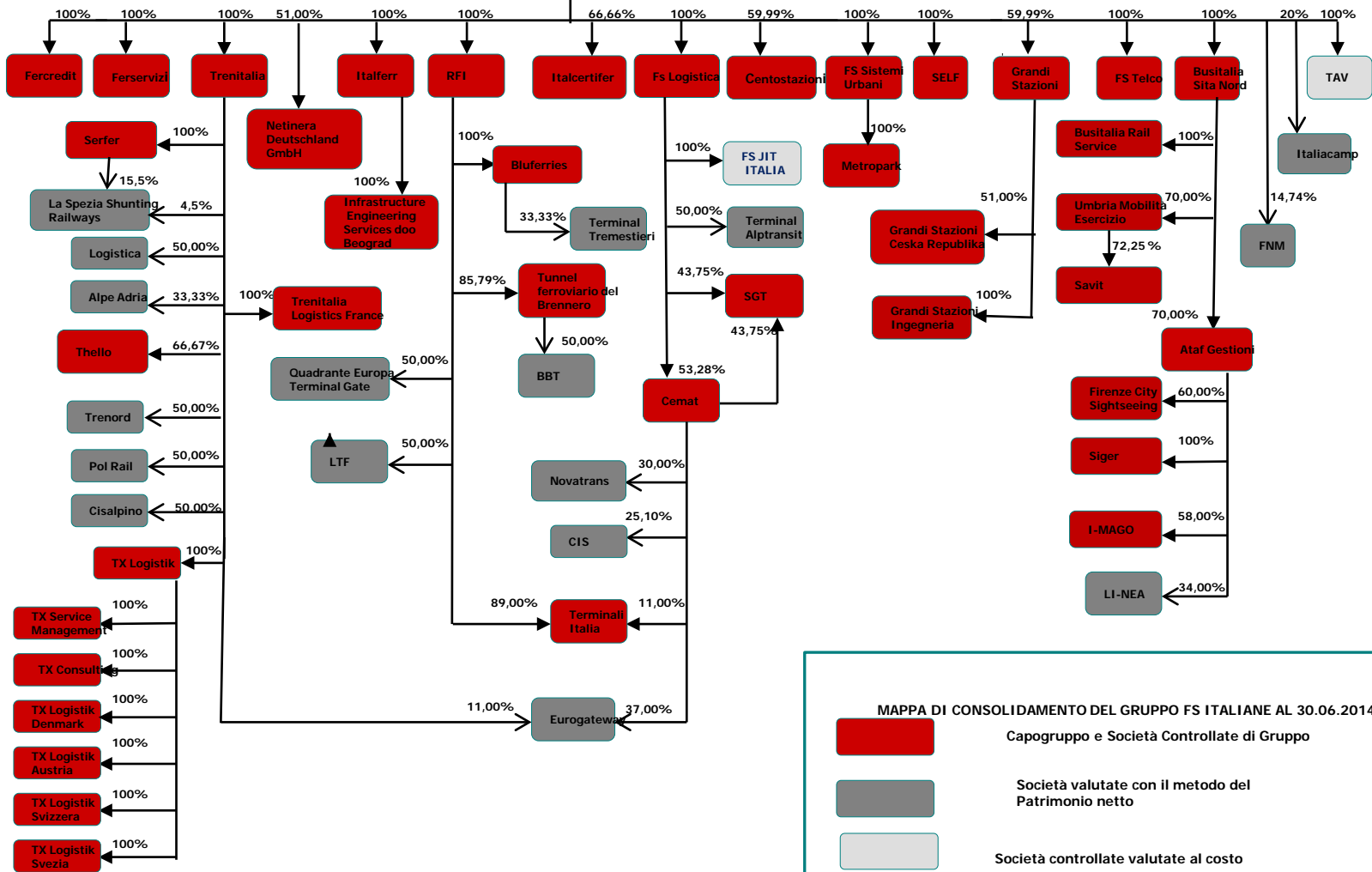


**FS Holding**

# Il Gruppo al 30 giugno 2014

## Mappa di consolidamento del Gruppo

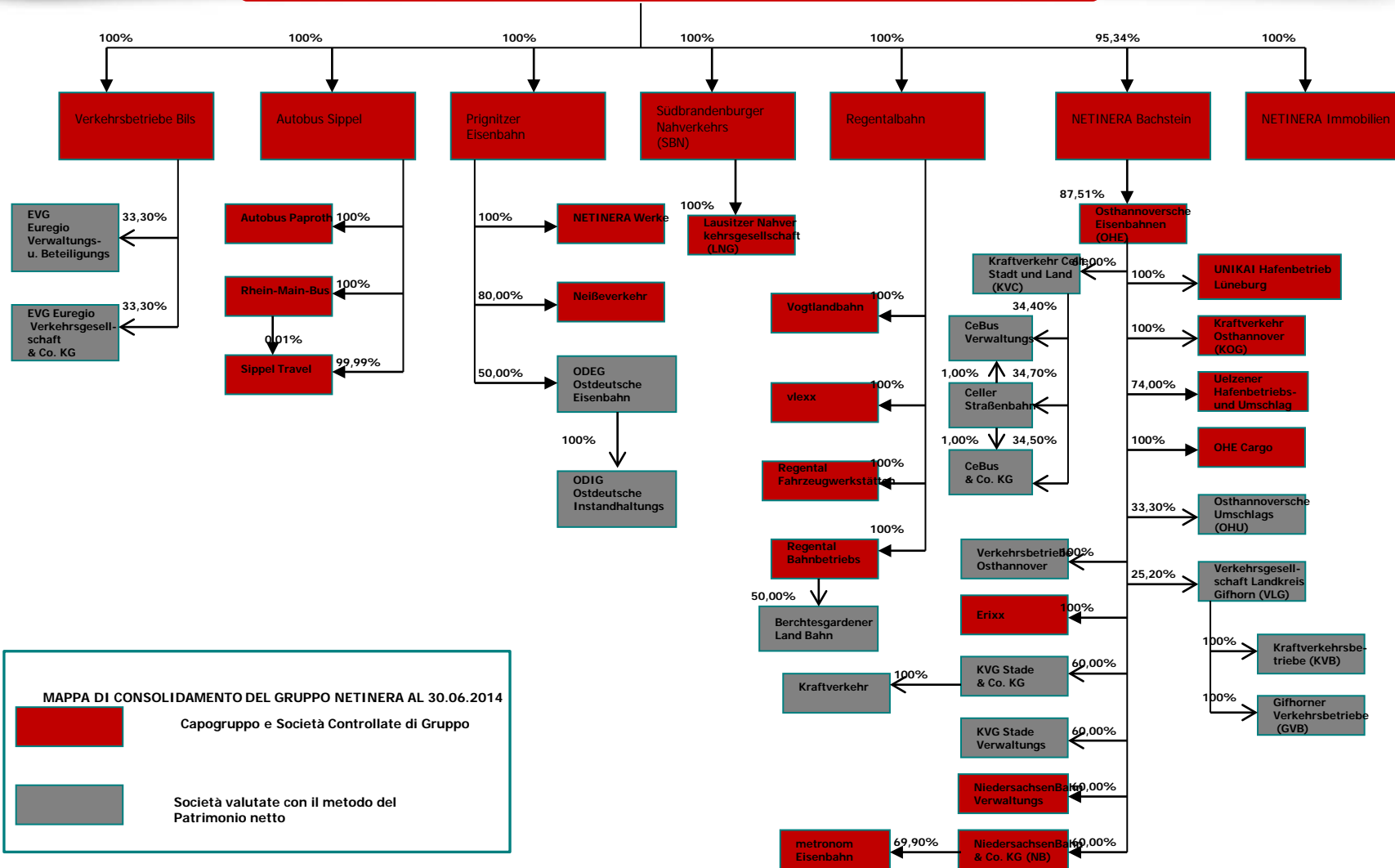
### FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.



# Il Gruppo al 30 giugno 2014

## Mappa di consolidamento del gruppo Netinera

### NETINERA DEUTSCHLAND GmbH



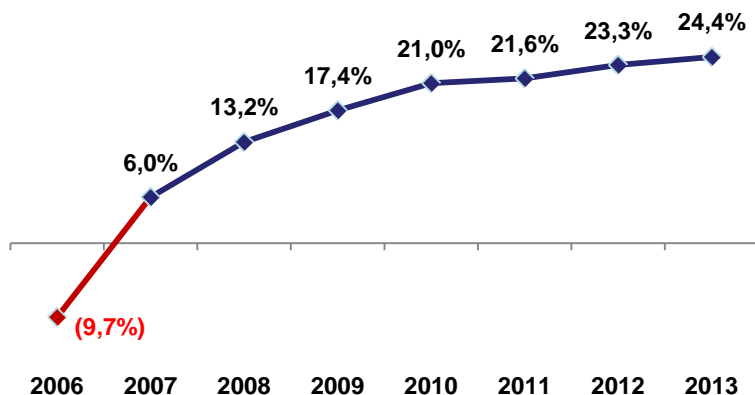
