



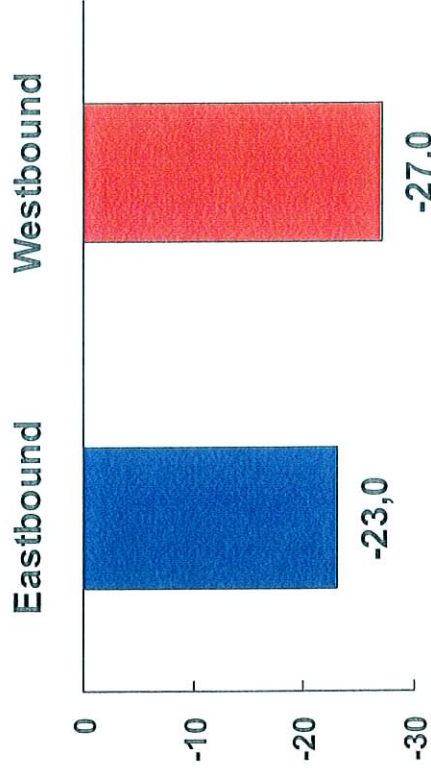
Roma, 30 Marzo 2010

Divisione Cargo

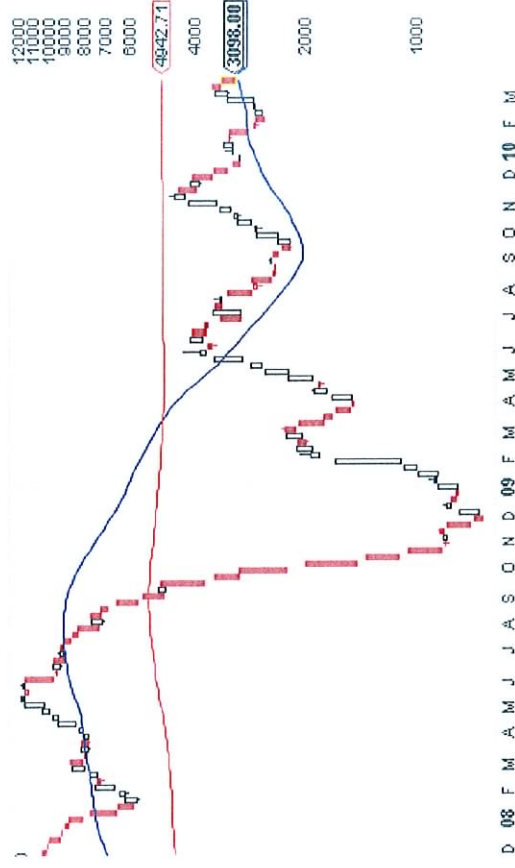
La crisi economica mondiale

Andamento dei noli marittimi

Traffico container USA-Med (I sem. 2009/2008 %)



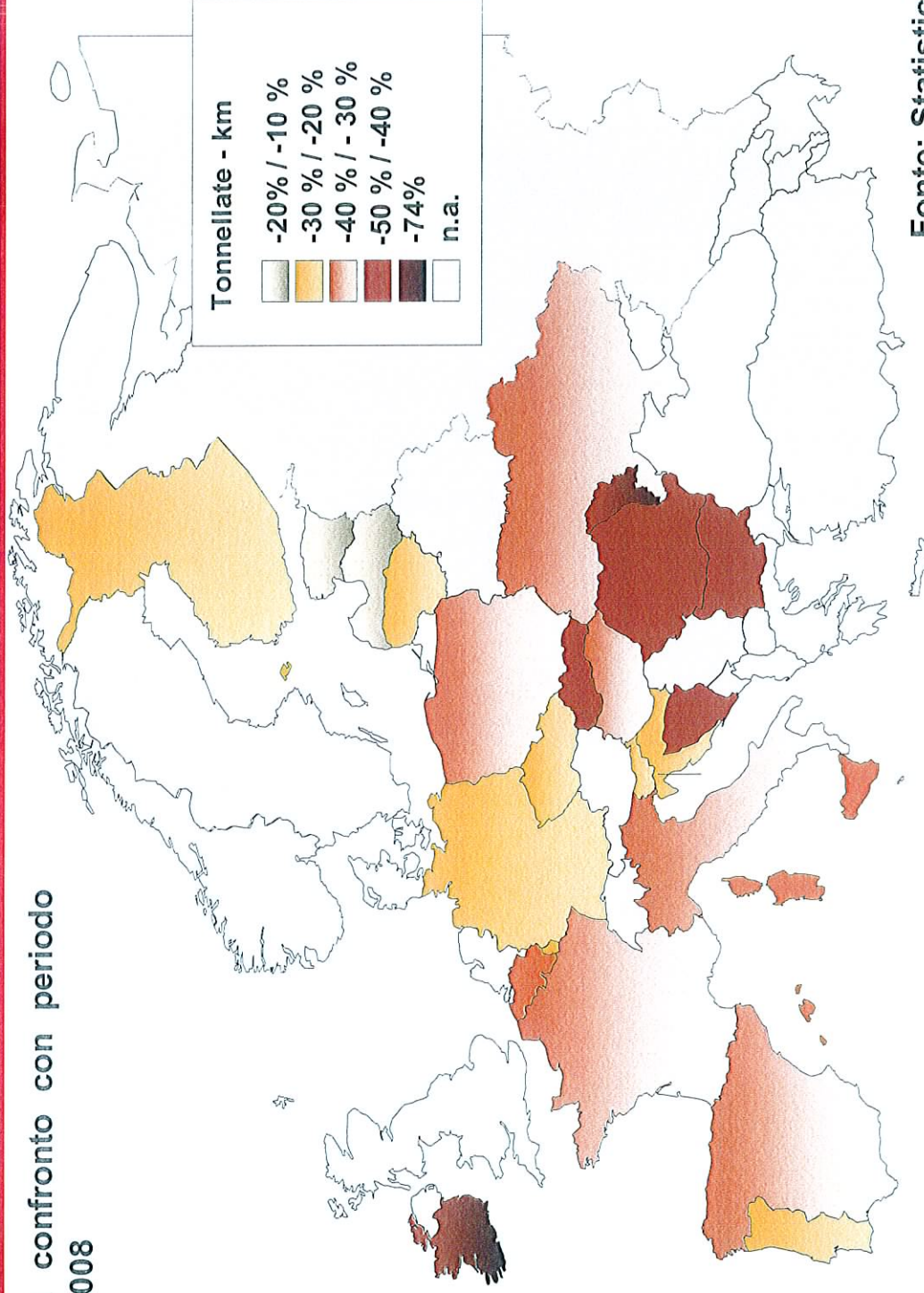
Baltic Dry Index (2008-2009)



- Il prezzo dei noli marittimi per singolo container dal FAR EAST è crollato da 2.200 \$ di inizio 2008 a 1.500 \$ della prima parte del 2009
- Il crollo dell'interscambio con l'estero colpisce i volumi di traffico gestiti dalla ferrovia più delle altre modalità di trasporto

