

LA LIBERALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Prof. Dr. Andrea Giuricin

Special Advisor for the CEO of NTV - ITALO

Senior Rail consultant at WORLD BANK

CESISIP - at University Milan Bicocca

Former Visiting Professor at China Academy Railway Sciences, Beijing, China

CEO - TRA Consulting

Marseille 25th of February 2022

ACTIVITES REALISEES EN LIEN AVEC L'ETUDE DE LA LIBERALISATION

**La 1e entreprise de grande vitesse
“nouvelle entrante” - ITALO**



**Consultant ferroviaire senior – The
WORLD BANK**



**Corée du Sud – SRT VS KORAIL et
réforme ferroviaire en Europe**



**Ancien Vis. Prof. CHINA
ACADEMY OF RAILWAY
SCIENCES**



**Travail avec
les
principaux
régulateurs
:**

**ERA en
Europe,
CNMC en
Espagne,
RSR en
afrique-du-
Sud, etc.**

LES DIFFERENTS TYPES DE LIBERALISATION EN EUROPE

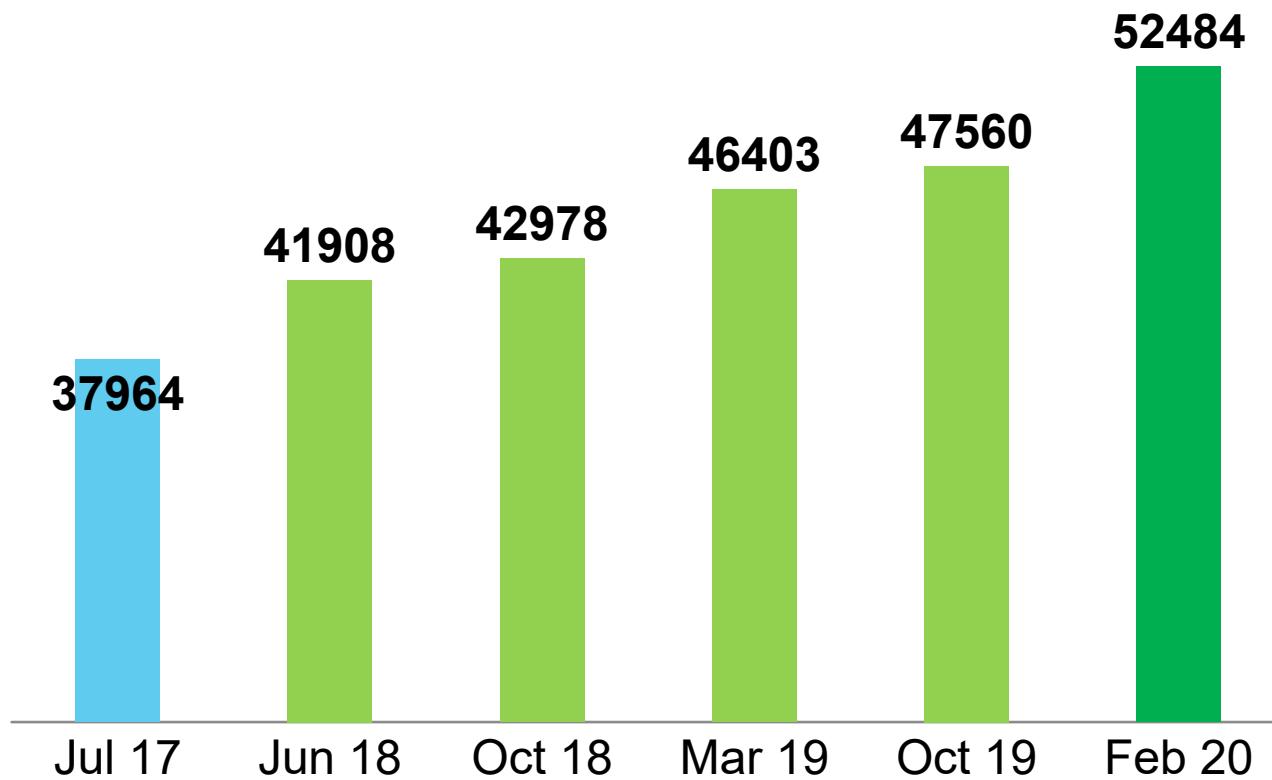
PAYS	Séparation Verticale	Ouverture Régionale	Ouverture Grande Vitesse/Longue Distance
Italie	NON	NON	OUI
Allemagne	NON	OUI	OUI
Suede	OUI	OUI	OUI
Espagne	OUI	NON	OUI
France	NON	OUI	OUI

The background features abstract, overlapping geometric shapes in various shades of blue, ranging from light sky blue to deep navy blue. These shapes are primarily located on the left and right sides of the frame, creating a modern, dynamic feel. The central area is a clean white space where the text is placed.

LA LIBERALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE

LES DIFFERENTS BUSINESS MODELS POUR LES LIGNES A GRANDE VITESSE

**High Speed Rail lines
(in KM)**

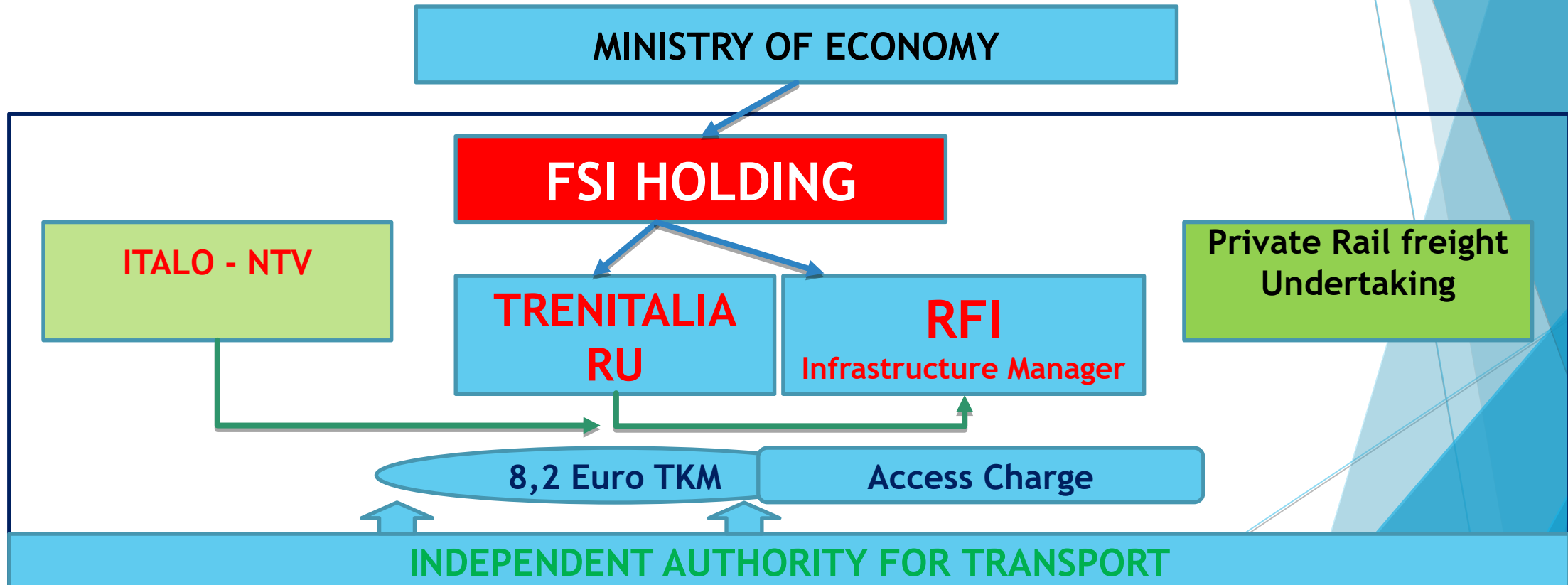


Entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, il y a trois business models :

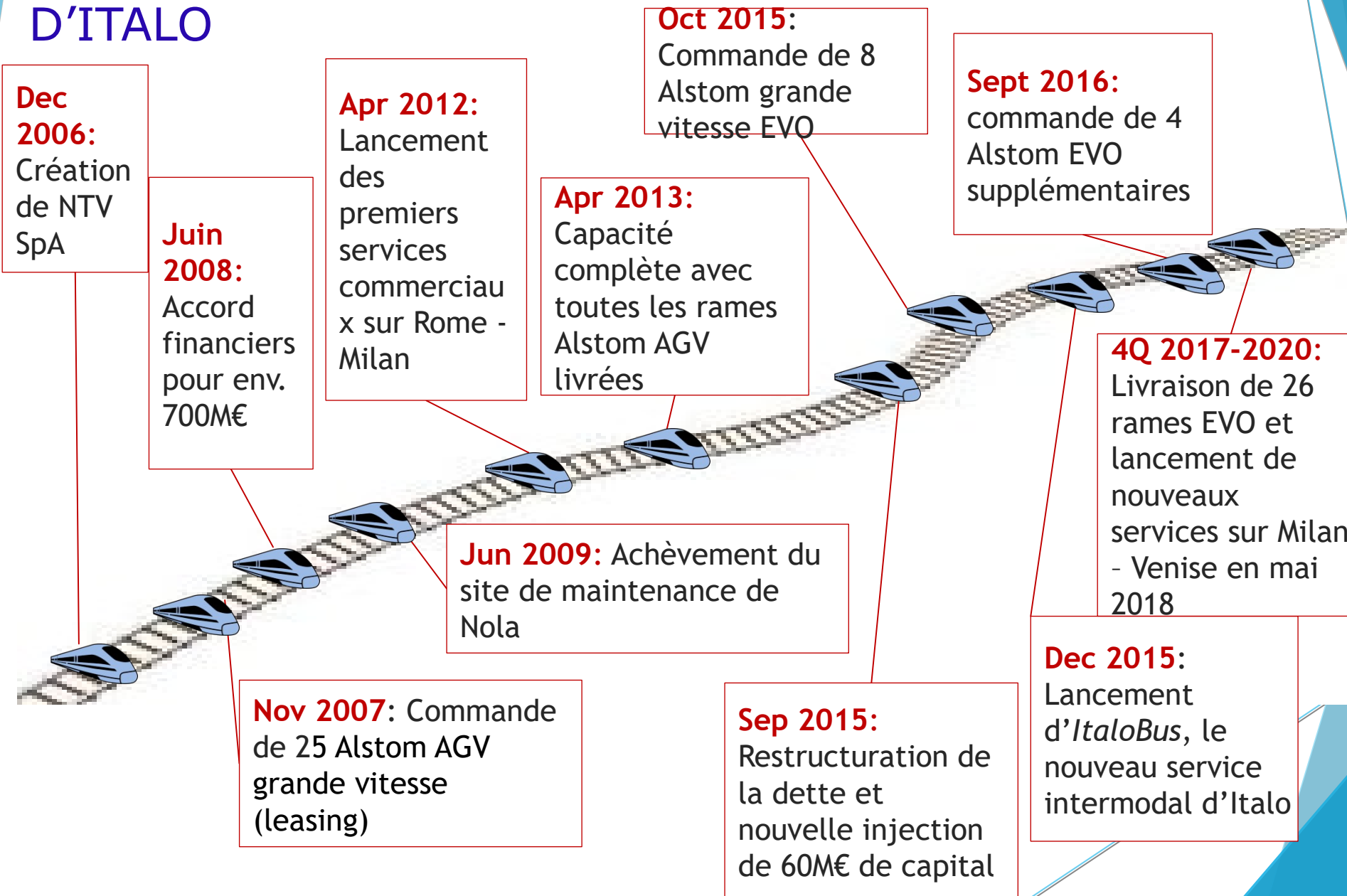
- l'intégration verticale (Japon, Hong Kong)
- La séparation verticale (Suède, UK, Espagne)
- la structure en holding (Allemagne, Italie, Autriche)

LA GRANDE VITESSE EN ITALIE

L'opérateur historique (*incumbent*) est une entreprise détenue par l'Etat, Ferrovie dello Stato (FSI), qui contrôle le gestionnaire d'infrastructure (RFI) et l'entreprise ferroviaire (*railway undertaking* - Trenitalia).



