

Présentation du marché ferroviaire italien



SOMMAIRE

01

**La mobilité
italienne**

02

**Les chiffres du
réseau italien**

03

**Le réseau ferroviaire
dans les régions**

04

**Les acteurs de la
filière**

05

**Les principaux
financements**

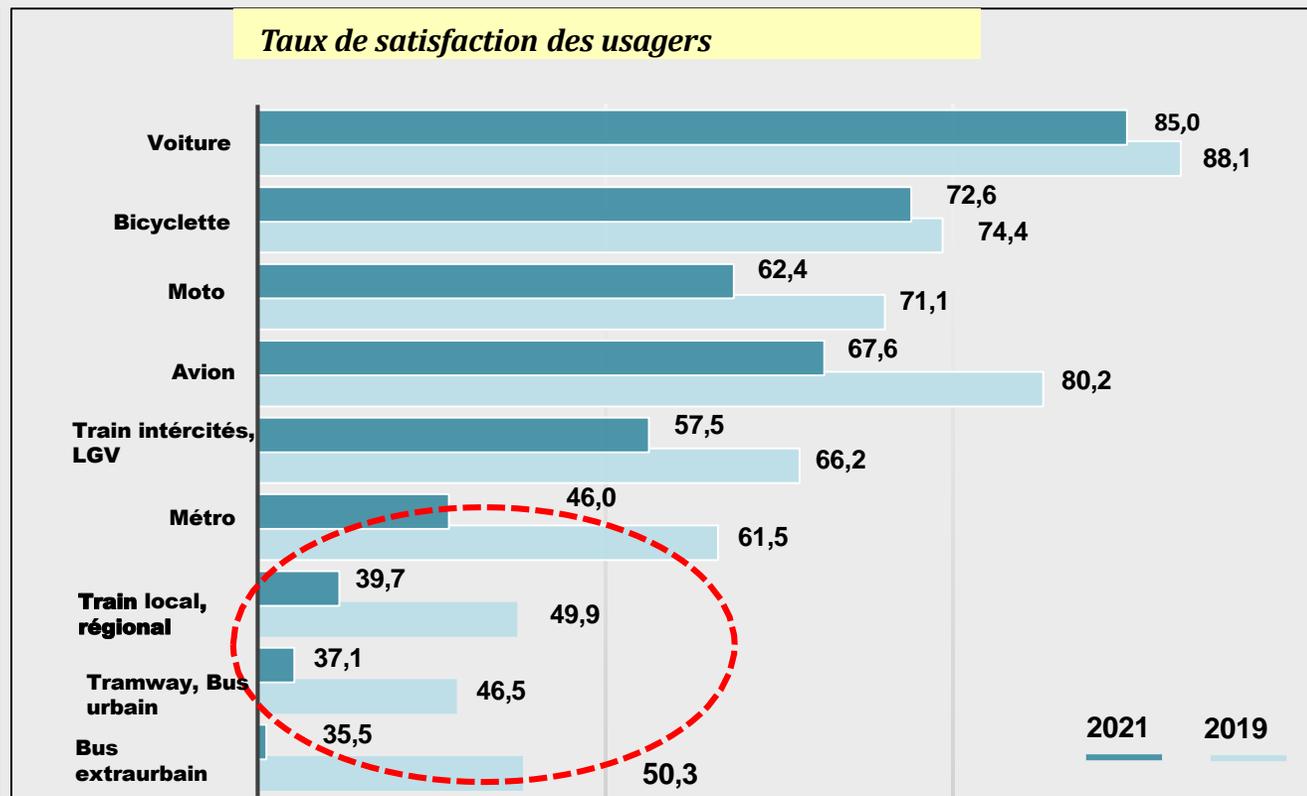
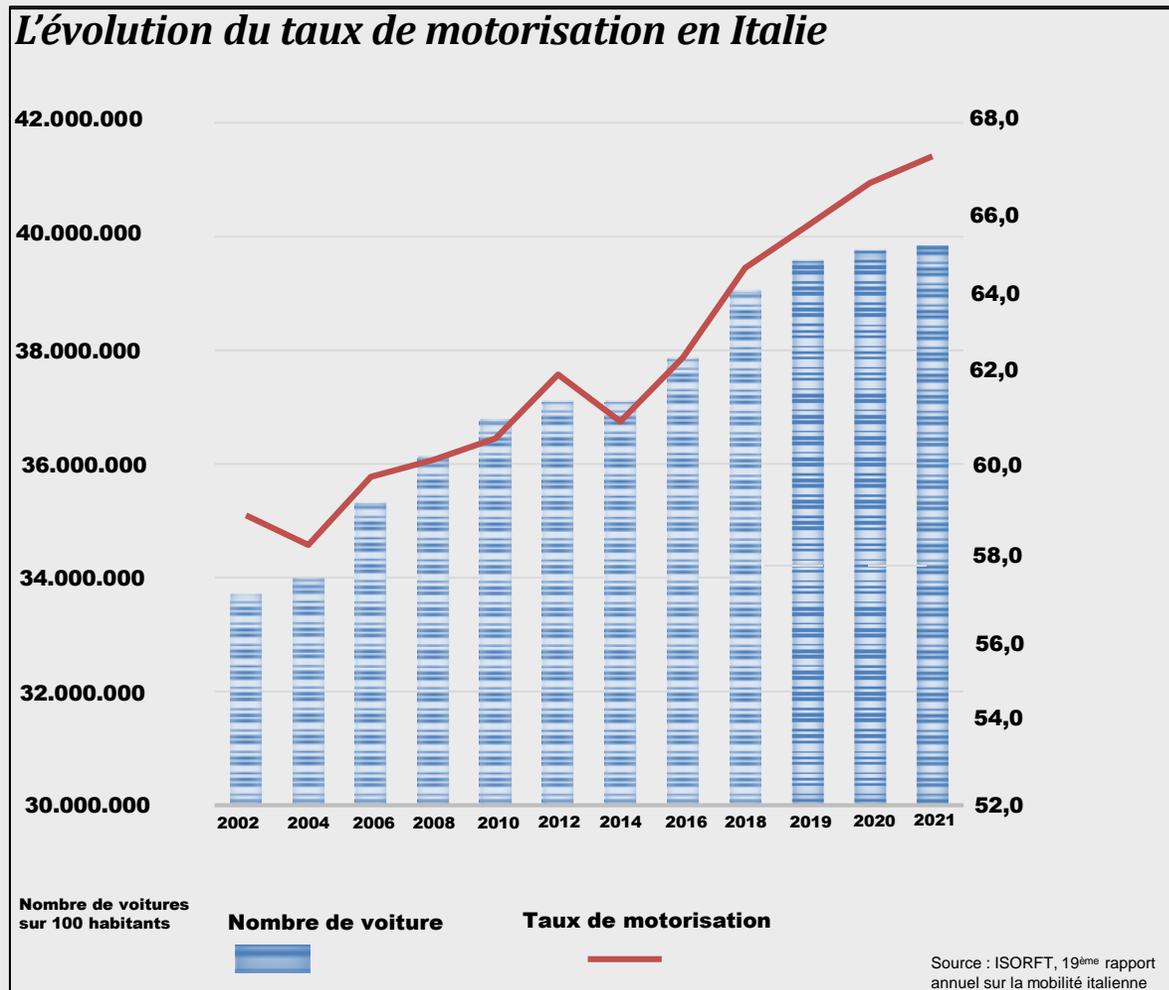
06