# Gruppo FS Italiane: Risultati economici

Principi contabili ITA

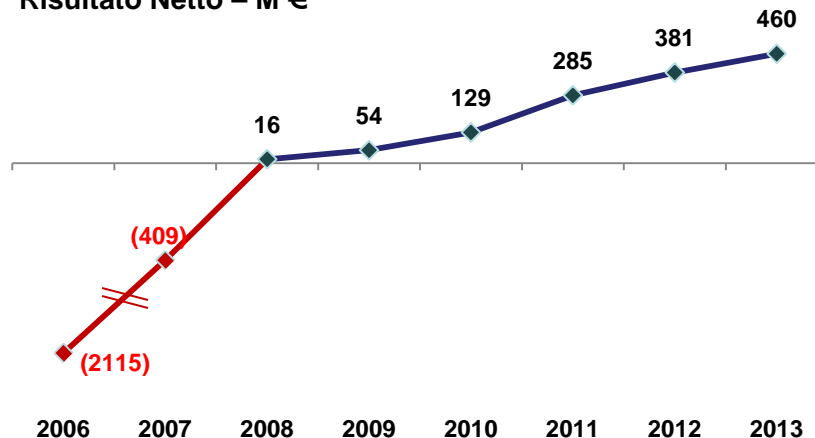
Principi contabili IAS

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
<b>Risultato Netto</b>	<b>(2.115)</b>	<b>(409)</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>129</b>	<b>285</b>	<b>381</b>	<b>460</b>