LA GRANDE VITESSE EN ITALIE - L'HISTOIRE D'ITALO



ITALO - INVESTISSEMENTS

Years 2008 – 2012

(million of €)

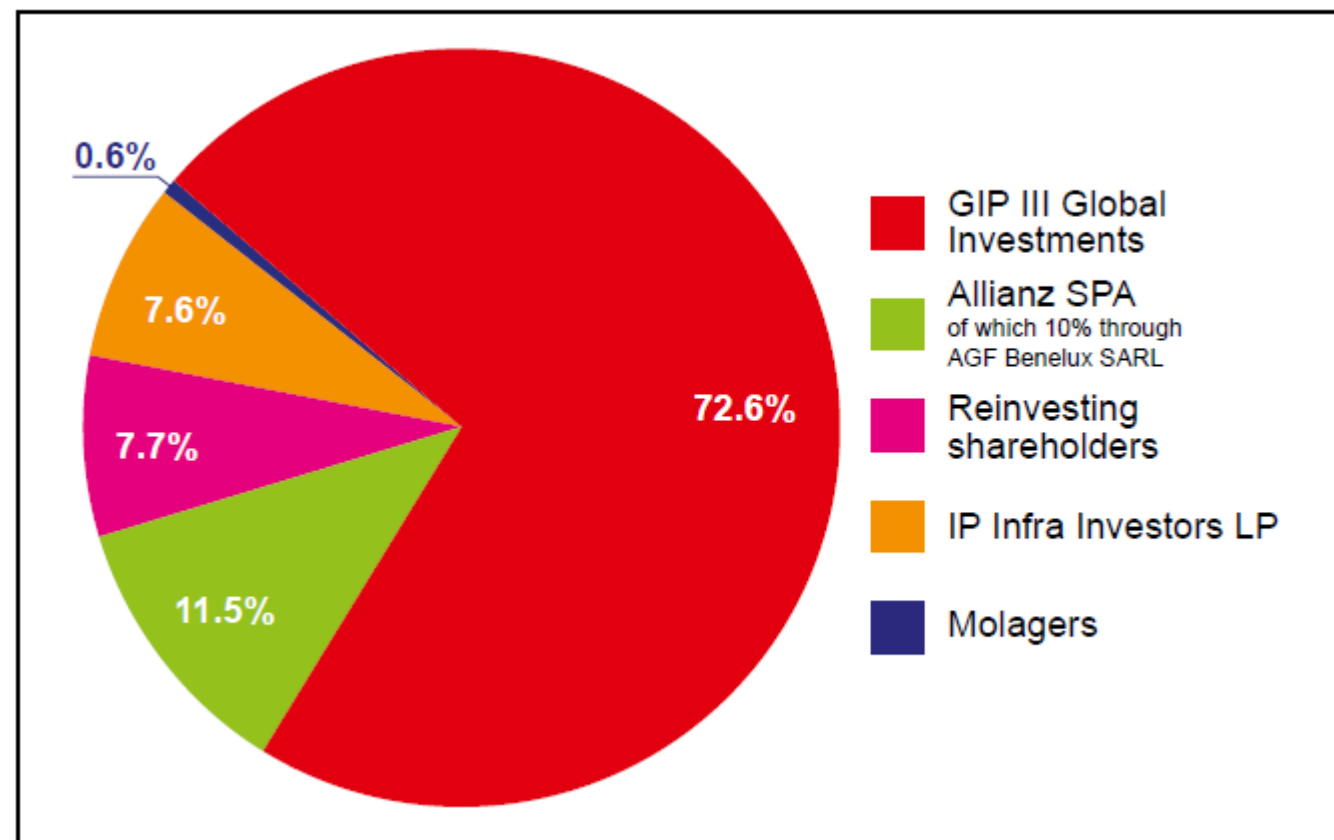
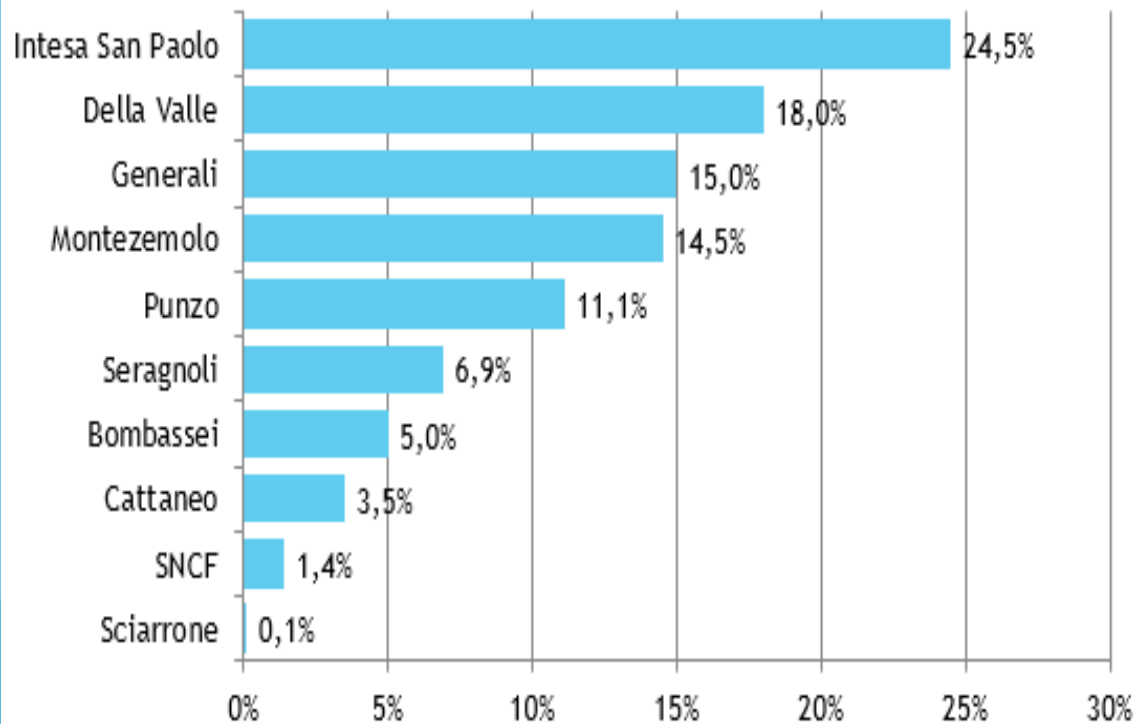
NTV débuta son activité le 28 avril 2012

Trains Investments	625
Maintenance Facilities	90
IT Investments	11
Station Logistics	25
Training	26
Start-up	62
Indirect Investment	128
Total	967

Seuil de rentabilité atteint en 2015

Nouvel investissement en 2015/2018 → 26 trains à
grande vitesse

ITALO - L'EVOLUTION DE L'ACTIONNARIAT



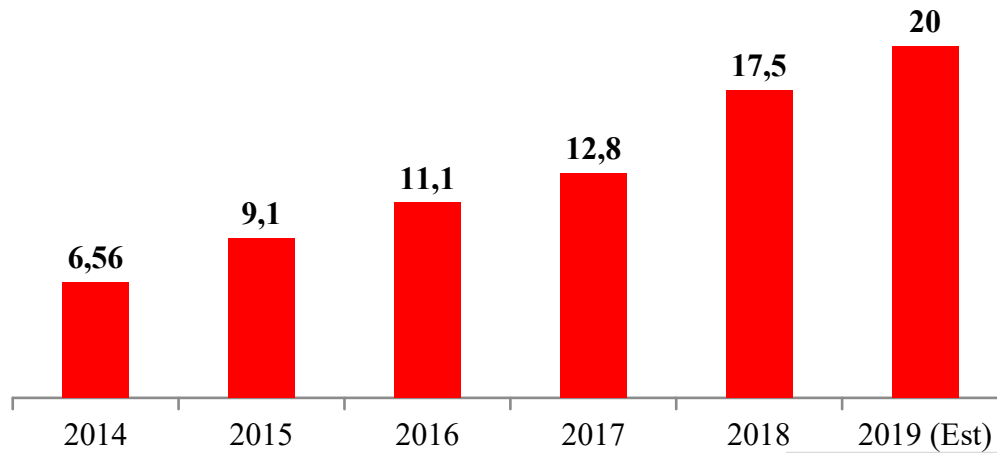
GIP → Global Infrastructure Partner
100% en fév. 2018 → 3 Mds USD