**Les grands projets
ferroviaires**

01 La mobilité italienne



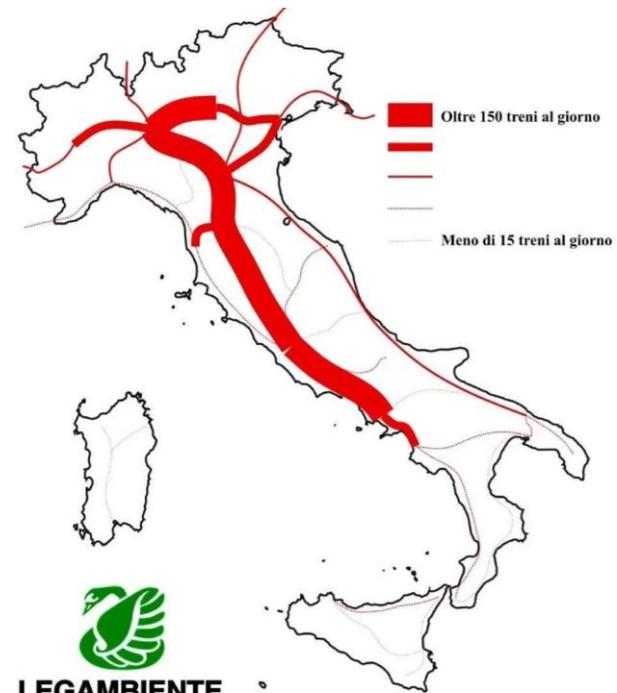
Les principaux chiffres de la mobilité italienne



