



# **Incontro con OO.SS.**

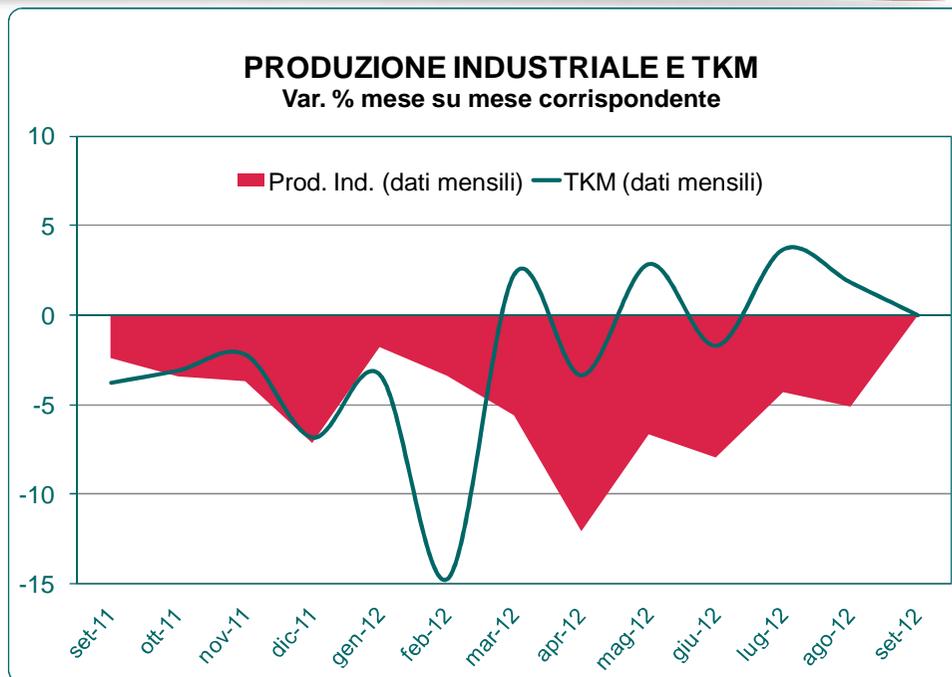
Roma, 30 ottobre 2012

---

# Scenario economico di riferimento

## Andamento produzione industriale e volumi Trenitalia Cargo

A fronte di un trend pesantemente negativo della produzione industriale degli ultimi 12 mesi, i volumi TIC, pur con oscillazioni, mostrano da Marzo una migliore tenuta (Tonn-Km).



## Concorrenza stradale

Prezzi stradali internazionali in continua diminuzione (-9% export, -13% import)

Prezzo €/km\*

Traffico	2 trim 2012	1 trim 2012	4 trim 2011	3 trim 2011	
Export Totale	€ 1,00	€ 1,01	€ 1,09	€ 1,10	-9%
Import Totale	€ 0,95	€ 0,93	€ 1,02	€ 1,09	-13%

\*Prezzo chilometrico di un carico completo (24 tonn). Rilevazione statistica di oltre 1.200 quotazione provenienti da borse merci internazionali. Flussi monitorati da/per: Austria, Francia, Germania, Olanda, Polonia, Rep. Ceca, Svizzera, Ungheria.

# Andamento delle previsioni economiche

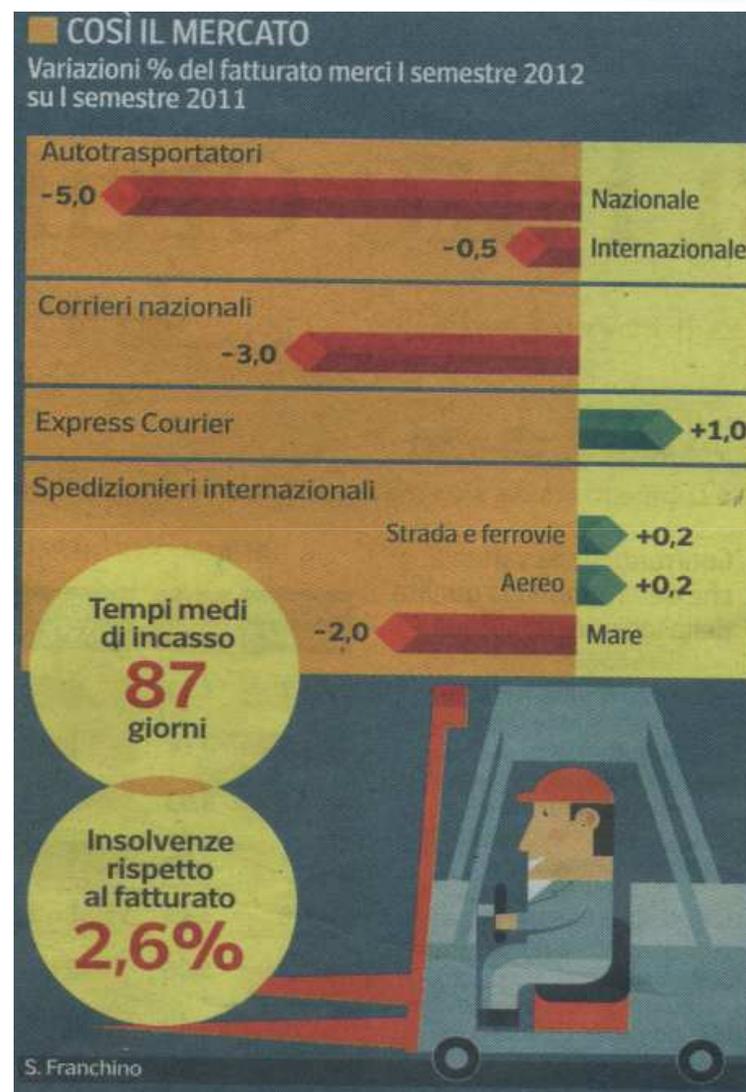
Lo scenario macroeconomico di riferimento è notevolmente mutato sia rispetto alle previsioni di Piano che a quelle di budget.