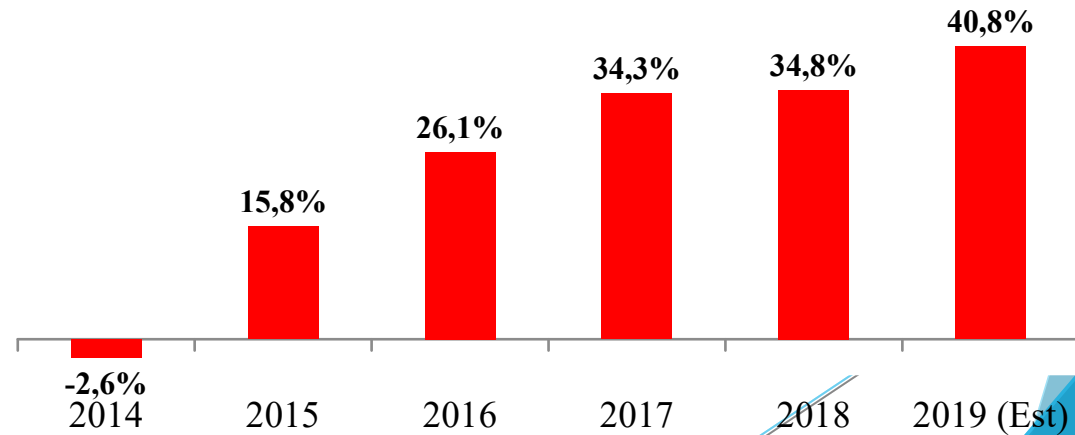
2019

ITALO - LES INDICATEURS CLES

ITALO - Passengers

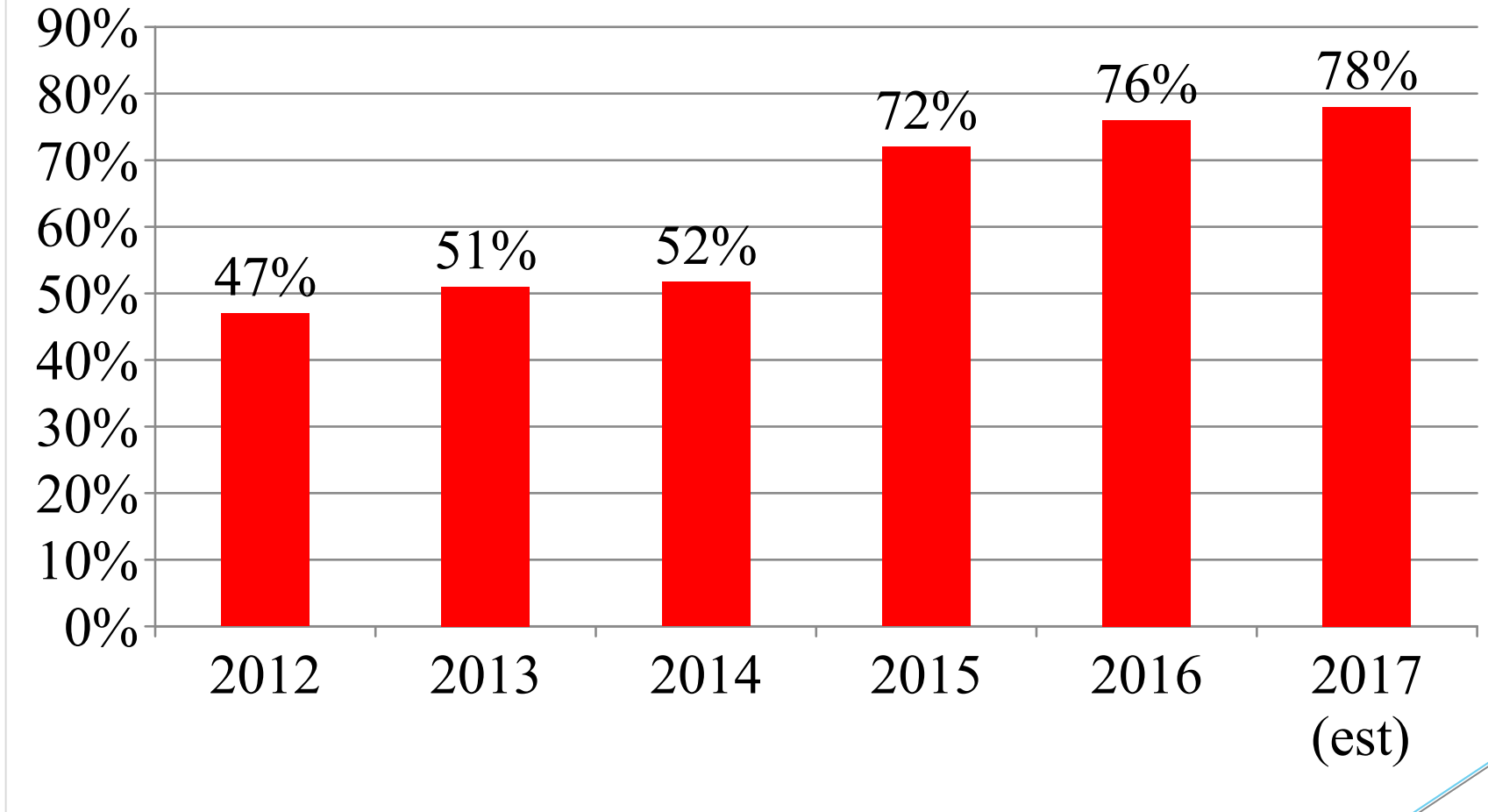


ITALO - Ebitda Margin



ITALO – LE COEFFICIENT DE REMPLISSAGE

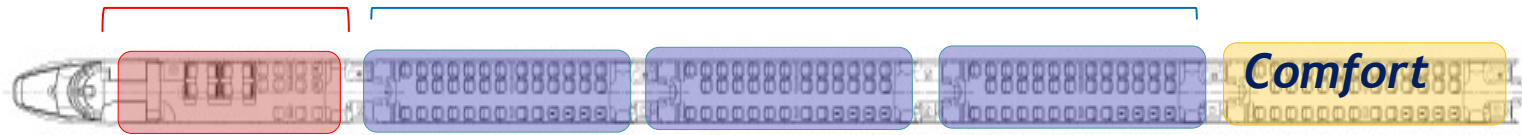
Italo Load Factor



ITALO - L'EXPERIENCE VOYAGEUR

Club

Prima



Comfort



Smart

Smart Cinema



ITALO - L'EXPERIENCE VOYAGEUR



■ Club

- Meilleur confort et intimité
- Service personnalisé
- Ecrans TV pour tous les sièges
- Option Lounge



■ Prima

- Hauts qualité et confort
- Service au siège

■ Comfort

- Hauts qualité et confort



■ Smart

- Qualité + entrée de gamme
- Options de wagons spéciaux : cinéma

ITALIE - LES EFFETS DE LA LIBERALISATION SUR LA CONCURRENCE ENTRE LE FER ET L'AERIEN

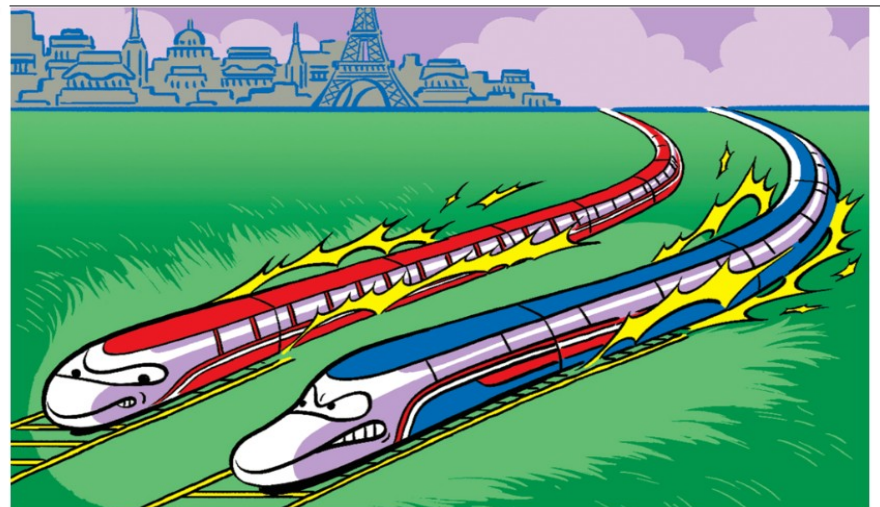
Q Search

Bloomberg Businessweek

The Discount Airline Model Is Coming for Europe's Railways

● Ryanair and EasyJet transformed low-cost continental travel. Get ready for no-frills trains.

By Carol Matlack



Get Ready to Ditch Your Business Class Flight

Europe's rail operators have ambitious plans to exploit the flight-shame phenomenon. They still need to make trains consistently convenient.

By [Chris Bryant](#)

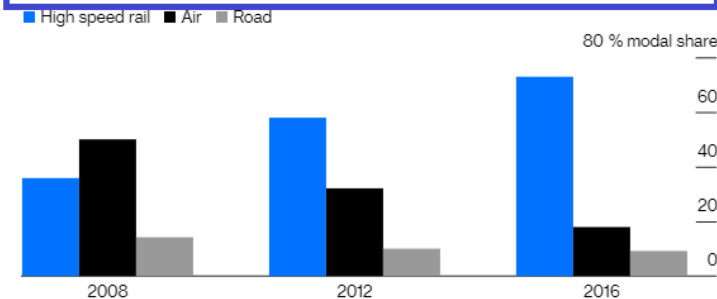
29 ottobre 2019, 08:00 CET

Look at Italy, where upstart Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA has joined the incumbent Trenitalia SpA in offering train services. In just four years the two companies doubled their share of traffic on the Rome to Milan route at the expense of the airlines, while ticket prices fell by about 30%.