- Taux de motorisation en constante augmentation depuis près de 20 ans
- Le taux de satisfaction des usagers envers les transports ferroviaires est également en forte baisse depuis le début de la pandémie

02 Les chiffres du réseau italien

**L'offre de train quotidien sur le réseau
ferroviario italien**



Le réseau ferroviaire italien



Source : RFI, La rete oggi

19 581 de km de voies ferrées au total, en Italie :

1. RFI gère au total 16 832km, ce qui représente 86 % du réseau ferré national.
2. Le réseau RFI est constitué de :
 - 6 486 km de lignes fondamentales
 - 9 396 km de lignes complémentaires
 - 936 km de lignes de nœud
3. Il est également composé de :
 - 9 100 km de lignes à 1 voie
 - 7 732 km de lignes à 2 voies
 - 12 160 km de lignes électrifiées
 - 4 672 km de lignes non électrifiées
 - 2 200 stations

La longueur total des voies ferrées est de 24 564 km, dont :

- 23 097 km de lignes conventionnelles
- 1 467 km de lignes à grande vitesse

Le réseau de lignes à grande vitesse

Le réseau de lignes à grande vitesse italien en 2021



Source : TheTrainLine

Les principales lignes du réseau :

1. Nord de l'Italie

- Turin - Milan (125 km)
- Milan – Venice (196km)
- Milan – Bologna (182 km)
- Bologna - Florence (78 km)

2. Centre et Sud de l'Italie

- Florence – Rome (254)
- Rome – Naples (205 km)
- Naples – Salerno (29km)

➤ L'Italie a un réseau de lignes à grandes vitesses « *Rete ad Alta Velocità* » de 1467 km, dont **780km équipées de l'ERTMS**

➤ La vitesse maximale est de 300 km/h

Les principales données sur le transport ferroviaire italien

Les principales statistiques du transport ferroviaire italien				
	2018	2019	2020	2021
Passager transportés	882 243 408	898 472 298	389 883 019	491 781 711
Voyageurs-kilomètres (milliers)	55 492 676	56 586 415	22 269 015	27 693 466
Parcours moyen d'un passager en km	62.9	63	57.1	56.3
Mouvement de train passagers – Train-Km (milliers)	342 560	347 364	272 268	315 800
Mouvement de train – marchandise-km (milliers)	45 567	48 429	47 239	51 932
Parcours moyen des marchandises (km)	227	226	229.2	232.8

- En 2021 le chiffre d'affaire total de l'industrie ferroviaire italienne* s'élevait à 4,5 milliards d'euros.
- En 2019, le chiffre d'affaire total de l'industrie ferroviaire italienne* était de 4,2 milliards dont 1,1 milliards réalisés à l'export.

* (Ensemble des adhérents de l'ASSIFER)

Source : Istituto nazionale di statistica, [il trasporto ferroviario](#)

03 Le réseau ferroviaire dans les régions



Le réseau ferroviaire par Région

Les dépenses des régions pour le service ferroviaire régional en 2020			
Région et provinces autonome	Financement dédié au service ferroviaire (millions d'euros)	Financement dédié au matériel roulant (millions d'euros)	Allocations du budget régional (%)
Province de Bolzano	58,373	5,32	1,07 %
Valle d'Aoste	13,1	0	0,79 %
Frioul-Vénétie julienne	43,989	0,87	0,72 %
Lombardie	148,7	100,4	0,63 %
Les Pouilles	50,47	19,09	0,50 %
Ligurie	23,41	2,6	0,46 %
Toscane	44,6	0	0,43 %
Province de Trente	17,82	0,705	0,32 %
Emilie-Romagne	50,85	0	0,31 %
Calabre	0	20,4	0,27 %
Sicile	0	44,3	0,21 %
Marche	2,46	7,609	0,21 %
Vénétie	0	22,687	0,16 %
Latium	0	11	0,04 %
Piémont	0,85	1,8	0,03 %
Abruzzes	0	0	0 %
Molise	0	0	0 %
Ombrie	0	0	0 %
Campanie	0	177	0,84 %
Basilicate	N.d	N.d	N.d
Sardaigne	N.D	N.D	N.D

