Gruppo FS pronto per l'apertura al mercato europeo

Il **Gruppo FS** è pronto per l'apertura al **mercato europeo**, come è emerso dal recente convegno *Il IV Pacchetto Ferroviario. La Riforma del mercato. Analisi delle proposte legislative e prospettive per il settore*, che ha visto la partecipazione di Antonio Tajani, presidente del Parlamento Europeo, di David Maria Sassoli, vicepresidente del Parlamento Europeo, di Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e, per FS, di Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale del Gruppo FS Italiane, e di Barbara Morgante, amministratore delegato e direttore generale di Trenitalia.
Per il Gruppo FS Italiane, il IV Pacchetto Ferroviario è 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.
Un nuovo tassello per la **liberalizzazione** del mercato ferroviario europeo è fissato per 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 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 - Pubblic Service Obbligation (PSO) - e l'ambito di applicazione, potendo anche raggruppare i servizi remunerativi con i servizi non remunerativi. Le specifiche dovranno essere coerenti con gli obiettivi di politica di trasporto pubblico degli Stati membri. Inoltre, 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, dando il via al completo processo di liberalizzazione dell'Alta Velocità in tutta Europa.
Ad oggi, la liberalizzazione dei servizi ferroviari presenta ancora diverse criticità per la mancata approvazione del principio di reciprocità fra gli operatori ferroviari, mancanza che di fatto favorisce chi opera in mercati protetti, al riparo dalla concorrenza. 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, con grande vantaggi per i 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). Come sottolinea una nota stampa del Gruppo FS, si tratta di collegamenti con frequenze maggiori, ma anche con costi inferiori per i clienti.
Il prezzo medio (biglietto di seconda classe con cambio orario gratuito) 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 tratta Barcellona – Madrid (621 km).