



**Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze
sulle Ferrovie dello Stato**

Roma, 28 marzo 2007

-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
 - *Appendice*



- Separazione societaria, in coerenza con la direttiva europea sul settore, tra:
 - Gestione infrastruttura (“**Rete**”)
 - Attività di trasporto passeggeri e merci (“**Trasporto**”)

- Settore del Trasporto liberalizzato in termini di accesso alla rete

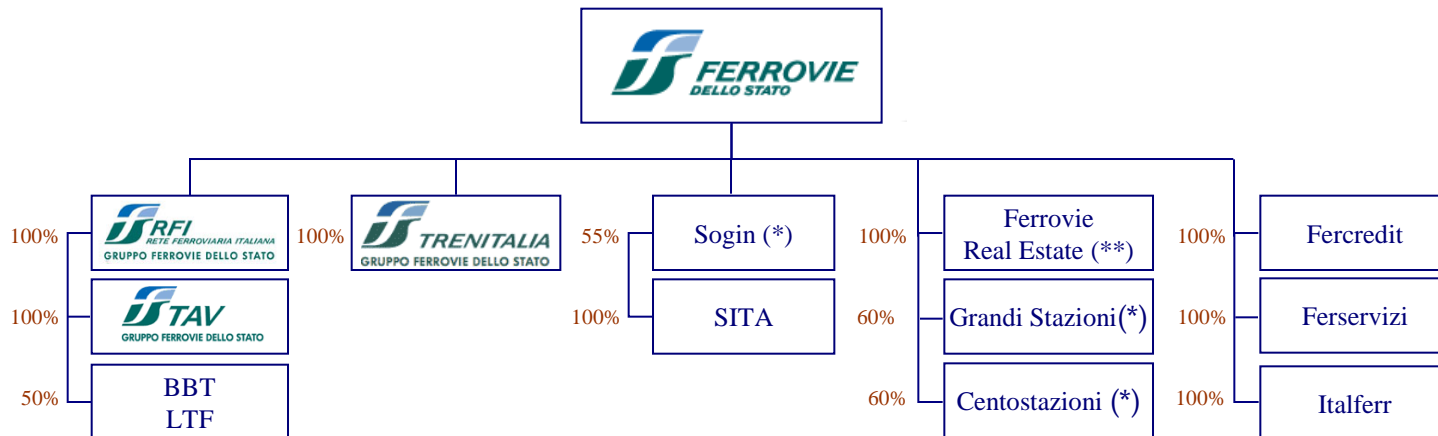
RETE

- Gestione, secondo principi di terzietà, manutenzione e sviluppo della rete ferroviaria tradizionale e dell’alta velocità/alta capacità (RFI S.p.A. e TAV S.p.A.)
- Vigilanza del Ministero infrastrutture

TRASPORTO

- Trasporto di passeggeri, di merci e logistica (Trenitalia S.p.A.)
- Vigilanza del Ministero dei trasporti

Principali società



Aree di attività

Rete	Trasporto	Trasporto su gomma	Immobiliare	Altre attività
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rete tradizionale ✓ Rete AV/AC ✓ Tunnel Brennero (50% Austria) ✓ Collegamento Torino Lione (50% Francia) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Trasporto ferroviario merci e persone ✓ Logistica 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestione e cessione immobili ✓ Valorizzazione stazioni 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Servizi di supporto finanziario ✓ Servizi amministrativi e informatici ✓ Ingegneria e controllo investimenti ✓ Attività strumentali e complementari

(*) La residua quota è posseduta da privati.

(**) E' in corso di esecuzione la scissione totale per conferimento del patrimonio immobiliare in Trenitalia e nella capogruppo.

