COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Settima relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

{SWD(2021) 1 final}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Settima relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

1. PRINCIPALI RISULTATI

Un monitoraggio affidabile del mercato ferroviario è fondamentale per comprendere gli sviluppi del mercato e adottare decisioni strategiche informate. La Commissione finanzia iniziative settoriali quali le attività di valutazione comparativa degli indicatori chiave di prestazione di PRIME e collabora con gli Stati membri per migliorare il monitoraggio.

La presente relazione si riferisce ai dati fino al 2018 e pertanto non fornisce elementi circa l'impatto della pandemia di COVID-19 sul settore. Mentre i servizi ferroviari, in particolare il trasporto merci, hanno continuato a funzionare per tutto il 2020, il numero di passeggeri internazionali è diminuito sensibilmente durante i diversi lockdown e la domanda complessiva si è ridotta a causa dell'incertezza e della recessione economica.

I risultati e le tendenze principali per il periodo 2015-2018 nell'UE-27 (con l'eccezione della lunghezza della rete ad alta velocità, per cui il confronto è fatto con il 2019) sono i seguenti:

- il traffico ferroviario è aumentato ogni anno del 2,5 % per i passeggeri e del 4,1 % per il trasporto merci;
- la "quota modale" del trasporto ferroviario nell'ambito dei modi di trasporto terrestre è passata dal 7,6 % al 7,8 % per i passeggeri e dal 18,8 % al 18,7 % per il trasporto merci;
- nel 2018 il trasporto ferroviario rappresentava solo lo 0,4 % delle emissioni di gas a effetto serra (GES) e di CO_2 causate dai trasporti e il 2 % del consumo energetico nei trasporti;
- tra il 2015 e il 2019 la lunghezza della rete ad alta velocità è aumentata del 17 %;
- la lunghezza totale della linea dichiarata saturata è più che raddoppiata;
- nel 2018 le imprese ferroviarie avevano complessivamente 1 082 licenze attive;
- nel 2018 la quota media di mercato dei concorrenti degli operatori storici nazionali era:
    - il 42 % dei mercati ferroviari del trasporto merci (un aumento di 8 punti percentuali);
    - il 10 % dei mercati passeggeri dei servizi commerciali (un aumento di 2 punti percentuali);
    - il 16,2 % dei mercati passeggeri degli obblighi di servizio pubblico (OSP) (una diminuzione di 0,5 punti percentuali);

- il traffico ferroviario rimane uno dei modi di trasporto più sicuri, dato che viaggiare in automobile è quasi 50 volte più rischioso che viaggiare in treno;

- alla fine del 2018 nel settore ferroviario erano impiegate poco più di 916 000 persone, di cui circa 527 000 impiegate da imprese ferroviarie (sia operatori principali che alternativi) e 389 000 da gestori dell'infrastruttura.

2. METODOLOGIA

La presente relazione è la settima edizione della relazione sul monitoraggio del mercato ferroviario, che la Commissione presenta ogni 2 anni al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE[1]. Il suo scopo è fornire una panoramica dei principali sviluppi nei mercati ferroviari nel contesto della politica dell'UE in materia di mercato ferroviario[2]. La relazione affronta un'ampia gamma di temi, tra cui: l'evoluzione del mercato unico per i servizi ferroviari; le infrastrutture e i servizi disponibili per le imprese ferroviarie; le condizioni quadro nel mercato ferroviario (compresi i canoni[3]); lo stato della rete; l'utilizzo dei diritti di accesso; gli ostacoli a servizi ferroviari più efficaci. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che la accompagna contiene un'analisi dettagliata di questi argomenti.

La presente relazione è la seconda ad attingere al questionario per la trasmissione di informazioni istituito dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione sul monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari[4] (regolamento RMMS) e la prima elaborata dopo la fine del periodo transitorio per la sua attuazione, nel 2018.

Oltre ai dati relativi all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (RMMS) presentati dagli Stati membri, dal Regno Unito e dalla Norvegia, la presente relazione attinge anche ai contributi provenienti dallo "statistical pocketbook" *EU transport in figures*[5], dalle relazioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie[6], da Eurostat[7], dalle statistiche raccolte da varie organizzazioni settoriali, da presentazioni e da studi. Quando il regolamento RMMS è l'unica fonte, la relazione valuta le tendenze per il periodo 2015-2018 al fine di garantire la comparabilità dei dati. Quando si utilizzano altre fonti, la relazione può presentare tendenze su un periodo più lungo.

I dati aggregati e le medie si riferiscono all'UE-27 (ovvero agli attuali Stati membri dell'UE[8]). Poiché il Regno Unito era uno Stato membro fino al 31 gennaio 2020, la relazione fornisce anche i totali e le medie per l'UE-28, o all'interno del testo o nel file Excel pubblicato sul sito

---

1 Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

2 Oltre alla relazione sul mercato ferroviario, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie pubblica relazioni annuali sulla sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie.

3 Non è possibile realizzare un monitoraggio esaustivo dei prezzi del servizio ferroviario applicati ai clienti a causa dell'ampia varietà di servizi offerti.

4 Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione, del 7 luglio 2015, concernente gli obblighi di comunicazione degli Stati membri nell'ambito del monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (GU L 181 del 9.7.2015, pag. 1).

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

8 La Norvegia partecipa all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (RMMS) ma i dati per la Norvegia non sono inclusi nelle somme totali e nelle medie dell'UE.

della DG MOVE insieme alla relazione[9].

3. TRASPORTO FERROVIARIO E SOSTENIBILITÀ

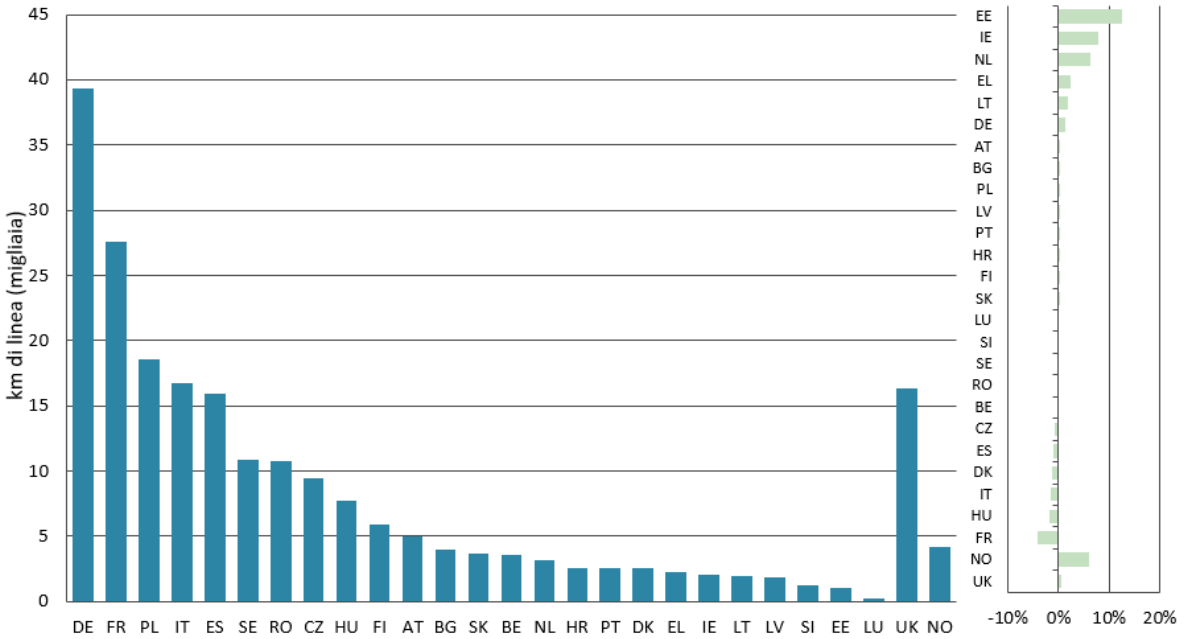
Il trasporto ferroviario è l'unico modo di trasporto ad aver ridotto le emissioni di gas a effetto serra e di CO_2 quasi costantemente dal 1990, pur avendo consentito il trasporto di circa il 13 % delle merci e il 7 % dei passeggeri di tutti i modi di trasporto (UE-27, 2018). Pertanto il trasporto ferroviario è relativamente meno inquinante e più efficiente dal punto di vista energetico rispetto ad altri mezzi di trasporto motorizzati. Nel 2018 il trasporto ferroviario rappresentava solo lo 0,4 % delle emissioni di gas a effetto serra e di CO_2 e il 2 % del consumo di energia dei trasporti nell'UE-27[10]. Per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo, il trasporto ferroviario dovrà assorbire una quota maggiore del trasporto passeggeri e merci.

