

El tràfic potencial de passatgers:

El potencial dels serveis regionals entre Catalunya i Occitània



Millorament del transport ferroviari entre Montpeller/Tolosa de Llenguadoc i Barcelona

Conferència FERRMED – ENERGIE TGV Girona, 28 gener 2019

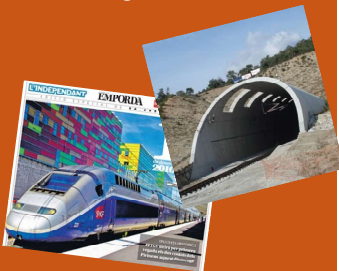
Ricard Font i Hereu



1

1.- El Context

18 desembre de 2010. Inauguració amb trens TGV Paris – Figueres.



15 desembre 2013. Servei comercial des de Barcelona – Sants a Paris – Gare de Lyon

Ricard Font i Hereu
Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
Girona, 28 gener 2019



- L'enllaç ferroviari d'altres prestacions entre Figueres i Perpinyà va obrir noves possibilitats d'establiment de relacions ferroviàries interregionals entre el sud de França i Catalunya.
- Les empreses monopolístiques estatals no han articulat una oferta atractiva de serveis transfronterers de caràcter regional i de mitja distància.
- La nova infraestructura no ha canviat substancialment el posicionament de les empreses estatals. En aquest context, el Govern Català ha mostrat el seu interès en l'estudi i possible desenvolupament de serveis regionals d'altres prestacions



En aquest context, FGC ha realitzat, sota l'impuls del Departament de Territori i Sostenibilitat, una primera avaluació de l'interès i viabilitat de l'establiment d'aquests serveis



2

2.- El Potencial

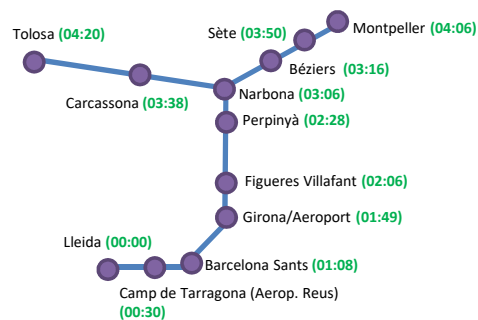
Noves opcions de transport competitiu i sostenible:

- Desplaçaments metropolitans de fins a 150 km en menys d'una hora → reducció vehicle privat.
- Desplaçaments regionals i de mitja/llarga distància d'uns 300 km → reducció vehicle privat i aviació i inducció transport
- Transport de mercaderies de llarga distància (+1.000 km) → reducció d'emissions i congestió viària.

Ricard Font i Hereu
 Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
 Girona, 28 gener 2019



- La connexió internacional ferroviària entre Catalunya i Occitània enllaçaria en temps de viatge molt competitiu front el vehicle privat.
- Aquesta competitivitat s'assoleix amb les infraestructures existents actualment i serveis de velocitat alta (no hi ha alta velocitat a la part francesa i la proximitat entre parades fa innecessari el cost d'un tren d'alta velocitat)



Esquema amb temps des de Lleida

TEMPS DE VIATGE	Temps
Barcelona – Girona	0h40
– Perpinyà	1h20
– Montpellier	2h58
– Tolosa	3h12
Girona – Tarragona	1h19
– Lleida	1h49
– Perpinyà	0h39
– Montpellier	2h17
– Tolosa	2h31
Tarragona – Montpellier	3h36
– Tolosa	3h50
Lleida – Montpellier	4h06
– Tolosa	4h20

A més dels desplaçaments interns, els hi ha un gran potencial associat a la connectivitat de les grans infraestructures aeroportuàries de la zona: Barcelona, Girona i Reus que es podrien aprofitar de serveis regionals d'altres prestacions i altes freqüències si disposessin d'estacions directes.

3

3.- L'escenari

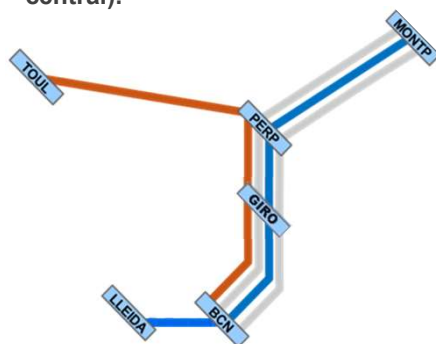


El model incorpora una política de preus basada en bonificar els viatgers regionals interns freqüents i aplicar una tarifació dinàmica amb dues classes i dues tarifes pels serveis internacionals.