Andamento mercato Europeo ferroviario merci

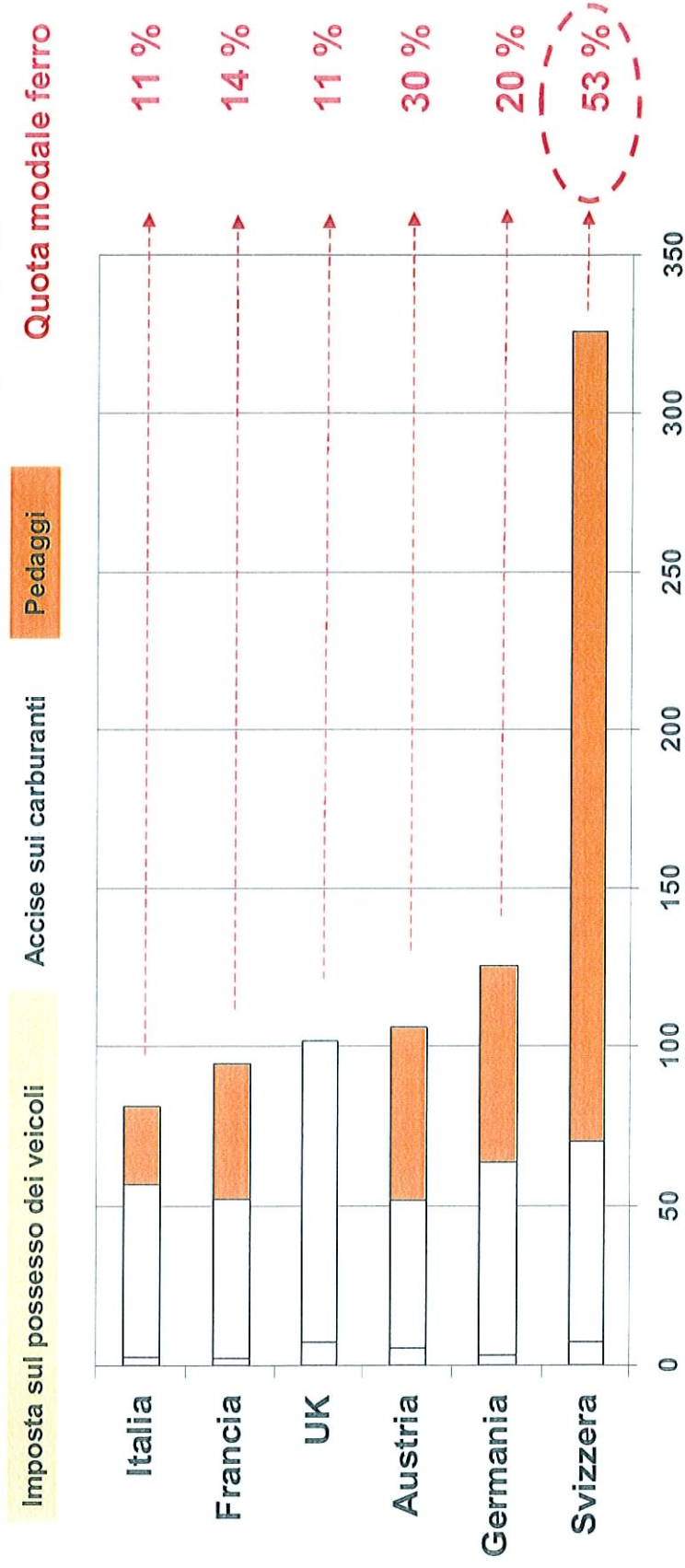
Dati 2009 a confronto con periodo omogeneo 2008



Fonte: Statistiche UIC

Il mercato del trasporto merci in Italia

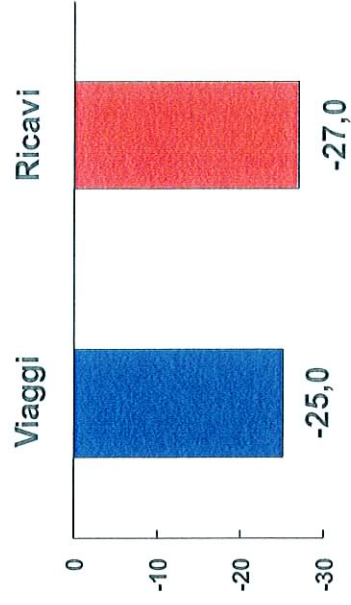
Costo trasporto su gomma verso quota modale ferro



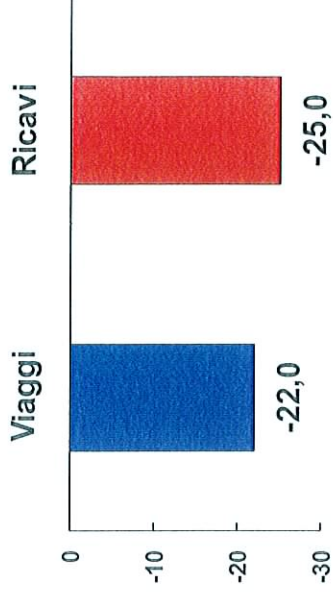
Italia: bassi oneri della strada → quota modale ferro marginale

Traffico altre modalità in Italia

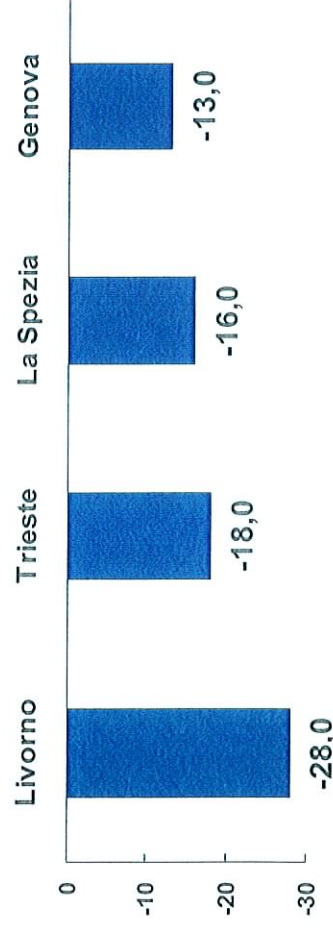
Traffico su gomma nazionale (2009/2008 %)



Traffico su gomma internazionale (2009/2008 %)

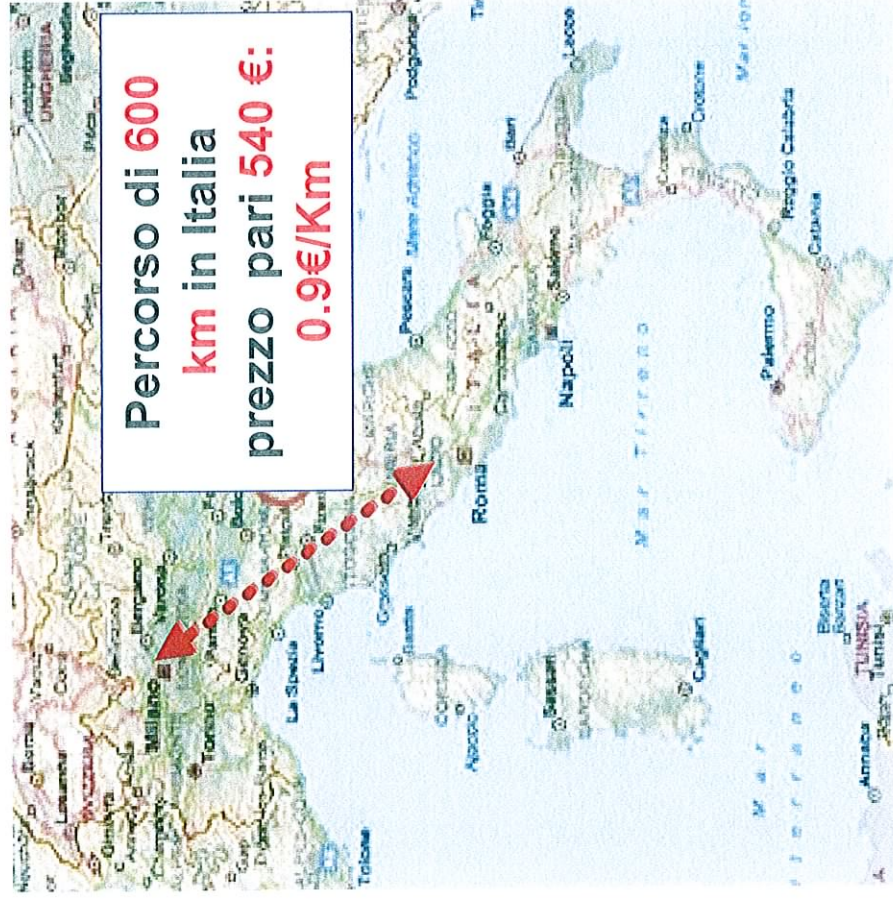


Traffico container nei porti (2009/2008 %)