4. RETE FERROVIARIA DELL'UE

La lunghezza totale della rete ferroviaria dell'UE-27 nel 2018 era pari a circa 201 000 km di linea (lo 0,4 % in meno rispetto al 2015). Circa il 56 % della rete era elettrificato, con un aumento di 855 km dal 2015 (+1,2 %).

Alla fine del 2019 la rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE si estendeva per oltre 9 100 km, con un aumento del 17 % dal 2015[11].

Figura 1: lunghezza delle reti nazionali per paese (km di linea in migliaia, 2018) e relativa variazione (2015-2018)



Fonte: Statistical pocketbook, 2020. Integrato con dati provenienti da altre fonti.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

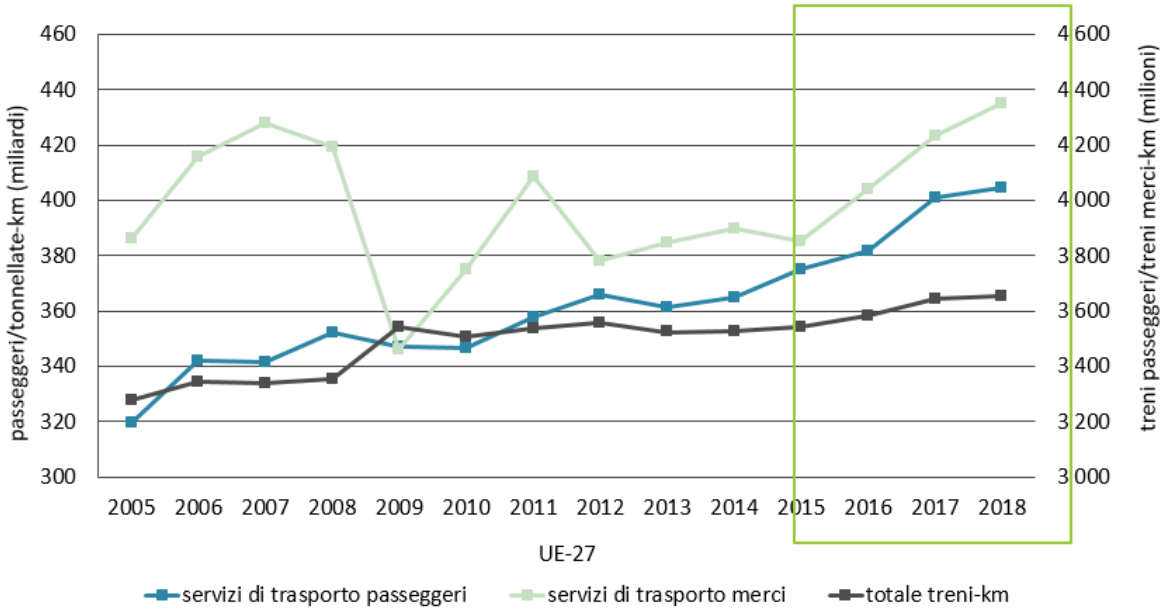
10 UE-28: rispettivamente 0,5 %, 0,5 % e 2 %.

11 UE-28: 217 000 km di linea, il 54 % dei quali elettrificato, e oltre 9 200 chilometri di linee ad alta velocità.

5. EVOLUZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Il numero totale di treni-km dell'UE (circolazione dei treni per il trasporto sia di merci che di passeggeri) è rimasto sostanzialmente stabile negli ultimi 10 anni. I servizi di trasporto merci e passeggeri si sono ripresi a ritmi diversi dalla crisi finanziaria del 2008 (con oscillazioni per il trasporto merci). Tra il 2015 e il 2018 il traffico ferroviario[12] nell'UE-27 è aumentato ogni anno del 2,5 % per i passeggeri e del 4,1 % per le merci[13].

Figura 2: volumi di passeggeri e merci (passeggeri-km, tonnellate-km e treni-km, 2005-2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime. I dati del 2015 e del 2016 per RO sono stime; i dati comprendono anche gli adeguamenti del valore passeggeri-km del 2018 per BE, dei valori tonnellate-km del 2015 e del 2016 per ES, NL e LU e dei valori treni-km del 2015 e del 2016 per IE.

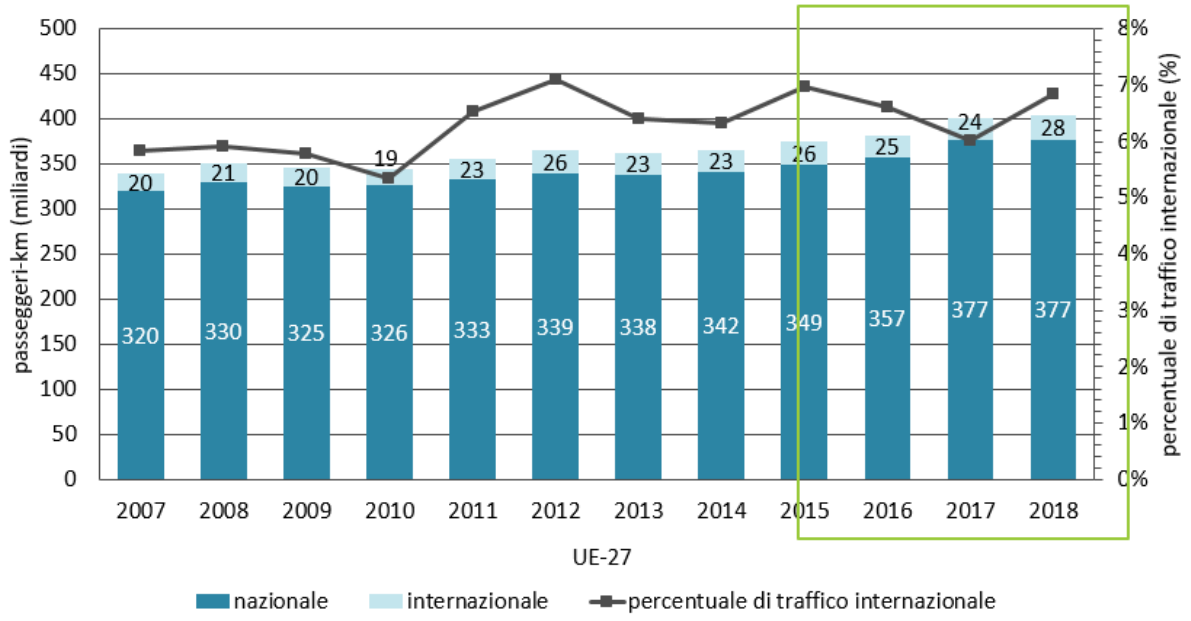
Nel 2018 i volumi del traffico ferroviario passeggeri dell'UE-27 contavano complessivamente 404 miliardi di passeggeri-km su circa 5 mila miliardi di passeggeri-km nell'ambito del trasporto terrestre in generale[14]. Il traffico ferroviario passeggeri è ancora principalmente nazionale: nel 2018 solo il 7 % è stato di natura transfrontaliera.

12 I dati sui volumi riportati nel questionario RMMS annuale potrebbero differire da quelli riportati da Eurostat per via della diversa portata, del possibile doppio conteggio dei volumi di transito e degli adeguamenti (stime e integrazioni da altre fonti).