Anno di riferimento		2010		2011			2012				2013			
Rapporto di Previsione		Piano 2010	Cons.	Piano 2010	Ottobre 2011	Aprile 2012	Piano 2010	Ottobre 2011	Aprile 2012	Ottobre 2012	Piano 2010	Ottobre 2011	Aprile 2012	Ottobre 2012
Prodotto interno lordo Italia	var %	1,1	1,2	0,8	0,6	0,5	1,1	-0,3	-1,5	-2,4	1,4	0,6	0,4	-0,3
Indice generale prod. industriale	var %	5,9	6,5	1,8	1,4	0,3	2,0	-0,8	-3,9	-6,6	2,1	1,2	1,6	-0,3
Domanda interna	var %	0,8	1,7	0,9	0,2	-0,8	1,1	-0,7	-2,8	-4,5	1,4	0,6	0,0	-0,5
Importazioni	var %	6,2	10,3	4,4	2,3	1,0	4,9	0,3	-2,0	-6,5	4,4	3,7	2,8	1,6
Esportazioni	var %	7,8	8,9	4,2	0,2	6,3	5,2	-0,7	2,5	0,9	4,6	0,6	4,1	2,2
Indice generale prezzi alla produzione	%	3,1	3,1	1,1	5,0	5,0	1,7	0,4	2,5	2,5	1,0	2,1	0,5	0,4
Indice generale prezzi al consumo	%	1,6	1,5	1,4	2,7	2,8	1,8	1,7	2,9	3,1	1,7	1,9	2,3	1,6
Prodotto interno lordo UEM	var %	1,8	1,7	1,1	1,5	1,5	1,2	0,2	-0,4	-0,5	1,5	1,0	1,1	0,0

Fonte: Prometeia

# Situazione attuale del settore trasporti

- Il fatturato del 1<sup>^</sup> semestre 2012 del segmento autotrasporti nazionali ha fatto registrare un calo del 5% rispetto allo stesso periodo 2011.
- Il calo è stato più contenuto (-0,5%) nel segmento degli autotrasporti internazionali, grazie al leggero incremento dell'esportazione nella prima parte del 2012 nel nostro Paese.
- Il tempo medio di incasso, secondo Confetra, si è notevolmente allungato, attestandosi a 87 giorni medi, con insolvenze pari al 2,6% del fatturato.

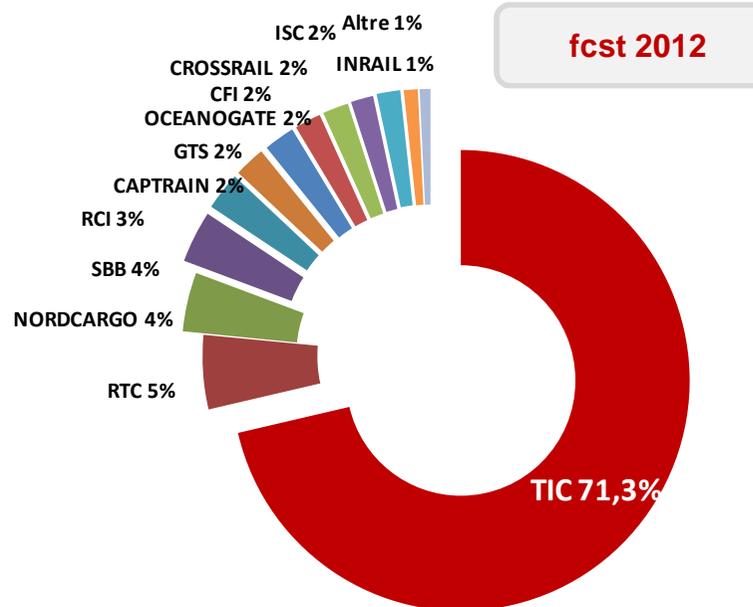
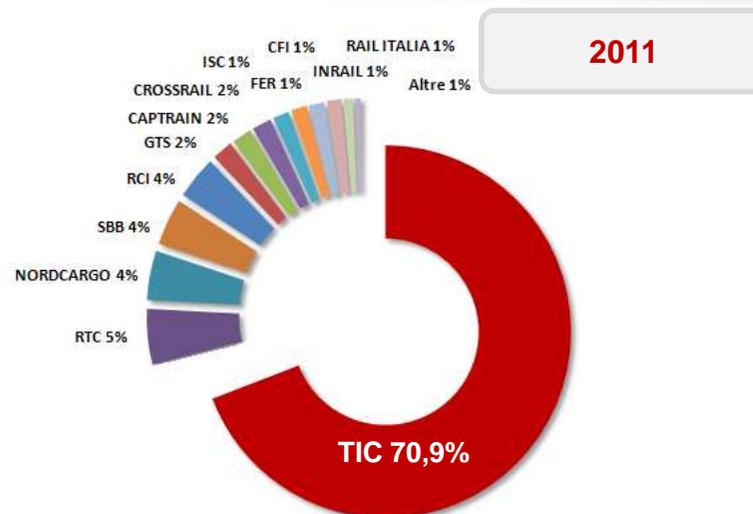


