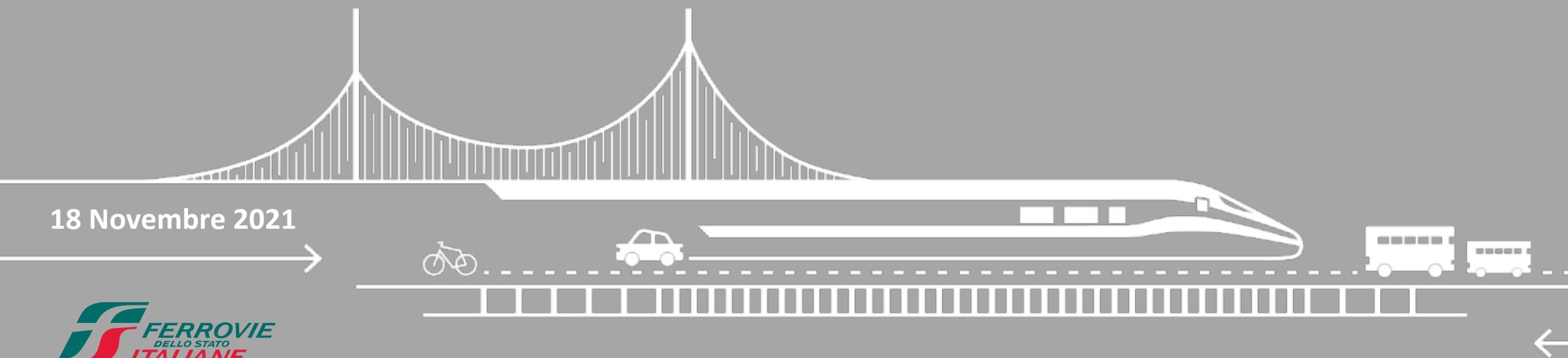


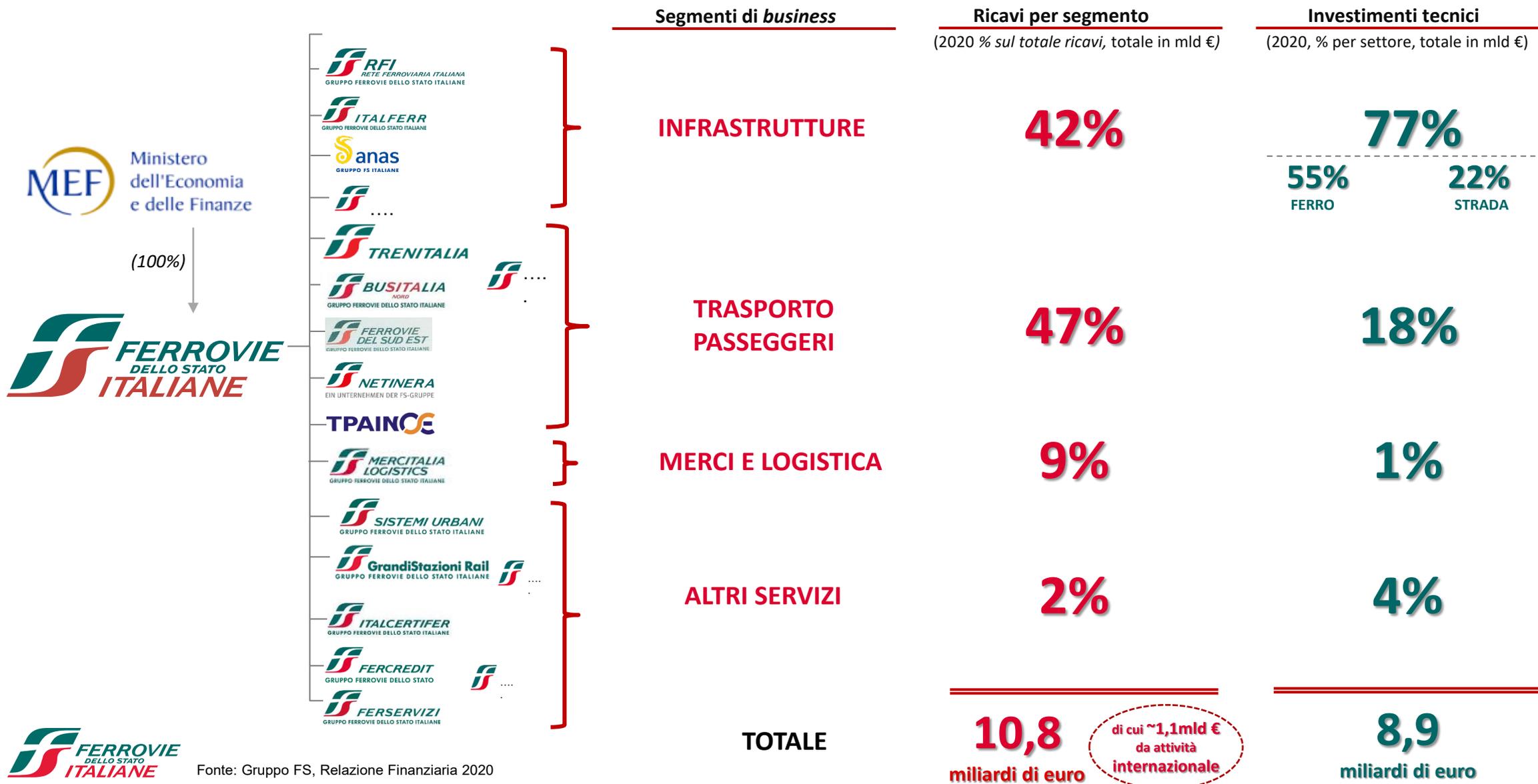
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Audizione dell'Amministratore Delegato, Luigi Ferraris,
sulle attività del Gruppo

Camera dei Deputati
IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

18 Novembre 2021



Il Gruppo FS è uno dei principali gruppi industriali italiani operante nel settore della mobilità attraverso le sue Società controllate e partecipate



Fonte: Gruppo FS, Relazione Finanziaria 2020

Il Gruppo FS: i numeri chiave del 2020*



* Si precisa che i principali KPI 2020 non rappresentano una fotografia del Gruppo «a regime», ma sono risultati derivanti dagli effetti della crisi Covid-19;