13 UE-28: 2,4 % per i passeggeri e 3,8 % per il trasporto merci.

14 UE-28: 473 miliardi di passeggeri-km su circa 6 mila miliardi di passeggeri-km del trasporto terrestre in generale.

Figura 3: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario passeggeri (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di passeggeri-km, 2007-2018)



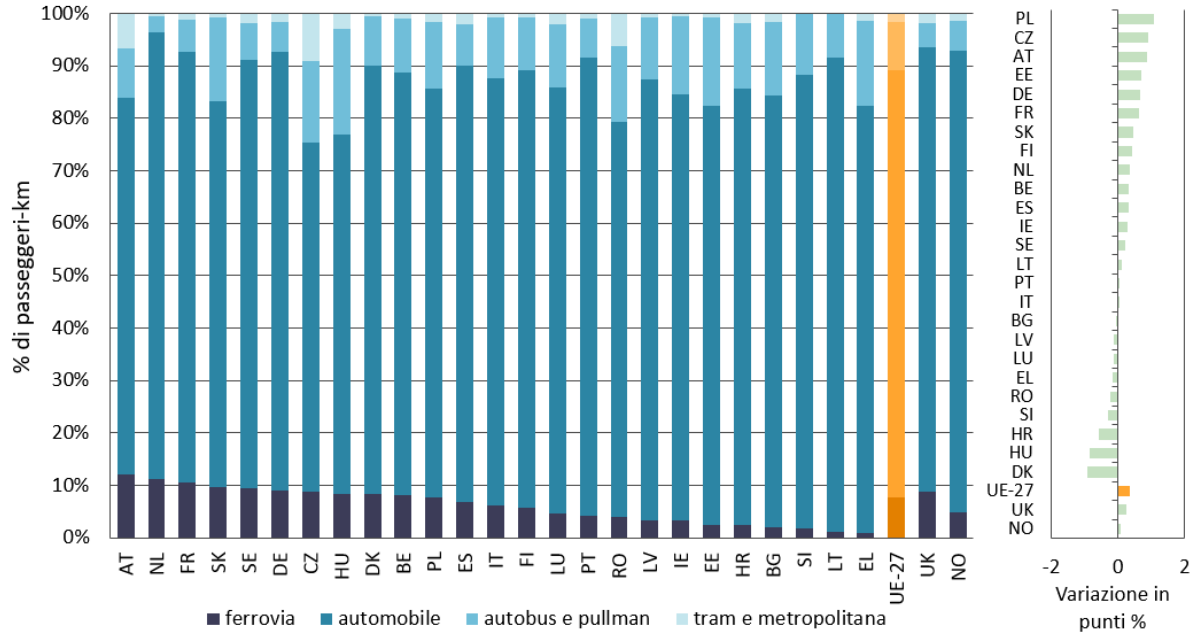
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime. I dati del 2015 per BE, EE, EL, LU e RO sono stime.

Ogni cittadino dell'UE-27 ha percorso in media 909 passeggeri-km nel 2018 (+2,4 % all'anno dal 2015[15]).

Tra il 2015 e il 2018, nell'UE-27 la quota modale del trasporto in automobile di passeggeri nell'ambito del trasporto terrestre di passeggeri è passata dall'81 % all'81,4 %, mentre il trasporto ferroviario è passato dal 7,6 % al 7,8 %, con differenze significative tra i paesi.

[15] UE-28: rispettivamente 926 passeggeri-km e +2,2 %.

Figura 4: ripartizione modale del trasporto terrestre di passeggeri per paese (% nel 2018) e variazione in punti percentuali del trasporto ferroviario (2015-2018)

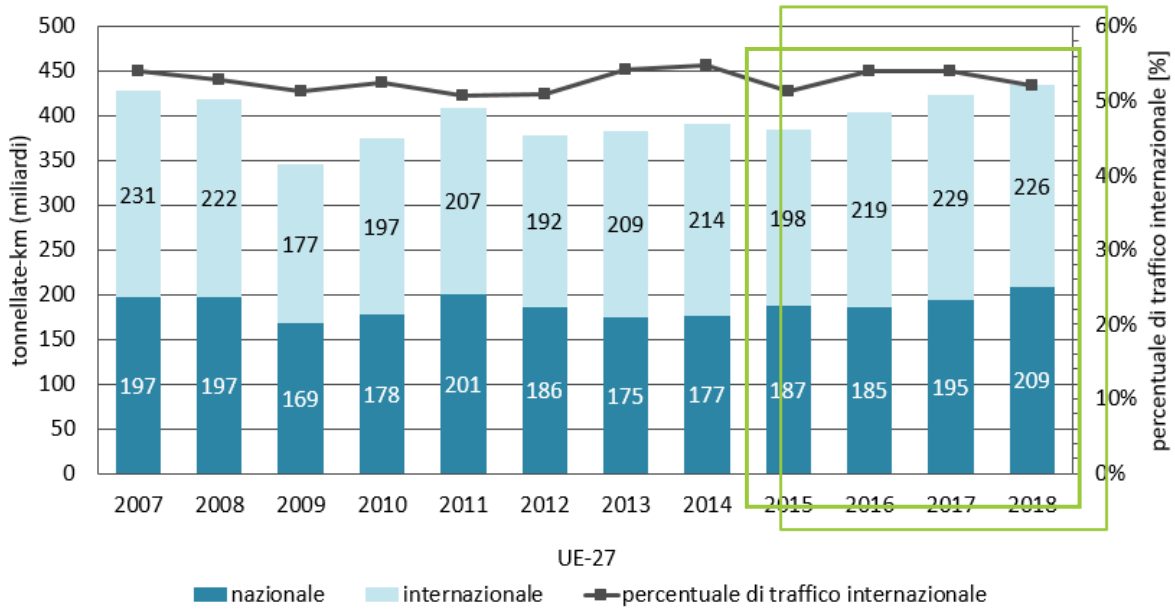


Fonte: Statistical pocketbook, 2020; esclusi CY e MT.

Nel 2018 i volumi del traffico ferroviario merci dell'UE-27 contavano complessivamente 435 miliardi di tonnellate-km su 2,3 mila miliardi di tonnellate-km del trasporto terrestre in generale[16]. Oltre la metà del totale del trasporto ferroviario di merci ha carattere transfrontaliero, il che rende la competitività del trasporto ferroviario di merci molto vulnerabile all'interoperabilità e alle difficoltà operative tra le reti ferroviarie nazionali.

[16] Esclusi gli oleodotti. Per l'UE-28: 452 miliardi di tonnellate-km su 2,4 mila miliardi di tonnellate-km del trasporto terrestre in generale.

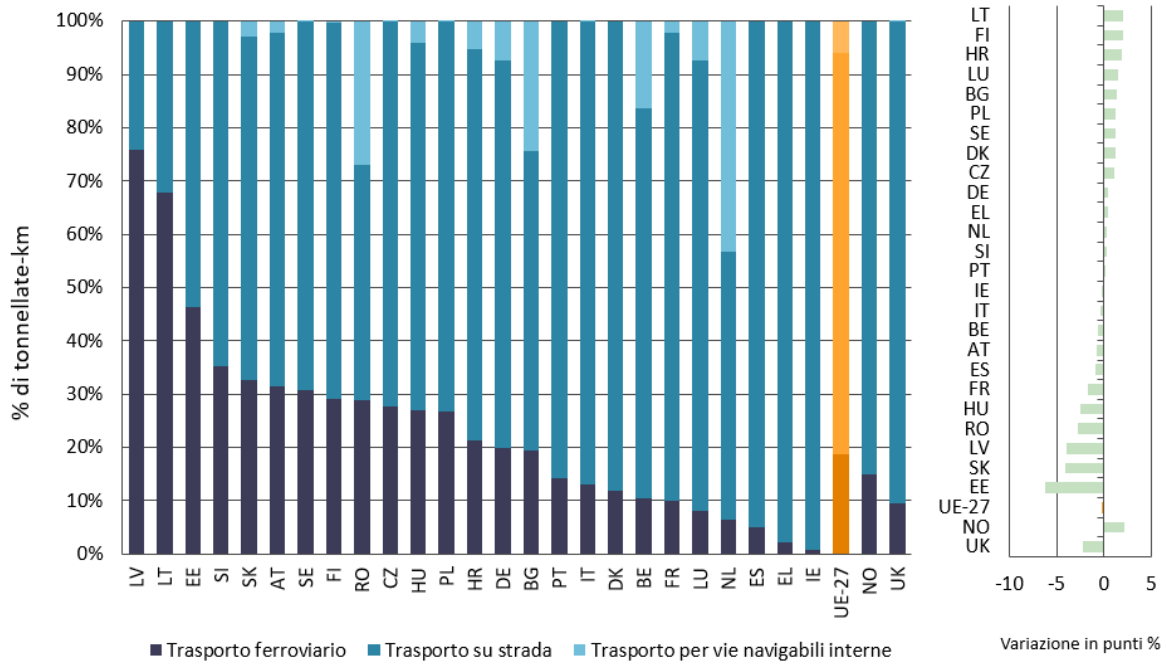
Figura 5: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario merci (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di tonnellate-km, 2007-2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime. Per il 2016 vi è una revisione di alcune delle informazioni e delle stime dell'RMMS rispetto alla sesta relazione RMMS.

Tra il 2015 e il 2018 la quota modale del trasporto su strada nell'ambito del trasporto terrestre di merci nell'UE-27 è cresciuta dal 74,2 % al 75,4 %, mentre il trasporto ferroviario è diminuito dal 18,8 % al 18,7 %, con differenze significative tra i paesi.

Figura 6: ripartizione modale del trasporto terrestre di merci per paese (% nel 2018) e variazione in punti percentuali del trasporto ferroviario (2015-2018)



Fonte: Statistical pocketbook, 2020.