Rete tradizionale

- 16.225 km di linea
- Significativo fabbisogno di risorse per mantenimento dei cantieri attualmente aperti e finalizzati a:
 - ◆ sviluppo infrastrutturale (per favorire trasferimento modale da gomma a ferrovia)
 - ◆ miglioramento degli *standard* qualitativi e di sicurezza

Rete Alta Velocità/Alta Capacità

- 942 km di linea AV/AC entro il 2012 (di cui operativi ad oggi 282 Km)
- Ad oggi manca la copertura finanziaria per il c.d. “Asse Orizzontale” dell’AV/AC (Milano – Verona – Padova) e per il collegamento Milano - Genova (c.d. Valico di Giovi), progetti entrambi approvati dal CIPE ed attualmente allo studio

Collegamenti lungo le “principali” direttrici europee



**MEDIA E LUNGA
PERCORRENZA
E AV/AC**

- 72,5 milioni di viaggiatori m/l percorrenza
- Locomotive e carrozze passeggeri di età media superiore a 20 anni
- Solo treni AV/AC con età media di ca. 10 anni

**REGIONALE
E METROPOLITANO**

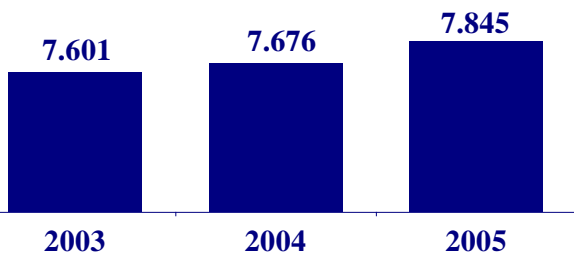
- 444,3 milioni di viaggiatori su trasporto regionale
- Oltre 1.000 treni complessivi di età media di 21 anni

MERCI

- 75,2 milioni di tonnellate di merci trasportate
- Circa 1.700 locomotive di età media di 23 anni ed oltre 40.000 carri merci

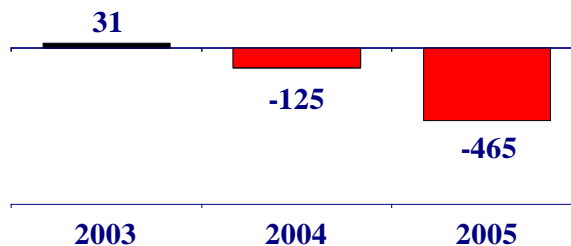
VALORE PRODUZIONE

milioni di euro



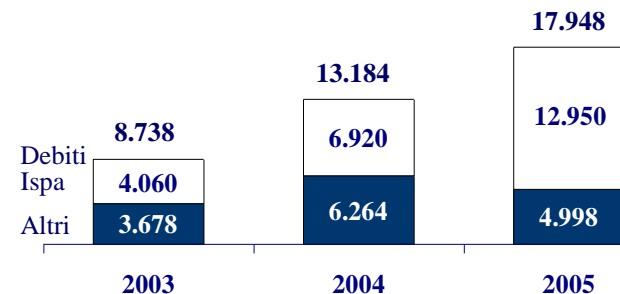
RISULTATO NETTO

milioni di euro



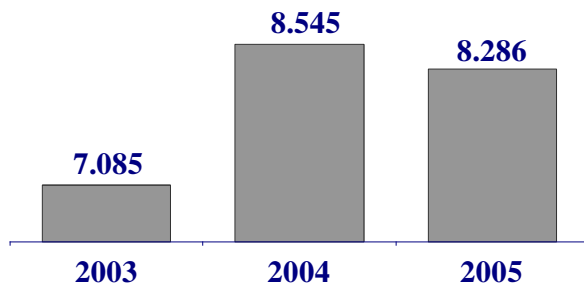
INDEBITAMENTO FINANZIARIO

milioni di euro



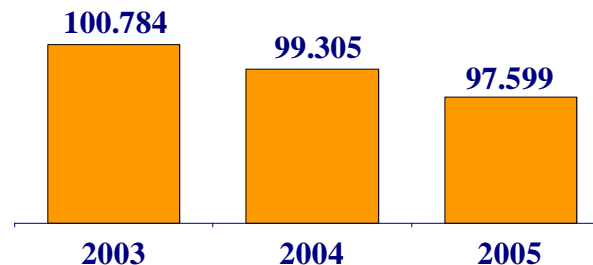
INVESTIMENTI

milioni di euro



OCCUPAZIONE

Unità a fine periodo



-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
 - *Appendice*

- Esercizio dei diritti dell'azionista di concerto con Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Esprime il proprio concerto con il Ministero delle infrastrutture nell'approvazione del Contratto di programma con RFI con riferimento agli aspetti finanziari
- Non esprime il concerto con il Ministero dei trasporti nella approvazione dei contratti di servizio con Trenitalia
- Esprime il proprio nulla osta, di concerto con il Ministero dei trasporti, sugli incrementi tariffari