Source : Rapport 2022
« Pendoloria », Legambiente, p28

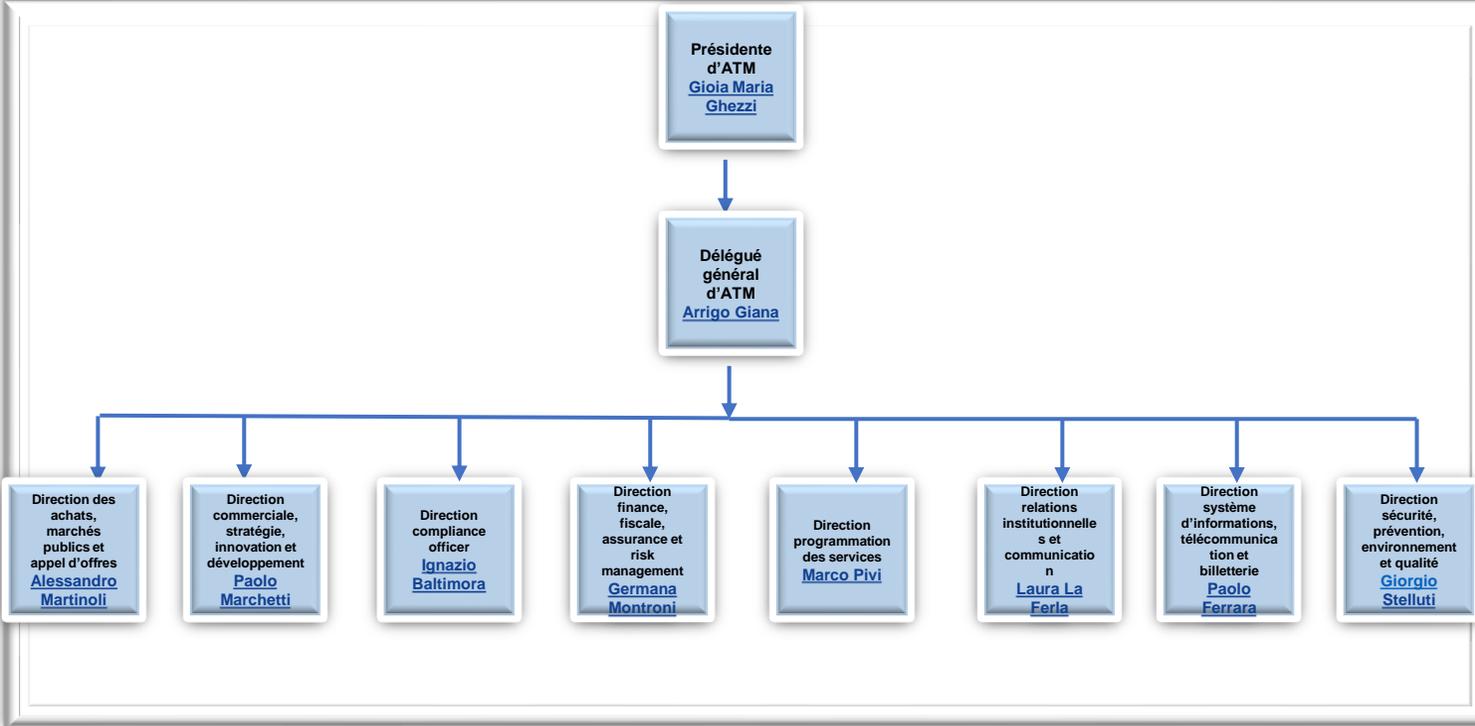
L'âge moyen du matériel roulant par Région			
Les régions	Âge moyen par Régions	Nombre de trains	Pourcentage de trains plus de 15 ans
Province de Bolzano	10	43	43 %
Valle d'Aoste	9,9	17	0 %
Frioul-Vénétie julienne	11,4	45	13,3 %
Lombardie	14,7	454	43,8 %
Les Pouilles	18,5	158	43,7 %
Ligurie	11,6	75	16 %
Toscane	13,1	247	43,4 %
Province de Trente	12,1	59	37,3 %
Emilie-Romagne	8,6	166	20 %
Calabre	21,3	89	82,1 %
Sicile	19,1	138	57,9 %
Marche	13,1	39	38 %
Vénétie	13,1	190	43,1 %
Latium	16,8	212	41 %
Piémont	14,3	157	42,2 %
Abruzzes	21,4	53	75,5 %
Molise	21,9	22	95 %
Ombrie	20,6	87	51,7
Campanie	20,7	251	63,8 %
Basilicate	18,2	42	61,9 %
Sardaigne	18,3	112	74 %
Italie	15,6	2 666	47,1 %