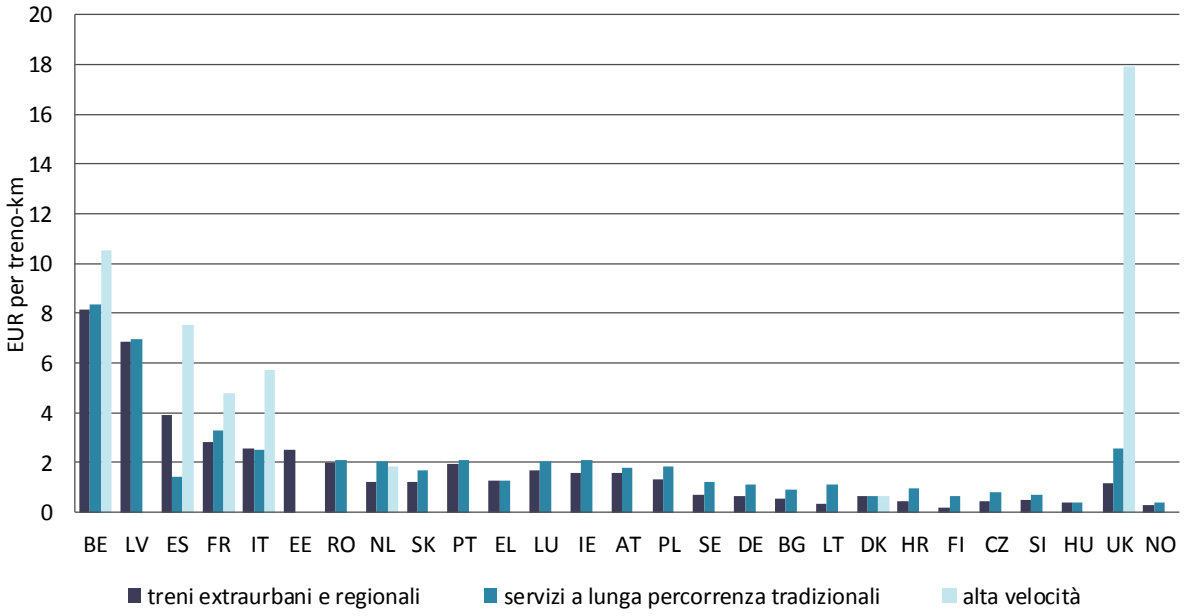
6. EVOLUZIONE DELLE CONDIZIONI QUADRO NEL SETTORE FERROVIARIO

6.1. Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura

I canoni per l'accesso alle linee rappresentavano oltre l'80 % dei ricavi dei gestori dell'infrastruttura derivanti da canoni nell'UE-27 nel 2018 (l'84 % dai treni merci e l'88 % dai treni passeggeri[17]).

I canoni per l'accesso alle linee ferroviarie ad alta velocità (maggiorazioni escluse) erano più elevati rispetto ad altri canoni passeggeri e nel 2018 hanno raggiunto il livello massimo nel Regno Unito (18 EUR per treno-km) e in Belgio (10,6 EUR per treno-km).

Figura 7: canoni di accesso (maggiorazioni escluse) per diverse categorie di treni passeggeri, per paese (EUR per treno-km, 2018)

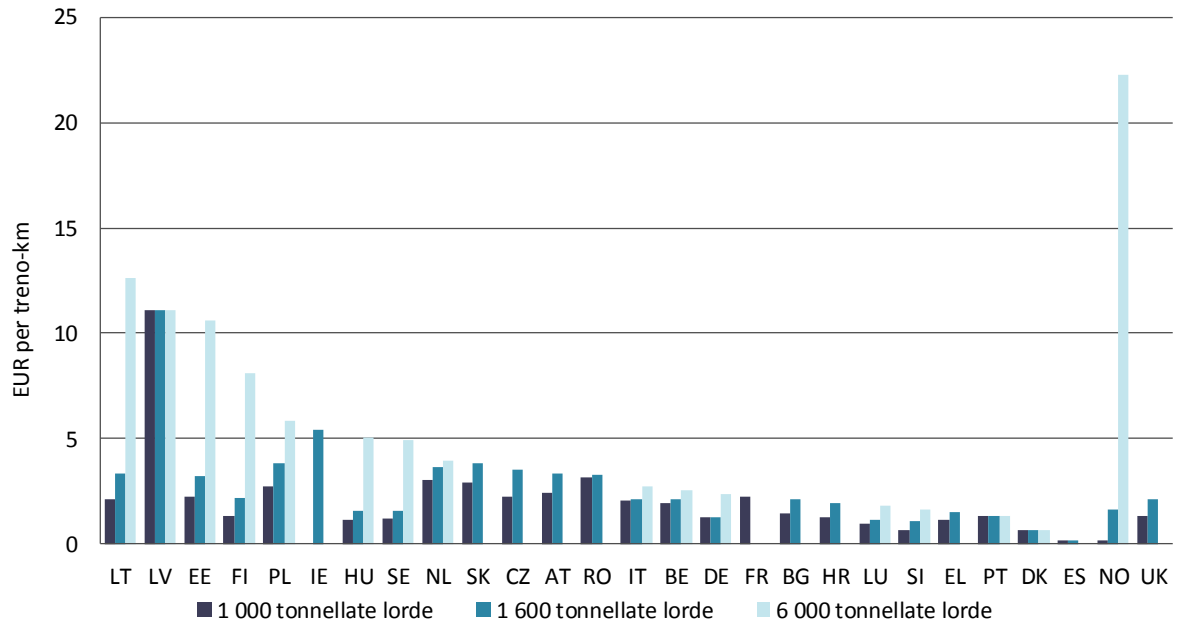


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020.

I canoni riferiti al trasporto merci (maggiorazioni escluse) sono monitorati per tre diversi tonnellaggi massimi lordi (1 000, 1 600 e 6 000). Nella maggior parte degli Stati membri, i canoni di accesso aumentano in funzione della dimensione del treno, anche se non necessariamente in proporzione al tonnellaggio.

[17] UE-28: rispettivamente 84 % e 89 %.

Figura 8: canoni di accesso (maggiorazioni escluse) per diverse categorie di treni merci, per paese (EUR per treno-km, 2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020

Non è stata rilevata alcuna chiara tendenza al rialzo o al ribasso per i treni passeggeri o merci per quanto riguarda i livelli dei canoni comunicati[18] tra il 2015 e il 2018, a eccezione dei treni ad alta velocità (per cui i canoni per l'accesso alle linee ferroviarie sono diminuiti ovunque tranne che nel Regno Unito).

La piattaforma dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria europea (PRIME) effettuerà uno studio approfondito dei meccanismi di tariffazione e finanziamento dei gestori dell'infrastruttura, che sarà completato nel 2021. Lo studio comprenderà una panoramica dei canoni per l'accesso alle linee e delle relative varie componenti.

Al fine di ridurre l'impatto economico della pandemia di COVID-19, il regolamento 2020/1429, adottato nell'ottobre 2020, consente di ridurre l'onere finanziario per il settore ferroviario semplificando temporaneamente le norme che regolano i canoni[19].

6.2. Assegnazione della capacità e limitazioni di infrastruttura

Nel 2018 la rete dell'UE-27 ha registrato un'intensità di utilizzo pari a 18 200 treni-km per km di linea (19 500 per l'UE-28). Nel 2018 le reti utilizzate più intensamente sono state quelle dell'Europa occidentale, in particolare quelle dei Paesi Bassi che hanno registrato un'intensità di utilizzo di 50 600 treni-km per km di linea. La Grecia sembra avere la più bassa intensità di utilizzo, con solo 4 800 treni-km per km di linea. Sebbene non dicano nulla sulle parti più vuote della rete, queste ampie medie nazionali possono comunque fornire alcune indicazioni su quali reti sono in media più trafficate e, di conseguenza, potrebbero avere capacità limitata

[18] Canoni per l'accesso alle linee (maggiorazioni escluse).

[19] Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19 (GU L 333 del 12.10.2020, pag. 1).

di ulteriore traffico.

La lunghezza totale della linea dichiarata saturata nell'UE-27 è cresciuta costantemente dal 2015 e, nel 2018, era quasi raddoppiata. Le ripercussioni hanno interessato 2 261 km di linea (3 432 km nell'UE-28), compresi 1 339 km lungo i corridoi ferroviari merci.