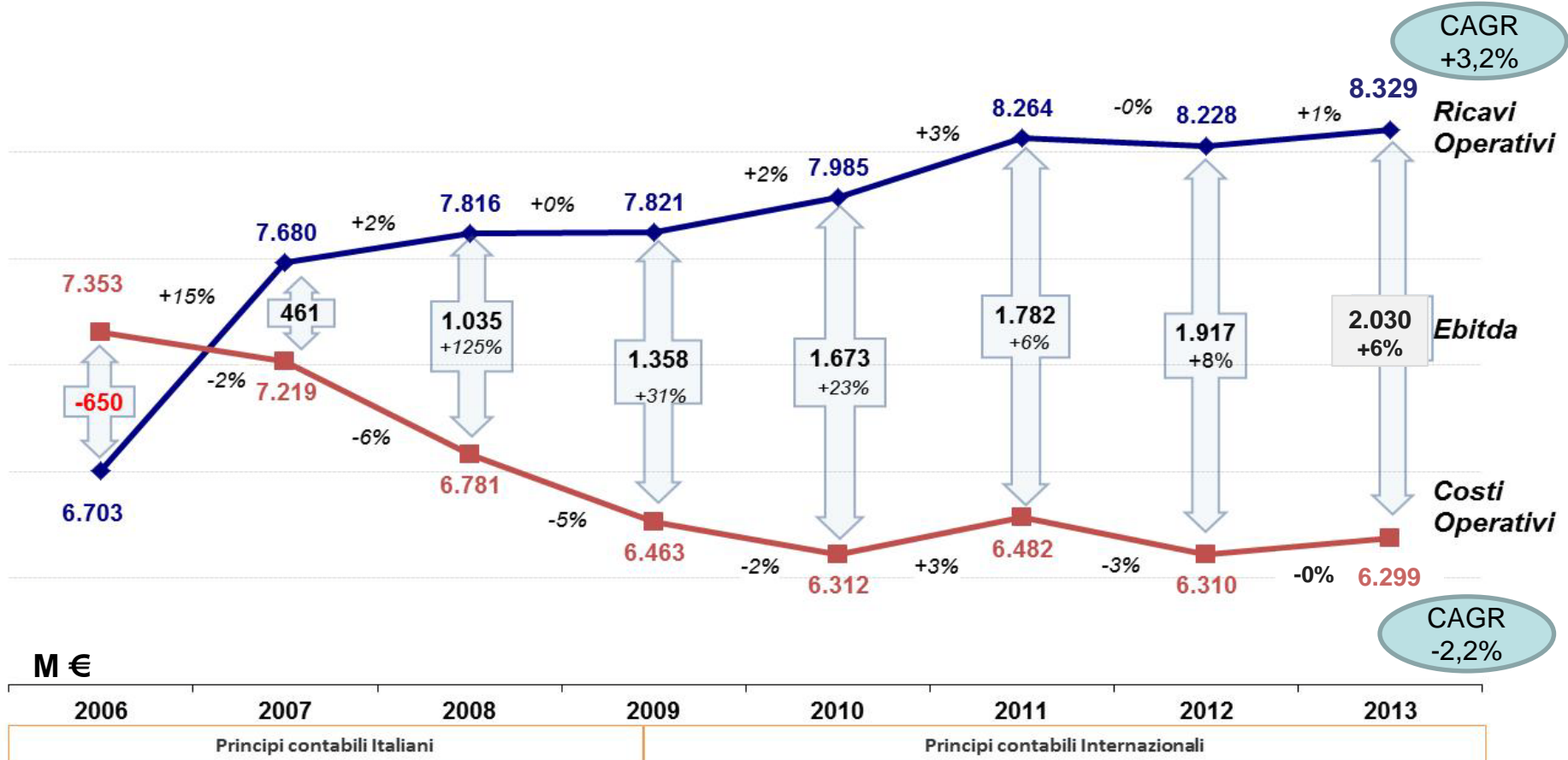
Ebitda Margin - %



Risultato Netto – M €



# La dinamica dell'EBITDA: Ricavi e Costi



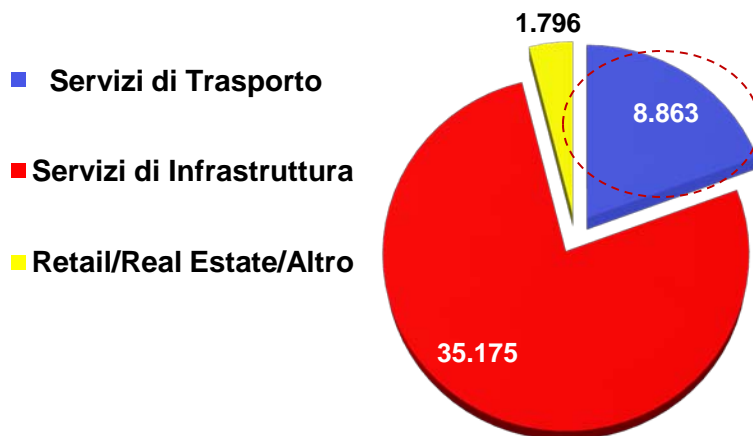
Dalla situazione di «*going concern*» del 2006 alla circostanza che l'Azionista possa scegliere tra varie alternative di valorizzazione di questo grande Gruppo industriale italiano



