COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Nono relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário nos termos do artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

{SWD(2025) 239 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Nono relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário nos termos do artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

1 PRINCIPAIS CONCLUSÕES

O acompanhamento fiável do mercado ferroviário é fundamental para compreender a sua evolução e tomar decisões estratégicas informadas.

O presente relatório abrange dados até 2022 e refere desenvolvimentos posteriores no setor, quando disponíveis.

Em relação ao período de 2018-2022, retiraram-se diversas conclusões principais:

- **Tráfego de passageiros**: a pandemia de COVID-19 conduziu a uma queda acentuada de 46 % no tráfego de passageiros em 2020, em comparação com 2019. Seguiu-se uma forte recuperação, tendo o tráfego ferroviário total de passageiros na UE-27 atingido 395,5 mil milhões de passageiros-quilómetros em 2022, situando-se apenas ligeiramente abaixo dos 411,8 mil milhões registados em 2019,

- **Tráfego de mercadorias**: no que diz respeito ao transporte ferroviário de mercadorias, medido em toneladas-quilómetros, a descida em 2020 foi mais ligeira (–8 % em comparação com 2019), uma vez que os serviços de transporte de mercadorias continuaram a prestar serviços críticos à economia durante a pandemia. Em 2022, o tráfego total de mercadorias quase atingiu os níveis anteriores à pandemia, com 416 mil milhões de toneladas-quilómetros,

- **Quota modal de passageiros dos serviços ferroviários**: a quota modal do transporte ferroviário no transporte terrestre da UE-27 aumentou ligeiramente, passando de 7,8 % em 2018 para 8,1 % em 2022, apesar de uma diminuição acentuada de 2,4 pontos percentuais registada em 2020 devido à pandemia,

- **Caminhos de ferro de alta velocidade**: a rede de alta velocidade da UE-27 expandiu-se em quase 1 100 km entre 2018 e 2022, atingindo 12 015 km. Este crescimento demonstra um compromisso a longo prazo no sentido de promover o setor ferroviário de alta velocidade, que demonstrou a sua capacidade para competir eficazmente com outros modos de transporte,

- **Emprego no setor ferroviário**: em 2022, cerca de 900 000 pessoas estavam empregadas no setor ferroviário da UE-27, o que representa uma ligeira queda em relação a 2018,

- **Quota de mercado dos novos operadores**: em 2022, os novos operadores detinham uma quota de mercado de 49 % no setor do transporte ferroviário de mercadorias (contra 39 % em 2018) e uma quota de 21 % nos serviços de passageiros sujeitos a obrigações de serviço público (OSP) (+8 pontos percentuais em comparação com 2018). Os serviços

comerciais de transporte de passageiros também registaram um aumento da concorrência, com os novos operadores a conquistarem 12,6 % do mercado (+6,6 pontos percentuais),

- **Despesa do setor ferroviário**: em 2022, o custo total dos caminhos de ferro (despesas de infraestruturas + compensação por OSP) era de 178,31 EUR por habitante da UE-27, o que representa um aumento nominal de 29 % em relação a 2018. Contudo, uma grande parte do aumento parece resultar da inflação.

2 METODOLOGIA

O presente relatório é a nona edição dos relatórios de acompanhamento do mercado ferroviário que a Comissão apresenta, de dois em dois anos, ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE[1]. O seu objetivo consiste em apresentar uma sinopse dos principais desenvolvimentos nos mercados ferroviários no contexto da política do mercado ferroviário da UE[2]. O nono relatório centra-se principalmente na evolução entre 2018 e 2022, fazendo referência às tendências e à evolução política para além do período de referência, até à data de elaboração do presente relatório.

Além dos dados do sistema de monitorização do mercado ferroviário apresentados pelos Estados-Membros e pela Noruega, o presente relatório baseia-se também em contributos do *Statistical Pocketbook EU transport in figures*[3], em relatórios da Agência Ferroviária da União Europeia[4], em dados do Eurostat[5], em estatísticas recolhidas por várias organizações setoriais e em apresentações e estudos. Nos casos em que o Regulamento relativo à monitorização do mercado ferroviário é a única fonte, o relatório avalia os desenvolvimentos para 2018-2022, a fim de assegurar a comparabilidade dos dados. Ao utilizar outras fontes, o relatório apresenta igualmente a evolução relativa a um período maior.

Os dados agregados e as médias dizem respeito à UE-27 (ou seja, ao atual número de Estados-Membros da UE)[6].

3 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A SUSTENTABILIDADE

O transporte ferroviário reduziu quase continuamente as emissões diretas de gases com efeito de estufa (GEE) desde 1990, transportando cerca de 16,6 % das mercadorias e 8,1 % dos passageiros de todos os modos de transporte no âmbito dos transportes intra-UE em 2022. O setor dos transportes (incluindo a aviação e o transporte marítimo internacionais) representa um quarto do total das emissões de GEE na UE-27. No setor dos transportes, o transporte ferroviário representava apenas 0,3 % das emissões de GEE de todos os modos de transporte na UE-27. Em 2022, o setor dos transportes representava 31 % do consumo total de energia final na UE-27. No setor dos transportes, o transporte ferroviário representava apenas 0,6 % do

[1] Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

[2] Além do relatório relativo ao mercado ferroviário, a Agência Ferroviária da União Europeia publica relatórios anuais sobre a segurança e a interoperabilidade dos transportes ferroviários.

[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=pt.

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications.

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database?etrans=pt.