Source : Rapport 2022
« Pendoloria », Legambiente, P59

- L'ensemble des régions du Sud de l'Italie ont près de 2/3 du matériel roulant qui a plus de 15 ans
- En Italie, l'âge moyen des trains par région est de 15,6 ans.
- Depuis le début des années 2000, **les régions sont responsables de la gestion des services de transport ferroviaire régional**. Ainsi, elles sont compétentes pour :
 1. Signer le contrat de service avec les opérateurs de transport (période de cession, normes minimales de qualité, tarifs, pénalités en cas de non application du contrat...)
 2. Elles programment aussi les investissements sur l'infrastructure et le matériel roulant, et définissent les obligations de service public
- Les fonctions en matière de sécurité et de transports régionaux transfrontalier, restent la compétence de l'Etat.

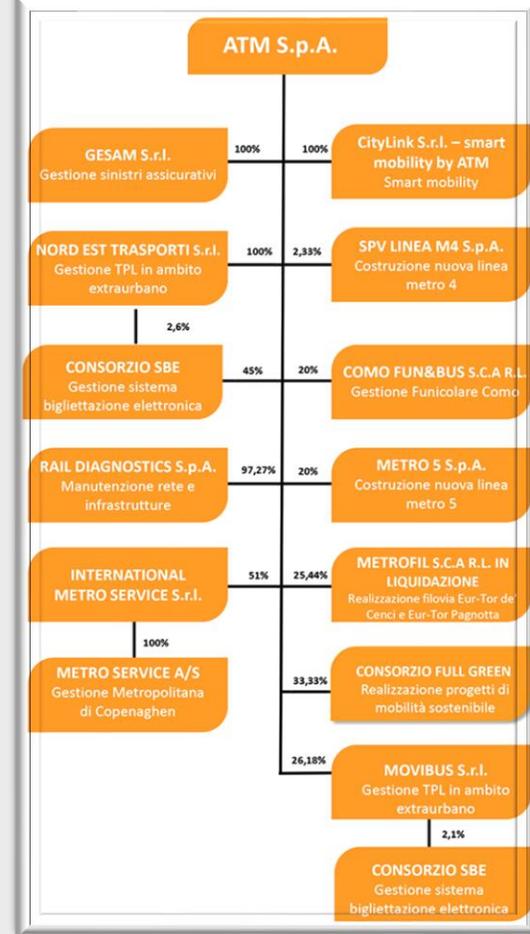
L'organigramme d'ATM S.p.A & ses filiales

Organigramme d'ATM S.p.A



Source : ATM, [organization](#) et [management](#)

Les filiales détenues par ATM S.p.A



« **SPV LINEA M4 S.p.A** », société concessionnaire, détenue à 66,7 % par la commune de Milan, qui doit construire la ligne M4 du métro de Milan (finalisation octobre 2024).

Les principaux **actionnaires** sont :