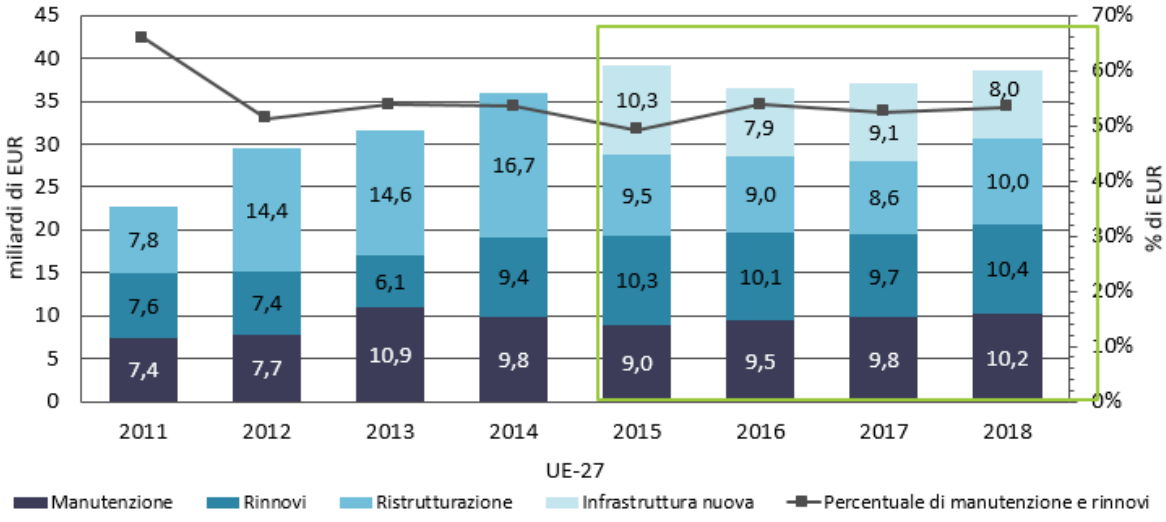
In caso di saturazione, i servizi cui generalmente gli Stati membri attribuiscono priorità sono quelli prestati in adempimento di un OSP (priorità principale in 13 paesi) seguiti dai servizi internazionali di trasporto passeggeri (7 paesi). Raramente viene data priorità al traffico merci (sia nazionale che internazionale).

Per superare le limitazioni operative dell'infrastruttura e l'incompatibilità tra i sistemi nazionali esistenti di comando dei treni, che rappresentano un ostacolo significativo alla regolare interoperabilità, l'UE ha introdotto un sistema di segnalamento europeo comune, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Nell'ambito del piano europeo di implementazione dell'ERTMS[20], tale sistema di segnalamento dovrebbe essere installato su 15 682 km di linea entro il 2023; finora il sistema è stato installato su 5 906 km della lunghezza di linea prevista (ovvero il 38 %), pari al 78 % dell'obiettivo previsto per la fine del 2019.

6.3. Spese per l'infrastruttura e finanziamento

Nell'UE-27 le spese totali per l'infrastruttura ferroviaria sono state di 38,7 miliardi di EUR nel 2018, dopo un picco di 39,1 miliardi di EUR nel 2015[21].

Figura 9: spese per l'infrastruttura e percentuale per manutenzione e rinnovi, (miliardi di EUR, 2011-2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020

Nel 2018:

- la spesa totale riferita per la manutenzione e i rinnovi nell'UE-27 ammontava a 20,6

[20] Regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione, del 5 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (GU L 3 del 6.1.2017, pag. 6).

[21] UE-28: da 49,5 miliardi di EUR nel 2015 a 47,5 miliardi di EUR nel 2018.

miliardi di EUR, pari al 53 % della spesa totale (nell'UE-28: 25,8 miliardi di EUR e 54 %), con variazioni significative tra i paesi; e

- nell'UE-27 il 72,3 % della spesa e degli investimenti totali per l'infrastruttura era finanziato dai bilanci nazionali, il cofinanziamento dell'UE ammontava all'8,3 % e il 19,4 % proveniva da altre fonti, tra cui prestiti, finanziamenti con capitale di rischio e canoni[22].

6.4. Qualità dei servizi di trasporto ferroviario

Il treno continua a essere uno dei modi di trasporto più sicuri. Viaggiare in automobile è quasi 50 volte più rischioso che viaggiare in treno. Nell'UE-27 la sicurezza ferroviaria è ulteriormente migliorata tra il 2015 e il 2018, nonostante nel 2016 il numero di morti e feriti gravi sia leggermente aumentato[23].

In base alla definizione utilizzata[24], la puntualità media dei servizi passeggeri regionali e locali nell'UE-27 è diminuita leggermente, passando dal 93 % nel 2015 al 90 % nel 2018[25]. La puntualità media dei servizi di trasporto passeggeri a lunga percorrenza e ad alta velocità è diminuita, passando dall'85 % del 2015 al 79 % del 2018[26]. L'affidabilità media dei servizi di trasporto passeggeri locali e regionali è diminuita tra il 2015 e il 2018, e la quota di servizi soppressi è salita dall'1,4 % all'1,9 %[27]. L'affidabilità media dei servizi di trasporto passeggeri a lunga percorrenza e ad alta velocità è aumentata tra il 2015 e il 2018, e la quota di servizi soppressi è scesa dall'1,5 % all'1,3 %[28].

Nel 2018 la puntualità media[29] del trasporto ferroviario merci nell'UE-27 è stata del 60,0 % per i servizi nazionali e del 53,2 % per i servizi internazionali: il 7,3 % dei servizi nazionali e l'11,0 % dei servizi internazionali sono stati soppressi[30].

6.5. Contratti di servizio pubblico

Nel 2018 i servizi passeggeri erogati in adempimento di un onere di servizio pubblico (OSP) nell'UE-27 hanno rappresentato, in media, il 60 % del totale dei passeggeri-km del traffico ferroviario (rispetto al 53 % del 2015[31]); circa il 98 % riguardava i servizi nazionali. Nell'ambito dei servizi nazionali, gli OSP riguardavano i servizi regionali in misura maggiore rispetto ai servizi a lunga percorrenza.

---

22 UE-28: rispettivamente 68,8 %, 6,6 % e 24,5 %.

23 Fonte: Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*.

24 Secondo l'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, un treno passeggeri è puntuale se ha un ritardo pari o inferiore a 5 minuti.

25 UE-28: pressoché le stesse cifre.

26 UE-28: dall'84 % al 77 %

27 UE-28: dall'1,6 % al 2,2 %.

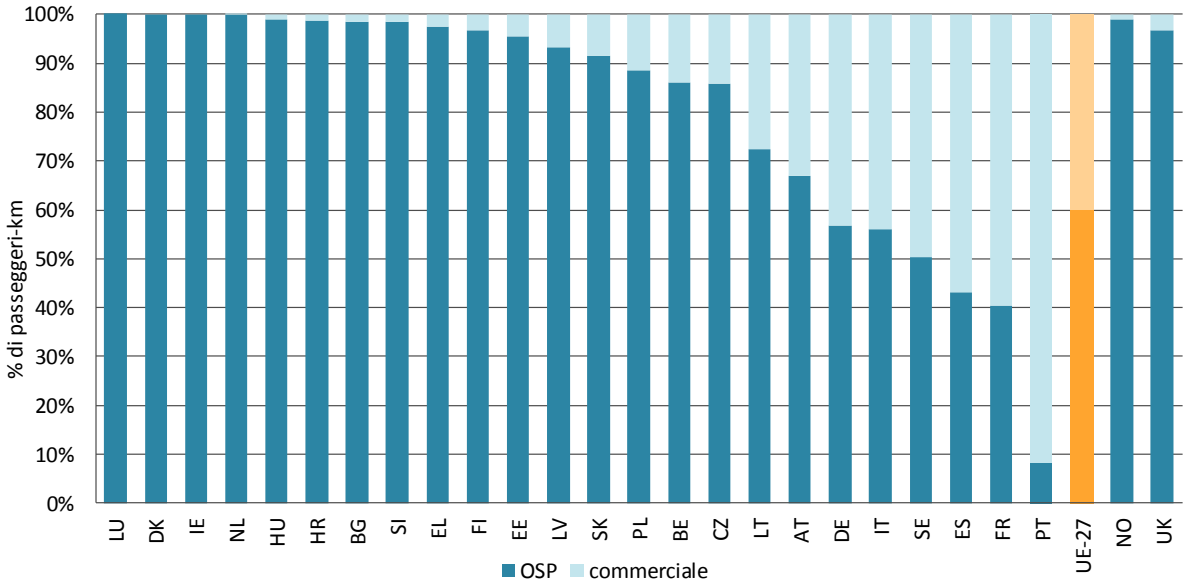
28 UE-28: in aumento dall'1,7 % all'1,8 %.