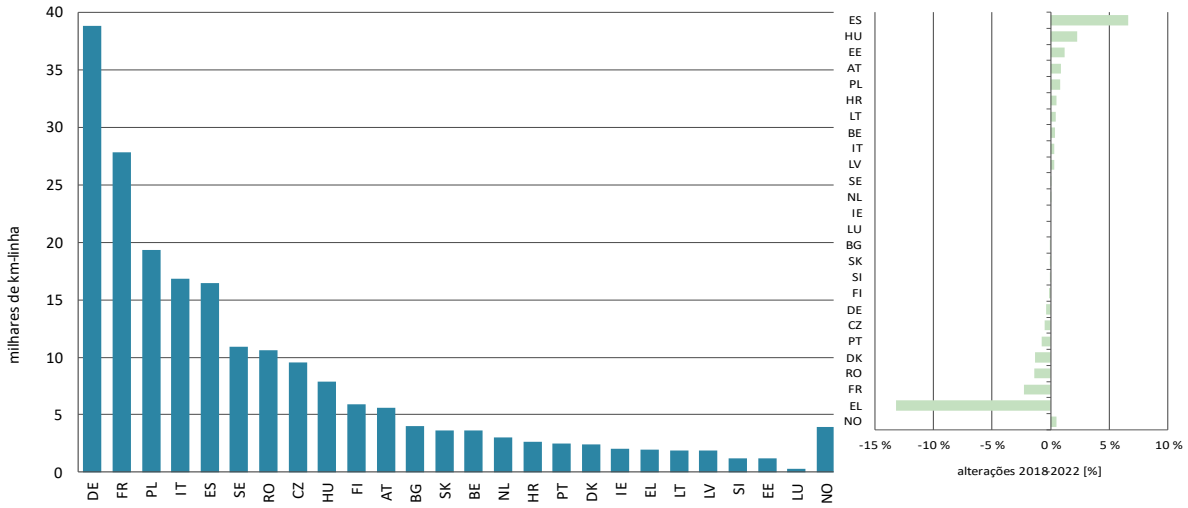
[6] A Noruega participa no sistema de monitorização do mercado ferroviário, mas os dados relativos à Noruega não estão incluídos nos totais e nas médias da UE.

consumo de energia final. Para cumprir os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, o transporte ferroviário terá de absorver uma quota maior do transporte de passageiros e de mercadorias.

4 A REDE FERROVIÁRIA DA UE

A extensão total da rede ferroviária da UE-27 em 2022 era de cerca de 202 131 quilómetros-linha, um ligeiro aumento de 0,1 % em comparação com 2018. Cerca de 57 % da rede encontrava-se eletrificada, um aumento de 1,4 % desde 2018.

Figura 1: Extensão das redes nacionais por país (milhares de km-linha, 2022) e alterações relativas (2018-2022)



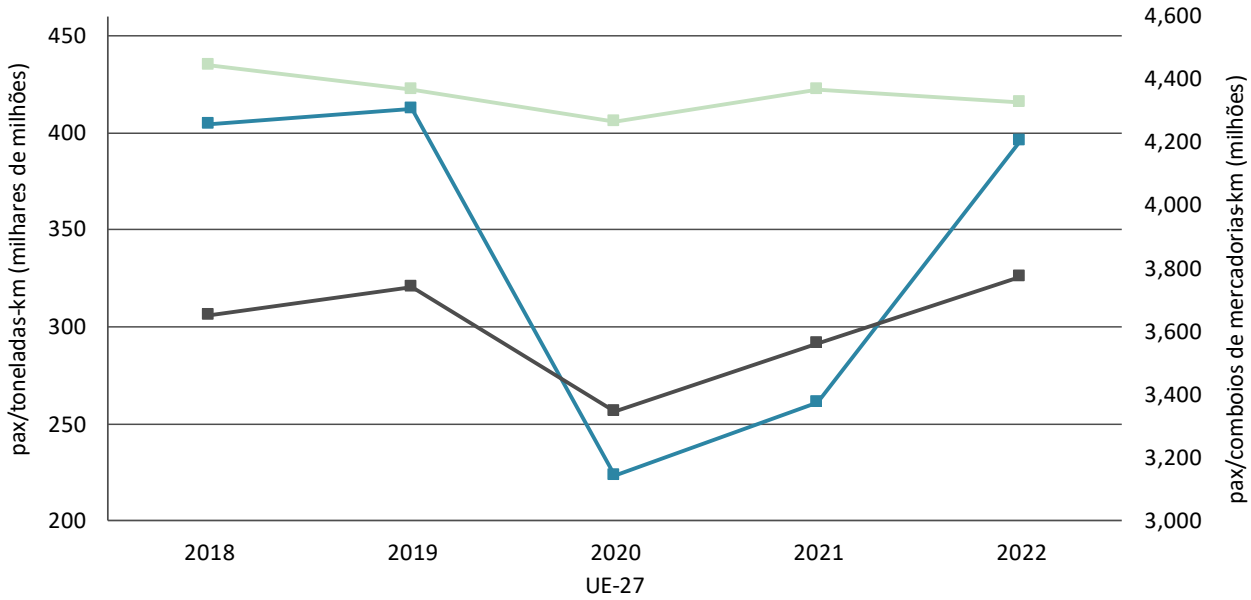
Fonte: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=pt&category=t_rail)

No final de 2022, a rede ferroviária de alta velocidade da UE compreendia 12 015 quilómetros, um aumento de 10,4 % desde 2018. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente definiu metas ambiciosas para o tráfego ferroviário de alta velocidade, que deverão duplicar os volumes de tráfego até 2030 e triplicá-los até 2050, em comparação com a base de referência de 2015.