Bloomberg Opinion

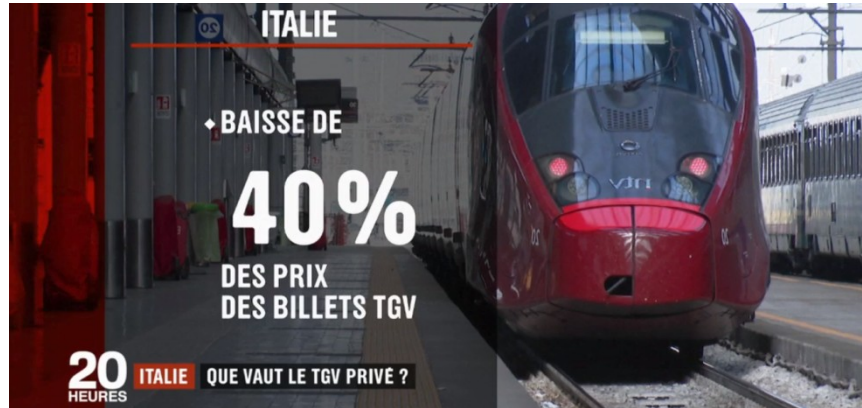
Italian Revolution

The train has become the dominant way to travel between Rome and Milan



Source: Andrea Giuricin paper

ITALIE - LES EFFETS DE LA LIBERALISATION



≡ EL PAÍS

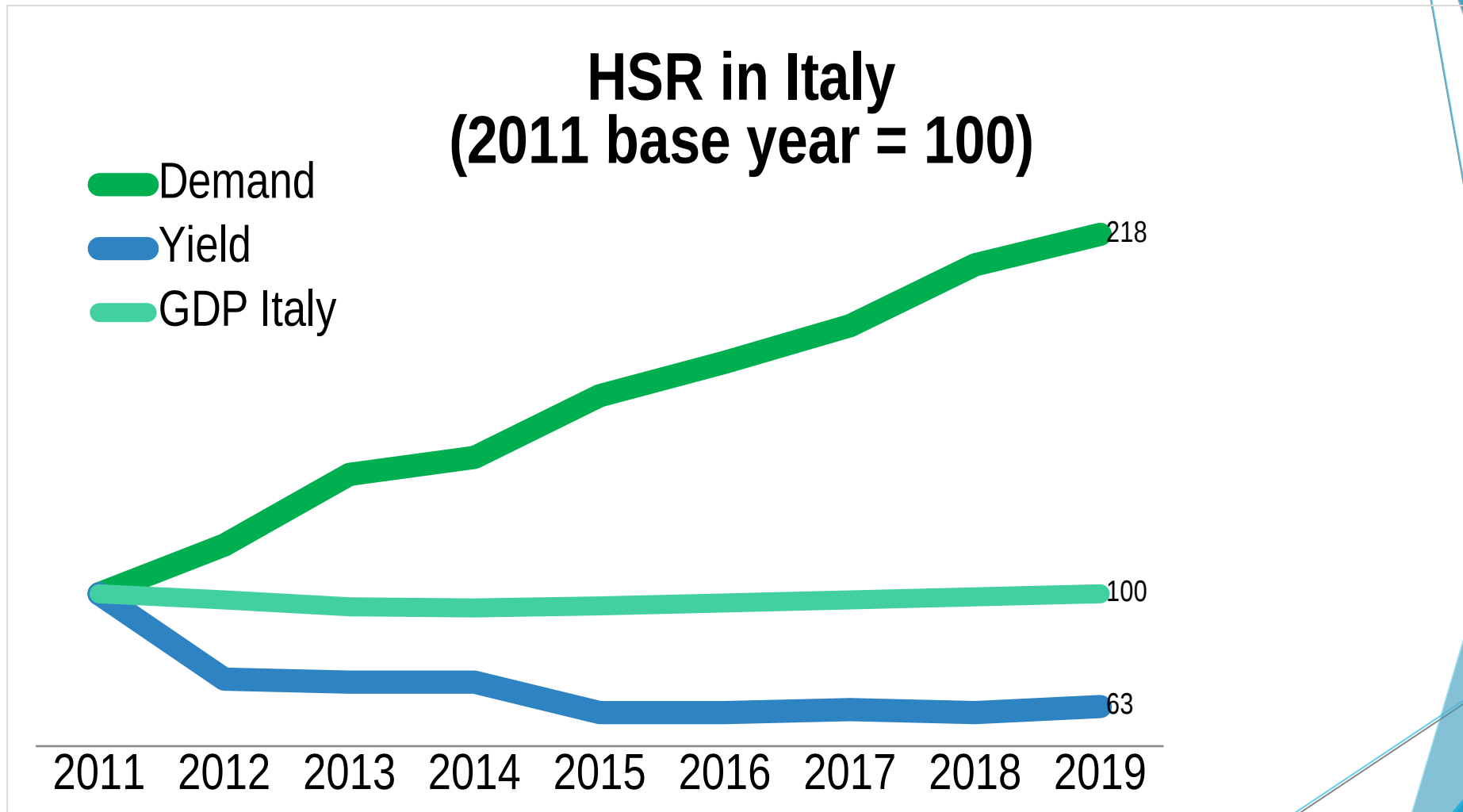
EUROPA CIUDADANA

Un tren de Milán a Roma por 10 euros

El ferrocarril se enfrenta a una revolución que le podrá hacer más

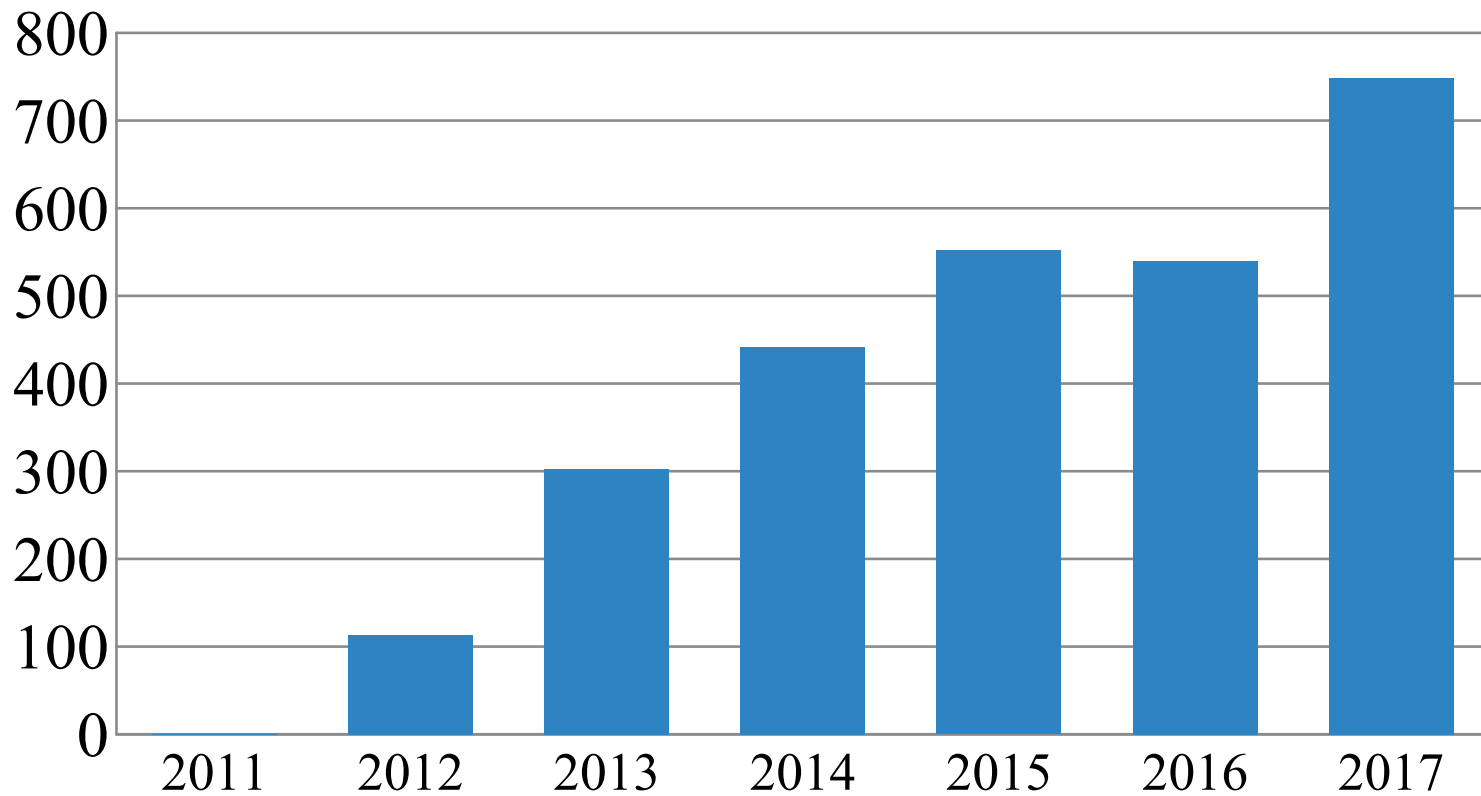


ITALIE - LES EFFETS DE LA LIBERALISATION



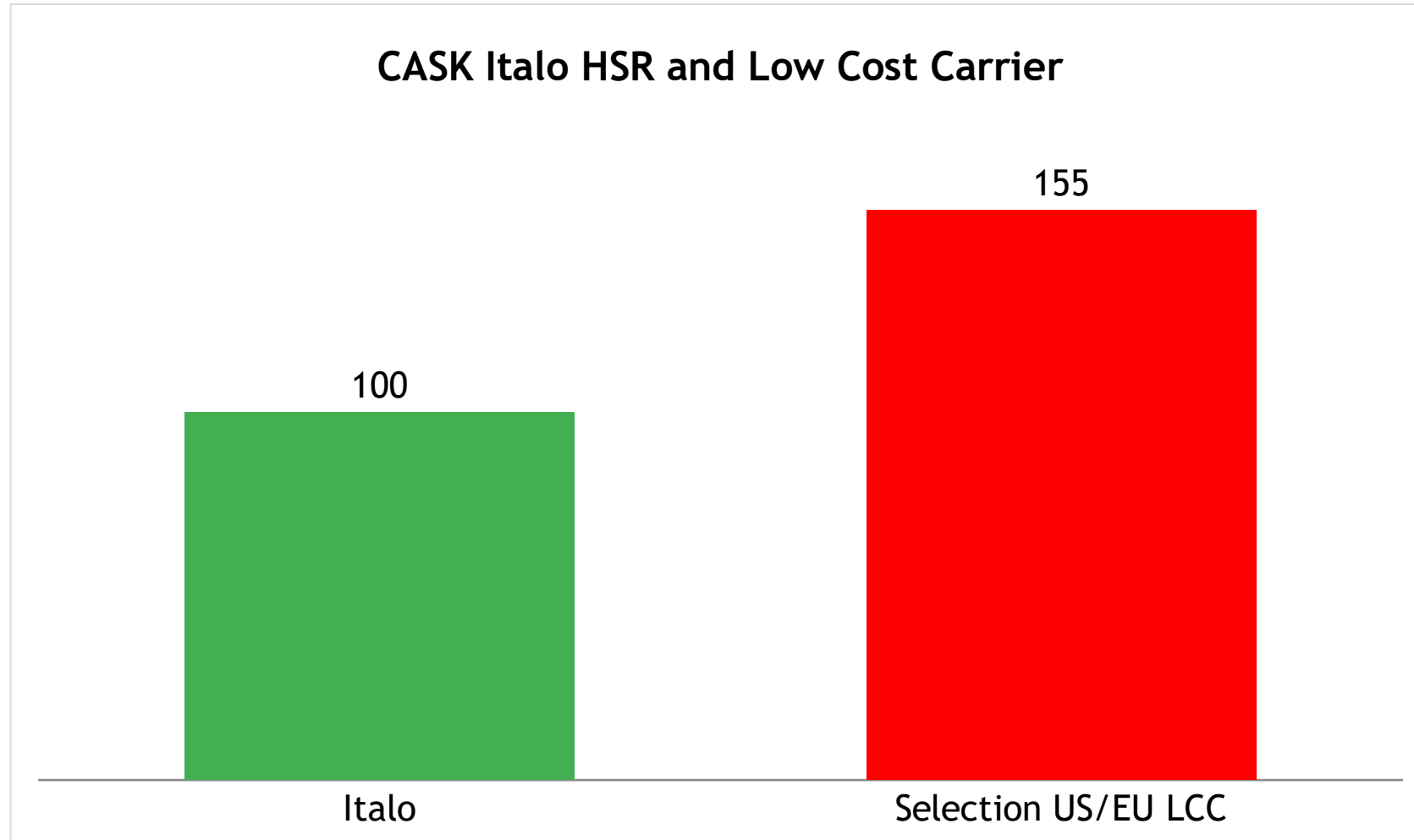
ITALIE - LES EFFETS DE LA LIBERALISATION

Increase of revenues of HSR market with comparison of 2011 (mln of Euro)



Source: Elaboration from datas of the companies

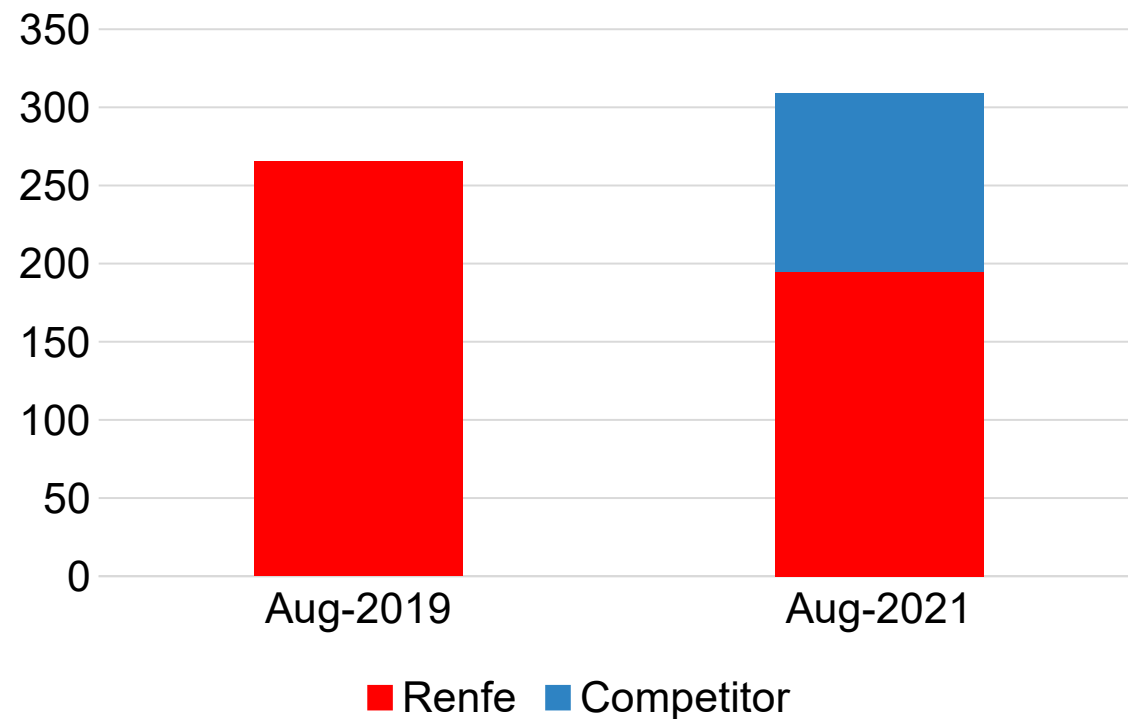
LES EFFETS DE LA LIBERALISATION SUR LA CONCURRENCE ENTRE LE FER ET L'AERIEN



Source: Companies Data estimation

ESPAGNE - LES EFFETS DE LA LIBERALISATION

Madrid-Barcelona: The effect of competition in Spain (thousand of pax)