29 Secondo l'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, un treno merci è puntuale se ha un ritardo pari o inferiore ai 15 minuti.

30 UE-28: la puntualità media è stata del 63,0 % per i servizi nazionali e del 53,2 % per i servizi internazionali; il 6,8 % dei servizi nazionali e l'11,0 % dei servizi internazionali sono stati soppressi.

31 UE-28: 66 %, in aumento rispetto al 60 % del 2015.

Figura 10: quota di traffico passeggeri rispettivamente offerto in adempimento di un OSP e di servizi ferroviari commerciali per paese (% di passeggeri-km, 2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. I dati per BE, PT, EL e FR sono stime. RO non disponibile.

Solo il 26 % di tutti i servizi erogati in adempimento di un OSP attivi nel 2018 nell'UE-27 (il 43 % nell'UE-28) è stato aggiudicato tramite una procedura di gara; ciò è avvenuto quasi esclusivamente negli Stati membri che avevano liberalizzato i propri servizi da tempo (Germania, Svezia e Regno Unito).

La compensazione per un OSP continua a rappresentare una significativa fonte di reddito per le imprese ferroviarie nella maggior parte degli Stati membri, sebbene i livelli di compensazione per OSP per treno-km varino notevolmente tra i paesi. Nel 2018 la compensazione media per OSP nell'UE-27 era di 10,51 EUR per treno-km (8,57 EUR nell'UE-28).

6.6. Rilascio delle licenze

Nel complesso i dati comunicati per il 2018 annoverano 1 082 licenze attive per le imprese ferroviarie nell'UE-27 (1 126 nell'UE-28). Il numero più alto si è registrato in Germania (434) e il più basso in Irlanda e Lussemburgo (2).

Nel 2018 i contributi medi richiesti per ottenere una licenza (se applicabile) andavano dai 37 500 EUR in Portogallo ai 5 EUR in Croazia.

Per quanto riguarda il tempo medio necessario per l'ottenimento di una licenza, Spagna, Polonia e Regno Unito hanno registrato il tempo maggiore (oltre 100 giorni).

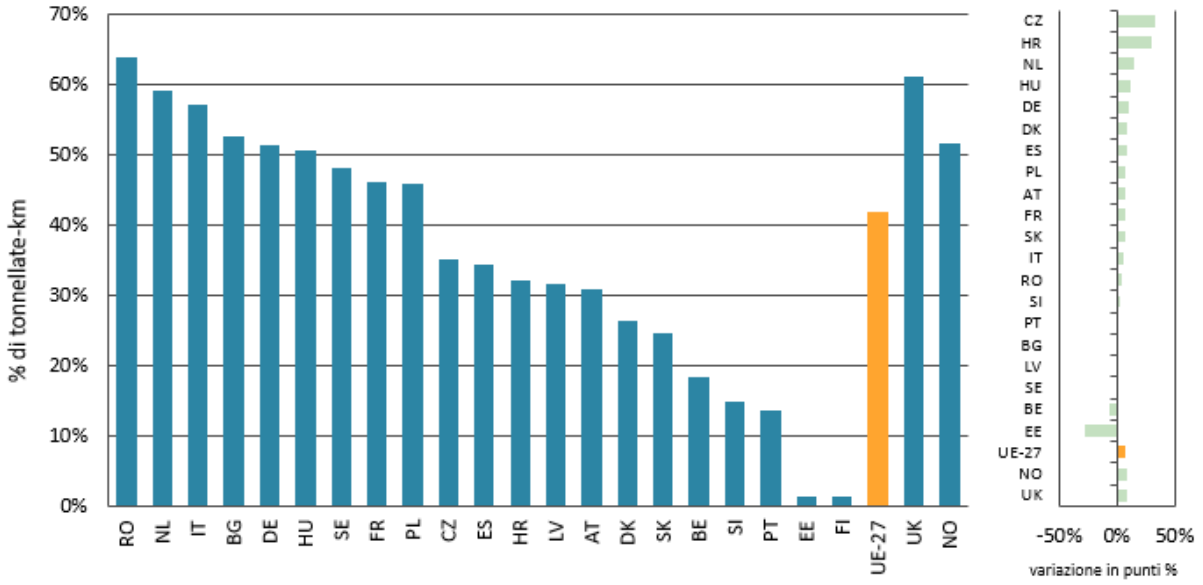
6.7. Grado di apertura del mercato e utilizzo dei diritti di accesso

Tra il 2015 e il 2018 la quota media di mercato dei concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto merci nell'UE-27 è aumentata, passando dal 34 % al 42 %[32]. Nel 2018 vi erano

[32] UE-28: dal 35 % al 43 %.

nuovi operatori in concorrenza con gli operatori storici nazionali in tutti i paesi a eccezione di Grecia, Irlanda, Lituania e Lussemburgo e la quota di mercato dei concorrenti superava il 30 % in oltre la metà di tali paesi.

Figura 11: quota di mercato dei concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto merci per paese (% nel 2018) e variazione in punti percentuali (2015-2018)



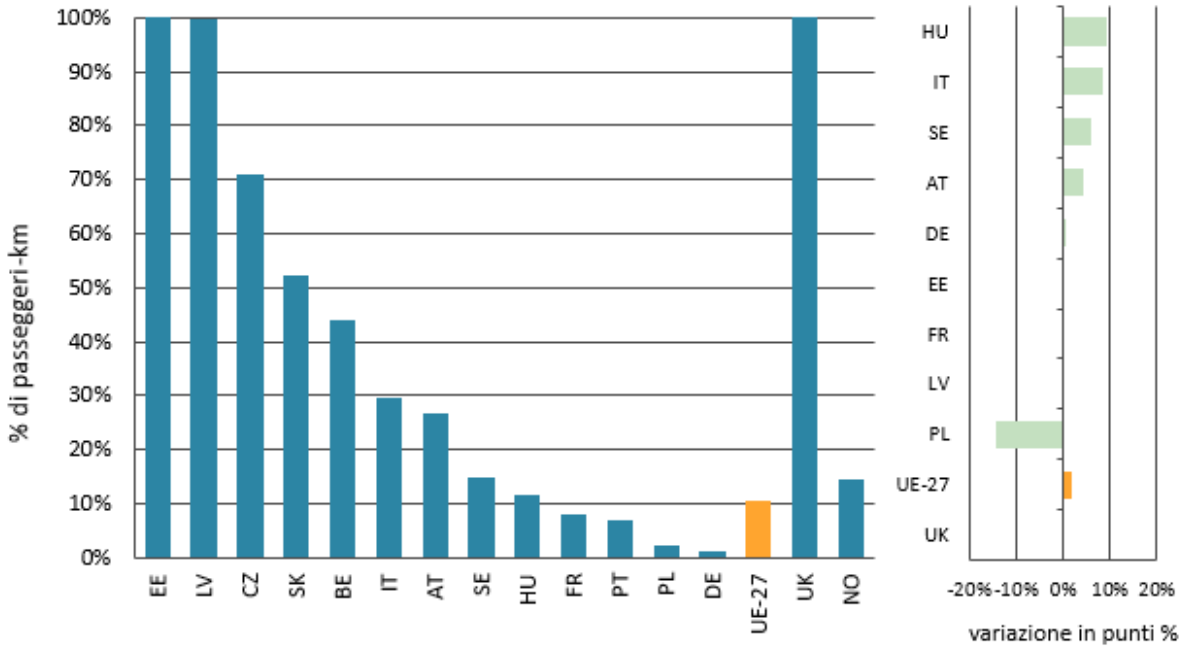
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. Vi è un unico operatore con una quota di mercato del 100 % in EL, IE, LT e LU.

L'accesso libero e la procedura di gara obbligatoria per i contratti di servizio pubblico nel mercato passeggeri nazionale sono stati introdotti a livello dell'UE solo con il quarto pacchetto ferroviario. È troppo presto per vederne gli effetti sui paesi che non avevano aperto i loro mercati in precedenza.

In media nel 2018 i concorrenti detenevano una quota di mercato del 10 % sui mercati nazionali passeggeri dei servizi commerciali nell'UE-27 (un aumento di 2 punti percentuali rispetto al 2015[33]) e del 16,2 % sui mercati nazionali passeggeri nel quadro di OSP, un livello pressoché stabile rispetto al 2015 (calo di 0,5 punti percentuali[34]).