5 EVOLUÇÃO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

Após uma década de crescimento moderado, os comboios-quilómetros da UE foram gravemente afetados pela pandemia de COVID-19 (tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias). Em 2020, os serviços de transporte de mercadorias diminuíram 8 % em comboios-quilómetros em comparação com 2019, enquanto os serviços de passageiros registaram uma queda mais acentuada de 46 %. No entanto, em 2021, os volumes de mercadorias tinham recuperado totalmente, igualando os níveis de 2019, antes de registarem uma ligeira diminuição em 2022. Quanto aos serviços de transporte de passageiros, em 2022 recuperaram para 96 % dos níveis anteriores à pandemia, atingindo 395 mil milhões de passageiros-quilómetros.

Figura 2: Volumes de transporte de passageiros e de mercadorias (pax-km, toneladas-km e comboios-km, 2018-2022)

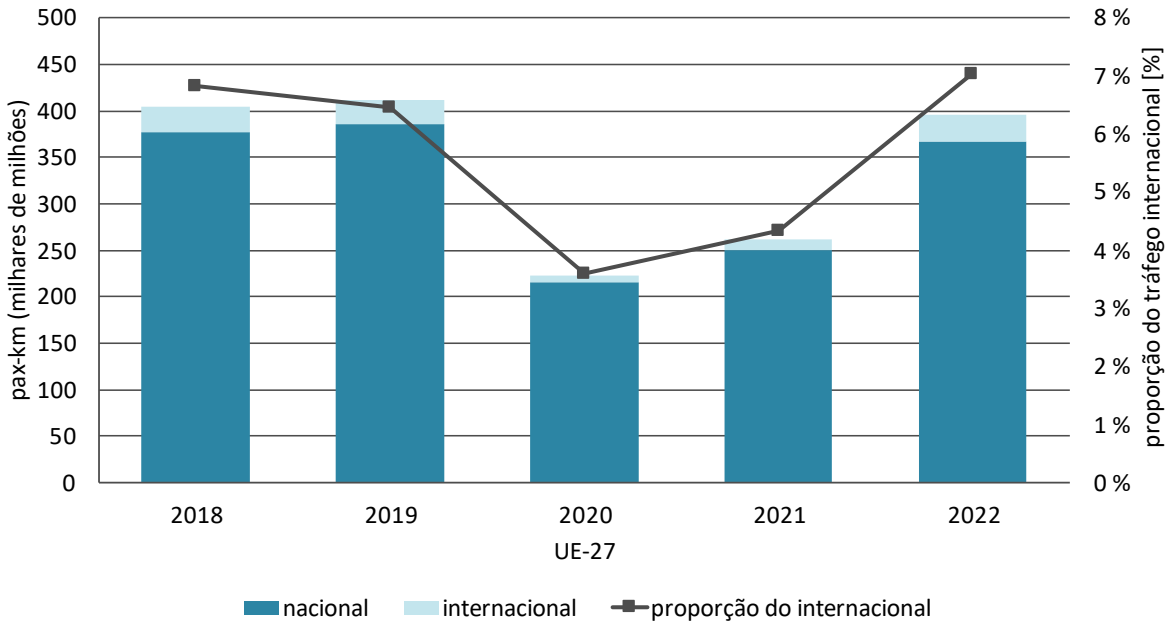


Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Em 2022, o transporte ferroviário movimentou cerca de 1,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 6,6 mil milhões de passageiros, o que reflete uma recuperação face ao declínio acentuado observado durante a pandemia de COVID-19.

Os serviços nacionais de transporte de passageiros continuaram a dominar, representando mais de 93 % de todos os passageiros-quilómetros na UE-27. A pandemia acentuou ainda mais a natureza predominantemente nacional do tráfego ferroviário de passageiros. Antes da crise, os serviços internacionais de passageiros representavam cerca de 7 % do tráfego ferroviário total, mas esta percentagem diminuiu para menos de 4 % em 2020 devido às restrições de viagem. Em 2022, a percentagem de serviços ferroviários internacionais de passageiros tinha recuperado para 7 %.

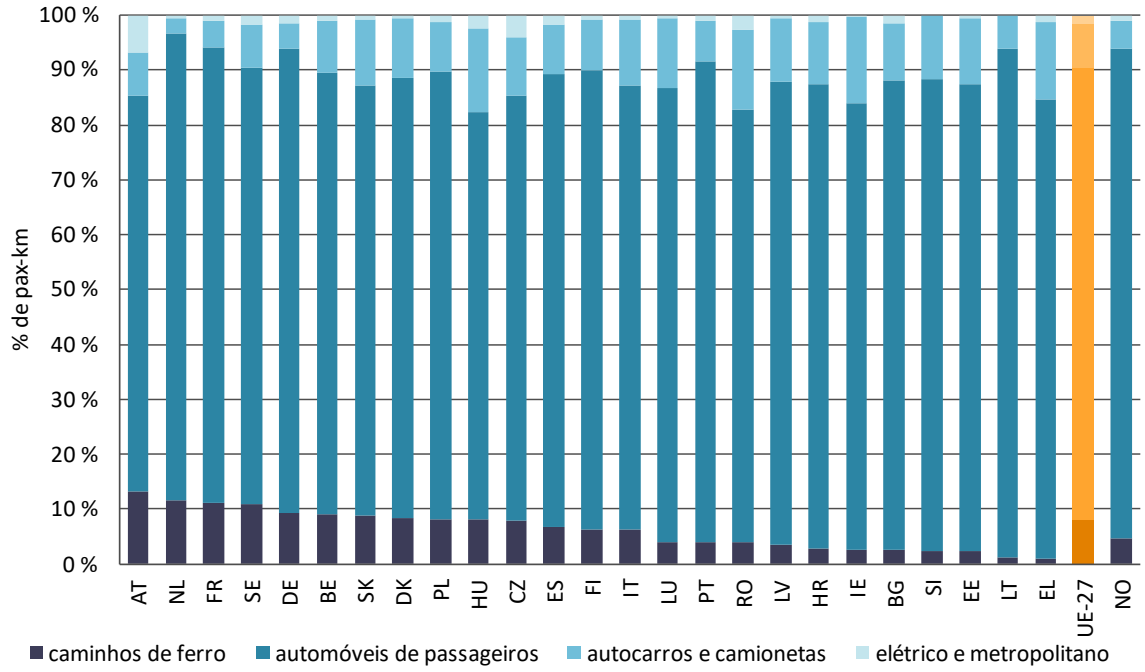
Figura 3: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de passageiros (nacional, internacional e proporção do internacional no tráfego total) (milhares de milhões de pax-km, 2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Em 2020, a propensão média dos europeus para viajar de comboio diminuiu acentuadamente para 500 passageiros-quilómetros por habitante por ano, contra 934 km em 2019. Em 2022, este valor tinha recuperado parcialmente para 888 km por habitante. A quota modal do transporte ferroviário, que se situava em 7,8 % em 2019, diminuiu 2,4 pontos percentuais em 2020, à medida que mais pessoas passaram a utilizar automóveis particulares. No entanto, em 2022, recuperou para 8,1 %, excedendo os níveis anteriores à pandemia, enquanto os automóveis continuaram a ser o modo dominante (82,4 %).