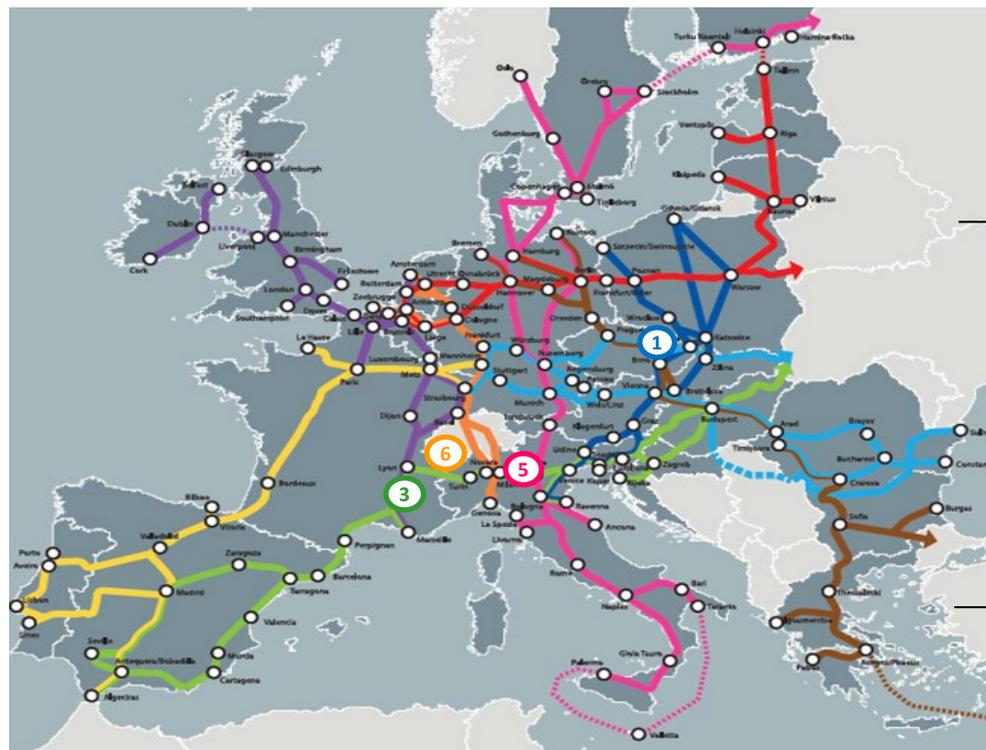
** Gli investimenti considerano anche 1mld di anticipi ai fornitori

I Corridoi della rete TEN-T: l'Italia si trova in una posizione strategica...

9 Core Network Corridors Europei

I Core Network Corridors che interessano l'Italia

- All'interno delle reti TEN-T, l'UE ha adottato un approccio per "Corridoio" con l'identificazione di 9 Core Network Corridors Europei (CNCs) per la realizzazione coordinata entro il 2030 della Core Network (rete centrale) tra i diversi Stati
- L'Italia si trova in una posizione strategica essendo interessata da quattro corridoi della rete core TEN-T



Finalità:

I CNCs sono **corridoi multimodali** consentono di facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale focalizzandosi su:

- **integrazione modale**
- **Interoperabilità**
- **sviluppo coordinato** delle infrastrutture transfrontaliere

Governance:

Per ogni corridoio è stato designato un **Coordinatore Europeo**, responsabile della sua implementazione, coadiuvato da un **Corridor Forum** in rappresentanza degli stakeholder

	Corridoio Baltico Adriatico	Corridoio Mediterraneo	Corridoio Scanmed	Corridoio Reno Alpi
Length (EU)	4.200 km	8.611 km	9.374 km	3.225 km
Length (IT)	584 km	1.026 km	3.053 km	409 km

... attraversata da quattro dei nove corridoi della Rete Core TEN-T, utilizzati per passeggeri e merci

Corridoio Mediterraneo



Corridoio Scandinavia-Mediterraneo



Tunnel di base del brennero

Corridoio Reno-Alpi



Terzo valico



Corridoio Baltico-Adriatico

Il Gruppo FS ha una vasta presenza in Europa

c2c 

Società che gestisce il franchise C2C con collegamenti Londra -South Essex

	2019	2020
☐ Ricavi:	220 M€	102 M€
☐ Staff:	635	646
☐ EBITDA	18,7 M€	-74,7 M€

Qbuzz 

Operatore di TPL su gomma olandese con gestione dei bacini di Utrecht, Drenthe and Groningen.

	2019	2020
☐ Ricavi:	276 M€	285 M€
☐ Staff:	2.221	2.516
☐ EBITDA	20,1 M€	27,8 M€

Trenitalia avvierà entro l'anno i servizi AV sulla tratta Milano-Parigi via Lione con il Frecciarossa 1000

ILSA – in partnership con Air Nostrum
Da gennaio 2022

Secondo operatore di TPL in Germania con principale focus sul trasporto passeggeri ferroviario a livello regionale

	2019	2020
☐ Ricavi:	599 M€	588 M€
☐ Staff:	2.854	3.037
☐ EBITDA	69,8 M€	25,8 M€

Uno dei principali operatori di trasporto merci intermodale in Europa

	2019	2020
☐ Ricavi:	214 M€	243 M€
☐ Staff:	518	600
☐ EBITDA	32,7 M€	40,5 M€

Principale operatore ferroviario Greco nel trasporto passeggeri e merci

	2019	2020
☐ Ricavi:	125 M€	106 M€
☐ Staff:	1.206	1.091
☐ EBITDA	12,4 M€	9,2 M€

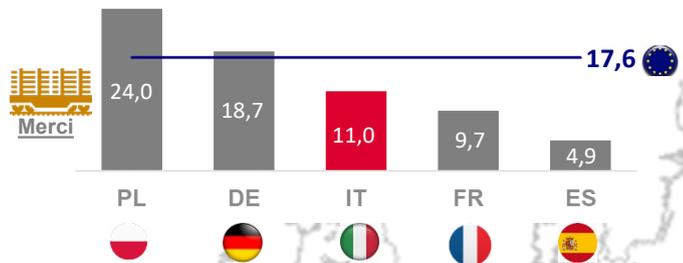
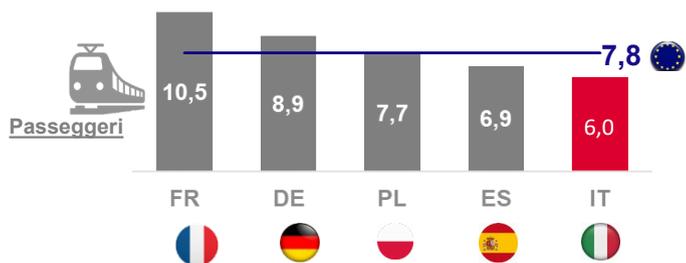
Nota: il dato «Staff» si riferisce alle FTEs medie

Nonostante la maggiore sicurezza e il minor pedaggio dell'infrastruttura, la quota modale italiana del ferro presenta un gap verso gli altri Paesi europei

L'analisi considera solo Francia, Spagna, Germania, Polonia e Italia

Modal split (trasporto terrestre) – passeggeri e merci

(%, 2019)