Contratto di programma tra RFI e Ministero delle infrastrutture:

- regola i rapporti tra RFI – responsabile della gestione secondo principi di terzietà, della manutenzione e dello sviluppo della infrastruttura ferroviaria – e lo Stato
- definisce i rispettivi impegni:
 - per RFI: qualità dei servizi offerti e rispetto del piano di potenziamento, ammodernamento e sicurezza della rete
 - per lo Stato: contributi a RFI
- è corredato da un piano degli investimenti da realizzare
- Ha durata quinquennale (l'ultimo stipulato, è quello relativo al periodo 2001-2005 prorogato per il 2006)

Contratti di servizio tra Trenitalia e Ministero dei trasporti o Regioni

- Regolano i servizi di interesse pubblico forniti da Trenitalia ed i corrispettivi che lo Stato e le Regioni si impegnano a riconoscere:
 - servizio passeggeri nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome (Contratto con lo Stato) e nelle Regioni a statuto ordinario (Contratti con le Regioni a statuto ordinario)
 - servizio passeggeri notturno (con lo Stato)
 - trasporto merci dal continente a Sicilia e Sardegna e sulle distanze superiori a 1.000 Km (con lo Stato)

- Durata annuale o biennale

Il sistema “*price- cap*” in vigore nel periodo 2000-2004 (ex Delibera CIPE 1999/173)

- Incrementi autorizzati annualmente con Decreto del Ministro dei trasporti in base ad inflazione, *performance* qualitative e di efficienza
- Nel dicembre 2001 un aumento del 4,1% per il 2002, già autorizzato, è stato sospeso; da allora la Delibera non ha più trovato applicazione

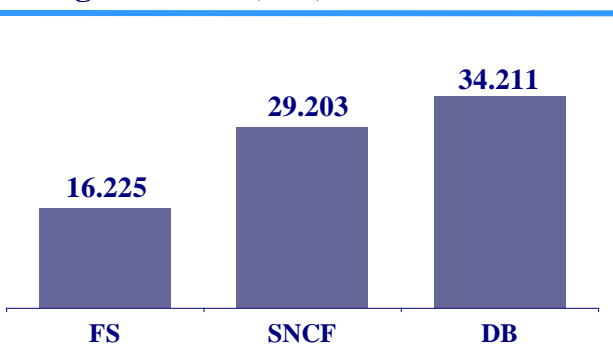
Il sistema attuale (liberalizzazione del settore)

- FS propone al Ministro dei trasporti e a quello dell’economia la manovra che Trenitalia intende attuare
- I due Ministri, di concerto, prendono atto ed esprimono il loro nulla osta
- Il Ministero dei trasporti vigila sulla corretta attuazione della manovra

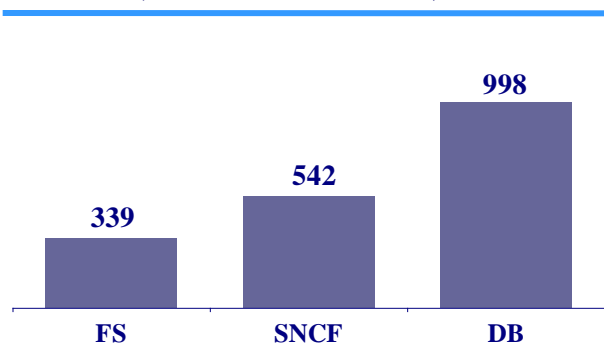
-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
 - *Appendice*

Elementi dimensionali di rete e utilizzo

Lunghezza rete (Km)



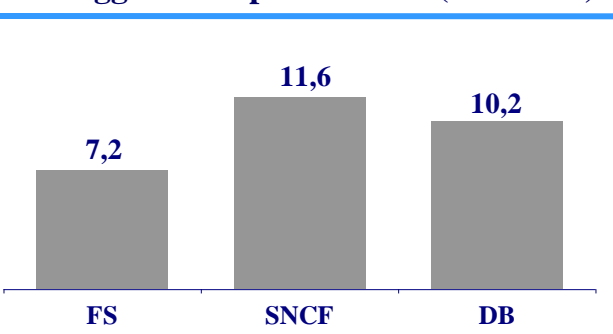
Utilizzo (Treni/km in milioni)