Figura 4: Repartição modal do transporte terrestre de passageiros por país (% em 2022)

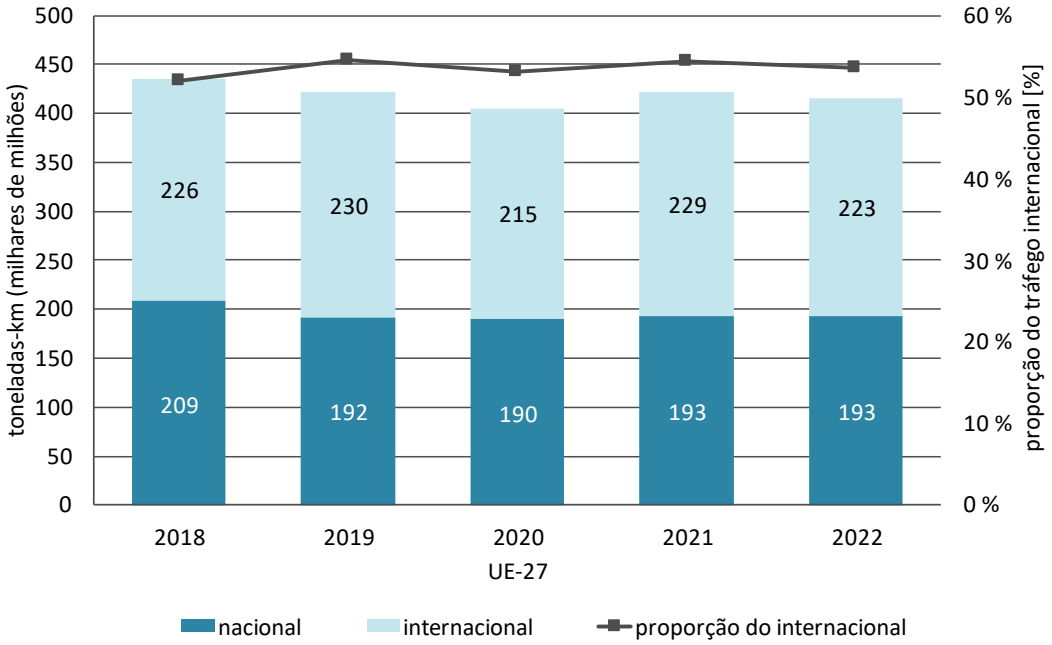


Fonte: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

O tráfego ferroviário total de mercadorias na UE-27 diminuiu de 422 mil milhões de toneladas-quilómetros em 2019 para 405 mil milhões em 2020 devido à pandemia. Em 2022, tinha quase recuperado para 416 mil milhões de toneladas-quilómetros, aproximando-se dos níveis anteriores à pandemia.

A proporção de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias manteve-se sistematicamente acima dos 50 % ao longo do período, atingindo um pico de 55 % em 2019 e estabilizando nos 54 % em 2022. Esta estabilidade contrasta com o impacto mais pronunciado da pandemia no tráfego ferroviário internacional de passageiros.