Safety – Incidenti ⁽¹⁾

Incidenti significativi/mln treni km, 2019



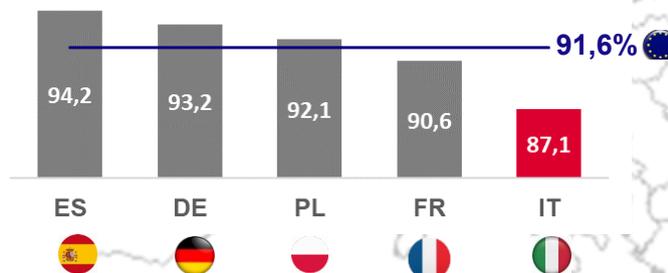
Pedaggio (2019)

(€/treno km, 2019)



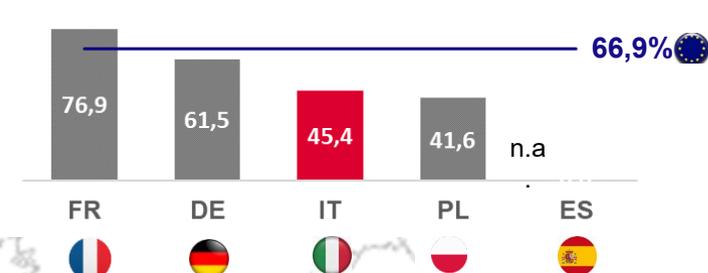
Puntualità treni passeggeri

(%, 2019)



Puntualità treni merci

(%, 2019)

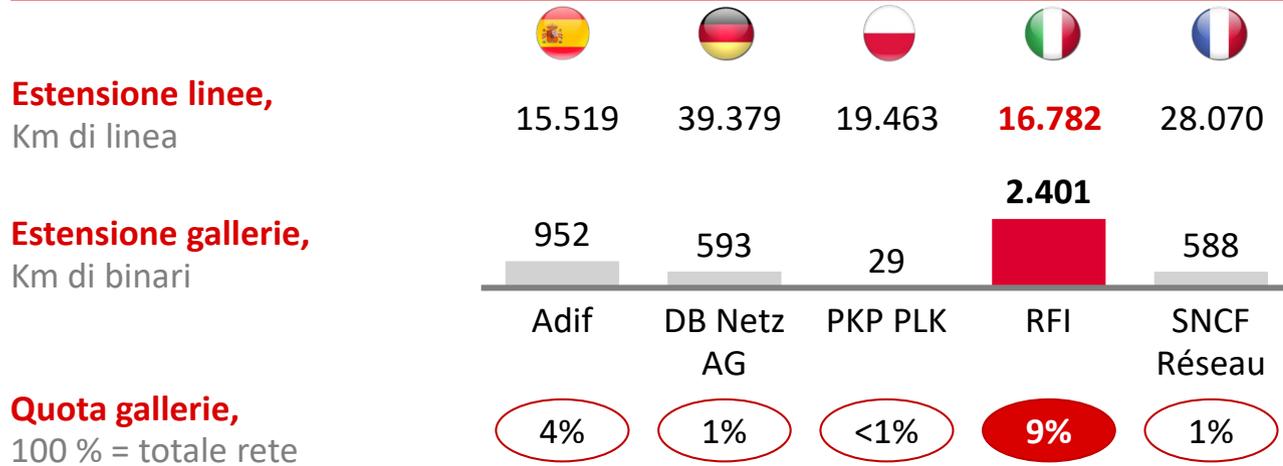


Nonostante la rete RFI sia tra le più sicure in Europa, con un pedaggio al di sotto della media europea, lo **split modale risulta ben al di sotto dei valori degli altri maggiori stati europei**

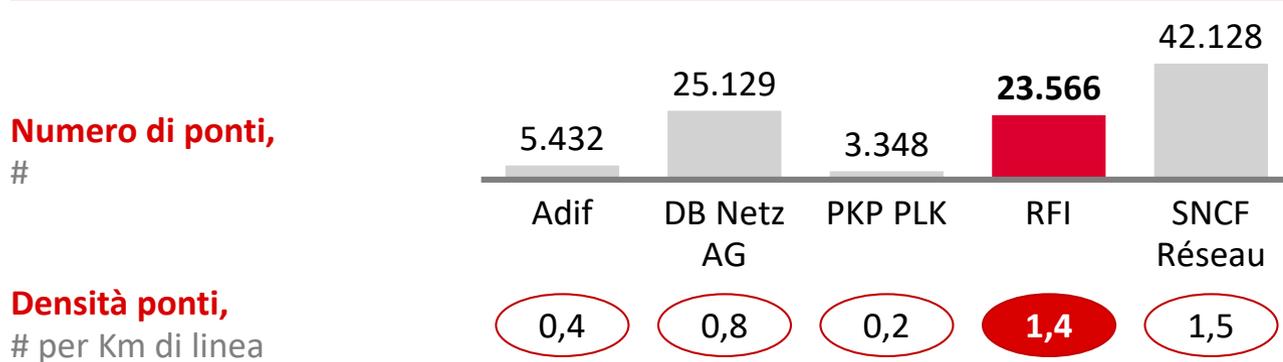
L'infrastruttura ferroviaria italiana è caratterizzata da una significativa complessità orografica e da una media vetustà...