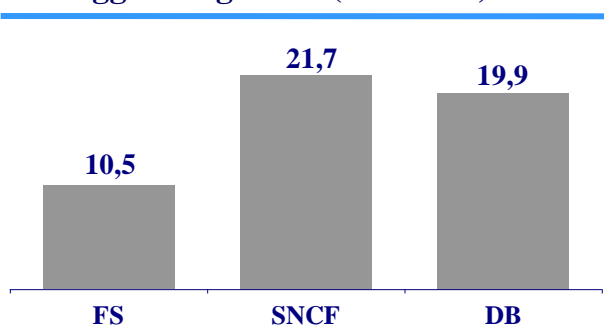
➔ A fronte di una rete di DB doppia rispetto a quella italiana, in Germania si vendono servizi (treni /km) tre volte superiori

Ricavi operativi unitari

**Ricavi operativi unitari
Passeggeri M/L percorrenza (cent€/UT)**



**Ricavi operativi unitari
Passeggeri Regionale (cent€/UT)**



➔ Ricavi operativi unitari di FS inferiori alla media del campione del 25% sul M/L percorrenza e del 40% sul regionale

Fonte : FS

Benchmark servizi Eurostar/Alta Velocità – seconda classe (€)



Prezzi con manovra tariffaria 01/2007

Benchmark servizi Intercity – seconda classe (€)



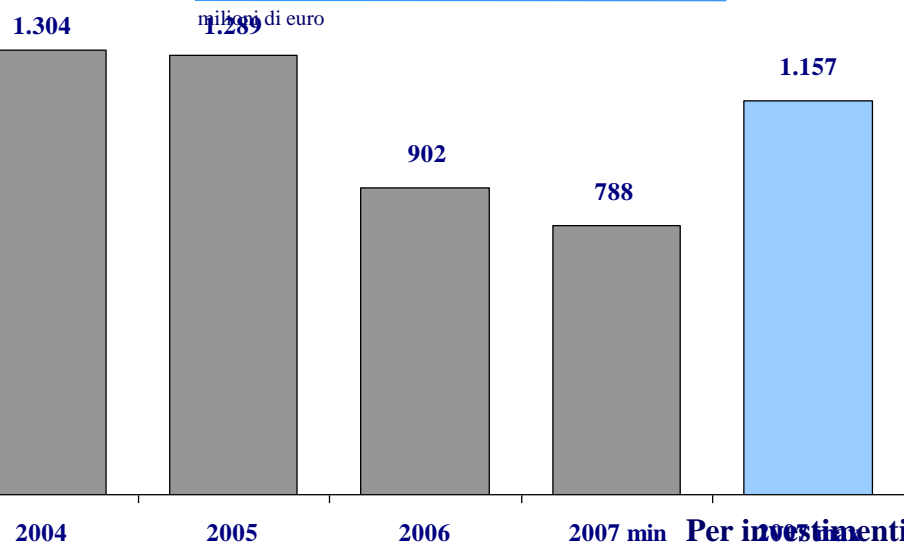
Prezzi con manovra tariffaria 01/2007

- ➔ Tariffe italiane mediamente inferiori del 30%-50% su i servizi Eurostar e Intercity rispetto a Francia e Germania
- ➔ Le tariffe su Espresso e Regionale sono inferiori rispetto a Francia e Germania in misura analoga o superiore