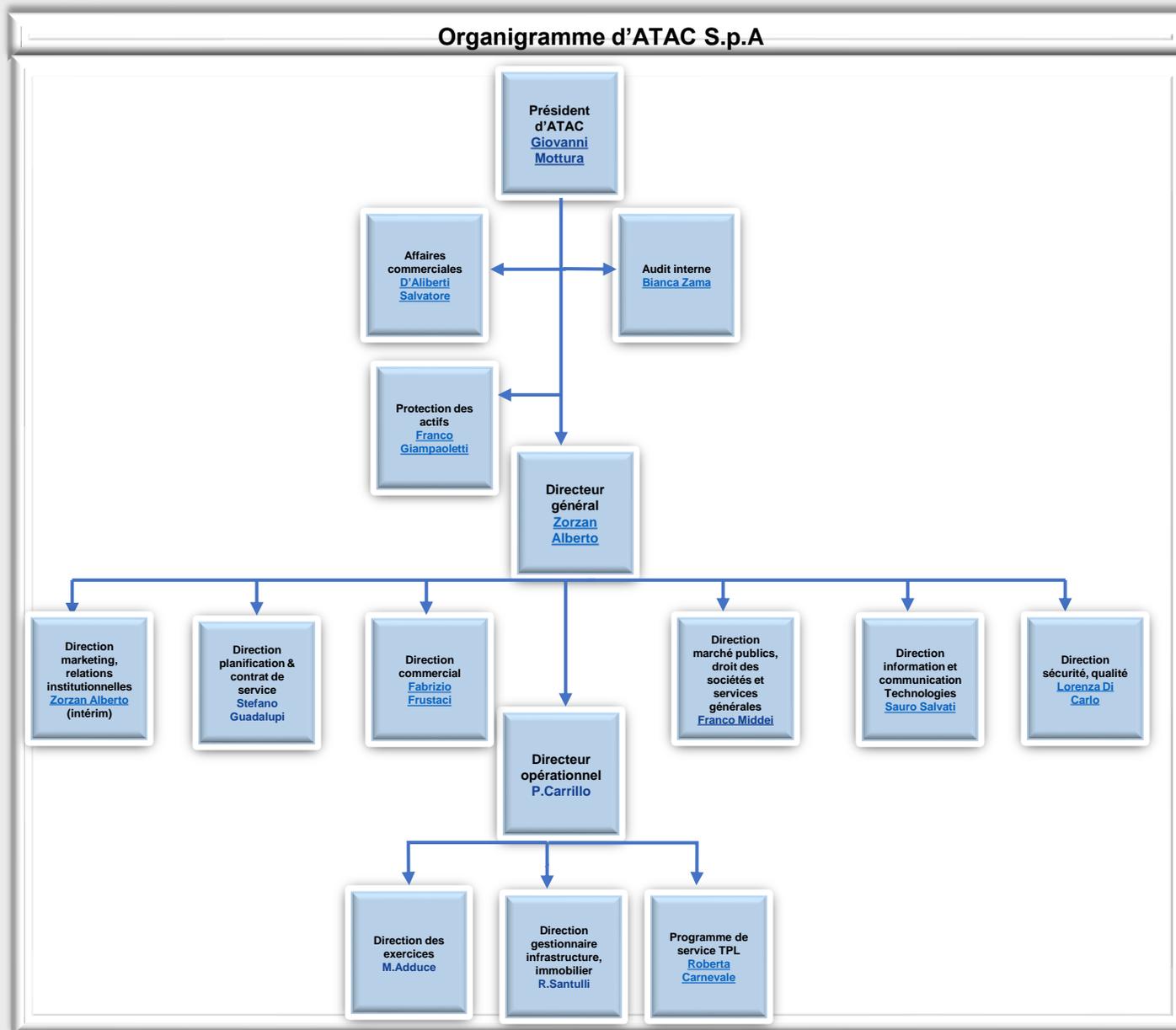
- **Webuild S.p.A**
- **Astaldi**
- **Hitachi**

« **METRO 5 S.p.A** », société concessionnaire chargée de la conception, la construction et la gestion de la ligne M5 du métro de Milan. Les principaux actionnaires sont :

- **Astom Ferroviaria S.p.A.**,
- **Astaldi S.p.A.**,
- **Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**,
- **Hitachi Rail S.p.A.**
- **Hitachi Rail STSS.p.A.**

Source : ATM, [La struttura](#)

L'organisation interne d'ATAC



04 Les acteurs de la filière



La filière ferroviaire italienne

Gestionnaires de l'infrastructure



+ autres gestionnaires de réseaux régionaux

Sociétés de construction spécialisées



Transport de voyageurs



Groupe ferroviaire national



Transport de marchandises



Production de trains et de technologies pour l'infrastructure et le matériel roulant



Associations



Organisation du groupe « Ferrovie dello Stato Italiane »

Depuis juillet 2021, nouvelle organisation du groupe « FS » autour de 4 « Pôle Business ».

Présidente de « FS » est Nicoletta Giadrossi.

Directeur général de « FS » : Luigi Ferarris



Source : Ferrovie dello Stato Italiane, [Società del Gruppo](#)

Presenza di Aziende controllate

- **RFI** – Gestionnaire et propriétaire de l’infrastructure ferroviaire
- **ANAS** – Société de concession du réseau routier et autoroutier italien
- **FERROVIE DEL SUD EST** – Gestionnaire et propriétaire de l’infrastructure ferroviaire situé dans les Pouilles. Elle est également un opérateur de transport
- **TRENITALIA** – Principal exploitant du transport ferroviaire
- **Mercitalia Logistic** – Elle est le « chef du pôle logistique » et coordonne les actions des sociétés composant le pôle. Les sociétés composant le pôle sont :
 - 1.MERCITALIA RAIL
 - 2.MERCITALIA INTERMODAL
 - 3.TERALP
 - 4.TX LOGISTIK
 - 5.MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL
- **Sistemi Urbani** – Elle a notamment pour mission de contribuer à la régénération urbaine et à la valorisation de l’immobilier du groupe.