Maggiore complessità orografica

Gallerie ferroviarie

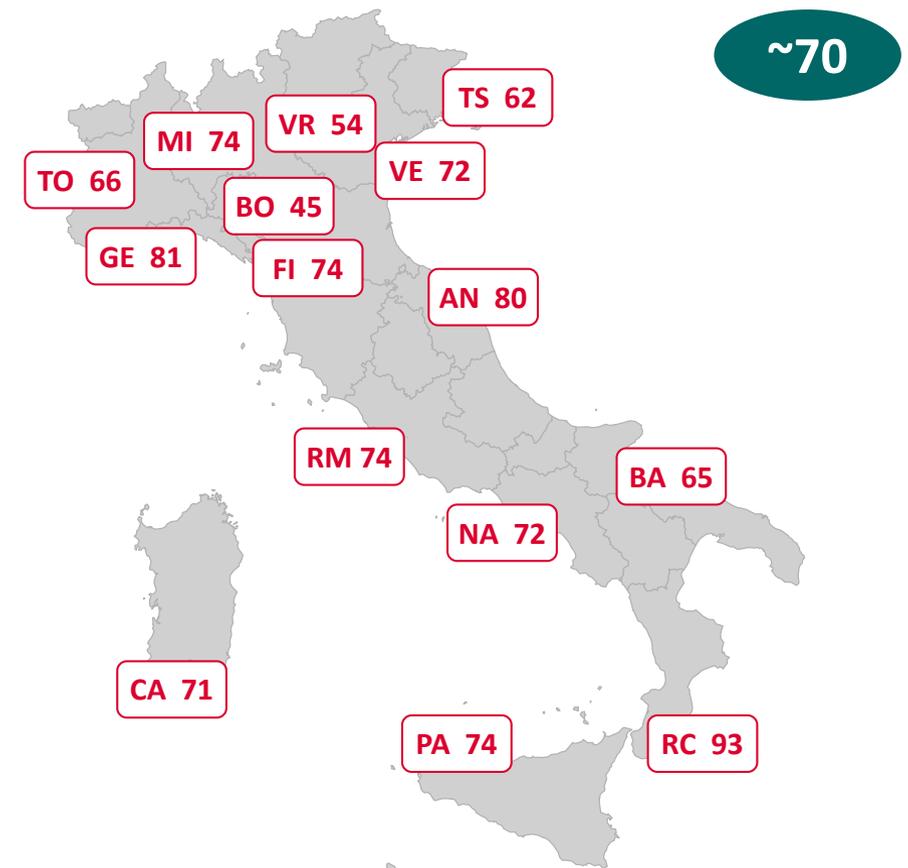


Ponti ferroviari



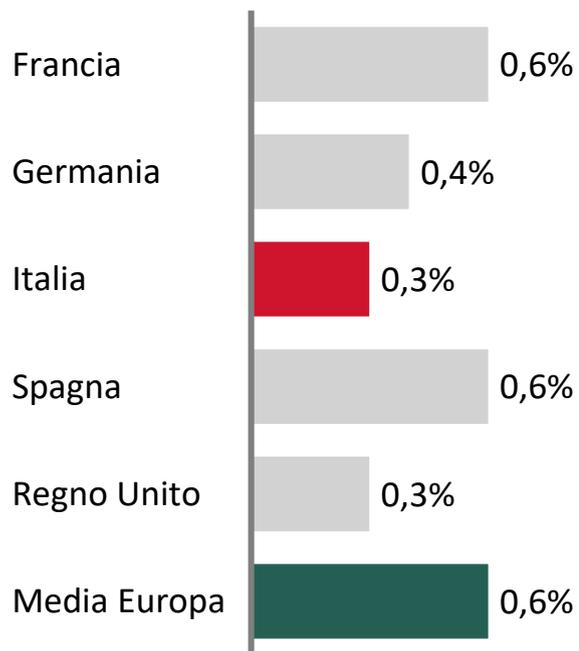
Significativa vetustà media delle opere civili

Vetustà media delle opere civili¹, Anni



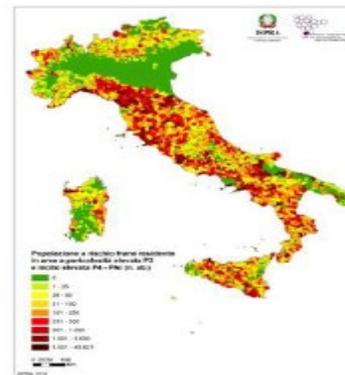
...e anche la rete stradale presenta una complessità/fragilità del territorio unica nel contesto europeo e una significativa vetustà della Rete

Spesa per investimenti nella rete stradale, % PIL, media 2008-2016¹

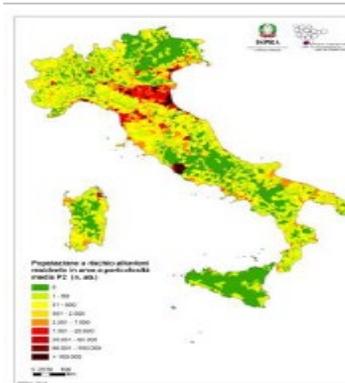


Spesa per investimenti nella rete stradale in Italia storicamente inferiore (0,3% PIL vs 0,6% in EU) rispetto ad altri paesi EU

Rischio frane

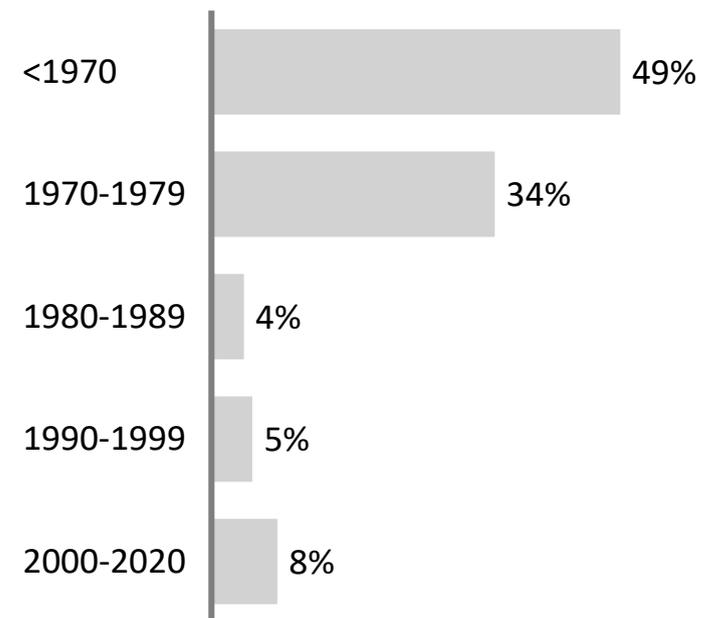


Rischio idrogeologico e alluvioni



Elevata **complessità** e crescente **fragilità** del territorio italiano (~7.000 comuni in aree a rischio frane/dissesto)

Distribuzione temporale realizzazione rete autostradale italiana

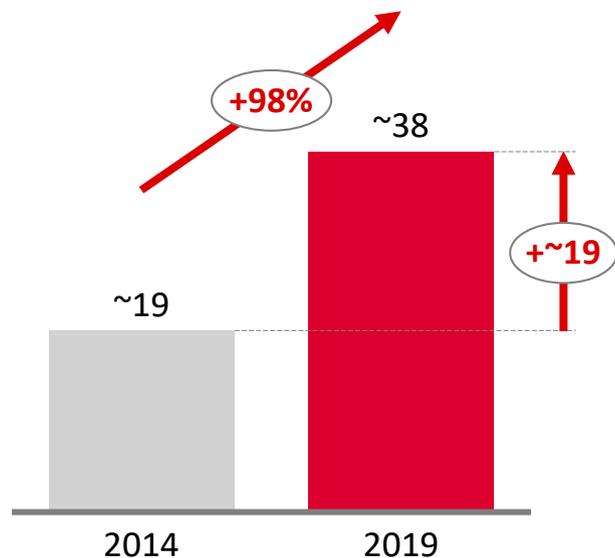


Necessità di **estendere** la **vita utile** delle **opere d'arte** della Rete (~85% con età superiore a 30 anni)