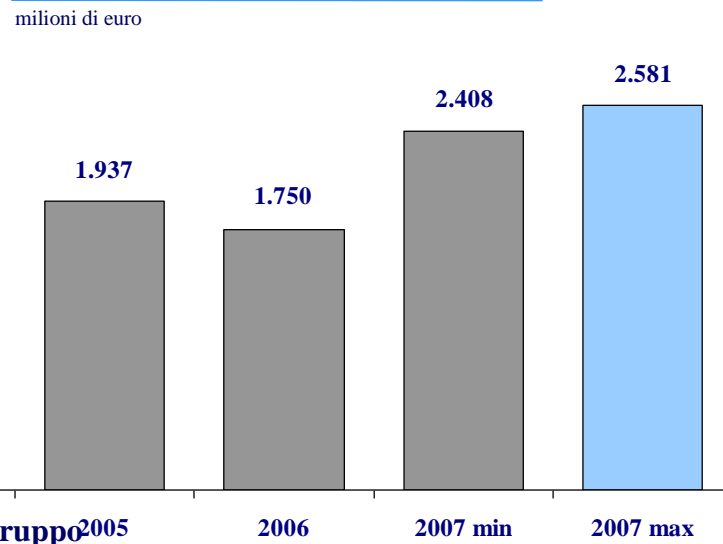
Fonte: FS

-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
 - *Appendice*

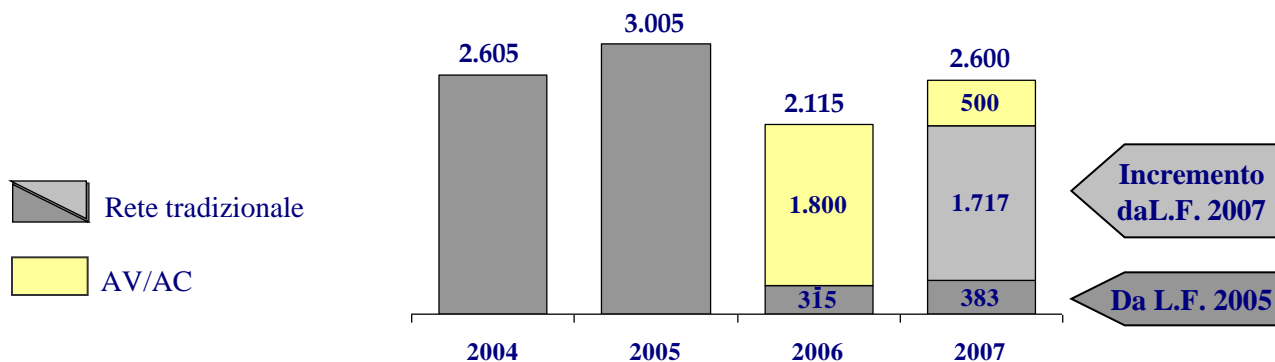
In c/esercizio a favore di RFI



In c/esercizio a favore di Trenitalia



Per investimenti a favore del Gruppo



■ Dettaglio nel seguito

Luglio 2006

Dicembre 2006

Inizio 2007

RETE

D.L. 4 luglio 2006

- **1,8 mld di contributi in conto impianti per AV/AC (To-Mi-Na):**

L.F. 2007

- **AV/AC (To-Mi-Na): nuovo modello di finanziamento** per rendere il residuo fabbisogno del progetto finanziabile tramite finanziamenti autonomi
- **Rete tradizionale: 2,1miliardi per infrastrutture** stanziati per il 2007

- **In corso di approvazione la revoca delle concessioni per il resto del sistema dell'AV/AC** (Valico dei Giovi e Milano – Verona - Padova) al fine di un contenimento dei costi

TRASPORTO

- **Stanziamenti nel 2007 per 711 milioni aggiuntivi**

- **Aumento delle tariffe del 10%** sulla M/L percorrenza

**Precedente schema
di finanziamento
tramite ISPA,**
riclassificato nel
debito dello Stato da
una decisione di
Eurostat del 2005

- La L.F. per il 2007 avvia una ristrutturazione del sistema di finanziamento della tratta verticale AV/AC in grado di consentire ad FS il finanziamento autonomo dei fabbisogni residui per il completamento dell'opera
- Il nuovo schema di finanziamento non prevede ulteriori interventi da parte dello Stato nel finanziamento, considerato anche l'assunzione del rischio di traffico da parte di RFI

-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
 - *Appendice*

MEDIA E LUNGA PERCORRENZA E AV/AC

- Attività in pareggio a livello di margine operativo:
 - penalizzata da basse tariffe
 - presenza di servizi di interesse pubblico strutturalmente in perdita non regolati da Contratto con lo Stato
- Necessità di miglioramento della qualità del servizio
- Età media parco rotabile superiore a 20 anni, tranne AV/AC con età media di ca. 10 anni

REGIONALE E METROPOLITANO

- Attività in perdita operativa, penalizzata da basse tariffe
- Necessario lo sviluppo dei servizi per il decongestionamento e la riduzione dell'inquinamento nei nodi metropolitani
- Necessità di miglioramento della qualità del servizio
- Età media parco rotabile superiore a 20 anni

