

## **GRUPPO FS ITALIANE PRONTO PER APERTURA MERCATO FERROVIARIO EUROPEO**

- **liberalizzazione procede a rilento**
- **Italia unica con concorrenza nel mercato AV, quello più remunerativo**
- **Quarto Pacchetto Ferroviario e riforma del mercato: convegno a Roma**
- **presenti Antonio Tajani, Presidente Parlamento Europeo, David Maria Sassoli, Vicepresidente Parlamento Europeo, Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**
- **interventuti anche Renato Mazzoncini, AD e DG Gruppo FS Italiane, e Barbara Morgante, AD e DG Trenitalia**
- **dicembre 2017: al via definizione specifiche obblighi servizio pubblico su ferro e strada**
- **dicembre 2020: mercato servizi ferroviari commerciali passeggeri aperto in tutti gli Stati dell'UE**
- **necessario approvare principio reciprocità accesso alle reti**
- **in Italia con liberalizzazione prezzi biglietti più bassi media europea e collegamenti più frequenti**

Roma, 12 aprile 2017

Il Gruppo FS Italiane è pronto per l'apertura del mercato ferroviario europeo. Liberalizzazione che, tuttavia, procede a rilento, a differenza di quanto avvenuto per l'aviazione e altri servizi (telecomunicazioni, gas).

In ambito europeo, comunque, l'Italia è la più avanzata in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario. E', infatti, l'unica nazione ad aver aperto alla concorrenza il mercato dell'Alta Velocità, quello più remunerativo.

*Il IV Pacchetto Ferroviario. La Riforma del mercato. Analisi delle proposte legislative e prospettive per il settore*, è stato il tema del convegno organizzato oggi a Roma dal Gruppo FS Italiane. Presenti, fra gli altri, **Antonio Tajani**, Presidente del Parlamento Europeo, **David Maria Sassoli**, Vicepresidente del Parlamento Europeo, e **Graziano Delrio**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per il Gruppo FS sono intervenuti **Renato Mazzoncini**, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane, e **Barbara Morgante**, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia.

Il Gruppo FS Italiane considera il Quarto Pacchetto Ferroviario un'importante decisione legislativa comunitaria per lo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico. L'espansione dei servizi ferroviari in Europa, che è considerato a tutti gli effetti il mercato domestico di riferimento, consentirà alle Ferrovie Italiane, in coerenza con la strategia di espansione internazionale prevista dal Piano industriale 2017-2026, di



ampliare il proprio *business* in Germania, Francia, Spagna e Olanda, per esportare le competenze e le eccellenze ferroviarie, tecnologiche e no, del *made in Italy*.

Un nuovo tassello per la liberalizzazione del mercato ferroviario europeo sarà fissato domenica 24 dicembre 2017 con l'entrata in vigore del regolamento UE 2016/2338, che modifica il regolamento CE 1370/2007.

Da dicembre le Autorità competenti di ogni Stato membro dell'Unione Europea (Stato, Regioni, Enti locali) dovranno stabilire per il trasporto, sia su ferro sia su strada, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico - *Public Service Obligation (PSO)* - e l'ambito di applicazione, potendo anche raggruppare i servizi remunerativi con i servizi non remunerativi. Specifiche che dovranno essere coerenti con gli obiettivi di politica di trasporto pubblico degli Stati membri. Inoltre, fermo restando nel trasporto ferroviario il principio generale dell'obbligo di gara per l'affidamento dei contratti di servizio pubblico, le Autorità competenti potranno, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, procedere all'affidamento diretto dei contratti.

Dal 14 dicembre 2020, con la Direttiva 2012/34/UE, sarà invece aperto il mercato dei servizi ferroviari commerciali per il trasporto passeggeri in tutti gli Stati membri della Unione Europea. Un'apertura che segnerà il completo processo di liberalizzazione dell'Alta Velocità in tutta Europa.

Allo stato attuale la liberalizzazione dei servizi ferroviari presenta ancora rilevanti criticità per la mancata approvazione del principio di reciprocità fra gli operatori ferroviari. Mancanza che di fatto favorisce chi opera in mercati protetti in quanto è al riparo dalla concorrenza e non incontra restrizioni nell'accesso alle reti degli altri Paesi. Per il pilastro "di mercato" del Quarto pacchetto ferroviario – l'altro è quello "tecnico" – i legislatori europei hanno infatti fatto decadere l'emendamento per una maggiore reciprocità.

L'apertura del mercato ferroviario ha permesso in Italia, a differenza di quanto accade negli altri Stati membri dell'UE, di ridurre i prezzi dei biglietti e di incrementare sensibilmente il numero dei collegamenti sull'intero Sistema AV/AC Torino – Salerno, in particolare sulla relazione Roma – Milano, quella più richiesta dal mercato.

A tutto vantaggio dei clienti.

Da segnalare che nella fascia oraria 9 - 13 le imprese ferroviarie nazionali (Trenitalia e NTV) effettuano fra Roma e Milano complessivamente 17 corse, numero superiore alla somma di quelle programmate sulle principali relazioni europee: Parigi – Lione (5), Berlino – Amburgo (5) e Madrid – Barcellona (5).

Collegamenti con frequenze maggiori, ma anche con costi inferiori per i clienti.

Il prezzo medio per un viaggio Roma – Milano (565 km) è, infatti, pari a 0,15 euro al chilometro. In Germania per spostarsi da Berlino ad Amburgo (283 km) i clienti pagano mediamente 0,28 euro/km, in Francia 0,23 euro/km per il collegamento Parigi – Lione (416 km) e in Spagna 0,17 euro/km per la relazione Barcellona – Madrid (621 km).

I valori sono relativi a biglietti di 2<sup>a</sup> classe (Standard, Smart, Turista), tariffe omogenee e offerta con cambio orario gratuito (Base, Flex, Flexpreis, Flessibile, Flexibile).