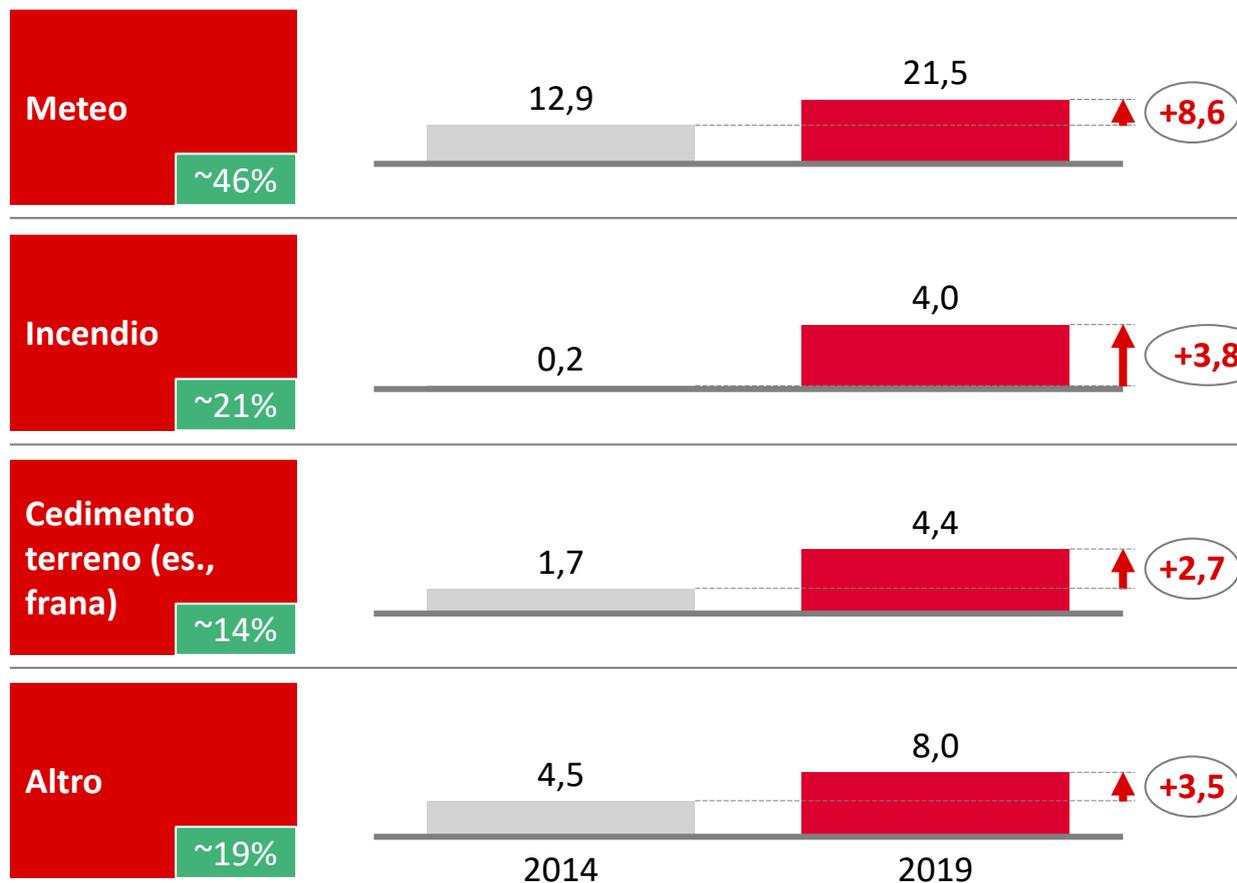
I primi segnali del cambiamento climatico sulle infrastrutture di trasporto sono già visibili oggi anche in Italia

Aumento opex sostenuti per eventi legati a cambiamento climatico

Interventi per calamità naturali su Rete RFI, EUR mln



Breakdown delle principali cause, EUR mln



Incremento causato dal forte maltempo a Venezia e Genova - ottobre 2018 (~12 EUR Mln)

Incremento causato interamente dall'incendio alla stazione di Caserta

Possibile evoluzione del Gruppo al 2031

Tecnologie connesse

Nuovi modi di trasporto

Forti investimenti infrastrutturali

Climate change

Nuovi archetipi di mobilità di persone e merci



Infrastrutture fisiche integrate e resilienti



Servizi di ingegneria per accelerazione capex



ESG Champion del Sistema di mobilità europeo



Infrastrutture digitali per l'interconnessione di persone e merci

Logistica sostenibile e integrata



Servizi passeggeri multimodali

Il PNRR: 2 obiettivi e 3 assi strategici di sviluppo



PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

#NEXTGENERATIONITALIA



Italia domani

Obiettivi del PNRR Italia

Riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica

Contribuire ad affrontare le debolezze strutturali dell'economia italiana

Assi strategici e priorità trasversali

La digitalizzazione e l'innovazione di processi, prodotti e servizi

- recuperare deficit strutturale presente in Italia
- promuovere gli investimenti in tecnologie, infrastrutture e processi digitali

Transizione ecologica

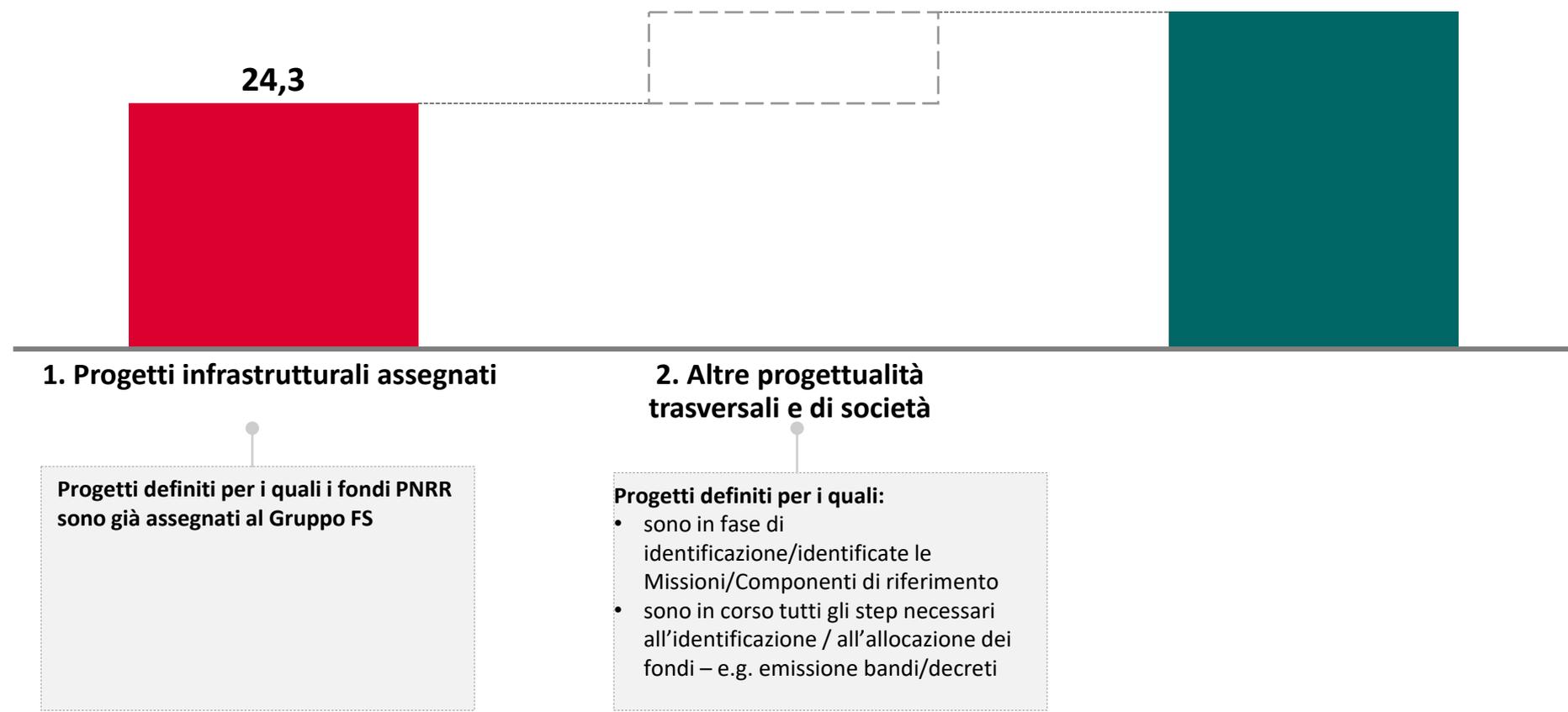
- ridurre le emissioni inquinanti
- prevenire e contrastare il dissesto del territorio
- minimizzare l'impatto delle attività produttive sull'ambiente