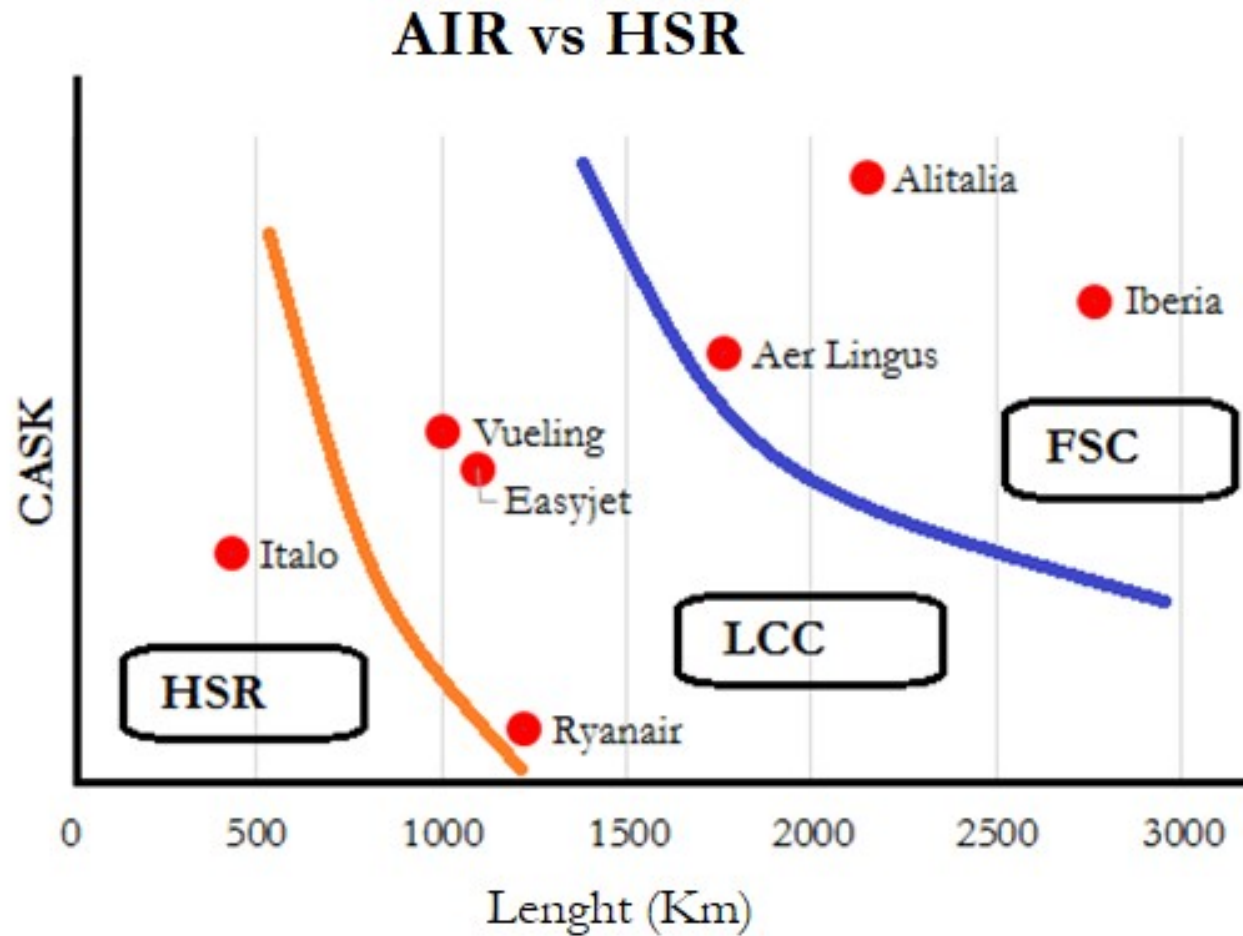
Deux nouveaux concurrents, un troisième arrive.

Concurrence sur les prix :
8 USD pour 400 miles en TGV

Marché en croissance, malgré la pandémie de Covid19.

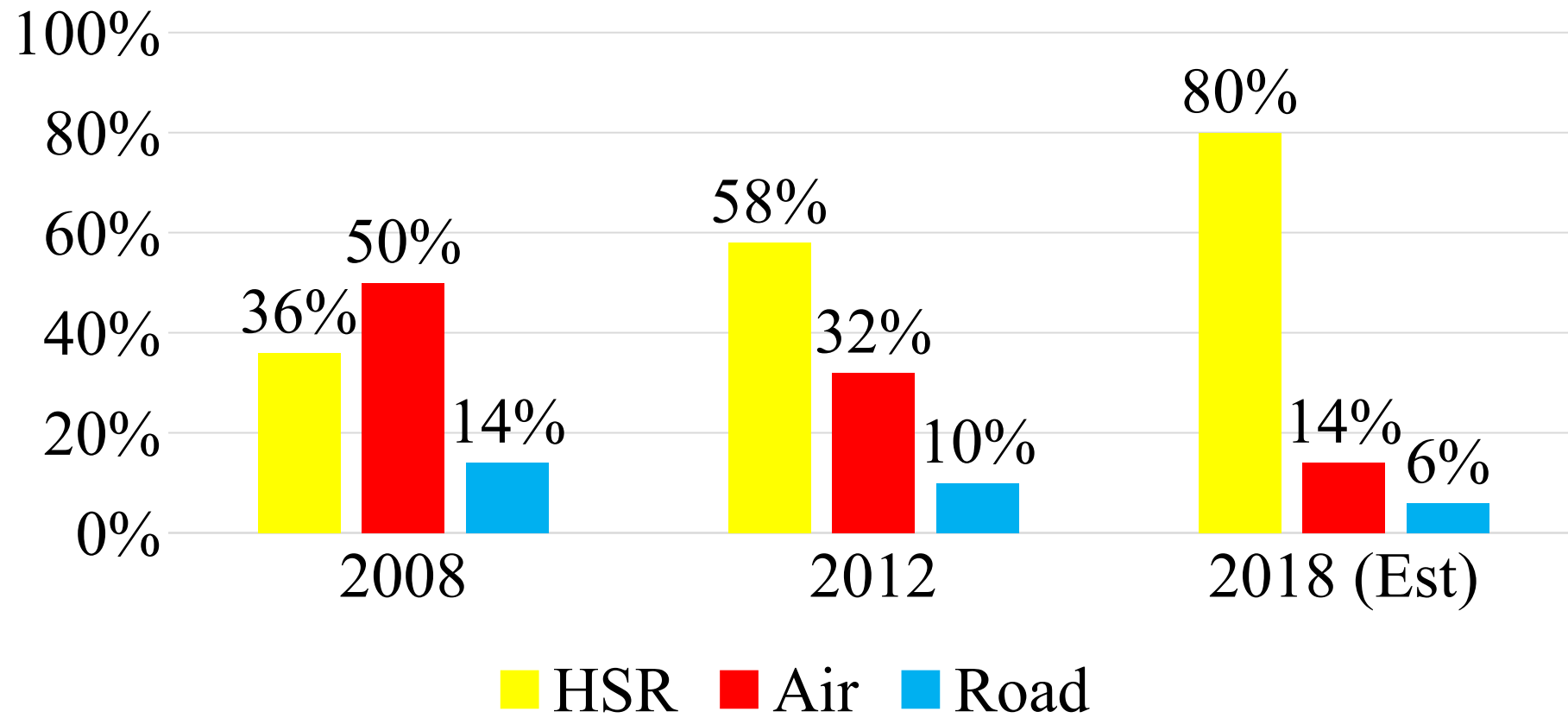
Source: TRA consulting - Elaboration from ADIF

LES EFFETS DE LA LIBERALISATION SUR LA CONCURRENCE ENTRE LE FER ET L'AERIEN



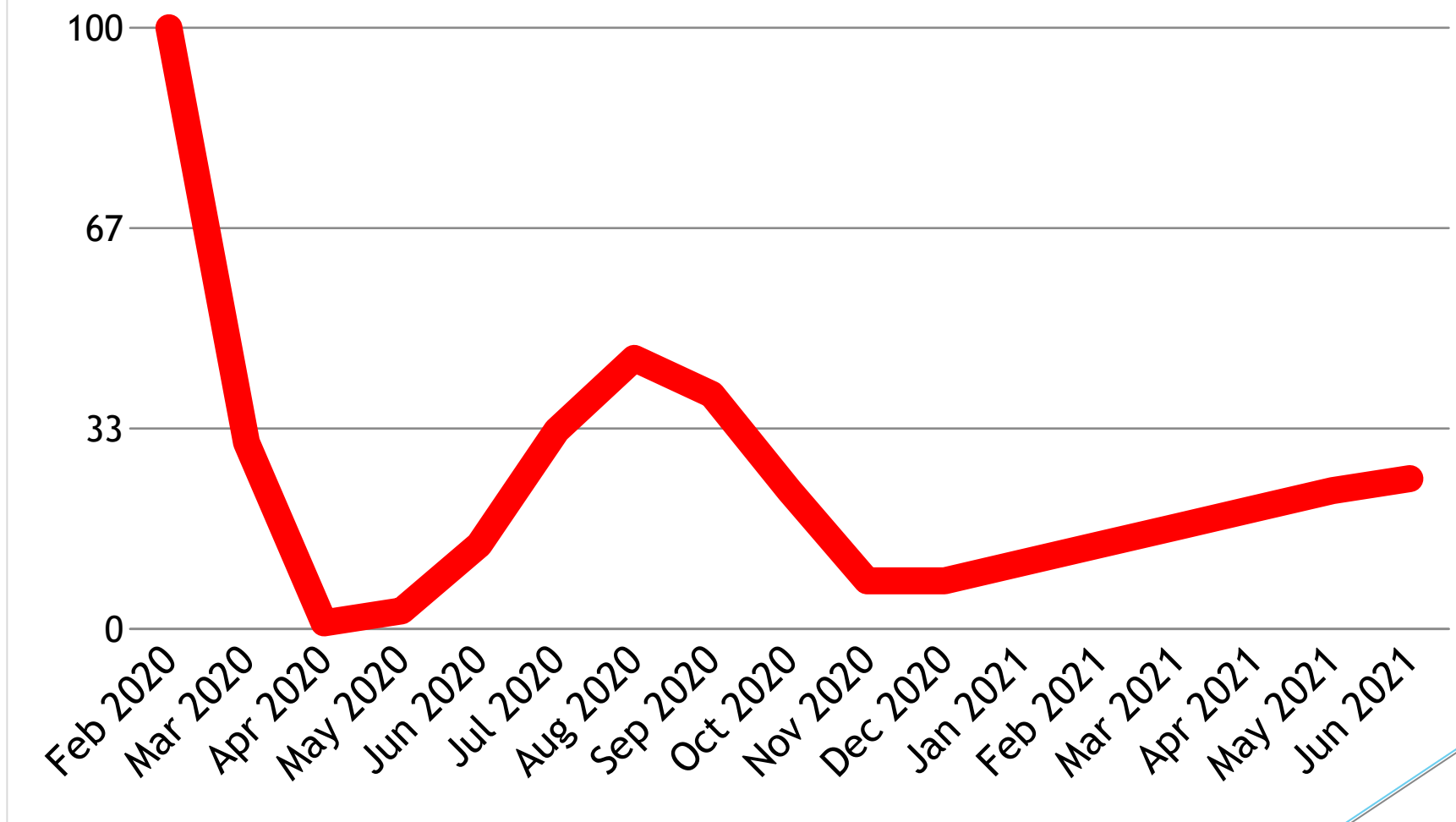
ITALIE - QUI EN SORT GAGNANT ? LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Rome - Milan Modal Share