MERCI

- Attività in consistente perdita operativa
- Struttura organizzativa non adeguata a rispondere alle sfide del mercato
- Età media parco rotabile superiore a 20 anni

Equilibrio economico

- Mancato raggiungimento equilibrio economico-finanziario con presenza di alcune aree di attività strutturalmente in perdita
- Tariffe ferme dal 2001 (salvo recente aumento) e inferiori del 30-50% rispetto ad operatori europei
- Disallineamento tra servizi richiesti dallo Stato e corrispettivi
- Perdita strutturale del *business* merci
- Costo del lavoro penalizzato da “regole di ingaggio” svantaggiose rispetto ad operatori europei
- Mancata attuazione della riorganizzazione relativa al “macchinista unico”

Nuovi investimenti

- *Gap* infrastrutturale sull'alta velocità rispetto ad operatori europei (es. Francia)
- Carenza di investimenti sulla rete tradizionale
- Carenza e obsolescenza del parco rotabile

- La **liberalizzazione** in atto, dovrà portare a **riconfigurare il ruolo dello Stato e di FS** nell'ambito del sistema del trasporto ferroviario
- Il sistema si caratterizzerà **sempre più** dalla presenza di **prezzi di mercato** e meno da tariffe regolate

Ruolo dello Stato

- Riperimetrare i contratti di servizio con individuazione dei servizi di interesse pubblico
- Assicurare i fondi necessari per completare le opere infrastrutturali prioritarie
- Assecondare manovra tariffaria
- Definire quadro organico nel sistema del trasporto in Italia bilanciando le politiche su gomma, ferro e mare

Ruolo di FS

- Migliorare in efficienza e qualità
- Raggiungere l'equilibrio economico in regime di mercato
- Realizzare le infrastrutture con particolare attenzione al rispetto di tempi e costi

- **Merchi: settore già liberalizzato** a livello europeo
- **M/L percorrenza e internazionale passeggeri**: all'esame del parlamento comunitario l'apertura **entro il 2010**
- **Non prevista** obbligatorietà per l'apertura del **regionale**
- **L'Italia ha già completamente liberalizzato** il settore merci, la M/L percorrenza e il settore regionale (contendibilità assicurata attraverso gare che le Regioni sono tenute ad indire)
- **La Germania** ha liberalizzato **al pari dell'Italia**
- **La Francia mantiene il monopolio** nel trasporto passeggeri nazionale e ha liberalizzato solo le merci

-
- Panoramica del Gruppo
 - Rapporti con lo Stato
 - Posizionamento rispetto ad operatori europei
 - Recenti interventi del Governo
 - Verso un Piano Strategico
- *Appendice*

Tunnel del Brennero

- **Il progetto:** collegamento chiave del potenziamento del corridoio ferroviario Monaco-Verona (TENS V), lungo 407 km distribuiti in territorio tedesco, austriaco e italiano (208 km) il cui costo complessivo è stimato in 11,3 miliardi. Il Tunnel di Base del Brennero sarà lungo 56 km (Austria 32 km e Italia 24 km).
- **Costo:** complessivi 4,5 miliardi
- **Tempi di realizzazione:** completamento entro il 2015; lavori relativi al potenziamento del corridoio sono già in corso e proseguiranno oltre il 2030.
- **Società di progetto per il tunnel:** Brenner Basistunnel (BBT), 50% Italia (RFI + Province TN, BZ e VR) e 50% Austria (Governo e Land)

Collegamento Torino-Lione

- **Il progetto:** uno dei progetti prioritari (PP n. 6) della rete di trasporto transeuropea promossa dall'Unione Europea, volto a migliorare efficienza ed affidabilità del trasporto merci sull'asse Est-Ovest a sud delle Alpi (beneficio per trasporto passeggeri: riduzione tempi Parigi-Milano da 6h 35' a 3h 40').
- **Costo:** complessivi 13,1 miliardi di cui:
 - 6,7 miliardi per la tratta internazionale comune (tunnel di 53 km), di cui almeno 1 mld da Commissione Europea
 - 2,3 miliardi relativi ad opere in territorio italiano e 4,1 miliardi relativi ad opere in territorio francese
- **Tempi di realizzazione:** completamento previsto in oltre 10 anni.
- **Società di progetto per parte internazionale:** Lion Turin Ferroviarie (LTF), 50% RFI e 50% RFF (omologa francese)