Inclusione sociale

- parità di genere
- protezione e valorizzazione dei giovani
- superamento dei divari territoriali

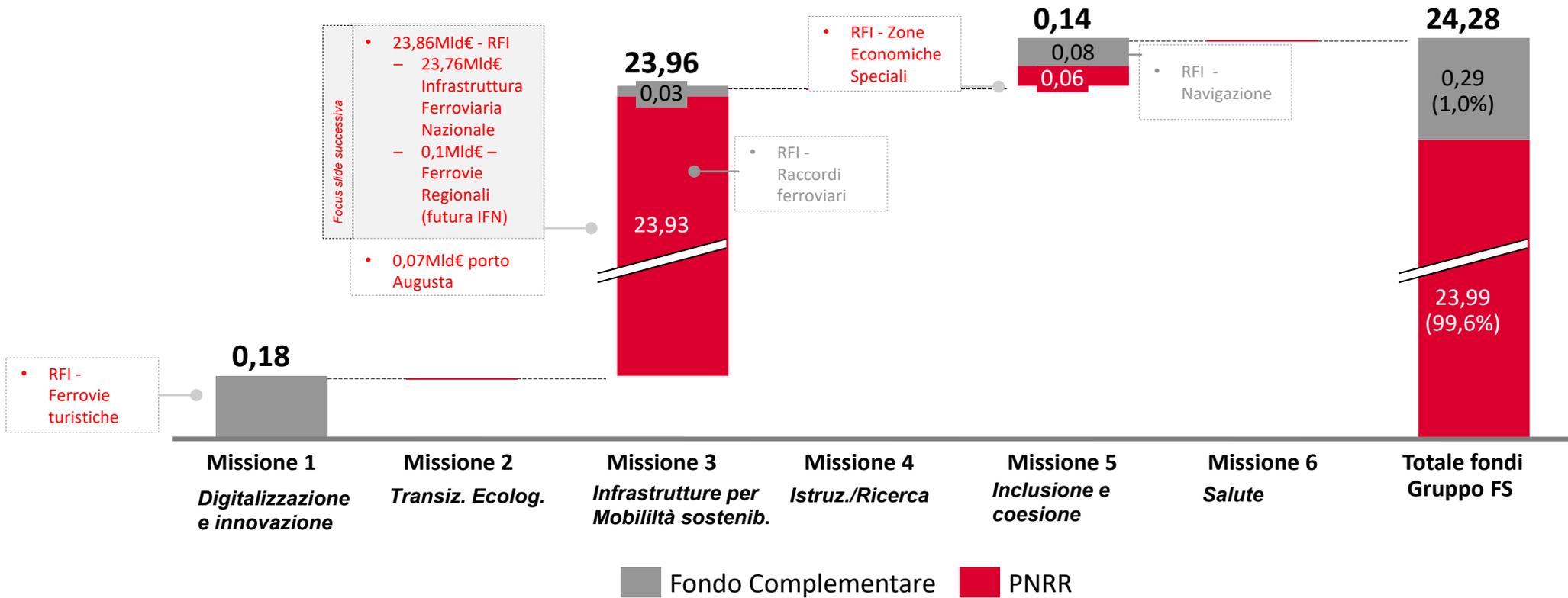
Il framework di lavoro delle progettualità PNRR si identifica in due *clusters* di progetti nell'area di interesse del Gruppo FS

Potenziale di interesse pipeline PNRR Gruppo FS Apertura in clusters - Miliardi di euro



Attraverso lo strumento del PNRR il Gruppo FS ha ricevuto l'assegnazione di 24,3Mld€ (100% di competenza RFI), da rendicontare entro il 2026

Allocazione fondi al Gruppo FS Ripartizione per misura - Miliardi di euro

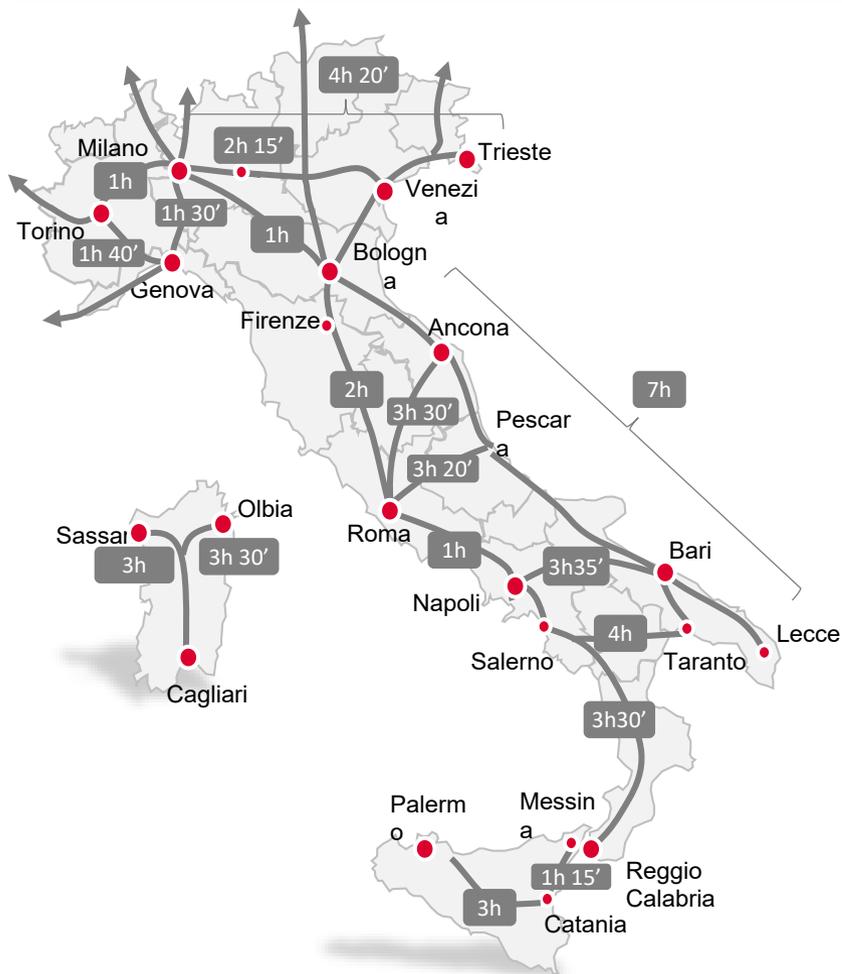


Gli attuali fondi per i quali RFI è già soggetto attuatore sono allocati nel contratto di programma ai sensi del DL 73/2021