Fonte Confetra

Il mercato del trasporto merci in Italia I prezzi dell'autotrasporto in Italia e in Germania



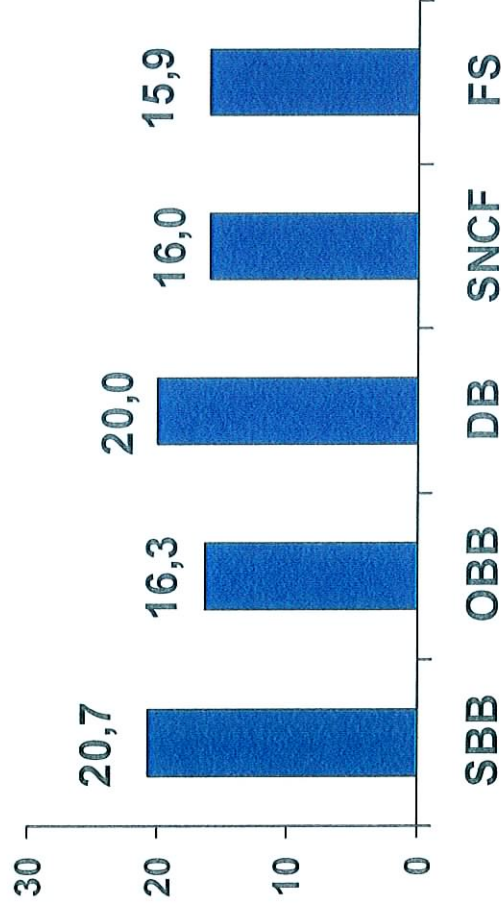
Il mercato del trasporto merci in Italia

Modalità di contribuzione

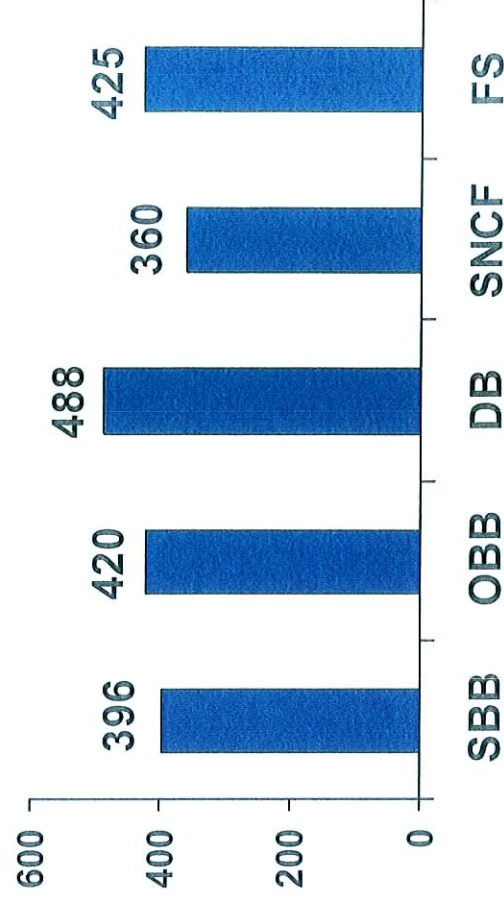
- ❑ **Corrispettivi** per Contratto di Servizio di Trazione Merci su ferro costantemente inferiori rispetto al costo delle prestazioni richieste
- ❑ Erogazione **risorse a sostegno** delle imprese di trasporto **combinato** (*rifinanziamento della legge 166/2002*) si è di fatto **interrotta** dal 2006.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

Bechmark ricavi e carico medio

Ricavi medi (€/treno.km)



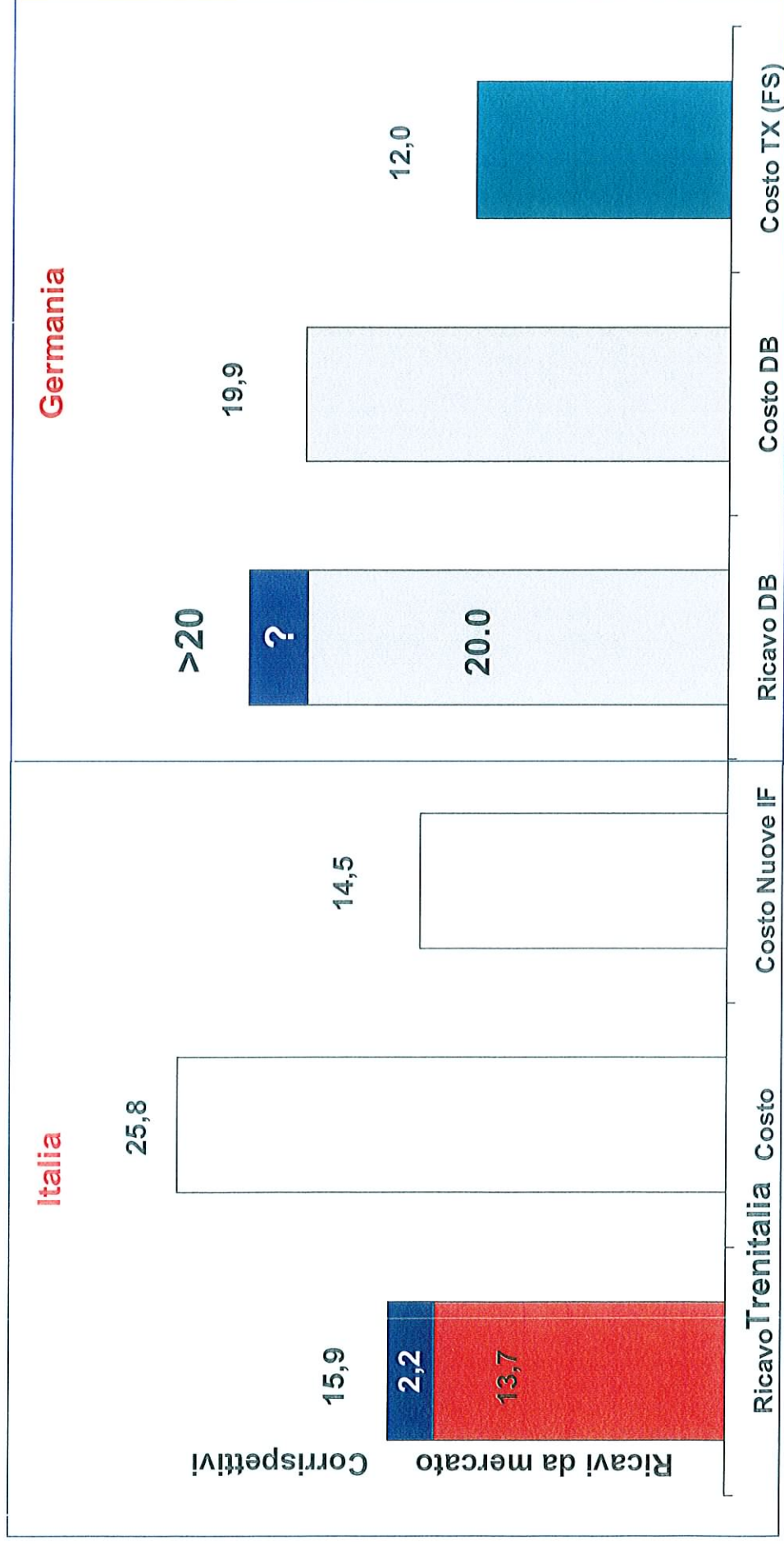
Carico medio (tonnellate/treno)