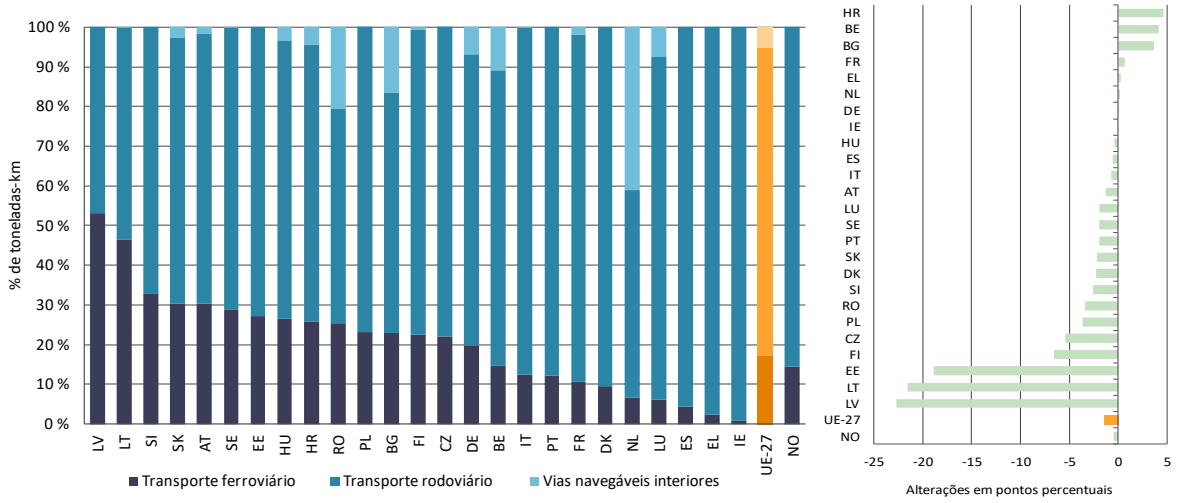
Figura 5: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de mercadorias (nacional, internacional e proporção do internacional no tráfego total) (milhares de milhões de toneladas-km, 2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Entre 2018 e 2022, o transporte rodoviário continuou a ser o modo dominante de transporte de mercadorias na UE-27, excedendo sistematicamente 75 % da quota total do transporte terrestre de mercadorias em toneladas-quilómetros e atingindo um pico de 77,7 % em 2022. Durante o mesmo período, a quota modal do transporte ferroviário diminuiu de 18,7 % para 17,2 %, o que indica uma transição contínua para o transporte rodoviário, embora o transporte ferroviário intermodal tenha tido um desempenho relativamente melhor do que o transporte de materiais a granel e o transporte em vagões simples. A descida global foi particularmente pronunciada na Letónia, na Estónia e na Lituânia, onde os volumes de transporte de mercadorias diminuíram significativamente devido à redução dos intercâmbios com a Rússia.

Figura 6: Repartição modal do transporte terrestre de mercadorias por país (% em 2022) e alterações em pontos percentuais para o transporte ferroviário (2018-2022)



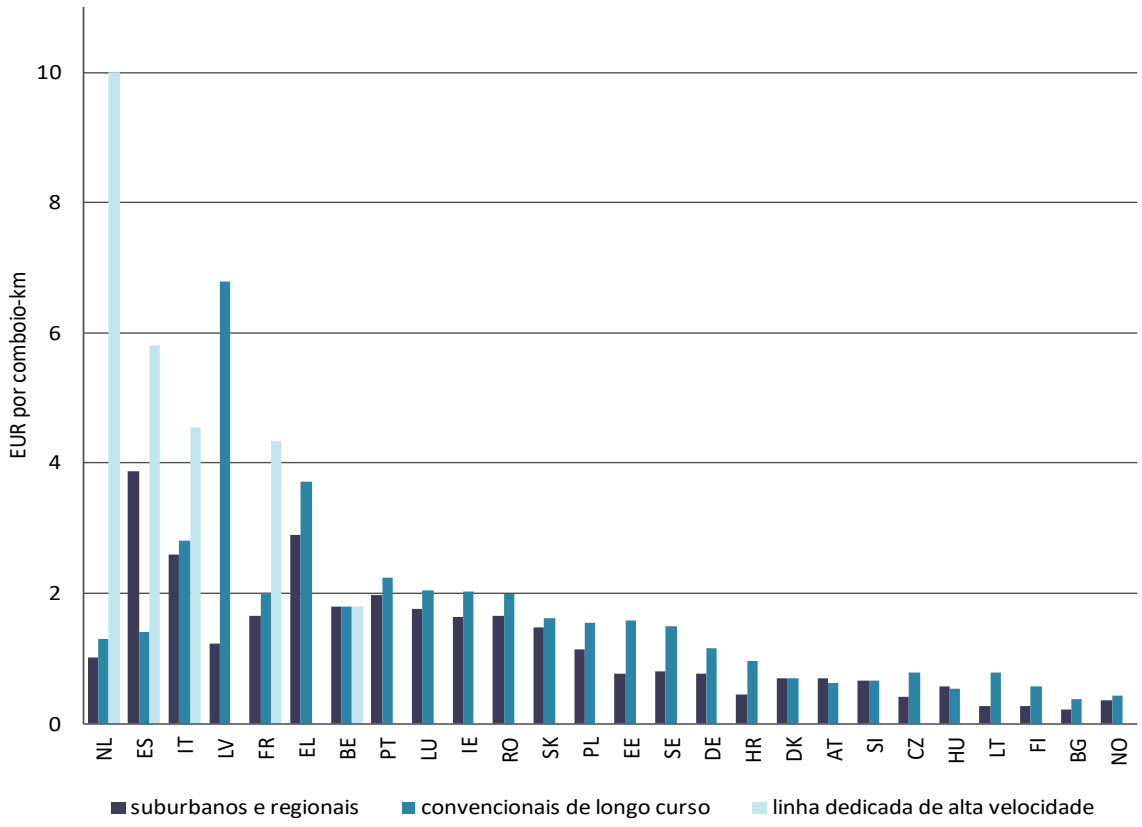
Fonte: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 EVOLUÇÃO DAS CONDIÇÕES-QUADRO NO SETOR FERROVIÁRIO

6.1 Taxas de utilização das infraestruturas

Em 2022, as taxas de acesso à via para o transporte ferroviário de alta velocidade (excluindo as margens de lucro) continuaram a ser mais elevadas do que as aplicadas a outros serviços de transporte de passageiros em todos os países em que essas taxas eram aplicadas. No entanto, as taxas de acesso para o transporte ferroviário de alta velocidade foram, em geral, mais baixas em 2022 do que em 2018 nos Estados-Membros com redes de alta velocidade.