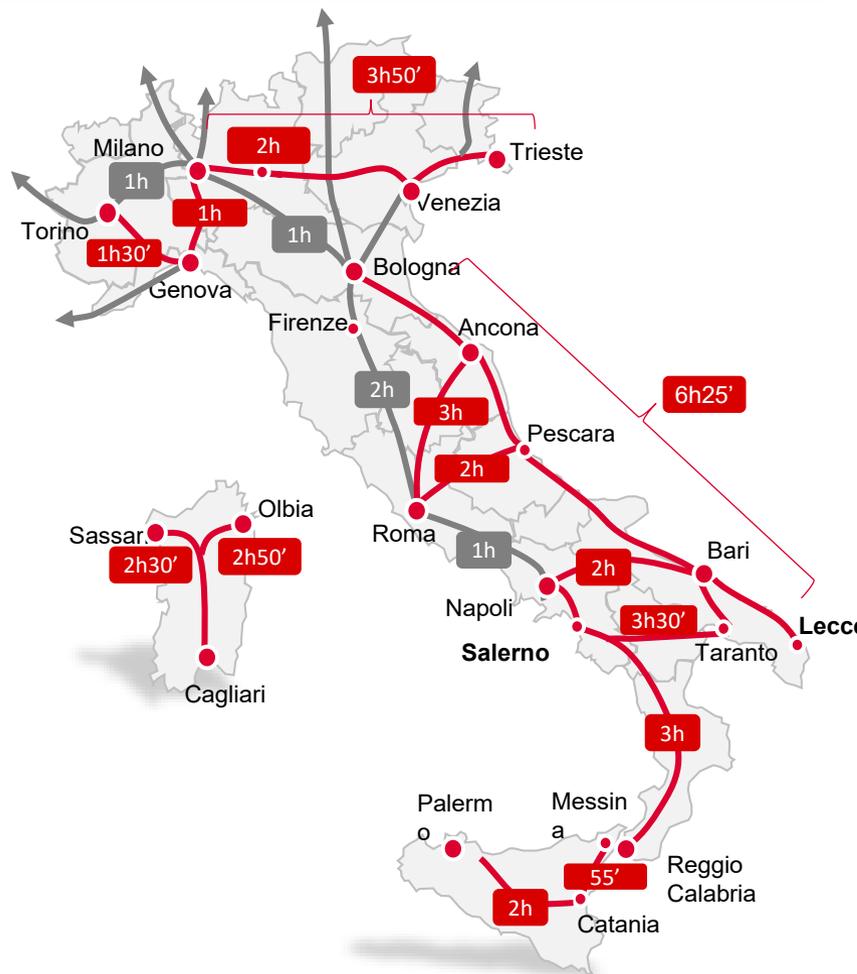
Il piano di investimenti abiliterà nuove *performance* della rete in termini di tempi di percorrenza...



Tempi di percorrenza attuali



Tempi di percorrenza futuri



Esempi di mercato potenziale (non esaustivo):

Traffico aereo

- Roma – Firenze: ~265k pax/anno¹
- Roma – Bari: ~730 pax/anno¹
- Roma – Brindisi Terme: ~525k pax/anno¹

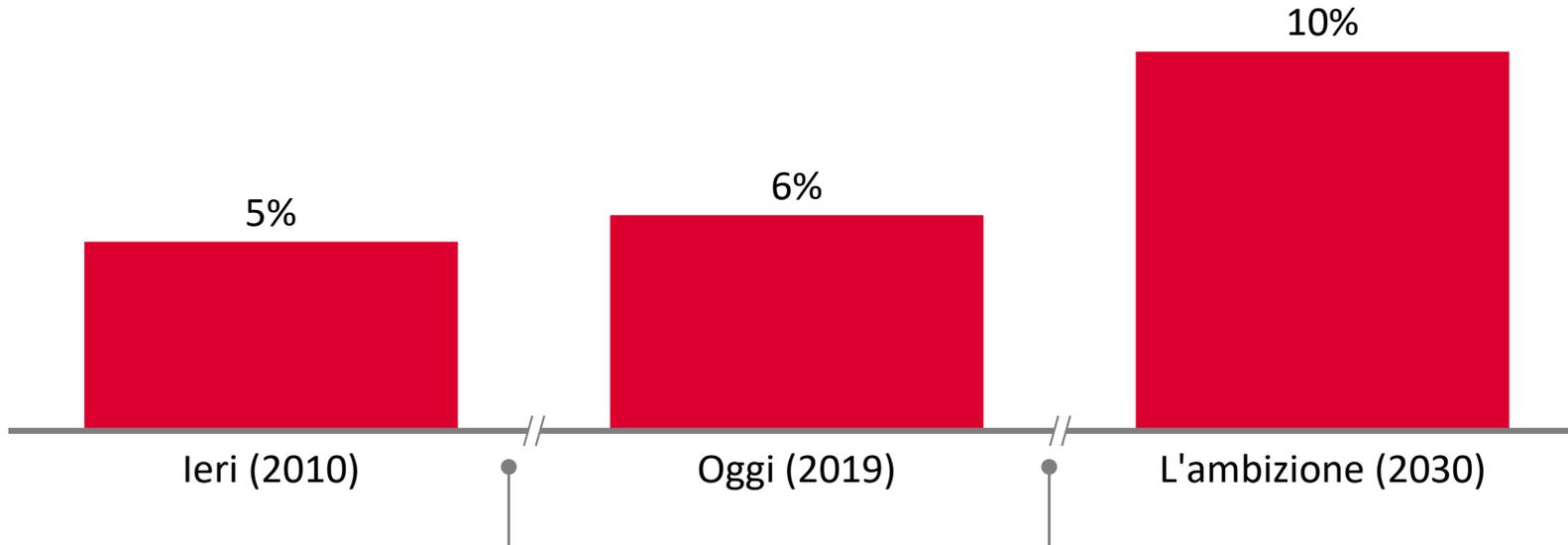
Traffico autostradale

- Brescia-Padova: 220k vetture/giorno

... e sarà (uno dei) fattori chiave per aumentare l'attrattività (i.e., quota modale) del trasporto ferroviario



Quota modale ferro: ieri, oggi e l'ambizione per il 2030 (%)



4x di impatto al 2030 di trasporto ferroviario rispetto al decennio precedente, impatto equivalente a oltre 2 mln di auto all'anno a regime evitate¹

L'**Alta Velocità** ha aumentato la **quota modale del ferro di 1 p.p.** (in un contesto di forte aumento della mobilità)...