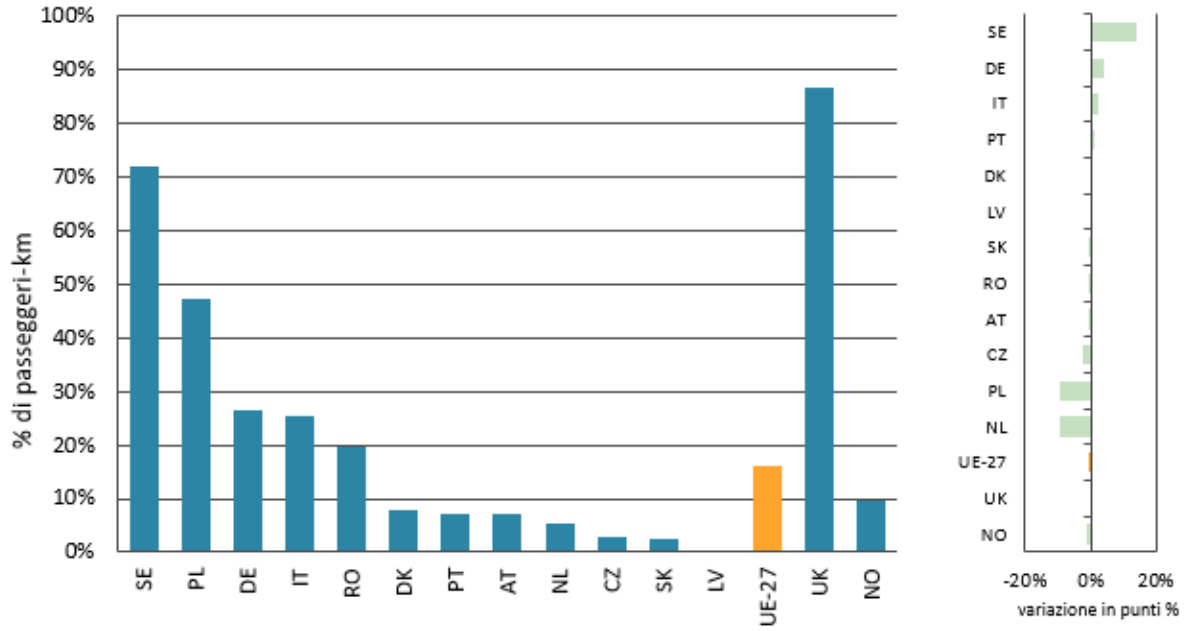
[33] UE-28: 12 %, +2 punti percentuali rispetto al 2015.
[34] UE-28: 32 %, -2 punti percentuali rispetto al 2015.

Figura 12: quota di mercato dei concorrenti sul mercato passeggeri dei servizi commerciali per paese (% nel 2018) e variazione in punti percentuali (2015-2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI ed ES non hanno segnalato concorrenti nel settore dei servizi commerciali con quota di mercato pari o superiore all'1 % per il 2018. Non vi erano servizi commerciali di trasporto passeggeri in IE. Non erano disponibili dati per NL e RO.

Figura 13: quota di mercato dei concorrenti sul mercato passeggeri nel quadro di OSP per paese (% nel 2018) e variazione in punti percentuali (2015-2018)



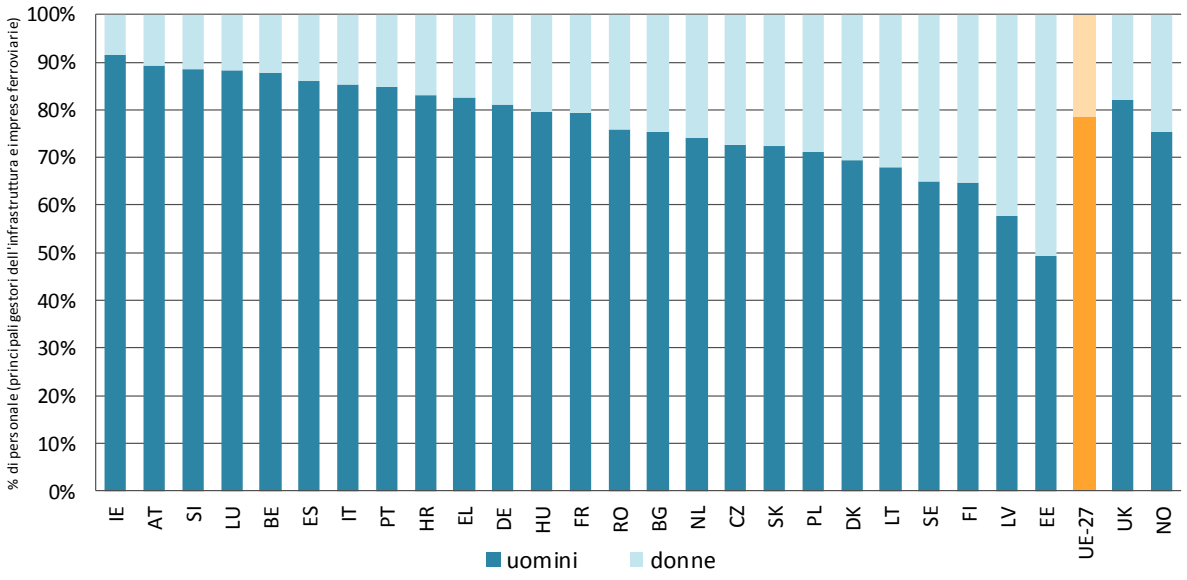
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. I dati relativi a PT nel 2015 rappresentano una stima. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI ed ES non hanno segnalato alcun concorrente nel mercato passeggeri nel quadro di OSP.

6.8. Occupazione e condizioni sociali

Alla fine del 2018 nel settore ferroviario erano impiegate poco più di 916 000 persone nell'UE-27, di cui circa 527 000 da imprese ferroviarie (sia operatori principali che alternativi) e 389 000 dai gestori dell'infrastruttura[35].

Il personale ferroviario è prevalentemente maschile; in media solo il 21 % dei dipendenti è composto da donne. La percentuale di personale femminile varia dal 51 % in Estonia al 9 % in Irlanda.

Figura 14: totale dei dipendenti (principali gestori dell'infrastruttura più imprese ferroviarie) per struttura di genere (% nel 2018)



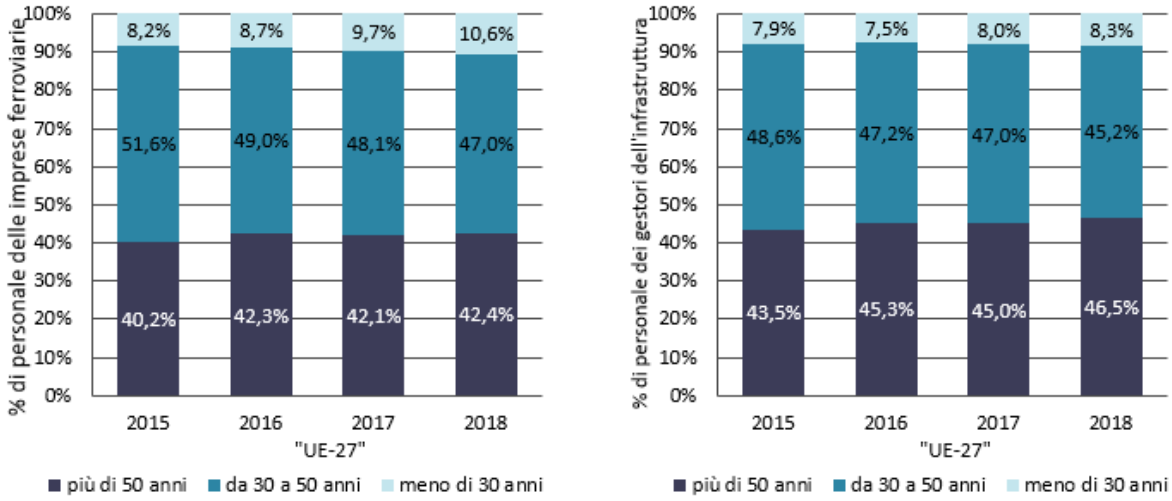
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020.

Nell'UE-27 è aumentata la quota di dipendenti più giovani (di età inferiore ai 30 anni) delle imprese ferroviarie, passando dall'8,2 % nel 2015 al 10,6 % nel 2018[36]. L'invecchiamento della forza lavoro continua a rappresentare una preoccupazione, in particolare in Spagna, Romania, Grecia, Bulgaria e Lituania dove oltre il 50 % della forza lavoro aveva più di 50 anni nel 2018. I gestori dell'infrastruttura tendono ad avere una forza lavoro più anziana rispetto alle imprese ferroviarie, ma tra il 2015 e il 2018 anche la quota di dipendenti più giovani è aumentata, passando dal 7,9 % all'8,3 %.