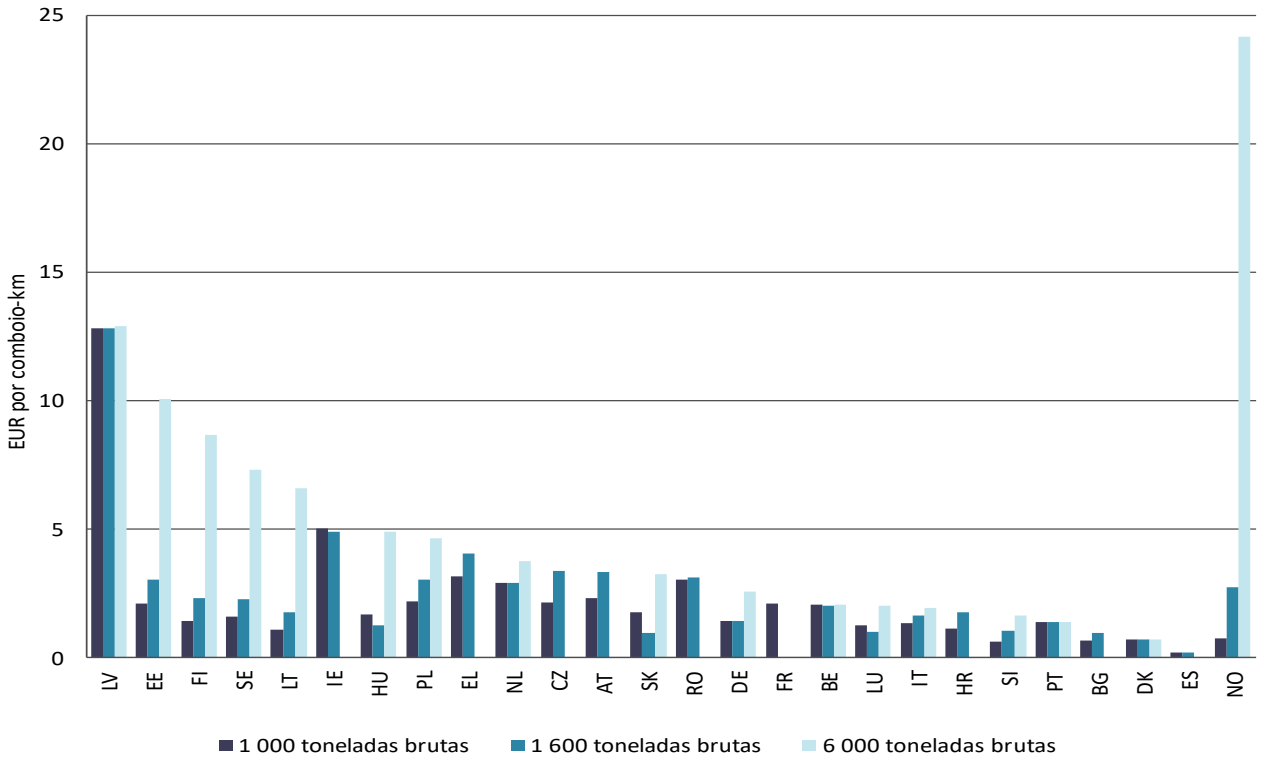
Figura 7: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro) para diferentes categorias de comboios de passageiros, por país (EUR por comboio-km, 2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Os custos do frete (excluindo margens de lucro) são acompanhados relativamente a três tonelagens brutas máximas diferentes (1 000, 1 600 e 6 000). Na maioria dos Estados-Membros, as taxas de acesso aumentam em função do tamanho da composição, mas nem sempre de forma proporcional à tonelagem.

Figura 8: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro) para diferentes categorias de comboios de mercadorias, por país (EUR por comboio-km, 2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Para mitigar o impacto económico da pandemia de COVID-19, o Regulamento (UE) 2020/1429, adotado em outubro de 2020, permitiu aos Estados-Membros isentar, reduzir ou diferir temporariamente as taxas de acesso à via[7]. Esta medida proporcionou um alívio financeiro essencial às empresas ferroviárias, em especial às empresas de transporte de passageiros, à medida que os volumes de tráfego diminuíam. O regulamento, inicialmente estabelecido por um período limitado, foi prorrogado quatro vezes, terminando em 31 de dezembro de 2022. Desempenhou um papel crucial no apoio às operações ferroviárias durante a pandemia, apoiando a recuperação do setor à medida que o tráfego de passageiros recuperava.

6.2 Atribuição de capacidade e limitações das infraestruturas

Em 2022, a rede ferroviária da UE-27 tinha uma intensidade combinada de utilização (comboios de mercadorias e de passageiros) de 18 700 comboios-quilómetros por quilómetro de linha, ligeiramente acima dos níveis anteriores à pandemia (18,1 em 2018). Os comboios de passageiros representavam 79 % desta utilização.

A extensão total das vias declaradas congestionadas na UE-27 aumentou acentuadamente entre 2018 e 2020, mas diminuiu ligeiramente em 2022 para 6 711 quilómetros, incluindo 3 523 quilómetros de corredores de transporte ferroviário de mercadorias. O aumento

[7] Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro de 2020, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19 (JO L 333 de 12.10.2020, p. 1).

acentuado em relação aos níveis de 2018 deveu-se, em grande medida, a uma alteração dos critérios da Itália para declarar o congestionamento.

Nos casos de congestionamento, os serviços a que os Estados-Membros dão mais frequentemente prioridade são os prestados a título de uma OSP, seguindo-se os serviços internacionais de transporte de passageiros, ao passo que raramente é conferida prioridade máxima ao tráfego de mercadorias[8].