Ricard Font i Hereu
 Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
 Girona, 28 gener 2019



- L'escenari retingut és un servei enllaçant Tolosa i Montpellier des de Barcelona i Lleida amb 6 trens diaris a cadascuna de les destinacions (24 al dia pel tronc central).



- La forquilla de preus per un trajecte entre Barcelona i Montpellier/Tolosa es podria situar entre els 30 i els 90 euros, en funció de la flexibilitat i la classe. (entre 0,08 i 0,25 €/km)

Formulació del pla de negoci a partir de:

- **Estimació d'ingressos:** Estimats a partir del tràfic i una tarifa mitjana. s'apliquen les hipòtesis tarifàries de referència per als serveis regionals i TERGV del cas francès
- **Costos d'explotació:** en funció del nombre de circulacions, torns de personal, manteniment... s'incorpora també el cost del material rodant (11 trens)
- **Cànon ferroviari**

Des de Girona la forquilla de preus per trajecte es seria de l'ordre de:

- Montpellier 20-60 €
- Tolosa 25-75 €
- Lleida: 18-55 €

4

4.- El resultat

(Milions € si no indicat)	
INGRESSOS/ANY	54,6
INGRÉS/VIATGER	14,40 €
INGRÉS/VIATGER·KM	0,13 €
COSTOS/ANY	26,24
CONDUCCIÓ I ACOMPANYAMENT	2,1
ENERGIA	3,87
MANTENIMENT DE TRENS	6,44
BILLETATGE	1,14
COSTOS FIXES	5,39
COST DE L'AUTOBÚS A L'AEROPORT DE GIRONA	0,4
CÀNON/ANY	32,3
EBITDA	2,96
COSTOS FINANCERS I DEVOLUCIÓ PRÉSTEC	6,90
RESULTAT	- 3,94
Cobertura	93%

Ricard Font i Hereu
 Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
 Girona, 28 gener 2019



S'ha identificat un gran potencial tant de servei com de negoci.

- Amb les hipòtesis considerades s'ha estimat que el nombre de viatgers anuals seria de 3.796.964 i que la distància mitjana recorreguda pels viatgers seria de 111 km.
- El balanç econòmic de resultats indica que l'EBITDA de l'actuació és positiu donat que el resultat de l'explotació sense incloure les amortitzacions és de 2,96 milions d'euros positius.
- Inclouent els costos financers i de devolució de préstecs l'estudi estima una cobertura del 93% (resultat negatiu de 3,94 milions € anuals).

Tanmateix, el context social, legal i econòmic canviant fan ser cauts en assumir aquests resultats (per exemple evolució dels cànon o concreció de l'adquisició de trens).

Es tracta d'un tipus de negoci que comporta una gran inversió inicial i té un temps de maduració lent.

Es pot estimar un mínim de 6 anys per assolir el punt d'equilibri en l'operació del negoci.



L'operador italià NTV va trigar 8 anys en assolir EBITDA positiu i 2 més en assolir beneficis nets.

Actualment aquest operador ofereix tarifes un 20-30% més econòmiques que Trenitalia i ha contribuït a un gran augment de l'oferta al corredor.

5

5.- Sistema aeroportuari

Els serveis permetran enllaçar l'aeroport de Barcelona, el de Girona i el de Reus configurant un veritable "Sistema aeroportuari.

En el cas de Girona, la nova estació ja ha estat incorporada al Pla Director d'AENA.



La distància entre la nova estació i la terminal aeroportuària, d'uns 500 metres, menor que els 2,1 km entre la T4 i la T4 "satèl·lit" a Barajas!

La connexió directa amb l'aeroport de Girona a través de la seva nova estació és un element determinant en la viabilitat econòmica de l'explotació:

- Increment de demanda ferroviària proper a 1 milió de viatgers (impacte no només a Girona i Barcelona, també sobre el conjunt de la Costa Brava)
- Significatiu increment d'ingressos de l'ordre de 10M€.