# Stima quote competitors

mln treni km	stima gen-lug 2012	2012 quota	2011	2011 quota
<b>Tot. TIC</b>	<b>18,5</b>	<b>71,3%</b>	<b>30,7</b>	<b>70,9%</b>

RTC	1,3	5,2%	2,1	4,8%
NORDCARGO	1,1	4,1%	1,8	4,2%
SBB	0,9	3,6%	1,8	4,1%
RCI	0,7	2,7%	1,6	3,7%
CAPTRAIN	0,6	2,2%	0,8	1,8%
GTS	0,6	2,2%	0,8	1,8%
OCEANOGATE	0,5	1,9%	0,0	0,0%
CFI	0,5	1,8%	0,6	1,4%
CROSSRAIL	0,4	1,6%	0,7	1,7%
ISC	0,4	1,7%	0,6	1,4%
INRAIL	0,3	1,0%	0,4	0,9%
Altre	0,2	0,8%	1,1	2,6%
<b>Tot. Competitors</b>	<b>7,4</b>	<b>28,7%</b>	<b>12,6</b>	<b>29,1%</b>

<b>Tot. Mercato</b>	<b>26,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>43,3</b>	<b>100,0%</b>
---------------------	-------------	---------------	-------------	---------------



# Maggiore qualità e flessibilità ai clienti

---

Con l'accordo del 29/03/2012 tra Trenitalia e le Segreterie Nazionali delle OO.SS. (FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI e FAST FERROVIE), con il nuovo CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie del 20/07/2012 e con il Contratto Aziendale del Gruppo FSI del 20/07/2012, la Divisione Cargo è riuscita ad offrire un servizio di maggiore flessibilità alla propria clientela, passando dal concetto di "disponibilità scalo" a "disponibilità cliente", migliorando la competitività rispetto alle altre IF operanti in Italia.

I nuovi accordi hanno permesso già dal mese di agosto di incrementare di circa il 10% la quota di treni straordinari rispetto al passato, offrendo un servizio atteso dal mercato sull'intera rete italiana e competitivo anche nei confronti del trasporto stradale.

L'applicazione delle nuove regole contrattuali consente un utilizzo del personale su una nuova configurazione geografica delle tratte, riducendo le soste, incrementando la velocità del servizio ed offrendo un miglior servizio al cliente

# Allungamento tratte

Alcuni esempi di allungamento tratte:

<b>Impianto del PdM</b>	<b>Tratta ricoperta con i nuovi accordi</b>	<b>Le vecchia tratte</b>
Milano	Milano - Ancona	Milano - Bologna - Ancona
Bologna	Bologna - Brennero	Bologna - Domegliara - Brennero
Novara	Novara - Modane	Novara - Orbassano - Modane
Torino	Torino - La Spezia	Torino - Genova - La Spezia
Tarvisio	Tarvisio - Bologna	Tarvisio - Padova - Bologna
Genova	Genova - Lecco	Genova - Milano - Lecco
Marcianise	Marcianise - Livorno	Marcianise - Grosseto - Livorno

**Oggi le nuove tratte di TIC sono simili a quelle già offerte da tempo dai nostri diretti competitors.**

# Contratto di servizio 2009-2014

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'intento di assicurare la coesione tra le diverse aree geografiche del paese, ha ritenuto di richiedere a Trenitalia di erogare una consistente offerta di servizi di trasporto da/per le regioni del Sud Italia, inclusa la Sicilia.

Il perimetro delle attività previste nel contratto 2009 – 2014, individuate e definite nel Piano Economico Finanziario (PEF) pluriennale redatto da Trenitalia, include i servizi di trasporto ferroviario merci, nelle modalità a treno completo convenzionale, treno multicliente, o treno intermodale, per un' offerta complessiva annua programmata pari a 11,9 mln treni\*km per un corrispettivo lordo di 128 milioni di euro l'anno e con un totale di circa 2.000 unità di persone dedicate.

Il venir meno del Contratto di Servizio per il 2013 porterebbe per la Divisione Cargo una perdita complessiva sul nostro fatturato pari a circa 250 M€,

Il contratto di servizio non è stato ancora sottoscritto dal Ministero ed il periodo transitorio scadrà il 3 dicembre 2012.