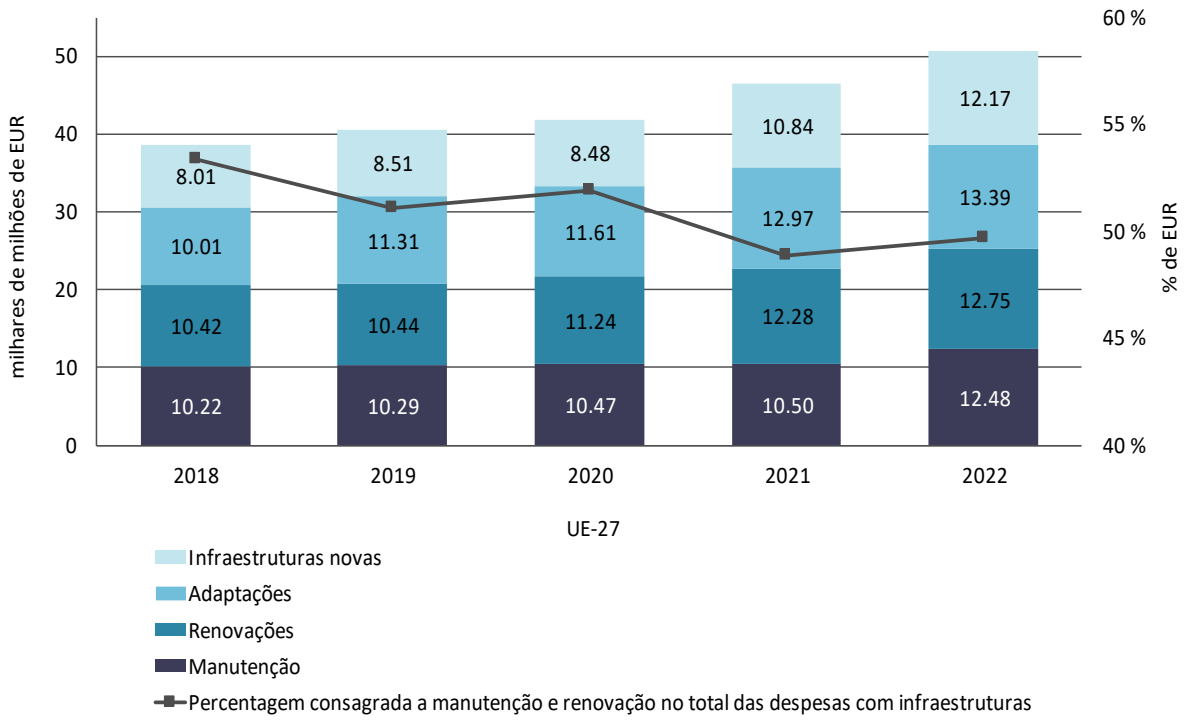
A fim de promover uma utilização mais eficiente da rede e resolver a incompatibilidade entre os antigos sistemas nacionais de controlo de comboios, o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) está a ser introduzido como um sistema europeu comum de sinalização. No momento da publicação do presente relatório, cerca de 14 % da rede principal estava equipada com o ERTMS, estando em vigor contratos para mais 19 %. Embora se tenham registado progressos, a implantação está ainda aquém das metas iniciais, pelo que são necessários esforços acrescidos para acelerar a execução.

6.3 Despesas de infraestrutura e financiamento

As despesas nominais totais com infraestruturas da UE-27 aumentaram de 38,7 mil milhões de EUR em 2018 para 50,8 mil milhões de EUR em 2022. No mesmo ano, as despesas foram distribuídas de forma relativamente uniforme entre as categorias: 25 % para manutenção, 25 % para renovações, 26 % para modernizações e 24 % para investimentos em novas infraestruturas. Apesar de um crescimento nominal notável, a elevada inflação durante este período atenuou os aumentos em termos reais. Quando ajustado aos níveis de preços de 2018, o crescimento observado foi mais moderado, ascendendo a cerca de 5 % em termos reais.

[8] No total, 14 países comunicaram que deram prioridade ao tráfego a título de uma OSP em caso de congestionamento. Na prática, contudo, podem ocorrer desvios em determinados momentos ou em função das circunstâncias locais.

Figura 9: Despesas com infraestruturas e percentagem consagrada a manutenção e renovação (milhares de milhões de EUR, 2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Em 2022, o total das despesas de manutenção e renovação na UE-27 ascendeu a 25,2 mil milhões de EUR, o que representa 50 % das despesas totais com infraestruturas, com variações significativas entre países. Os orçamentos nacionais continuaram a ser a principal fonte de financiamento, contribuindo para 70 % do total das despesas com infraestruturas ferroviárias. O cofinanciamento da UE representou 8 %, enquanto os restantes 22 % provieram de outras fontes, como empréstimos, financiamento por capitais próprios e taxas.

6.4 Qualidade dos serviços de transporte ferroviário

A segurança continua a ser uma das principais prioridades do espaço ferroviário europeu único, com a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA) a continuar a acompanhar os progressos em matéria de segurança e interoperabilidade. O relatório da ERA de 2024[9] reafirma que os caminhos de ferro europeus continuam a ser um dos modos de transporte mais seguros, sendo o risco de acidentes mortais ao viajar de automóvel quase 84 vezes mais elevado do que o do transporte ferroviário e as viagens de autocarro 7,3 vezes mais arriscadas do que o transporte ferroviário.