# Gruppo FS Italiane: CIN e PFN

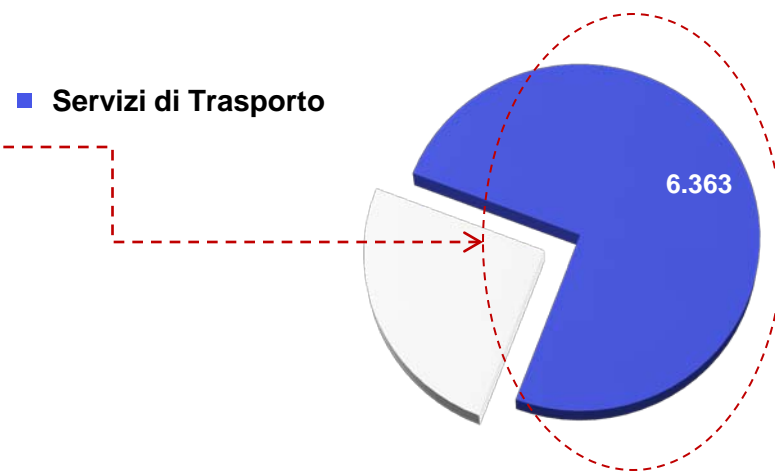
M€	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Equity	36.444	36.016	36.210	36.372	36.509	36.846	36.736	37.342
PFN	9.017	6.741	9.210	9.577	9.974	8.332	9.068	8.492
<b>CIN</b>	<b>45.461</b>	<b>42.757</b>	<b>45.420</b>	<b>45.949</b>	<b>46.483</b>	<b>45.178</b>	<b>45.804</b>	<b>45.834</b>
Leva (D/E)	0,25	0,19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



**Rete Convenzionale:**  
**15,1 Miliardi**

**Copertura:**  
**Contributi c/Impianti**  
**(Contratto di Programma)**

RFI come «esecutore»



**Servizi di Trasporto:**  
**6,4 Miliardi**

**Copertura:**  
**Autofinanziam./Debito**



**Altri Servizi:**  
**0,5 Miliardi**

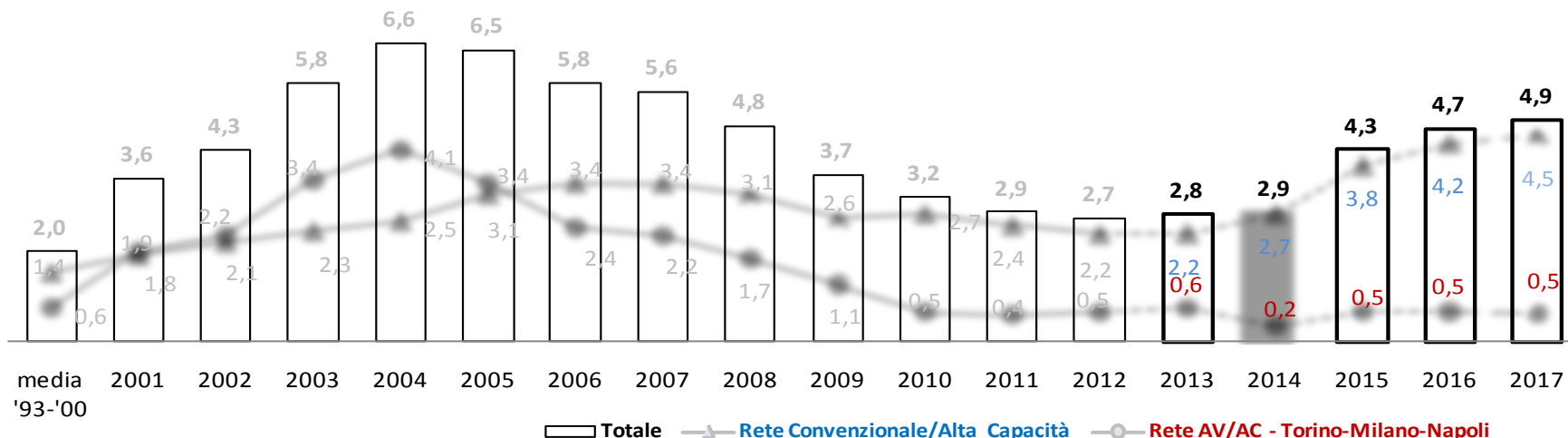
**Copertura:**  
**Autofinanziam./Debito**



Nota: i dati includono la manutenzione ciclica di Trenitalia

**Volume investimenti circa 24 Miliardi di euro**

# La spesa per investimenti infrastrutt. 2014-2017

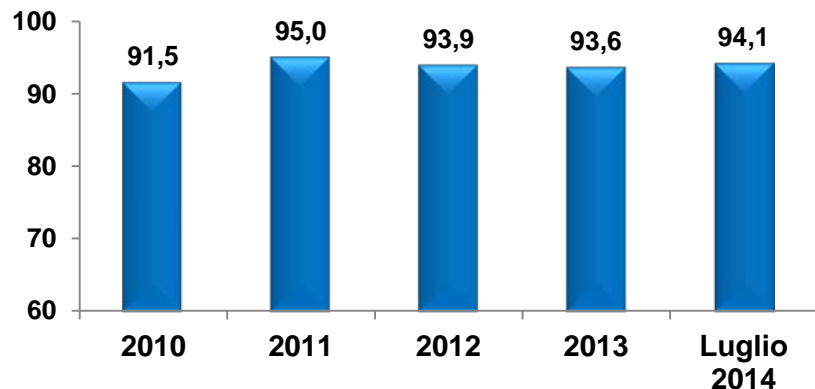


L'andamento della spesa per investimenti prevede:

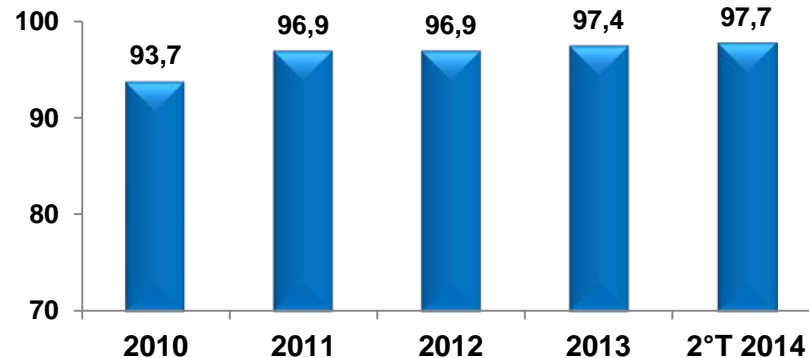
- ✓ la **prosecuzione** degli interventi realizzati per **lotti costruttivi** ed avvio dei **nuovi lotti**;
- ✓ il progressivo **avvio a realizzazione** degli interventi per il **superamento dei colli di bottiglia** nelle **aree metropolitane**, i **potenziamenti** infrastrutturali e tecnologici delle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

# Trenitalia: Indicatori di *customer e puntualità*

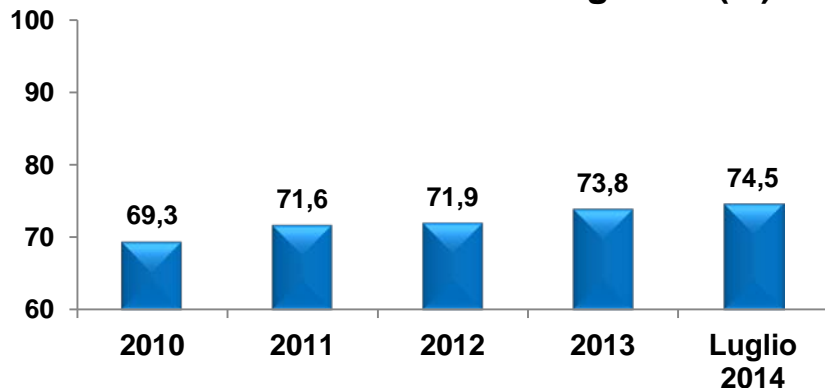
## Customer satisfaction Servizi a Mercato (%)



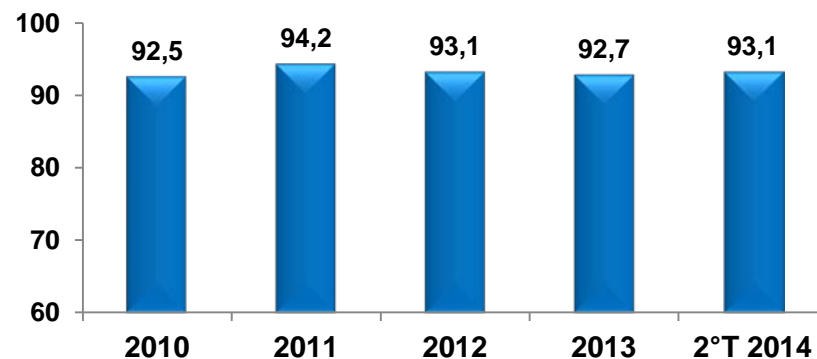
## Servizi a Mercato: Treni puntuali 15' min (%)