05 Les principaux financements



Les financements accordés au secteur ferroviaire

Période 2021 – 2032



Le PNRR

35 milliards d'euros portent directement ou indirectement sur le secteur ferroviaire :

1. Développement de LGV au nord et sud de l'Italie
2. Electrification du réseau ferroviaire
3. Installation de l'ERTMS

Durée du PNRR : 2021 - 2026



Piano Industriale

190 milliards d'euros répartis dans les 4 « Pôles Business » composant le groupe « FS » :

1. 160 milliards pour le « pôle infrastructure » dont 110 pour RFI
2. 15 milliards pour le « pôle passageri »
3. 2,5 milliards pour le « pôle logistic »
4. 1,5 milliards pour le « pôle urbain »



Contrat de programme RFI - MIT

Le contrat prévoit un financement de 23 milliards d'euros du « MIT » aux activités de RFI :

1. 477 millions pour la résilience climatique
2. 768 millions pour le développement technologique
3. 404 millions pour l'accessibilité aux stations
4. 1,3 milliard pour le renforcement des réseaux régionaux

Durée du contrat : 2022 - 2026

Le détail des investissements du « *Piano Industriale* » de FS



- **160 milliards d'euros** pour le *Pôle infrastructure* :
 1. 110 milliards d'euros pour RFI
 2. 50 milliards pour Anas
- **15 milliards d'euros** pour le *Pôle passager* :
 1. Acquisition de nouveaux matériels roulants
 2. Rénovation du matériels existants
- **2,5 milliards d'euros** pour le *Pôle logistique* :
 1. Acquisition de nouveau matériel roulant pour le fret
 2. Développement des terminaux de transport combiné et les plateformes logistiques.
- **1,5 milliards d'euros** pour le *Pôle urbain*

Source : Ferrovie dello Stato Italiane, [Il piano industriale e i quattro Poli di business](#)

06

Les grands projets ferroviaires



Les projets de développement du réseau GV en Italie

Les projets de construction de LGV



Les nouvelles lignes à grande vitesse :

1. Développement de LGV au nord de l'Italie pour une meilleure connexion à l'Europe (8,57 milliards d'euros financés par le PNRR)

- Meilleure liaison avec les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Autriche (Milan – Rotterdam ; Brescia – Vérone – Vicenze ; Vérone – Brenner)
- Gênes – Marseille
- Meilleure connexion entre les régions du nord de l'Italie (Gênes – Milan ; Vérone – Brenner)

2. LGV vers le sud de l'Italie (4,64 milliards d'euros financés par le PNRR)

- Naples – Bari
- Salerno – Région Calabre
- La Sicile avec l'axe Palerme – Catane – Messine

3. Les liaisons diagonales

- Rome – Pescara (Abruges = code couleur)
- Orte – Falconara (Marches)

Le réseau ferroviaire dans les régions

Le réseau ferroviaire par régions

Régions	Km de lignes à 2 voies	Km de lignes à 1 voies	Part du réseau non électrifié	Total de km du réseau
ABRUZZES	123	553	30,5 %	676
BASILICATA	18	446	54,5 %	464
CALABRE	279	686	49,4 %	965
CAMPANIE	736	647	19%	1.383
EMILIE-ROMAGNE	804	875	18,5 %	1.679
FRIUL-VENÉTIÉ-JULIENNE	299	182	20,5 %	481
LATIUM	1.008	348	7,6%	1.356
LIGURIE	334	159	3,4 %	493
LOMBARDIE	859	881	16,3 %	1.740
MARCHES	201	184	30,6 %	385
MOLISE	23	242	77,3 %	265
PIÉMONT	781	1.157	28,5 %	1.938
LES POUILLES	929	613	42,8 %	1.542
SARDAIGNE	50	549	100 %	599
SICILE	223	1.267	46,2 %	1.490
TOSCANE	794	769	32,2 %	1.563
TRENTIN-HAUT-ADIGE	193	287	26,5 %	480
OMBRIE	183	345	4,9 %	528
VALLE D'AOSTE	0	81	100 %	81
VÉNÉTIÉ	612	633	27,4%	1.245
Total	8.449	10.904	30,5 %	19.353