ITALIE - L'IMPACT DU COVID SUR LA GRANDE VITESSE

HSR Traffic estimation in Italy

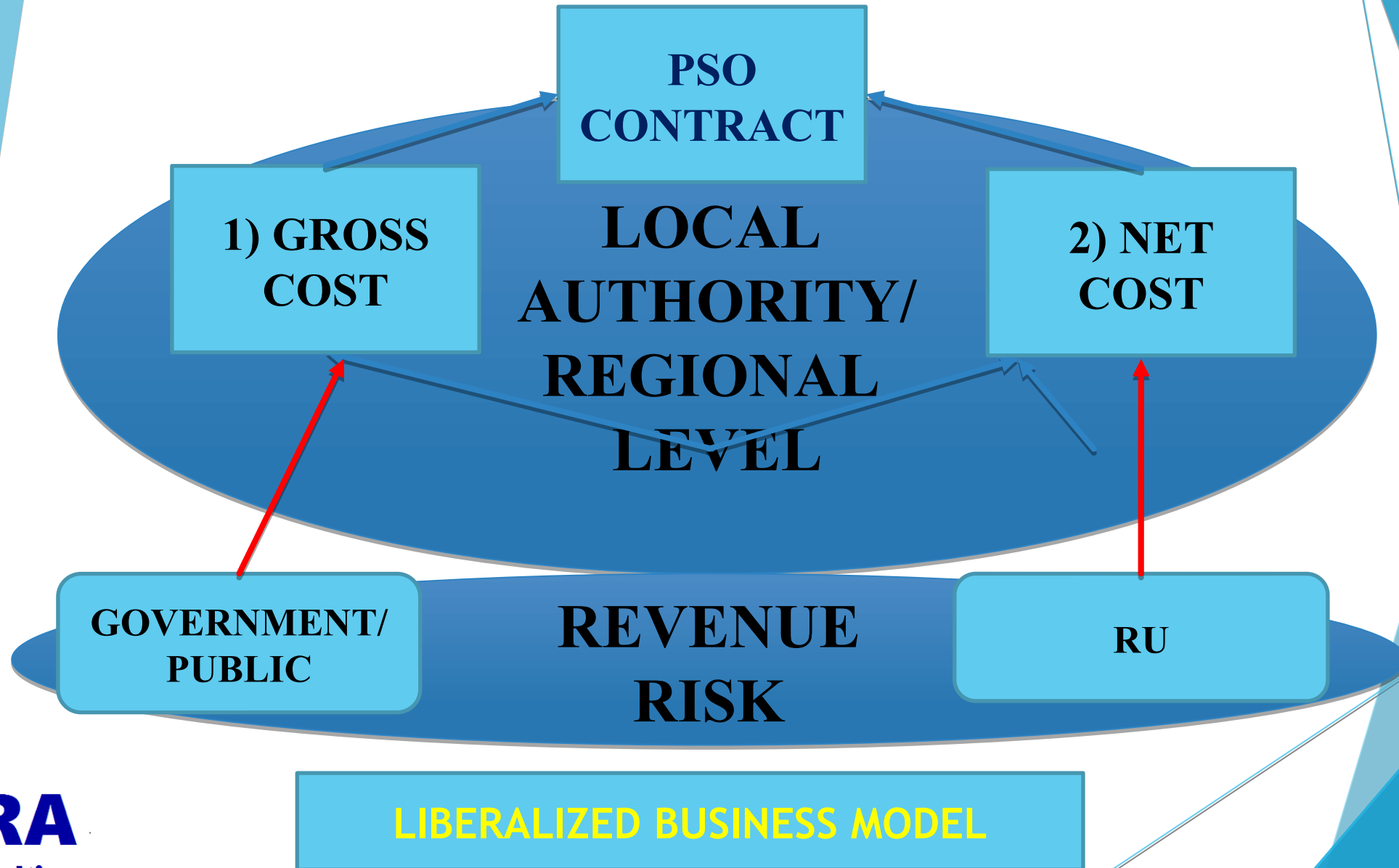


Source: Rail Companies Data estimation



LA LIBERALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL

LA TYPOLOGIE DES CONTRATS



LA PRISE EN CHARGE DU RISQUE COMMERCIAL

- Si le modèle financier du contrat est le paiement à l'opérateur d'une somme déterminée, pour offrir un service déterminé sur une période déterminée, les recettes collectées étant destinées à l'autorité organisatrice, il s'agit d'un contrat de coût brut (*gross-cost contract*)
- Dans le cas d'un contrat de coût net/à subvention forfaitaire (*net-cost contract*), l'opérateur offre un service déterminé pour une période déterminée et capte l'ensemble des recettes. L'autorité organisatrice paie une subvention (*subsidy*) à l'opérateur si le service se situe dans une zone non rentable. Si le service est rentable, l'opérateur paie une redevance à l'autorité (*royalty*)

LES BARRIERES A L'ENTREE

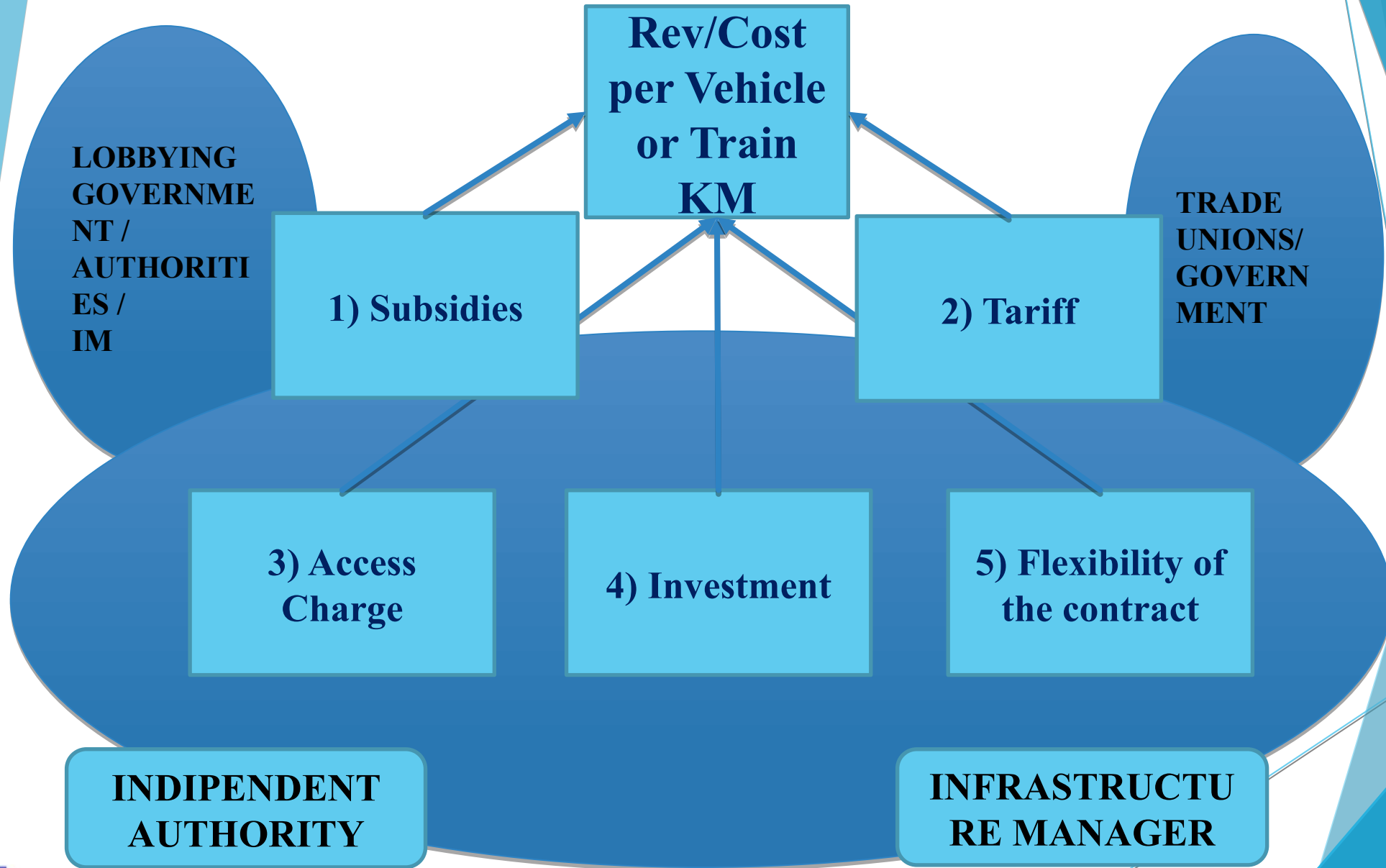
ROSCO (Rolling stock company – *société de matériel roulant*)

La principale barrière à l'entrée dans le secteur ferroviaire est le manque de ROSCO sur le marché européen. L'achat du matériel roulant (*rolling stock* – métros ou trains régionaux) est le premier poste de CAPEX pour une entreprise ferroviaire.

Ce problème est plus fort encore dans le marché du train régional, pour lequel les Régions co-fiancent l'achat des trains pour l'opérateur en place.

La stabilité de la réglementation est l'un des principaux éléments nécessaires pour développer les entreprises privées. Si la réglementation n'est pas stable, il y a un risque de blocage des investissements.