## Customer satisfaction Servizi Regionali (%)

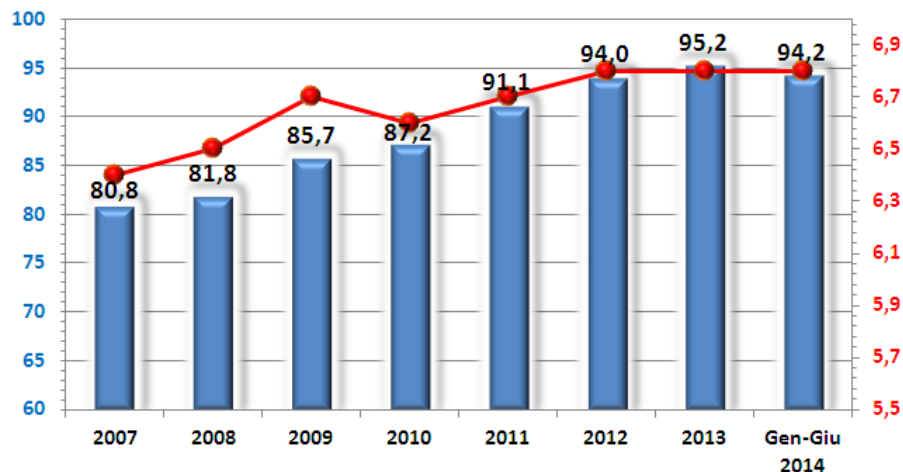


## Servizi Regionali: Treni puntuali 5' min (%)

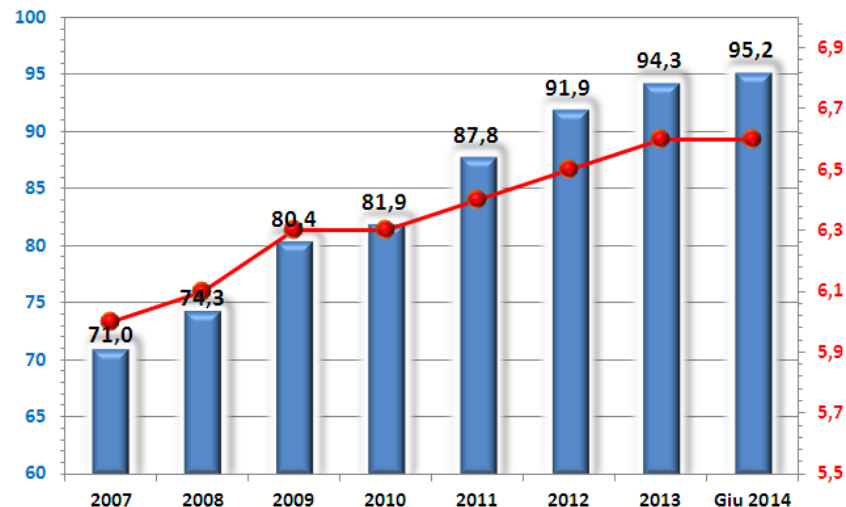


# RFI: Indicatori di *Customer Satisfaction*

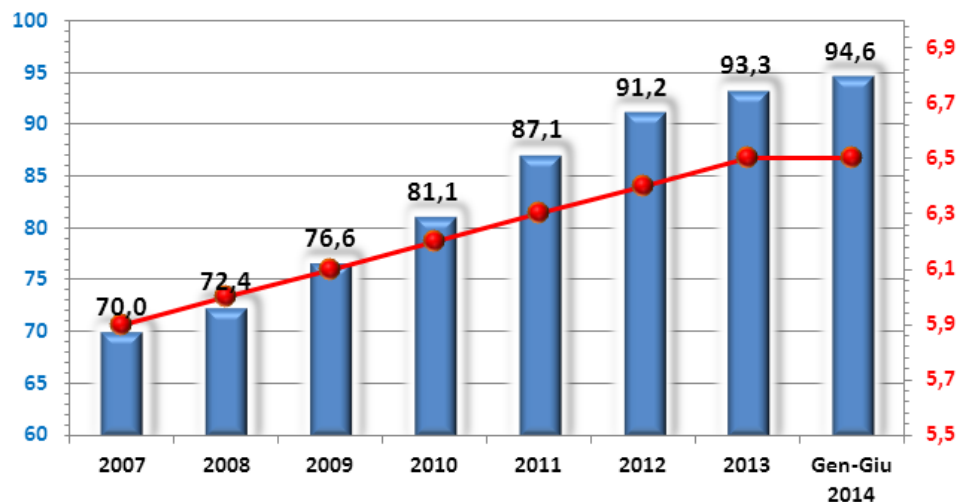
## IaP in condizioni normali



## 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

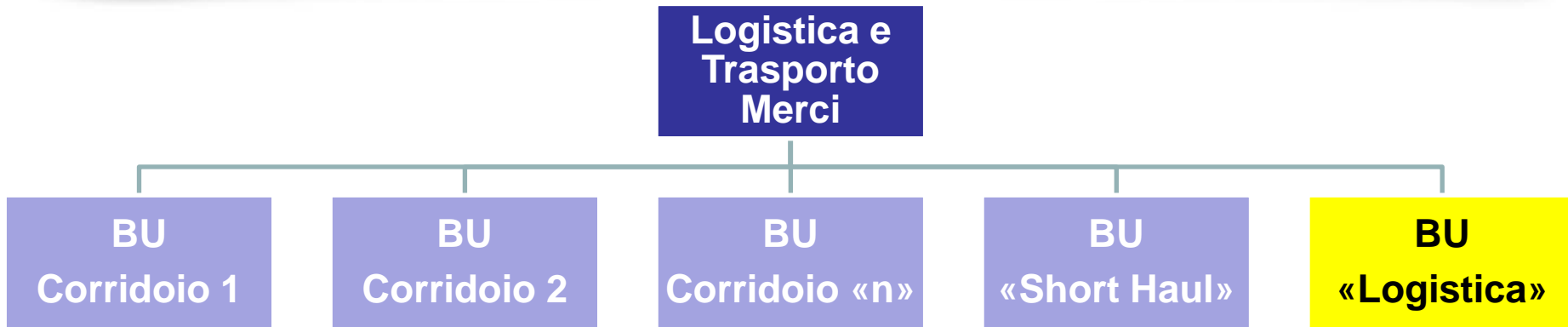
- ✓ migliorare la qualità del servizio ferroviario
- ✓ uniformare i livelli di sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario tra i vari gestori
- ✓ gestore unico per l'integrazione delle reti con conseguente ottimizzazione dei costi (costi standard in applicazione del Contratto di Servizio tra MIT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