La nova estació també permetrà la connexió directa entre la ciutat i l'aeroport.

Ricard Font i Hereu
 Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
 Girona, 28 gener 2019



6

6.- Els Riscos

Els peatges ferroviaris, tant per la seva incerta evolució i heterogeneïtat en la definició com, sobretot, pel seu alt nivell en alguns trams són crítics per a la creació de serveis transfronterers viables i estables

S'han identificat riscos al projecte en quatre àmbits:

- **Demanda:** Sempre hi ha un punt d'incertesa i també cal valorar la reacció dels altres modes i operadors.
- **Factibilitat tècnico-operativa.** La posada en marxa dels serveis requereix material rodant, bases de manteniment, etc.
- **Factibilitat econòmica,** essencial més enllà de la demanda i la factibilitat tècnica.
- **Factibilitat jurídica,** tot i que la liberalització sembla obrir la porta a l'establiment d'aquests serveis, hi ha aspectes normatius i regulatoris que encara poden suposar, a la pràctica, barreres d'entrada.

Elements clau associats:

- Les connexions aeroportuàries (GRO, BCN i REU) han de ser també font de viatgers.
- La implicació de les regions d'Occitània i Catalunya declarant OSP els serveis regionals transfronterers suposaria un gran impuls a l'establiment de serveis (independentment de l'operador).
- Un aspecte clau pot ser l'accés a finançament europeu tant pels estudis previs com per a la implantació del servei (FEDER).

Ricard Font i Hereu
Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
Girona, 28 gener 2019



7

7.- Oportunitats



La Unió Europea és particularment sensible a l'impuls de relacions transfrontereres, tant a nivell infraestructural "maillons clé" com de serveis

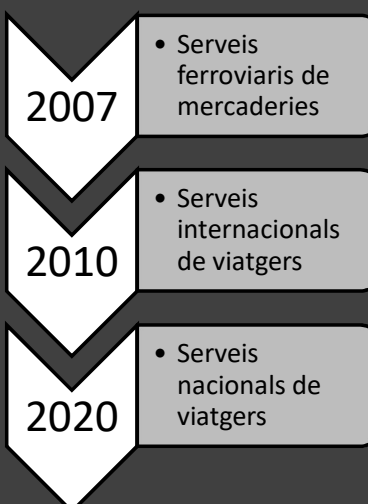
La liberalització ferroviària obre la porta a un nou escenari de serveis ferroviaris.

Es preveu l'entrada de nous actors i, sobretot, permet fer sense restriccions cabotatge a ambdós costats de la frontera.

Aquest escenari obre la porta a la col·laboració entre empreses per a l'explotació de nous serveis.

FGC es planteja tant una operació en solitari com, preferentment, amb socis que comparteixin riscos i aportin capital tant tècnic com econòmic.

Evolució de la liberalització ferroviària a Europa



Ricard Font i Hereu
Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
Girona, 28 gener 2019



8

8.- Conclusions

La viabilitat del servei rau en la combinació de trànsit nacional i internacional.

La demanda transfronterera no és suficient, per si sola, per a suportar l'establiment dels serveis.

Ricard Font i Hereu
Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
Girona, 28 gener 2019



Existeix un alt potencial de demanda per a serveis regionals d'altres prestacions entre Catalunya i el Sud de França.

La relació Barcelona – Montpellier presenta per si sola un gran interès tant de demanda com de balanç econòmic.

El punt crític per a la viabilitat del negoci és el nivell de peatges.

FGC està compromès amb el projecte doncs la competitivitat del país passa pel Ferrocarril i està disposat a impulsar aquests serveis.

La participació d'una altra empresa ferroviària pot ajudar a vèncer les probables barreres d'entrada que protegeixen els actuals operadors monopolístics



La col·laboració entre administracions és determinant per a l'impuls dels serveis regionals transfronterers

9



El tràfic potencial de passatgers:

El potencial dels serveis regionals entre Catalunya i Occitània



Millorament del transport ferroviari entre Montpellier/Tolosa de Llenguadoc i Barcelona



Conferència FERRMED – ENERGIE TGV
Girona, 28 gener 2019

Ricard Font i Hereu



10