[35] Per l'UE-28: erano impiegate poco più di 1 034 000 persone, circa 600 000 da imprese ferroviarie e 434 000 dai gestori dell'infrastruttura.

[36] UE-28: rispettivamente 8,4 % e 10,6 %.

Figura 15: lavoratori dipendenti per fascia di età (% nel periodo 2015-2018)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2020. I dati relativi al 2015 non erano disponibili per le imprese ferroviarie in LV, LU, ES e SE. I dati relativi al 2015 non erano disponibili per i gestori dell'infrastruttura in ES, LU e LV.

Il lavoro a tempo pieno è l'inquadramento più comune sia per i dipendenti dei gestori dell'infrastruttura che per quelli delle imprese ferroviarie. Tutti i dipendenti dei gestori dell'infrastruttura risultano avere contratti a tempo indeterminato in Belgio, Danimarca e Lussemburgo, mentre in Irlanda solo l'89 % ha un contratto a tempo indeterminato. Solo Svezia, Italia, Polonia, Paesi Bassi, Germania e Norvegia hanno segnalato una percentuale di dipendenti nelle imprese ferroviarie con contratti a tempo indeterminato inferiore al 95 %. La percentuale più bassa di contratti a tempo pieno per il personale dei gestori dell'infrastruttura si riscontra nei Paesi Bassi (83 %) e in Belgio (88 %). Nelle principali imprese ferroviarie la percentuale più bassa dei contratti a tempo pieno si registra in Belgio (86 %).

Solo alcuni Stati membri hanno riferito di far ricorso a programmi di apprendistato e tirocinio, che sono più comuni in Austria e Germania sia per le imprese ferroviarie che per i gestori dell'infrastruttura.

7. CONCLUSIONI

Il settore ferroviario dà un contributo sostanziale alla coesione economica e sociale dell'UE-27, impiegando direttamente più di 900 000 persone e trasportando ogni anno circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci[37] e 7,1 miliardi di passeggeri[38].

Un maggiore utilizzo del trasporto ferroviario è fondamentale per soddisfare la domanda di trasporti più sostenibili e produrrebbe notevoli effetti positivi sull'inquinamento e sul consumo di energia, contribuendo a conseguire gli ambiziosi tagli alle emissioni definiti nel Green Deal europeo.

Mentre negli ultimi anni i volumi di passeggeri trasportati su rotaia sono aumentati considerevolmente, i volumi di merci trasportate su rotaia sono aumentati in modo più disomogeneo. La circolazione dei treni, sia per i passeggeri che per le merci, è rimasta stabile, mentre la domanda di modi di trasporto sostenibili è aumentata insieme alla

[37] Eurostat, UE-27 tranne BE che ha contrassegnato i dati come riservati.

[38] Eurostat, UE-27 tranne BE, HU, NL e PL che hanno contrassegnato i dati come riservati.

consapevolezza dell'opinione pubblica in merito ai cambiamenti climatici.

Nonostante questi sviluppi positivi, il settore ferroviario non sta ancora realizzando appieno il suo potenziale. Il trasporto ferroviario deve diventare più puntuale e affidabile rispetto ad altri modi di trasporto, aumentando l'orientamento alla clientela e sfruttando meglio l'innovazione. Deve inoltre diventare più efficiente ed economicamente accessibile.

Per aiutare il settore ad affrontare le principali sfide del mercato, l'azione dell'UE si concentra su quattro obiettivi.

1. Un mercato competitivo

   Un accesso al mercato equo per tutti gli operatori consentirà l'introduzione di nuove offerte multimodali e concederà una maggiore scelta a passeggeri e imprese.

   A tal fine, il pilastro mercato del quarto pacchetto ferroviario ha introdotto la procedura di gara quale procedura standard per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, prevedendo un periodo di transizione fino al dicembre 2023. Ha inoltre aperto l'accesso alla fornitura commerciale dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, a partire dalla programmazione 2021. La Commissione sarà particolarmente vigile nel monitorare che il quarto pacchetto ferroviario sia recepito e applicato correttamente, al fine di garantire che si realizzi appieno il suo potenziale nel medio termine.

   È inoltre opportuno che sia promossa la concorrenza leale tra i modi di trasporto, assicurando che ciascun modo paghi i propri costi esterni.

2. Miglioramento dei servizi ferroviari transfrontalieri

   Al fine di aumentare la quota modale del trasporto ferroviario, l'attraversamento delle frontiere interne dell'UE deve diventare più agevole. L'eliminazione degli ostacoli all'interoperabilità, l'attuazione dell'ERTMS, la disponibilità di materiale rotabile adeguato e la disponibilità di macchinisti sono fondamentali per raggiungere tale obiettivo.

   Su richiesta del Parlamento europeo, la Commissione ha avviato uno studio sui collegamenti transfrontalieri a lunga percorrenza, concentrandosi in particolare sui servizi ferroviari notturni; è prevista una relazione per la metà del 2021.

3. Migliori prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria

   Per garantire una fornitura efficiente dei servizi di trasporto ferroviario è necessaria un'infrastruttura ben sviluppata, priva di strozzature e collegamenti mancanti. L'UE proseguirà la sua politica di sviluppo dell'infrastruttura mediante la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), fornendo al settore ferroviario un importante sostegno finanziario nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa. Una rete ad alte prestazioni e ad alta velocità più estesa sarà disponibile entro la fine del 2030 con il completamento dei grandi progetti TEN-T.

   Il settore ferroviario assorbe una notevole quantità di finanziamenti pubblici. Un mercato delle obbligazioni verdi in crescita potrebbe consentire il passaggio al finanziamento

privato di investimenti sostenibili. Il regolamento in materia di tassonomia[39] e i relativi atti delegati stabiliscono il quadro e i criteri necessari per un chiaro sistema di classificazione che individui le attività sostenibili.

L'aumento dei livelli di saturazione sta provocando strozzature, in particolare lungo i principali corridoi ferroviari, e importanti lavori di manutenzione impediscono l'uso efficiente della rete. La Commissione sostiene i nuovi approcci del settore in materia di assegnazione e gestione delle capacità basati su piattaforme/strumenti digitali interconnessi, nonché la loro rapida attuazione.

4. Maggiore orientamento alla clientela

I servizi ferroviari devono rispondere alle esigenze dei clienti. Una maggiore puntualità e affidabilità e un migliore accesso ai servizi presso gli impianti ferroviari sono una priorità sia per i servizi passeggeri che per i servizi merci.

Al fine di promuovere l'uso del trasporto ferroviario, devono essere garantiti i diritti dei passeggeri all'informazione, all'assistenza, alla continuazione del viaggio e al risarcimento. La proposta della Commissione di rifusione del regolamento (CE) n. 1371/2007[40], per la quale è stato raggiunto un accordo nell'ottobre 2020 con il Parlamento europeo e il Consiglio, dovrebbe migliorare i diritti dei passeggeri con disabilità o mobilità ridotta, chiarire le norme in materia di applicazione e gestione dei reclami e garantire una migliore protezione dei passeggeri in caso di perturbazione del viaggio.

I corridoi ferroviari merci rimangono l'elemento principale della politica della Commissione per il potenziamento del trasporto ferroviario merci. La valutazione del quadro giuridico per il regolamento n. 913/2010[41] sta preparando il terreno per ulteriori misure legislative.

La Commissione sostiene pienamente le iniziative per il miglioramento dell'efficienza e della flessibilità del processo di programmazione, del processo di gestione delle situazioni di emergenza e del coordinamento delle restrizioni temporanee di capacità.

La promozione della digitalizzazione è fondamentale per far aumentare l'interesse delle imprese nei confronti del trasporto ferroviario. Il nuovo regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI[42]) consentirà lo scambio digitale di informazioni tra imprese e autorità. La Commissione intende inoltre presentare una proposta di partenariato europeo in materia di ricerca e innovazione nel settore ferroviario, sulla base dell'impresa comune Shift2Rail. Il futuro partenariato si concentrerà sull'accelerazione della ricerca e dello sviluppo di tecnologie innovative e soluzioni operative, agevolate dalla digitalizzazione e dall'automazione.

---

39 Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

40 Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).

41 Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

42 Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

L'Anno europeo delle ferrovie 2021 sosterrà ulteriormente gli sforzi volti a incrementare la quota di passeggeri e merci che circolano su rotaia, condividendo le conoscenze e le migliori pratiche.