Competizione intramodale

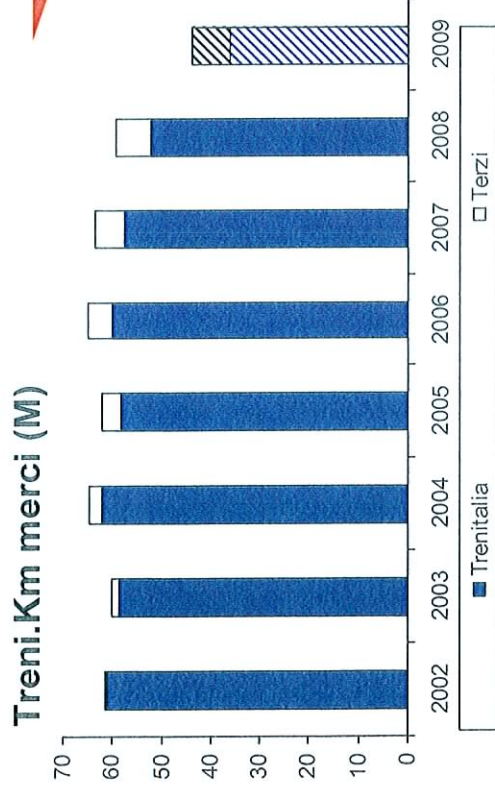
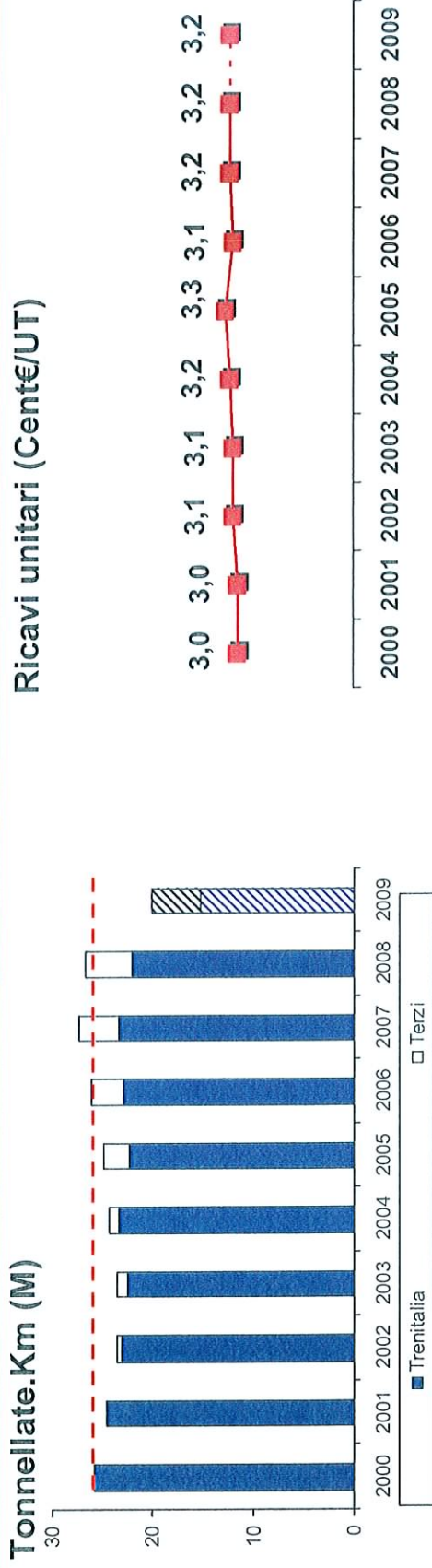
Benchmark ricavi e costi

(€/Treno.Km)



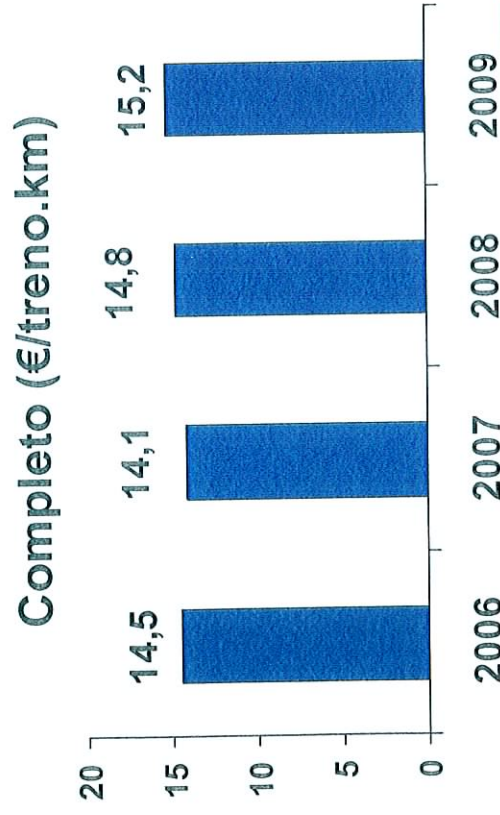
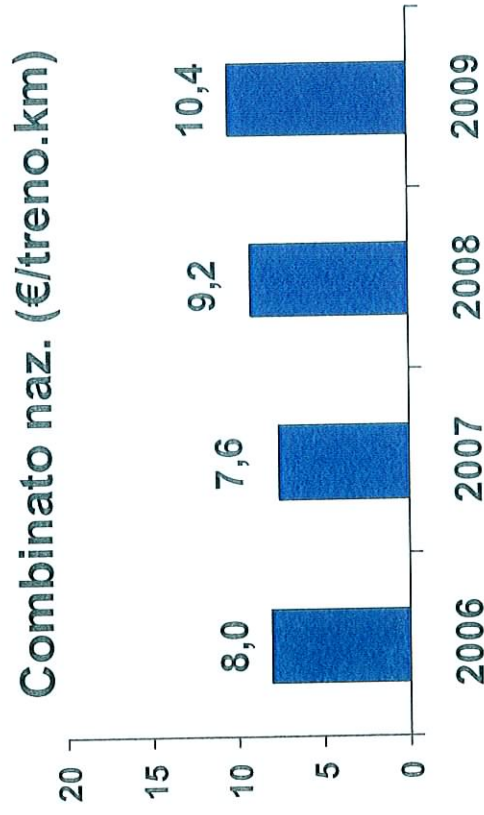
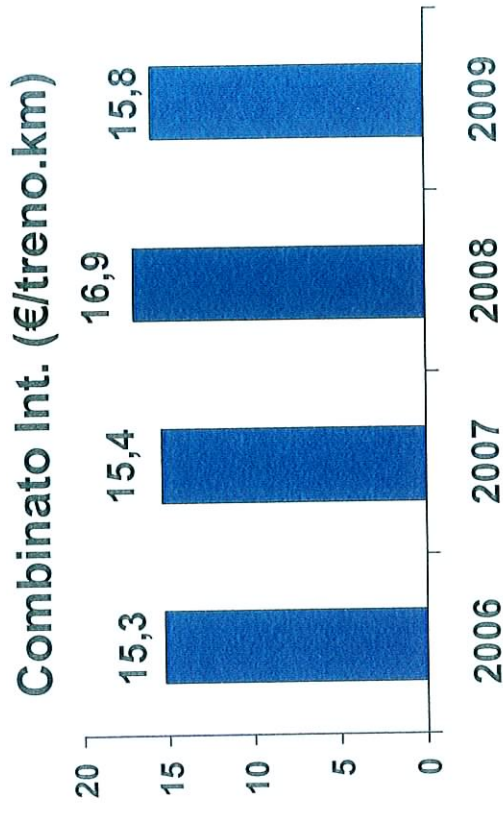
Competizione intramodale