... **il PNRR ne abilita 4 volte tanto**. Il PNRR è un **fattore abilitante fondamentale, ma non sufficiente**. Devono esserci altri ambiti di intervento quali ad esempio politiche di incentivazione al treno, ripensamento orari delle città, soluzioni efficaci di inter-modalità, spinta sul MaaS, etc.

¹ Considerando 1,3 passeggeri medi per auto e una percorrenza media di 15k km all'anno

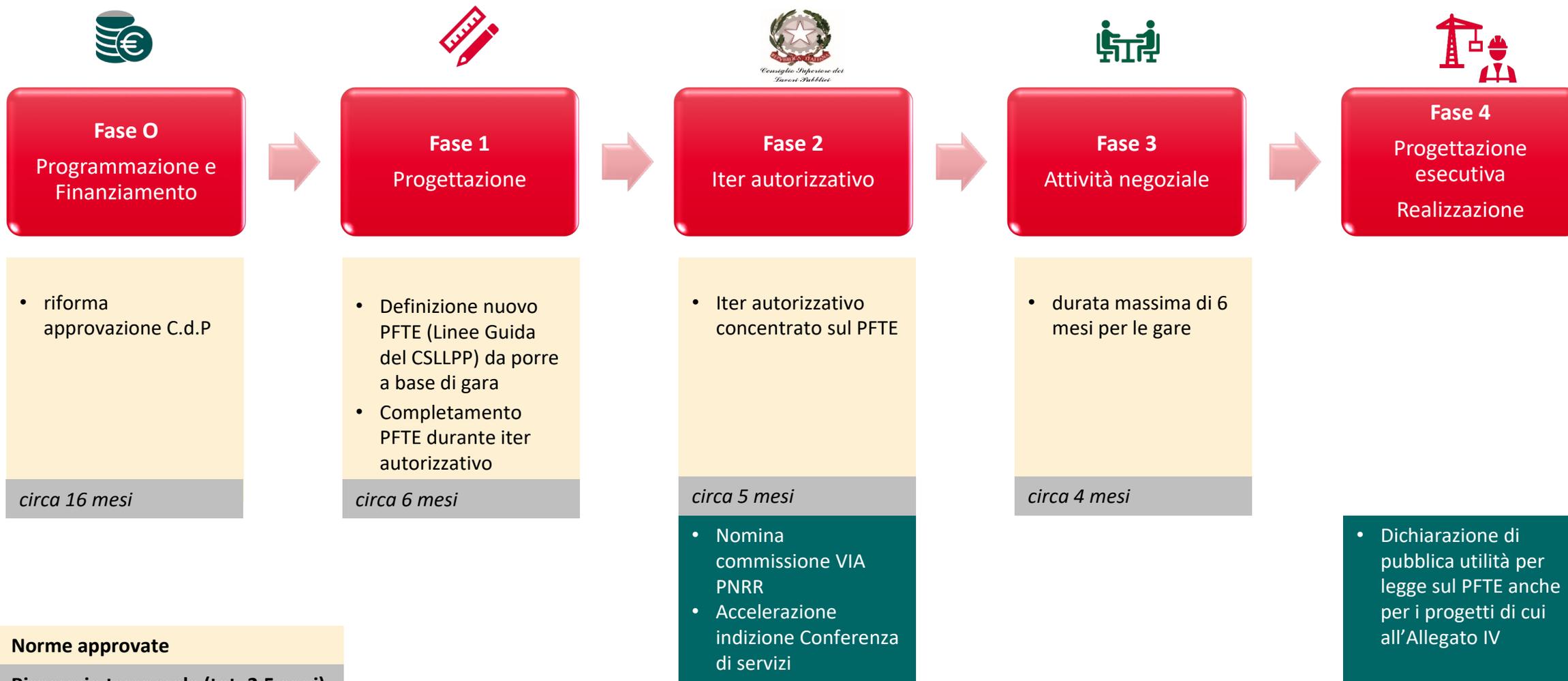
FONTE: Analisi FS su fonti pubbliche (CNIT 2019-2020, Assaeroporti, Audimob, Eurostat, International Monetary Fund, Economist Intelligence Unit, Prometeia), interviste ad esperti, report di settore, Documento «Obiettivi 2030 RFI»

Il Gruppo FS ha previsto un modello di *governance* PNRR articolata su 4 livelli

FS Holding	Task force PNRR	<ul style="list-style-type: none"> • Governo azioni Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane connesse al PNRR • Composta da: AD FS, Chief Strategy Officer, Chief Administration, Planning and Control, Chief Transformation Officer, Chief Corporate Affairs Officer, Chief Finance & Investor Relations Officer, Chief Security & Risk Officer, Chief Technology, Innovation & Digital Officer, AD RFI, AD ANAS
	Cabina di Regia PNRR <i>(Strategy, Sustainability, Asset Mgmt.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio progetti in PNRR di Gruppo, partecipando ai tavoli di coordinamento dei singoli progetti e ai comitati di coordinamento societari, e verifica di baseline e avanzamento fisico <i>key milestone</i> e <i>target</i> vs. obiettivi PNRR • Scouting e lancio di progetti in PNRR societari/trasversali non ancora in pipeline di investimento • Verifica di coerenza strategica e quantificazione degli impatti economici, sociali ed ambientali dei progetti in PNRR • Supporto centralizzato per accedere alle diverse modalità di finanziamento PNRR • Coordinamento di iniziative di comunicazione connesse a progetti in PNRR • Rappresentanza del Gruppo verso la «Cabina di Regia» del Governo Italiano e verso i diversi enti istituzionali
	Monitoraggio e controllo <i>(APC)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio progetti in PNRR in termini di avanzamento tempi e costi, nell'ambito delle attività di budget e controllo investimenti di Gruppo
Società operative – i.e. RFI	<p style="text-align: center;">Monitoraggio societario ed <i>execution</i>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Rafforzamento organico e processi</u> (+ 500 FTEs entro 2021) 2. <u>Istituzione di un «Comitato RFI Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR ed Opere Commissariate»</u> finalizzato al presidio integrato del Piano per i Progetti di competenza di RFI 	

Processo di realizzazione Opera ferroviaria in PNRR (con modifiche normative ad oggi)

Fasi del processo



Norme approvate

Risparmio temporale (tot. 2.5 anni)

Principali iniziative auspicabili