Source : Rapport 2022 « Pendoloria », Legambiente

Les projets d'électrification et de train à hydrogène en Italie



Source : Rapport 2022 « Pendoloria », Legambiente

Près de la moitié des Régions ont un déficit d'électrification de leur réseau supérieur à 30 %. Pour combler cette difficulté pallier, le gouvernement prévoit d'investir via le PNRR :

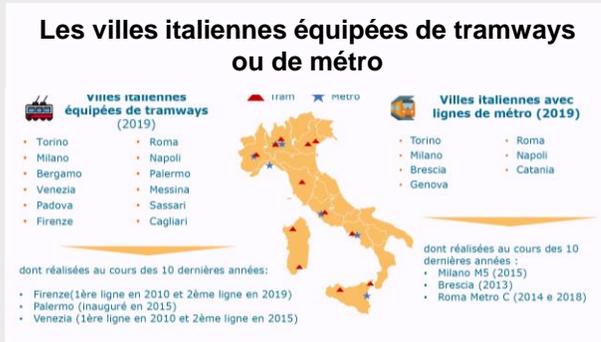
➤ **2,4 milliards d'euros pour la modernisation et l'électrification des lignes ferroviaires du Sud :**

1. La Région calabre avec l'électrification de la ligne « *Jonica* »
2. La Région de Molise avec l'électrification « Roccaravindola – Isernia – Campobasso »

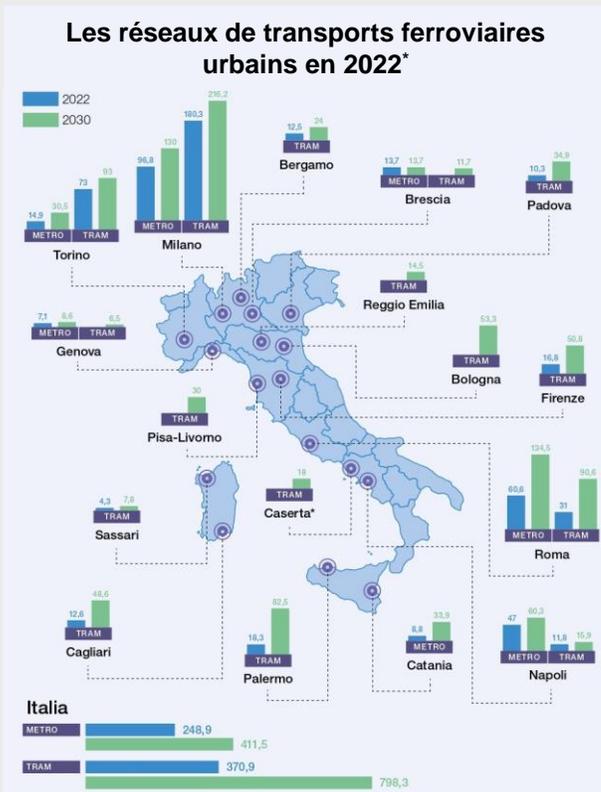
➤ **300 millions d'euros sont accordés au développement du train à hydrogène :**

1. 140 millions d'euros pour le train à hydrogène en Sardaigne
2. Le train à hydrogène dans la Région de Vallée d'Aoste.

Les projets de développement du transport ferroviaire urbain



Source : ASSTRA , « Les transports publics locaux en Italie »



* Il est à noter que pour réaliser sa projection de 2030, Legambiente a pris en compte, les projets qui sont financés et ceux en attente de financements. Ainsi, il se peut que les km de lignes de tramways et métro n'atteignent pas la projection de 2030.

Source : Rapport 2022 « Pendolaria », Legambiente

- Le Plan de relance italien prévoit d'investir **7,4 milliards d'euros** pour le développement du transport ferroviaire urbain :
 1. 3 milliards d'euros pour les liaisons métropolitaines et urbaines
 2. 3,6 milliards pour le transport rapide de masse
 3. 800 millions d'euros pour le renouvellement des trains locaux et Intercités
- Les infrastructures ferroviaires urbaine sont moins développée en Italie :
 1. L'Italie comptabilise 248 km de lignes de métros et 297 km de Tramway
 2. L'Espagne a 613km de lignes de métros et 276 km de lignes de Tramway
 3. La France comptabilise 367 km de lignes de métros et 815 km de Tramway
- Les projets d'investissements d'infrastructure ferroviaire urbaine :
 1. La création de la ligne 4 du métro de Milan
 2. Le développement du réseau ferroviaire de Rome (4 milliards d'euros dans les 10 ans)
 3. Le développement du réseau de tramway de Florence (222 millions d'euros financés par le PNRR)