La liberalizzazione in Italia

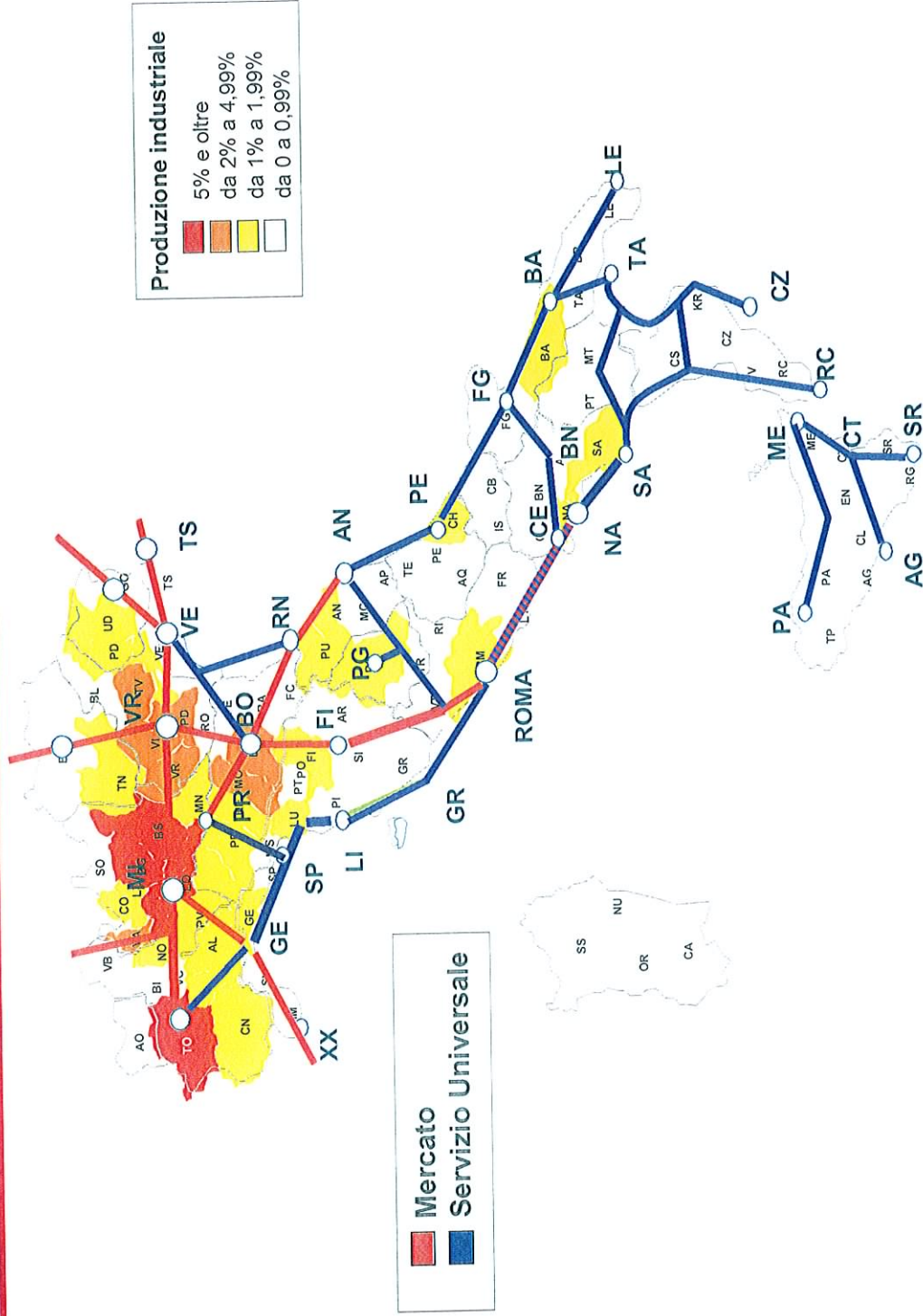


- Nessun effetto positivo della concorrenza su prezzi e volumi
- Newcomer acquisiti da incumbent stranieri (DB, SNCF, ...), attivi solo su tratte a mercato.