# 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

atac

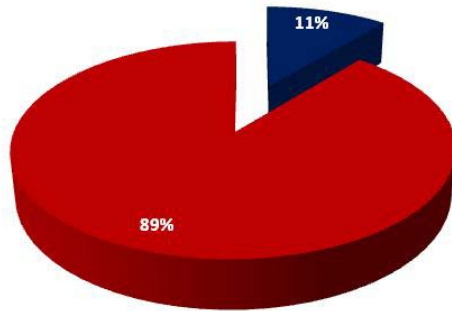




# Presenza all'estero dei principali *player* europei



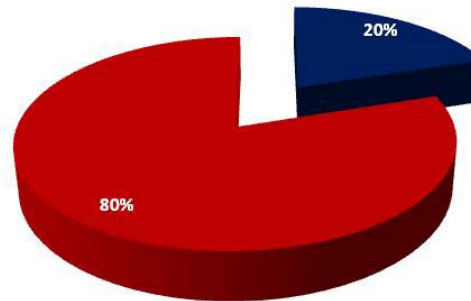
Fatturato complessivo '13  
8.329 M€



Resto del mondo Italia



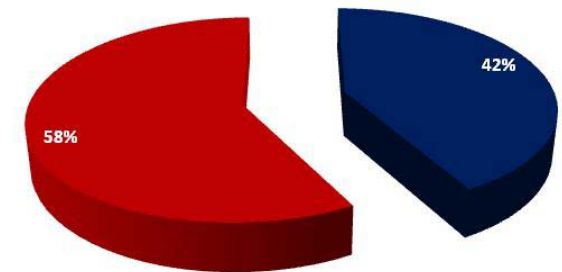
Fatturato complessivo '13  
32.232 M€



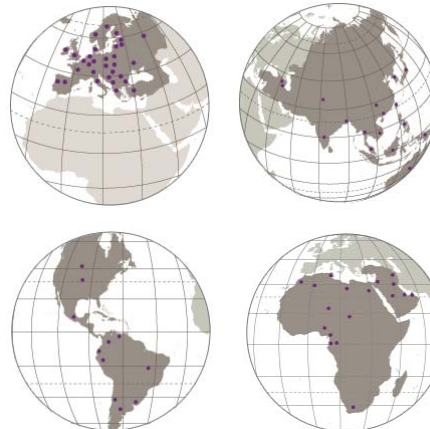
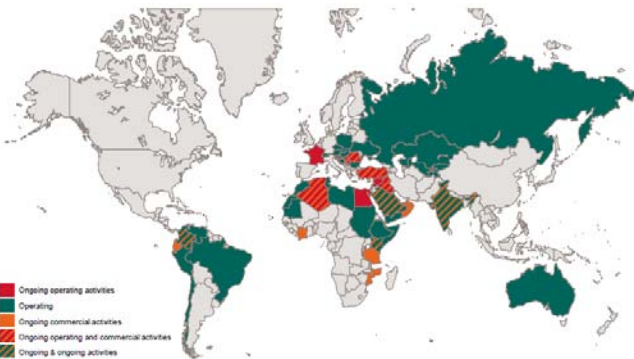
Resto del mondo Francia



