



ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗ ΡΩΜΗ
Γραφείο Οικονομικών & Εμπορικών Υποθέσεων
MILANO

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ
ΚΑΝΟΝΙΚΟ

Μιλάνο, 22 Μαΐου 2026
Α.Π.Φ.: 1920 /ΑΣ 533

ΠΡΟΣ: Υπουργείο εξωτερικών
- Β7 Δ/ση

ΚΟΙΝ: - Διπλωματικό Γραφείο κ. Πρωθυπουργού

Υπουργείο εξωτερικών

- Διπλωματικό Γραφείο κ. Υπουργού
- Διπλωματικό Γραφείο Υφυπουργού κας Α. Παπαδοπούλου
- Διπλωματικό Γραφείο Υφυπουργού κ. Χ. Θεοχάρης
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα ΔΟΣ & Εξωστρέφειας
- Α', Β' & Γ' Γενικές Δ/σεις
- Α1, Β1, Β2, Β3 & Γ2 Δ/σεις
- Πίνακας Αποδεκτών (μέσω ημών)

-Πρεσβείες κ-μ ΕΕ και
Γραφεία ΟΕΥ αυτών
-ΜΑ ΕΕ

Ε.Δ.: - Πρεσβεία Ρώμης (μέσω ΥΠΕΞ)
- Γραφείο ΟΕΥ Ρώμης (μέσω ΥΠΕΞ)

ΘΕΜΑ: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: Η είσοδος της SNCF στην ιταλική αγορά υψηλής ταχύτητας & οι επιπτώσεις της

Το ιταλικό σιδηροδρομικό σύστημα εισέρχεται σε μια νέα εποχή ανταγωνισμού και μετασχηματισμού. Από το δεύτερο εξάμηνο του 2027, η γαλλική εταιρεία SNCF θα εισέλθει επίσημα στην αγορά υψηλής ταχύτητας της Ιταλίας μέσω του «Allegro Project». Η εξέλιξη αυτή σηματοδοτεί την παρουσία ενός τρίτου μεγάλου παρόχου στο εθνικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, δημιουργώντας νέες προοπτικές για τον ανταγωνισμό, τη βιώσιμη κινητικότητα και την οικονομική ανάπτυξη.

Σήμερα, στην ιταλική αγορά τρένων υψηλής ταχύτητας δραστηριοποιούνται δύο βασικοί πάροχοι:

1. Trenitalia — η κρατική σιδηροδρομική εταιρεία του ομίλου FS Italiane, που λειτουργεί τα τρένα υψηλής ταχύτητας Frecciarossa, Frecciargento και Frecciabianca.
2. Italo (Nuovo Trasporto Viaggiatori – NTV) — ο ιδιωτικός ανταγωνιστής που μπήκε στην αγορά το 2012 και εκτελεί δρομολόγια υψηλής ταχύτητας με τα τρένα AGV και EVO.

Η επένδυση της SNCF χαρακτηρίζεται από ένα φιλόδοξο επιχειρηματικό σχέδιο, που περιλαμβάνει την εισαγωγή νέας γενιάς διώροφων τρένων υψηλής χωρητικότητας, τη δημιουργία στρατηγικών διαδρομών και την ενίσχυση της διασύνδεσης μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας. Παράλληλα, η πόλη του Τορίνο αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο της νέας στρατηγικής.

1. Ο στόλος “Double Deck” και η στρατηγική υψηλής χωρητικότητας

Κεντρικό στοιχείο του σχεδίου αποτελεί η επένδυση ύψους περίπου 800 εκατομμυρίων ευρώ για την αγορά 15 νέων τρένων από την Alstom. Τα νέα τρένα θα είναι διώροφα («Double Deck») και ειδικά προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ιταλικής αγοράς.

Η σημαντικότερη καινοτομία αφορά τη χωρητικότητα: κάθε τρένο θα μπορεί να μεταφέρει έως και 660 επιβάτες, δηλαδή περίπου 40% περισσότερους σε σύγκριση με τα σημερινά ιταλικά τρένα υψηλής ταχύτητας. Η στρατηγική αυτή επιδιώκει να αυξήσει τον αριθμό μετακινούμενων επιβατών χωρίς αντίστοιχη αύξηση των διαθέσιμων σιδηροδρομικών διαδρομών.

Το επιχειρηματικό σχέδιο προβλέπει 26 καθημερινά δρομολόγια στους εξής άξονες: α) Τορίνο – Μιλάνο – Βενετία και β) Τορίνο – Ρώμη – Νάπολη.

Παράλληλα, προβλέπεται ενίσχυση των συνδέσεων με το Παρίσι, ενισχύοντας τη διασυνοριακή κινητικότητα μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας.

2. Ανταγωνισμός και πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο

Η είσοδος της SNCF εξαρτάται από την κατανομή των σιδηροδρομικών χρονοθυρίδων (slots). Η Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato¹ επικύρωσε τις δεσμεύσεις της Rete Ferroviaria Italiana² για δίκαιη πρόσβαση στο δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

Σήμερα, η SNCF διαθέτει προσύμφωνο για 9 ζεύγη γραμμών (18 καθημερινά δρομολόγια), ενώ συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για την επίτευξη του στόχου των 13 ζευγών γραμμών που απαιτούνται για την πλήρη εφαρμογή του σχεδίου.