Ricavi medi per tipologia



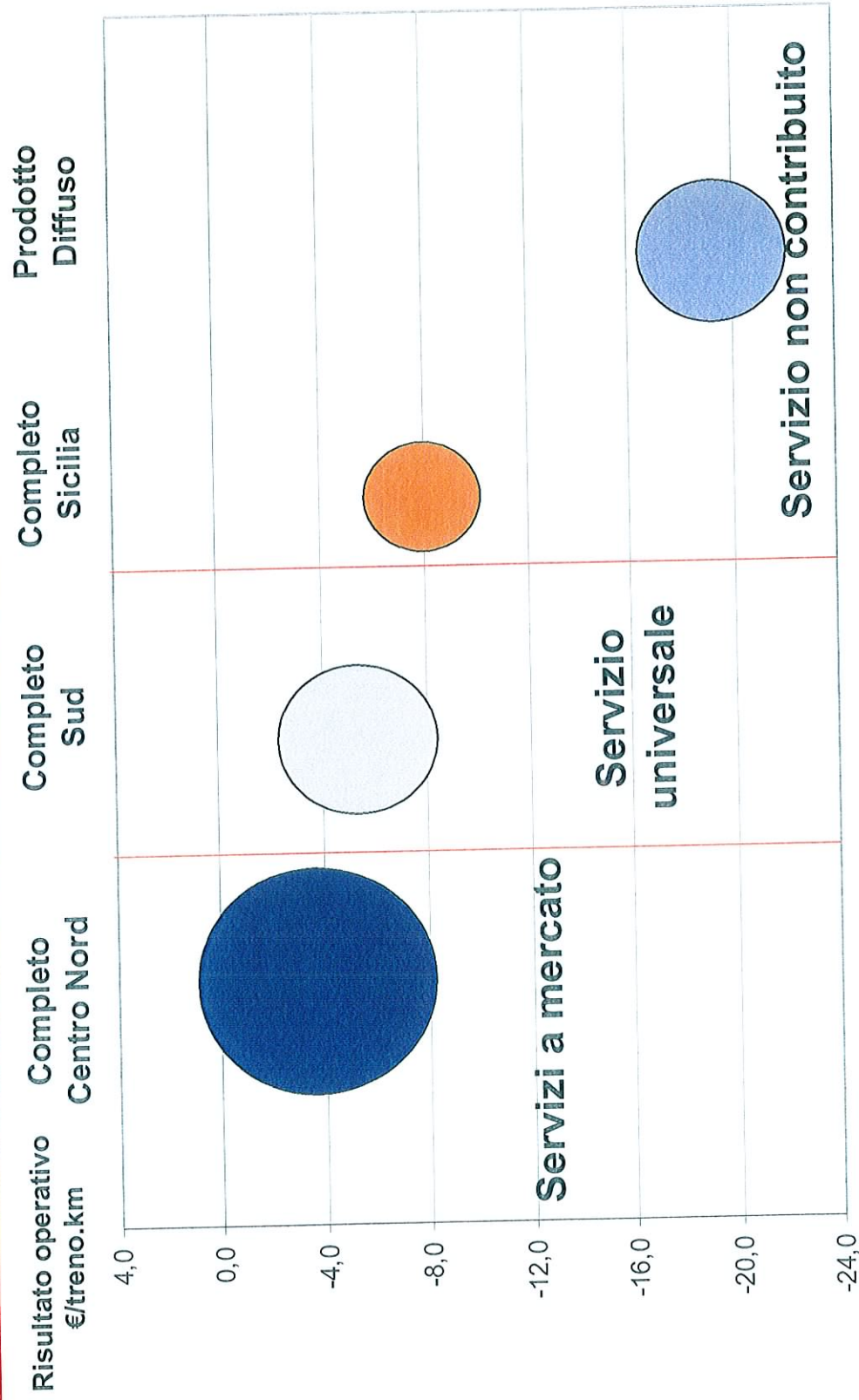
Servizi a mercato e servizio universale



I risultati economici

(in M € correnti)	2006	2007	2008	Stima 2009
Ricavi operativi	965	1.003	1.031	728
Costi della produzione	-1.315	-1.253	-1.181	-942
Margine operativo Lordo	-350	-249	-151	-214
EBIT	-864	-343	-230	-270
Risultato d'esercizio	-892	-366	-270	-300