LES MODALITES DE CONTROLE DES COUTS



LE CAS ITALIEN : LES AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS

- Le processus de libéralisation a débuté dans le rail en 2001
- Le gouvernement a décidé d'ouvrir le marché de la longue distance ferroviaire, alors que le train régional et le transport public ne sont pas vraiment ouverts.
- L'Autorité de régulation des transports (ART) a été créée début 2012, mais son activité a commencé mi-janvier 2014.
- Le 4e paquet ferroviaire a introduit une limite pour les procédures sans appels d'offres pour les services régionaux : 2033
- En Italie, le marché du train régional est géré par les Régions (comme en Allemagne), et le transport public urbain par les autorités municipales.

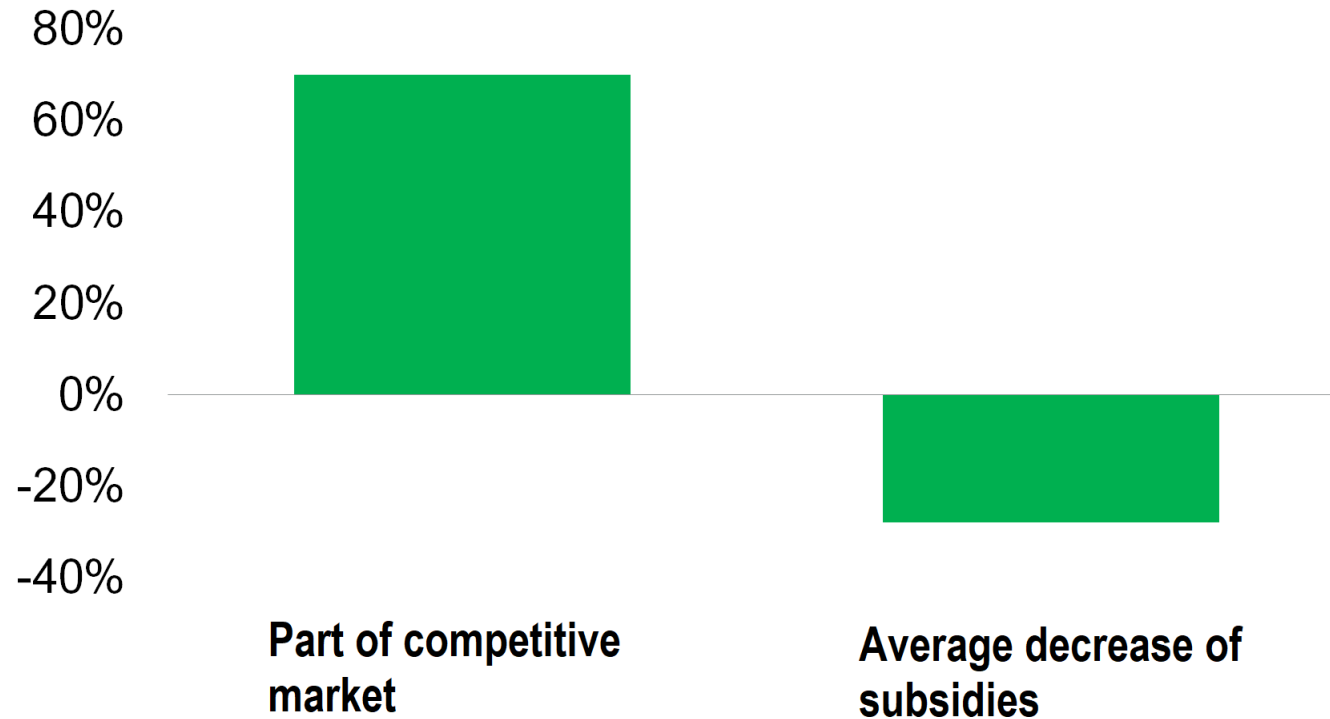
LE CAS ITALIEN : L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS

- L'ART est une autorité indépendante, c'est l'instance de régulation (*regulation body*) chargée de l'établissement des règles pour le transport régional et le transport public urbain.
- Le 12 mars 2015, l'ART a publié les règles pour les appels d'offres régionaux et le transport public.
- Le document soutient fortement les appels d'offres équitables et transparents dans le transport régional et urbain. Il contient les règles générales pour la concurrence dans le marché du rail et du bus.