Fatturato complessivo '13  
41.960 M€



Resto del mondo Germania

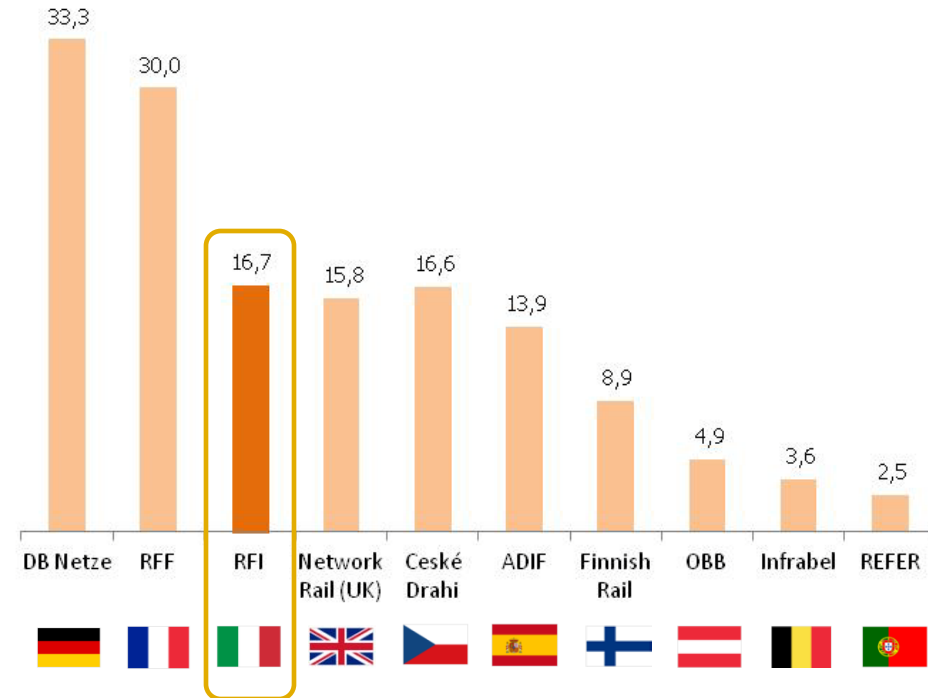


# Benchmark Infrastruttura

## La Rete: un asset di valore

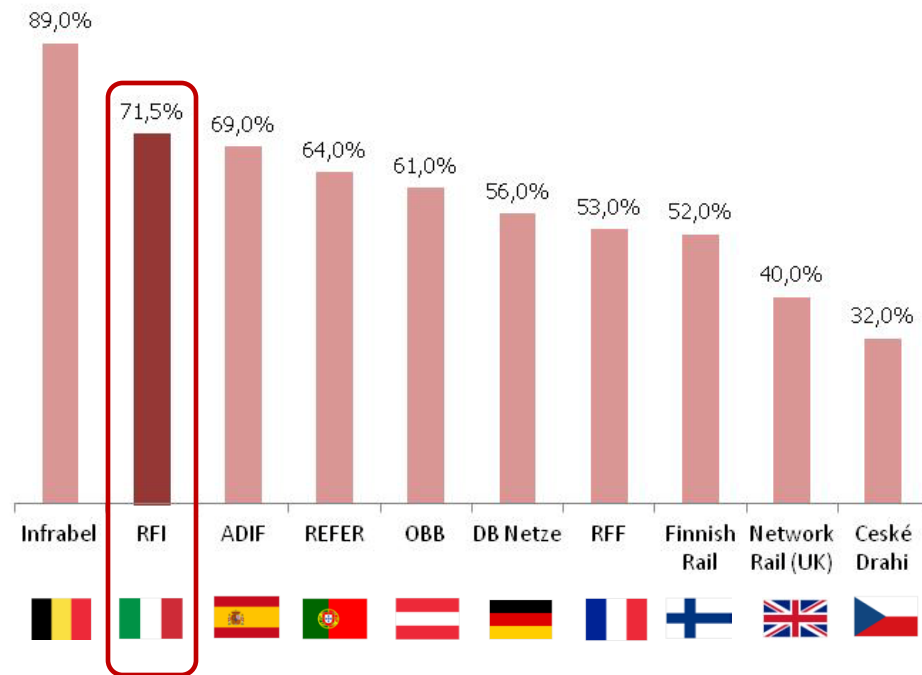
### Lunghezza Rete

(migliaia km)



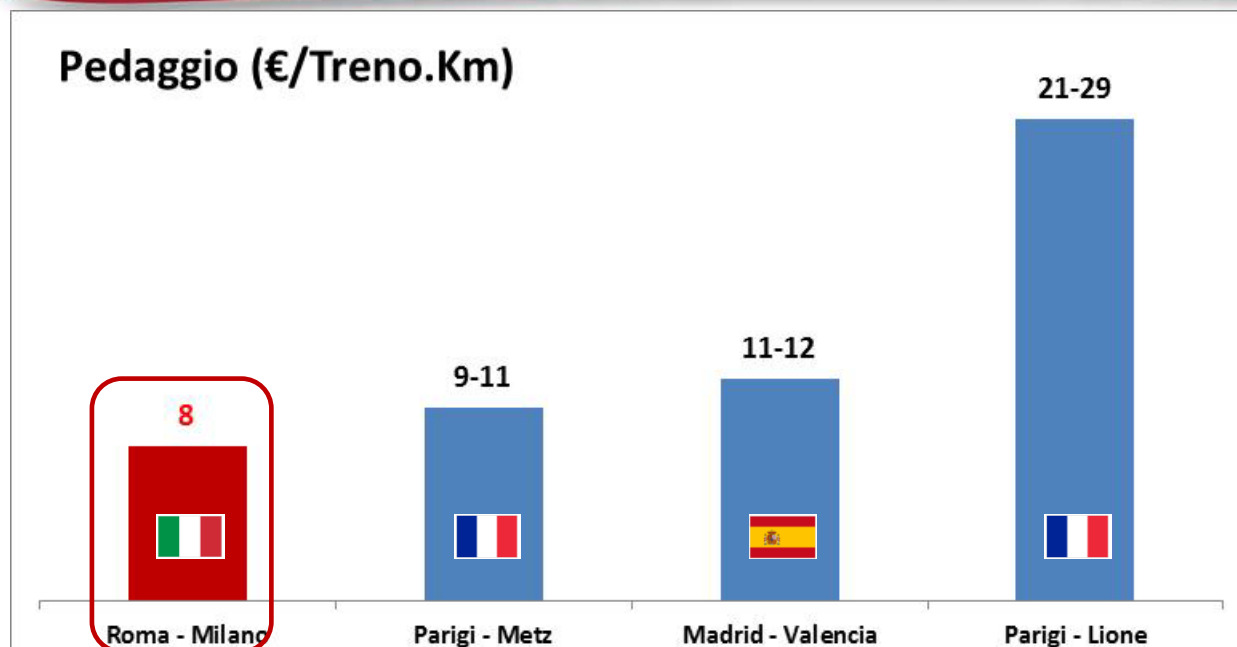
### Quota elettrificata

(%)



# 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
<b>Revenues - M€</b>	<b>6.703</b>	<b>7.680</b>	<b>7.816</b>	<b>7.821</b>	<b>7.985</b>	<b>8.264</b>	<b>8.228</b>	<b>8.329</b>	<b>4.162</b>
<i>Ebitda Margin - %</i>	-9,7%	6,0%	13,2%	<b>17,4%</b>	<b>21,0%</b>	<b>21,6%</b>	<b>23,3%</b>	<b>24,4%</b>	<b>24,7%</b>
<i>Ebit Margin - %</i>	-28,8%	-0,3%	5,7%	5,6%	<b>6,3%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,7%</b>	<b>9,8%</b>	<b>10,5%</b>

Issuer Rating	
Fitch	BBB+
S&P	BBB



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 1H
<b>Revenues - M€</b>	<b>32.912</b>	<b>34.528</b>	<b>36.498</b>	<b>33.199</b>	<b>37.530</b>	<b>41.041</b>	<b>42.739</b>	<b>41.960</b>	<b>19.734</b>
<i>Ebitda Margin - %</i>	16,5%	16,5%	14,6%	15,2%	12,6%	12,5%	13,7%	11,9%	12,9%
<i>Ebit Margin - %</i>	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
<b>Revenues - M€</b>	<b>21.965</b>	<b>23.691</b>	<b>25.184</b>	<b>24.882</b>	<b>30.466</b>	<b>32.645</b>	<b>33.820</b>	<b>32.232</b>	<b>16.014</b>
<i>Ebitda Margin - %</i>	13,4%	11,7%	10,3%	6,8%	7,1%	9,3%	8,5%	8,7%	6,7%
<i>Ebit Margin - %</i>	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:**



# 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

## 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)