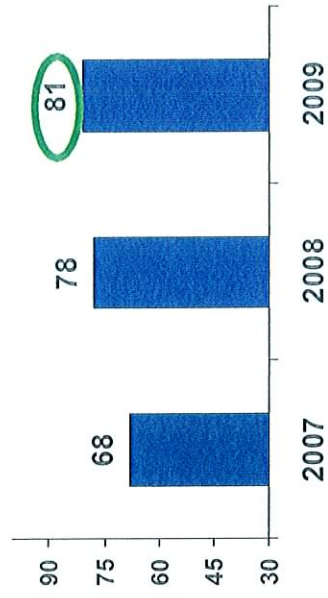
I risultati economici per segmento



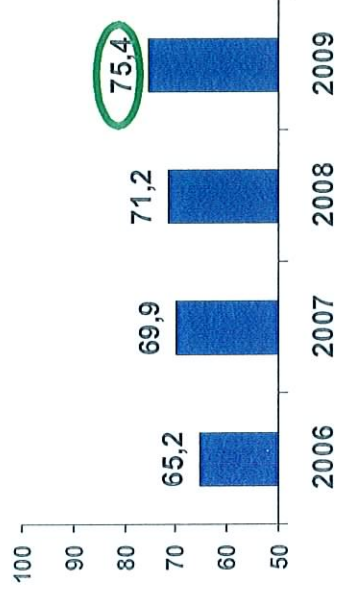
La dimensione esprime i treni.km

Cargo: KPI 2009

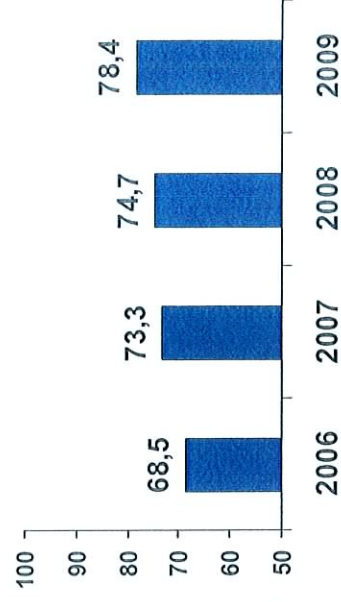
Customer satisfaction %



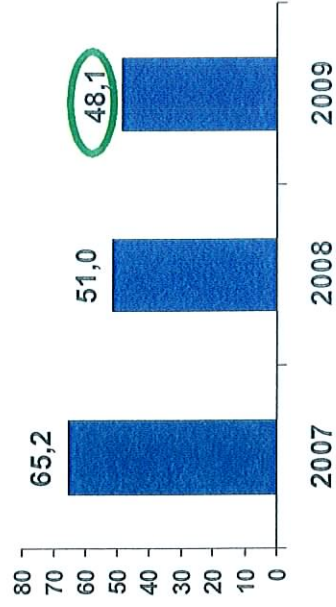
Puntualità St. B 30' %



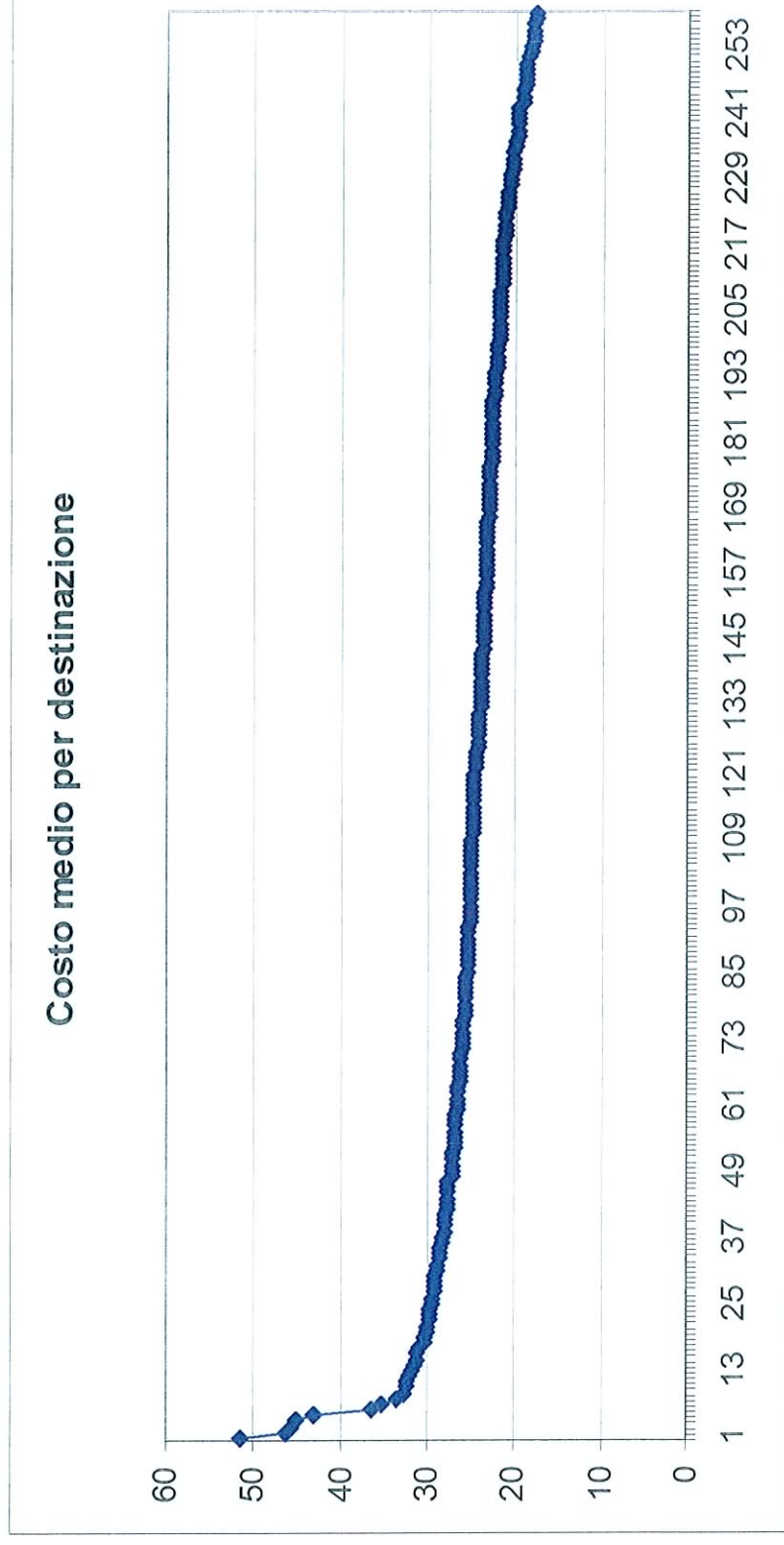
Puntualità Trenitalia 30' %



Riserve/Mtr.km

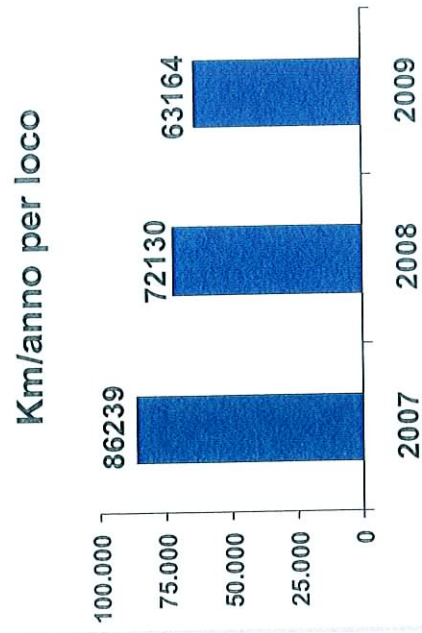
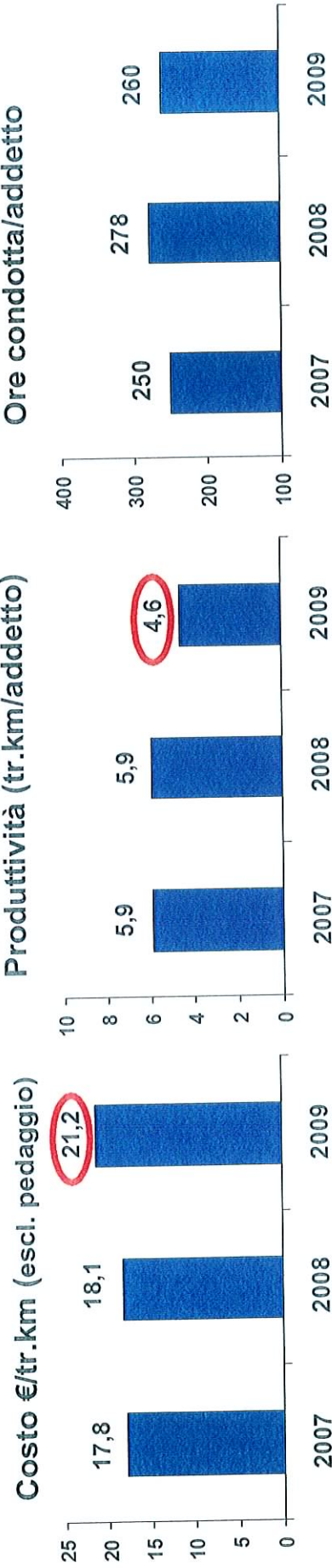


Cargo: Full cost per destinazione



- Il costo delle prime 260 tratte per importanza indica un valore medio di 25 €/tr.km estremamente disperso (Deviazione 5€/tr.km)
- Il costo del diffuso è pari a circa 40€/tr.km

Cargo: KPI 2009

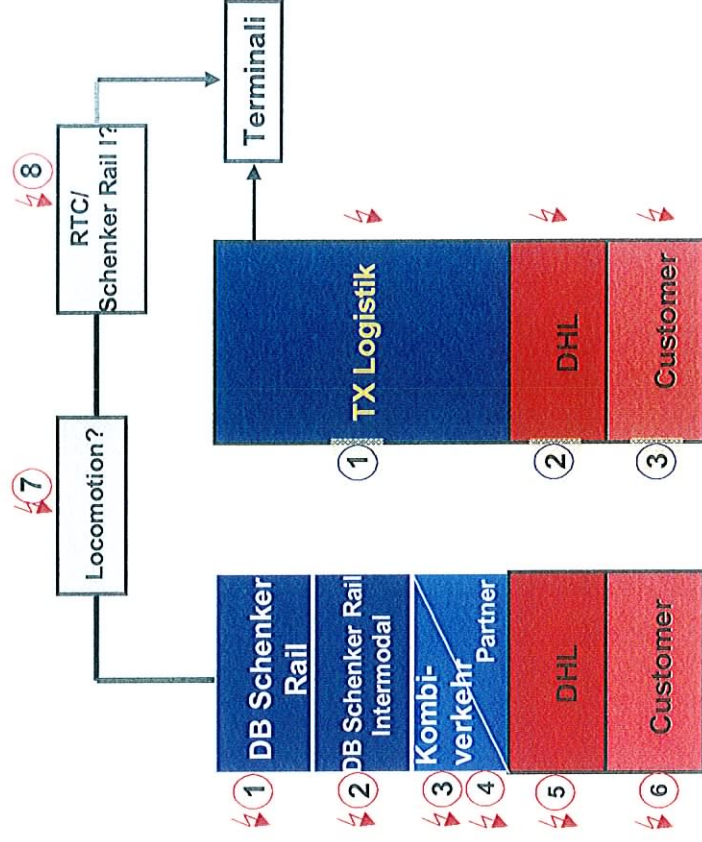


TX Logistik: Modello di business

Collegamento seamless point-to-point



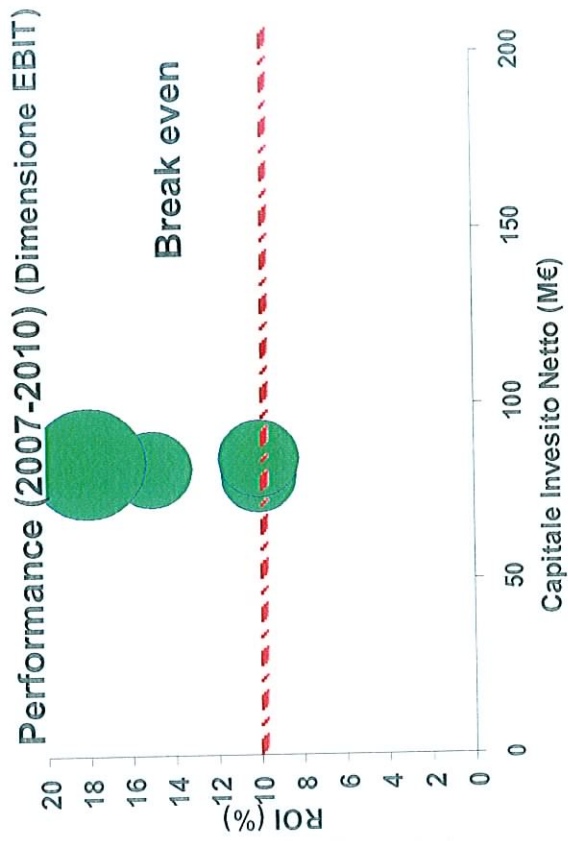
Catena commerciale corta



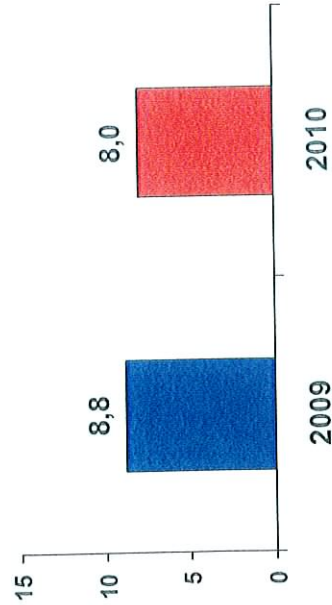
TX Logistik: risultati economici 2010

	TX (M€)		Fcst	
	2009	2008	2009	2007
Ricavi	113	121	107	107
Opex	-101	-105	-99	-99
EBIT	12	16	8	8
Risultato Netto	9	13	6	6
Capitale Inv. Netto (*)	82	85	85	85
ROI %	14,6%	18,8%	9,4%	9,4%