**LA LIBERALISATION EN EUROPE DANS
LE TRANSPORT FERROVIAIRE
REGIONAL**

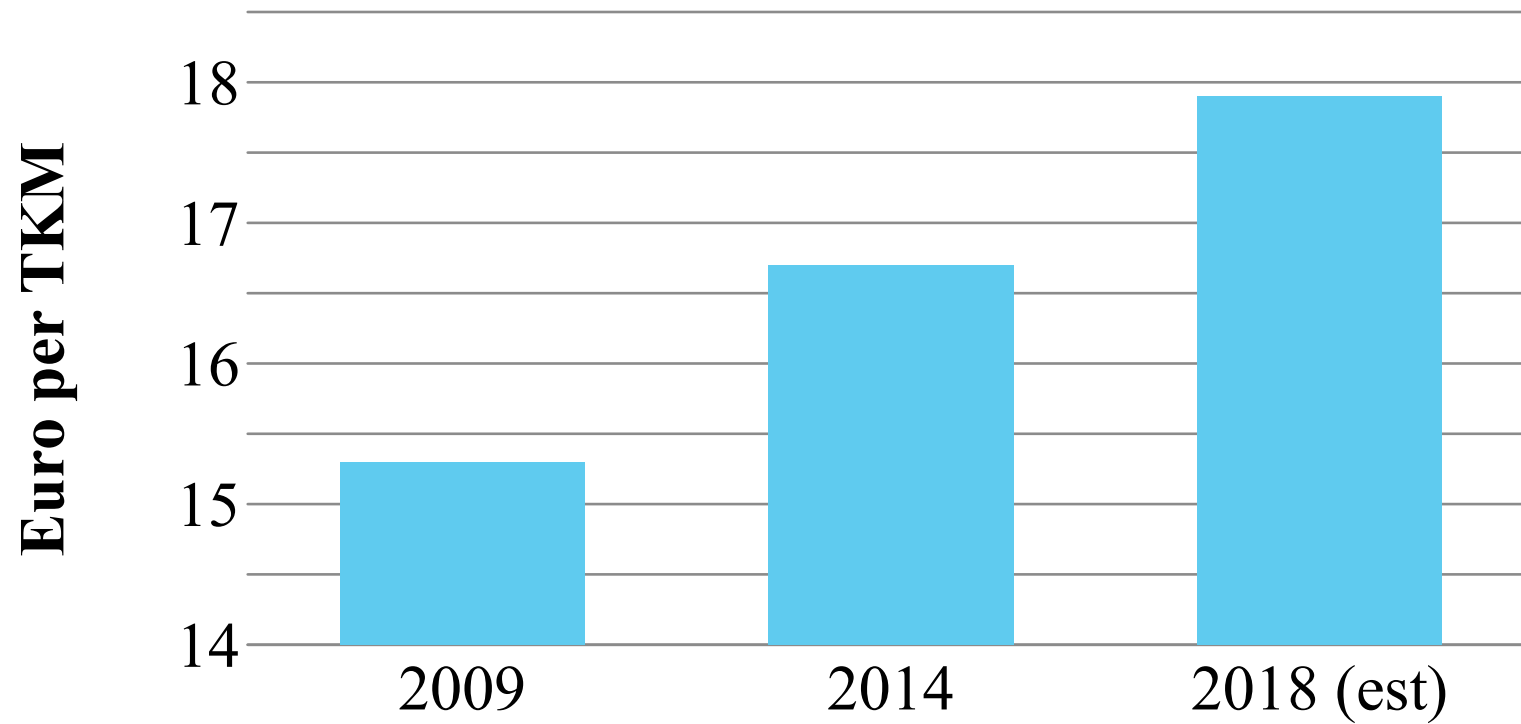
LE CAS ALLEMAND

Germany: example from commuter rail



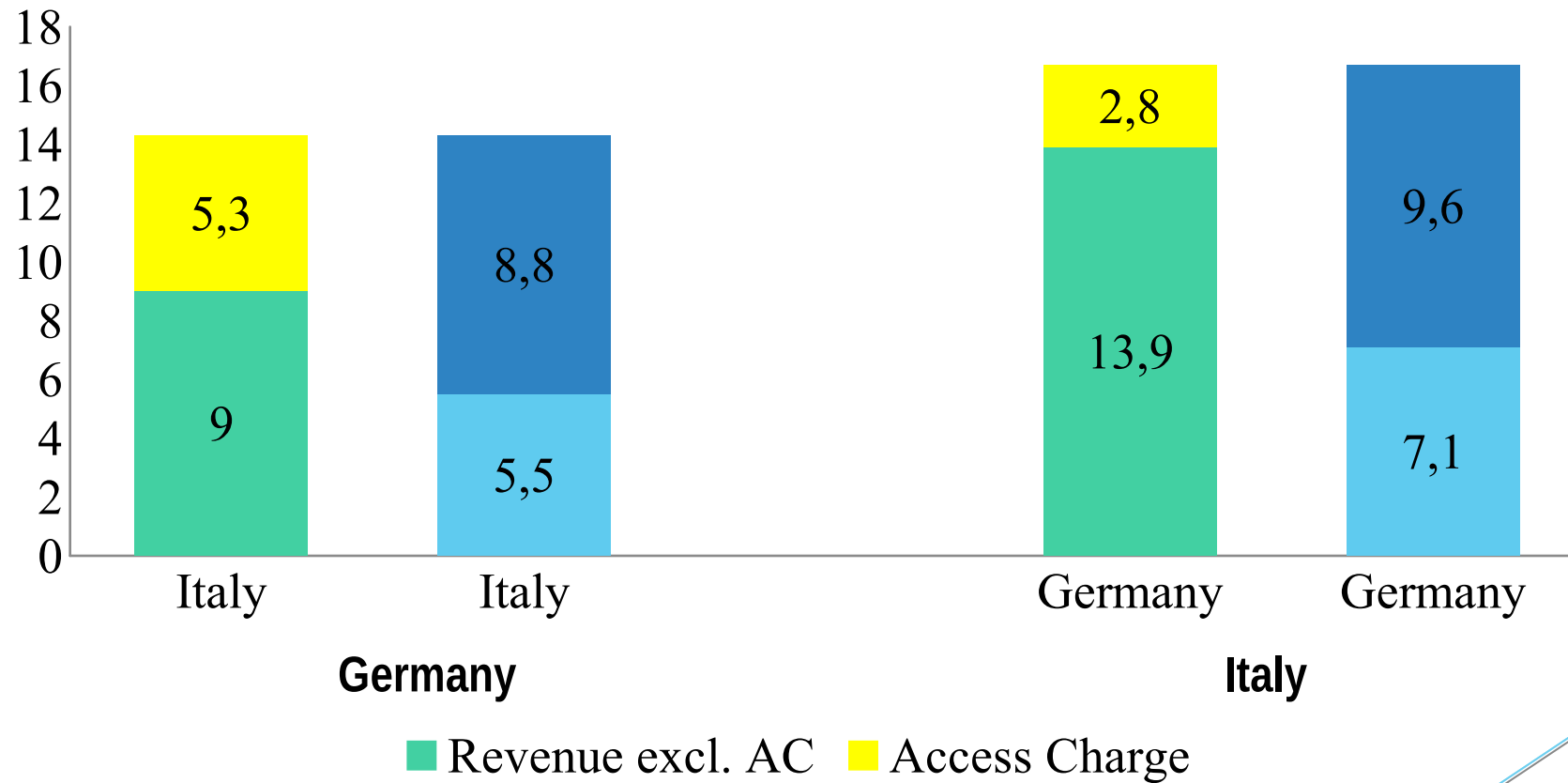
LE CAS ITALIEN

Italy - Lombardy region



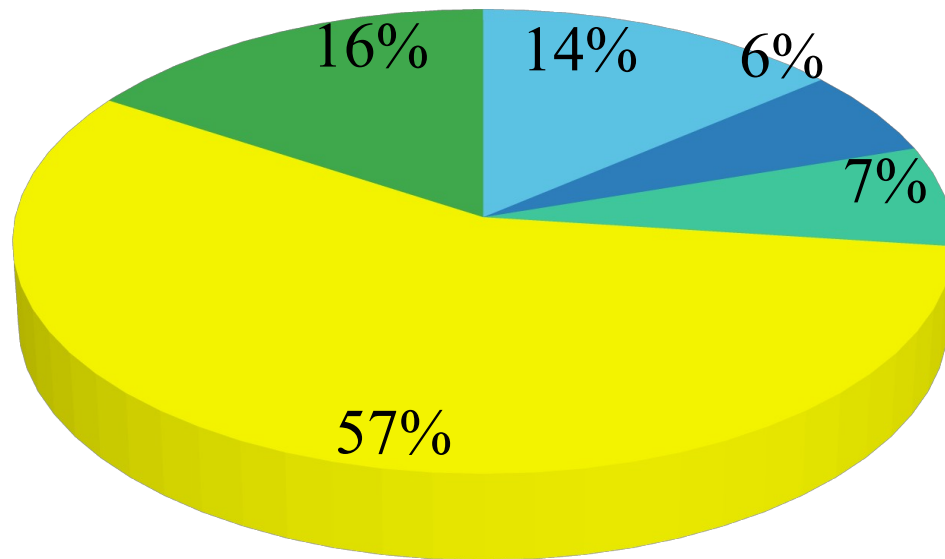
COMPARAISON ENTRE L'ITALIE ET L'ALLEMAGNE DANS LE TRANSPORT REGIONAL

Data per TKM (2011)



LE NIVEAU DES PEAGES FERROVIAIRES EN ITALIE

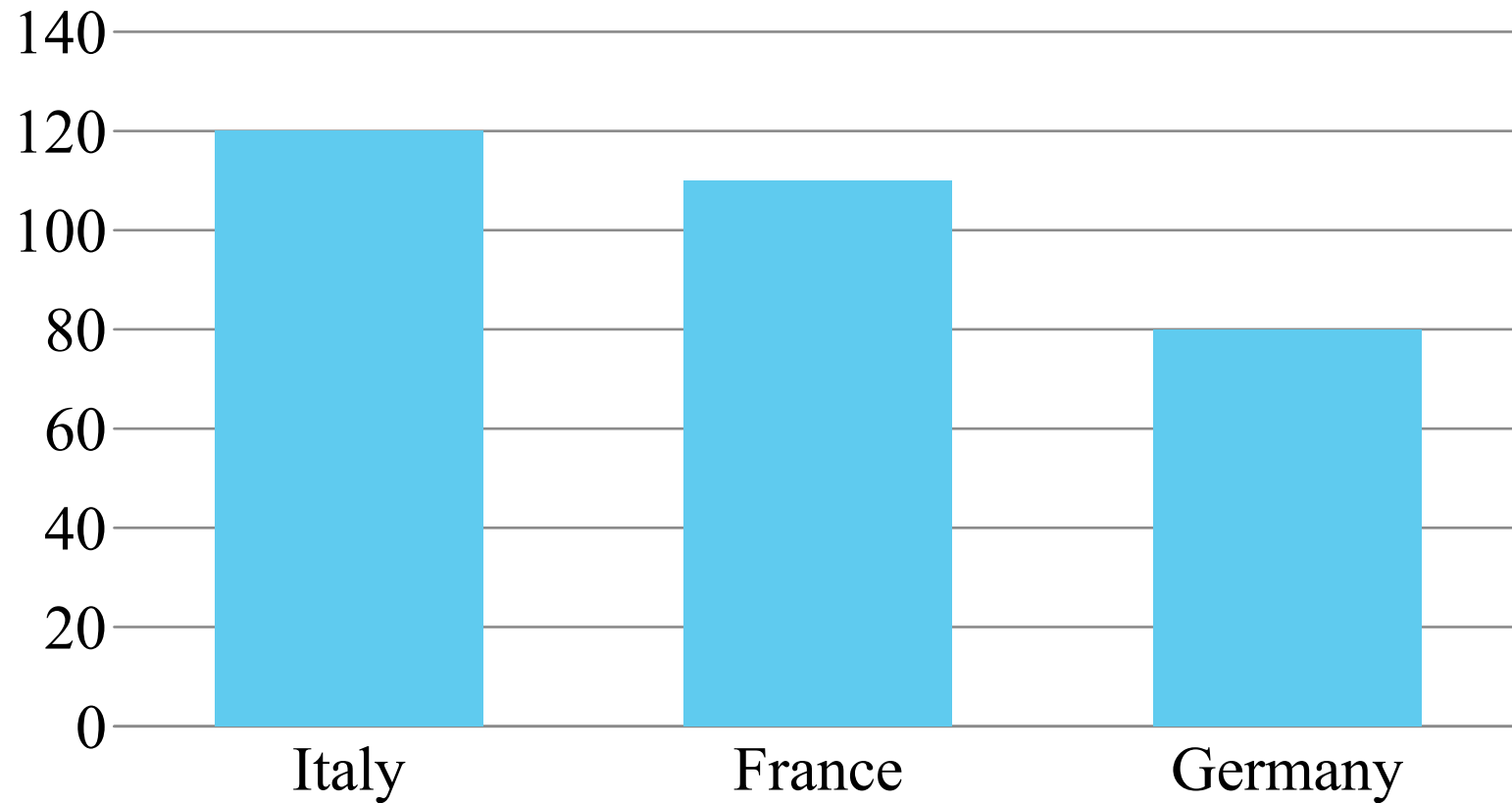
TKM in Italy



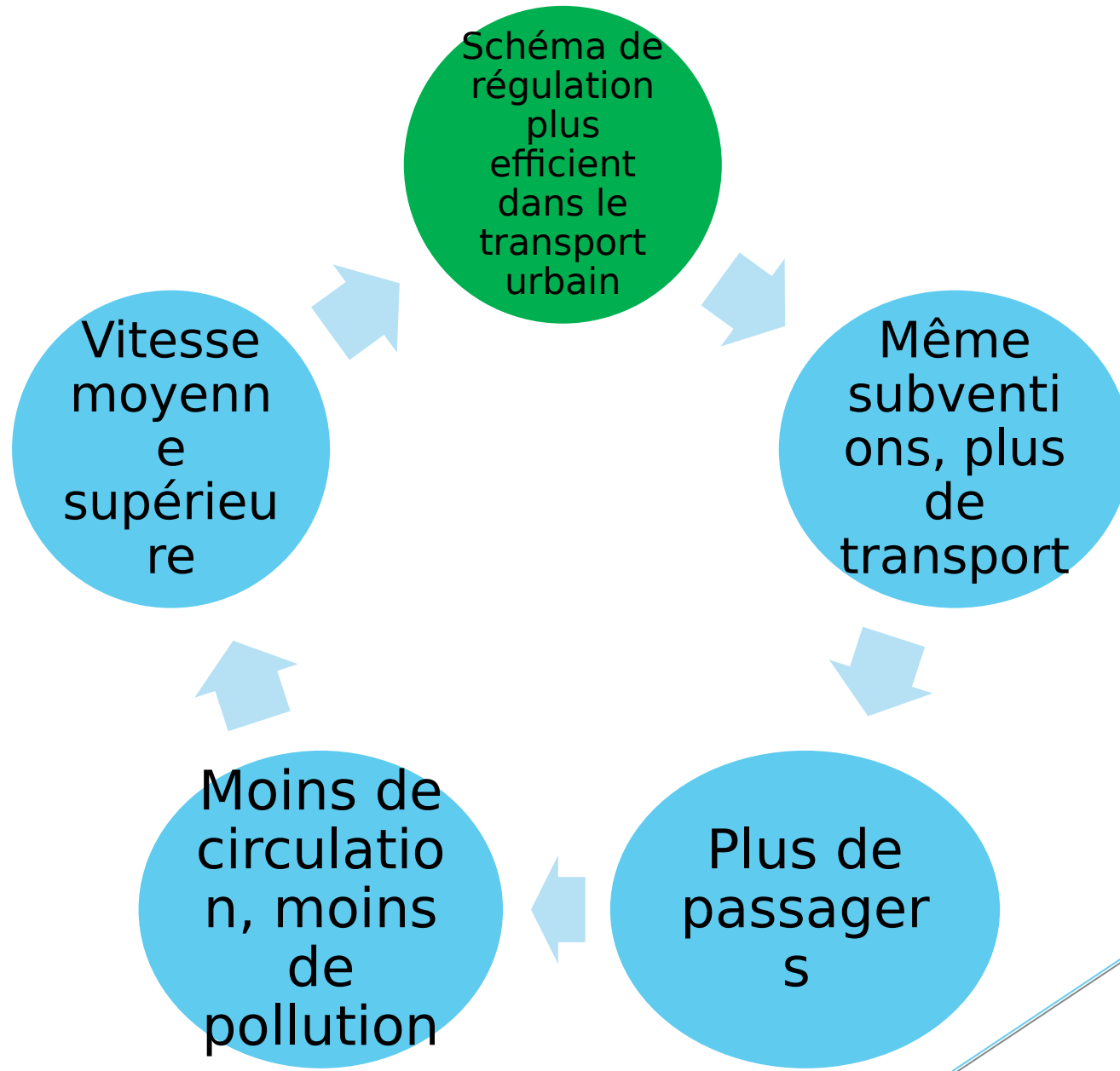
- Open Access Premium
- Open Access
- PSO - Long Distance
- PSO - Regional
- Freight Other

LA DEMANDE : COMPARAISON ITALIE – FRANCE – ALLEMAGNE

Passenger per regional Train



LE CERCLE VERTUEUX



LES CRITERES NECESSAIRES POUR UNE BONNE REGULATION

Préparation d'appels d'offres pour l'attribution des services de transport public local de passagers.

Affectation des biens/ressources essentielles (*essential goods*).

Au bon moment pour l'achat de matériel roulant.

Transfert du personnel.

Biens d'équipement (*capital equipment*) pour produire les services.

Actions à mettre en oeuvre par les entités adjudicatrices (*awarding bodies*) pour inciter à l'achat de biens d'équipement pour les sites de production

Identification des biens essentiels, nécessaires et commerciaux.

Critères pour déterminer la valeur de rachat (*takeover*).

LES CONDITIONS DE SUCCES

- Concurrence à travers un processus d'appel d'offres
- Création d'agences régionales/urbaines avec de fortes compétences en régulation et en passation d'appels d'offres.
- Supervision de l'Autorité de régulation des transports.
- Attraction de l'investissement privé.
- Augmentation de la productivité du secteur avec des bénéfices pour les villes.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Contact details:

Prof. Dr. Andrea Giuricin

Mob: +393386938369

Email: andrea.giuricin@unimib.it