Όπως ανέφερε σε δηλώσεις της στα τοπικά μέσα ενημέρωσης η Γενική Διευθύντρια της SNCF Voyages Italia, Caroline Chabrol, το νέο μοντέλο βασίζεται στην υψηλή χωρητικότητα και όχι στην υπερβολική συχνότητα δρομολογίων. Σύμφωνα με τη λογική αυτή, περισσότερα άτομα θα μετακινούνται με λιγότερα τρένα, γεγονός που θα συμβάλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας του δικτύου.

3. Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις

Μελέτη του Πανεπιστημίου Bocconi του Μιλάνου εκτιμά ότι η είσοδος ενός τρίτου παρόχου στην αγορά θα έχει σημαντικά οφέλη για την ιταλική οικονομία και την κοινωνία.

4. Εκτιμώμενες επιπτώσεις

Τομέας	Εκτιμώμενος αντίκτυπος	Περιγραφή
Διαχειριστής δικτύου (RFI)	+50 εκατ. ευρώ ετησίως	Νέα έσοδα από διόδια και τέλη χρήσης δικτύου

¹ Η Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (συντομογραφία AGCM) είναι η ανεξάρτητη δημόσια αρχή της Ιταλίας που είναι υπεύθυνη για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού και τη σωστή λειτουργία της αγοράς.

² Η Rete Ferroviaria Italiana (συντομογραφία RFI) είναι η εταιρεία που διαχειρίζεται το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας. Η RFI δεν λειτουργεί τρένα. Αντίθετα, είναι υπεύθυνη για τις υποδομές πάνω στις οποίες κινούνται τα τρένα.

Τομέας	Εκτιμώμενος αντίκτυπος	Περιγραφή
Ιταλική οικονομία	+480 εκατ. ευρώ ετησίως	Ενίσχυση ΑΕΠ και φορολογικών εσόδων
Αγορά επιβατών	+7 εκατ. επιβάτες	Μετατόπιση από αυτοκίνητο & αεροπλάνο προς το τρένο
Απασχόληση	+4.000 θέσεις εργασίας	Δημιουργία άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας

Η αύξηση του ανταγωνισμού αναμένεται επίσης να οδηγήσει σε χαμηλότερες τιμές εισιτηρίων και καλύτερες υπηρεσίες για τους επιβάτες, όπως έχει συμβεί και σε άλλες ευρωπαϊκές αγορές όπου εφαρμόστηκε απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

5. Ο στρατηγικός ρόλος του Τορίνο

Το Τορίνο αποκτά κεντρική σημασία στο σχέδιο της SNCF. Η εγγύτητα με το εργοστάσιο της Alstom στο Savigliano καθιστά την περιοχή ιδανική για τη δημιουργία κέντρου συντήρησης του νέου στόλου.

Η SNCF σχεδιάζει περίπου 400 άμεσες προσλήψεις, ενώ επιπλέον θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν στους τομείς καθαρισμού, logistics και υπηρεσιών εντός των τρένων. Παράλληλα, εξετάζεται συνεργασία με τεχνολογικά και επαγγελματικά ιδρύματα της περιοχής για την εκπαίδευση εξειδικευμένου προσωπικού στον σιδηροδρομικό τομέα.

6. Η προοπτική του 2033 και η γραμμή Τορίνο–Λυών

Η επένδυση της SNCF εντάσσεται σε ένα μακροπρόθεσμο ευρωπαϊκό όραμα κινητικότητας. Καθοριστικό ρόλο αναμένεται να διαδραματίσει η νέα γραμμή υψηλής χωρητικότητας Τορίνο – Λυών high-speed railway, η οποία προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2033.

Η νέα υποδομή θα μειώσει δραστικά τον χρόνο ταξιδιού ανάμεσα στο Τορίνο και το Παρίσι σε περίπου 3,5 ώρες, ενισχύοντας την οικονομική και τουριστική διασύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας. Παράλληλα, θα ενισχύσει τον ρόλο του Τορίνο ως διεθνούς κόμβου βιώσιμης ευρωπαϊκής κινητικότητας.

7. Συμπεράσματα

Η είσοδος της SNCF στην ιταλική αγορά υψηλής ταχύτητας συνιστά μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα της επόμενης δεκαετίας. Η στρατηγική της εταιρείας βασίζεται σε υψηλή χωρητικότητα, τεχνολογική αναβάθμιση και διεθνή διασύνδεση, επιδιώκοντας να προσφέρει μια πιο βιώσιμη και ανταγωνιστική μορφή μετακίνησης.

Παρά τις προκλήσεις που σχετίζονται με την κατανομή των σιδηροδρομικών γραμμών και τον κορεσμό του δικτύου, το σχέδιο αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη. Η ανάπτυξη του δικτύου υψηλής ταχύτητας και η ολοκλήρωση της γραμμής Τορίνο–Λυών μπορούν να μεταμορφώσουν την Ιταλία σε κεντρικό κόμβο της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής κινητικότητας τα επόμενα χρόνια.

ΠΑΓΩΝΑ ΛΑΡΔΑ
Γενική Σύμβουλος ΟΕΥ Β΄

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

- Γραφείο κ. Υπουργού
- Γραφείο κ.κ. Υφυπουργών
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα Μεταφορών

- ENTERPRISE GREECE
- ΕΛΛΗΝΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΑ
- ΕΛΛΗΝΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ (ΣΕΒ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ (ΣΕΒΕ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΣΒΕ)
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ (ΠΣΕ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ ΚΡΗΤΗΣ (ΣΕΚ)

- ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΕΘ. ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ LOGISTICS ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
- ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΦΑΕ)
- ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- ΕΡΓΟΣΕ