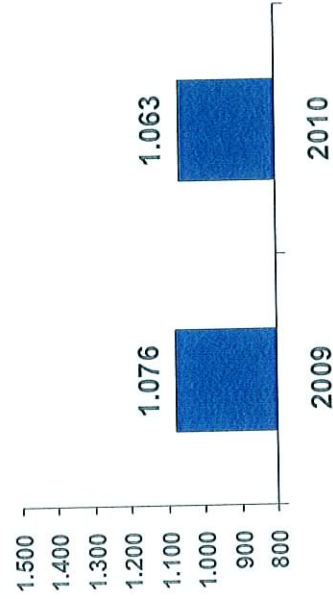
(*) Pro forma con leasing in assets



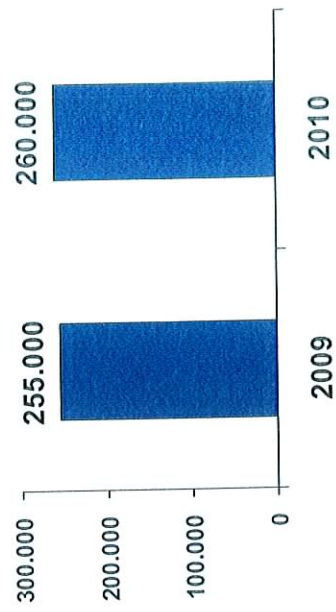
Costo €/tr.km (escl. pedaggio)



Ore condotta / addetto



Km anno / loco

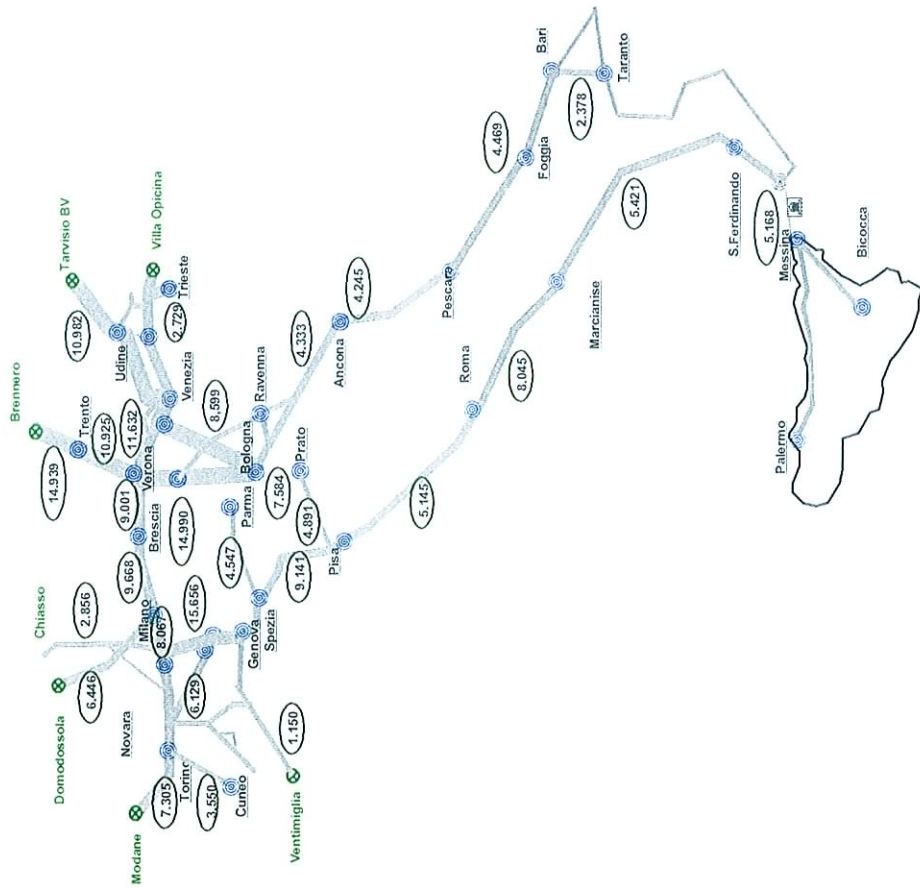


La sfida del 2010: il catalogo

- ❑ 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

Cargo: Il reticolo di offerta

Il Catalogo dei servizi



O/D	Toccate/anno
1 Milano	16.149
2 Genova	15.044
3 Brennero	14.940
4 Torino	12.150
5 Tarvisio	11.108
6 Verona	10.813
7 Padova	8.902
8 Trento	7.741
9 Livorno	7.710
10 Modane	7.214
11 La Spezia	7.195
12 Bologna	6.929
13 Trieste	6.764
14 Domo	6.736
15 Brescia	6.615
16 Ravenna	4.785
17 Novara	4.681
18 Rubiera	4.404
19 Bari	4.204
20 Cuneo	3.790
21 Chiasso	2.856
22 Villa Opicina	2.728
23 Venezia	2.362
24 Temi	2.327
25 Catania	2.215
26 Roma	2.120
27 Mantova	2.051
28 Lecco	2.031
29 Modena	1.935
30 Pomezia	1.710
Totale prime 30 O/D	190.211
Totale 93 O/D	218.792

Cargo: sfide del 2010

La ristrutturazione industriale

- Riduzione costi dal 2009 di 145 M€
- Effetto al 2011 progetti savings 130 M€
- Costi non coperti da catalogo 296 M€ su una perdita a budget di 230 M€
- Riduzione a budget 1.751 risorse di cui 1.057 coperte da fondo
- Target efficienza a 2011 altri 100 M€

valori in mln di €	BDG '10
Ricavi da mercato	510,2
Ricavi da Contratto di servizio	105,0
Ricavi da traffico	615,2
Altri Ricavi	68,1
Ricavi Operativi	683,3
Costi da catalogo	(504,5)
Costi Residui	(296,4)
Costi Sous Traitance	(53,6)
Costi Operativi	(800,9)
EBITDA	(117,6)
Ammortamenti	(70,0)
Ribal.ti/Saldo partite non op.ve	(11,2)
EBIT	(198,8)
Saldo/Gest Fin./Gest Fisc.	(30,4)
RISULTATO NETTO	(229,2)

Quale CARGO per competere ?



ATTREZZARSI COME I 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 amministrativa nelle località dove c'è approccio
✓ con residenza amministrativa e stabili
✓ di volumi di traffico merci significativi e stabili

Unico ed integrato per quelle a prevalenza specialistica per prodotto commerciale, per avere decisioni precise (finalizzate a precisi intendimenti commerciali)

- Unico ed integrato per quelle a prevalenza specialistica per prodotto commerciale, per avere decisioni precise (finalizzate a precisi intendimenti commerciali)
- ✓ appropriate (evitare rimbalzi decisionali)
- ✓ immediate (di valenza su tutta la relazione)
- ✓ 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 migliorie / 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 (all'occorrenza tempestivo intervento in cabina di guida di un Agente che ha almeno la stessa potenzialità operativa del CT; agente che si trova sullo stesso treno)
- ✓ trasferimento nella località dove deve operare