[9] Relatório sobre a segurança e interoperabilidade ferroviárias na UE 2024 (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

A pontualidade média dos serviços regionais e locais de transporte de passageiros[10] na UE-27 situou-se nos 90 % em 2022, contra 94 % em 2020, mas ainda acima dos níveis anteriores à pandemia. A pontualidade dos serviços de transporte de passageiros de longo curso e alta velocidade diminuiu para 87 % em 2022, em comparação com 93 % em 2020.

Em termos de fiabilidade[11], a percentagem de serviços regionais e locais cancelados aumentou de 1,9 % em 2018 para 4,4 % em 2022. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros de longo curso e alta velocidade, os cancelamentos aumentaram de 1,3 % em 2018 para 4,9 % em 2022. Os desafios que afetam a fiabilidade incluem a escassez de pessoal, o envelhecimento das infraestruturas e os atrasos na manutenção.

No transporte ferroviário de mercadorias, a pontualidade[12] média dos serviços nacionais na UE-27 foi de 56 % em 2022, enquanto os serviços internacionais se situaram nos 42 %. A percentagem de serviços nacionais de transporte de mercadorias cancelados atingiu 8,1 % em 2022, enquanto 14,5 % dos serviços internacionais foram cancelados.

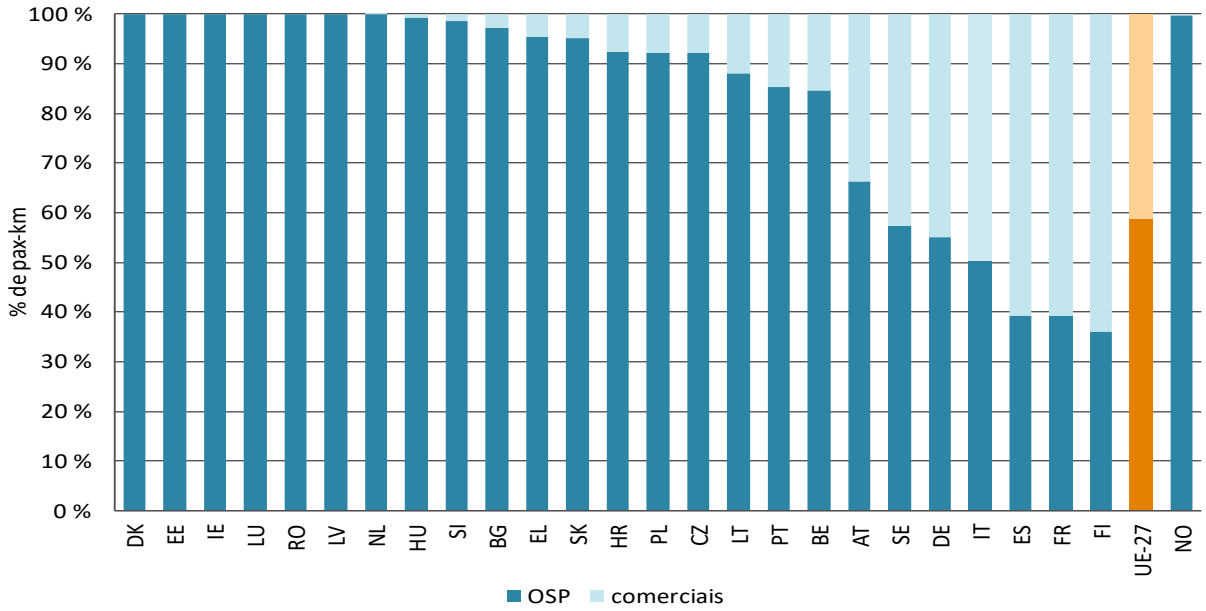
6.5 Contratos de serviço público

Em 2022, os serviços de transporte de passageiros abrangidos por OSP representavam, em média, 58,7 % do total de passageiros-quilómetros na UE-27, contra 66 % em 2020. Esta diminuição reflete uma mudança gradual no sentido de um mercado ferroviário mais competitivo. Quase todo o tráfego de passageiros estava abrangido por uma OSP na Dinamarca, na Estónia, na Irlanda, na Letónia, no Luxemburgo, nos Países Baixos e na Roménia. As OSP são predominantemente nacionais, representando 99,1 % dos passageiros-quilómetros abrangidos por OSP em 2022, sendo predominantes os serviços regionais em comparação com os serviços de longo curso.

A quota de operadores comerciais no mercado aumentou entre 2018 e 2022. Nos serviços comerciais de transporte de passageiros, os concorrentes detinham uma quota de mercado de 12,6 % em 2022, contra 6 % em 2018. No mercado das OSP, a quota dos concorrentes aumentou para 21 % em 2022, o que representa um aumento de oito pontos percentuais desde 2018.

[10] O sistema de monitorização do mercado ferroviário considera que um comboio de passageiros é pontual se não tiver um atraso superior a cinco minutos.
[11] Definida em termos da percentagem de serviços cancelados.
[12] O sistema de monitorização do mercado ferroviário considera que um comboio de mercadorias é pontual se tiver um atraso inferior a 15 minutos.

Figura 10: Quota do tráfego de passageiros oferecido, respetivamente, ao abrigo de uma OSP e por serviços ferroviários comerciais por país (% de pax-km, 2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Em 2022, 29 % dos 231 mil milhões de passageiros-quilómetros abrangidos por OSP na UE-27 diziam respeito a serviços objeto de concurso. À semelhança dos anos anteriores, o volume de passageiros mais competitivo concentrou-se em dois países em fase de liberalização precoce: Alemanha (81 %) e Suécia (13 %). A compensação das OSP continua a ser uma importante fonte de receitas para as empresas ferroviárias na maior parte dos Estados-Membros.

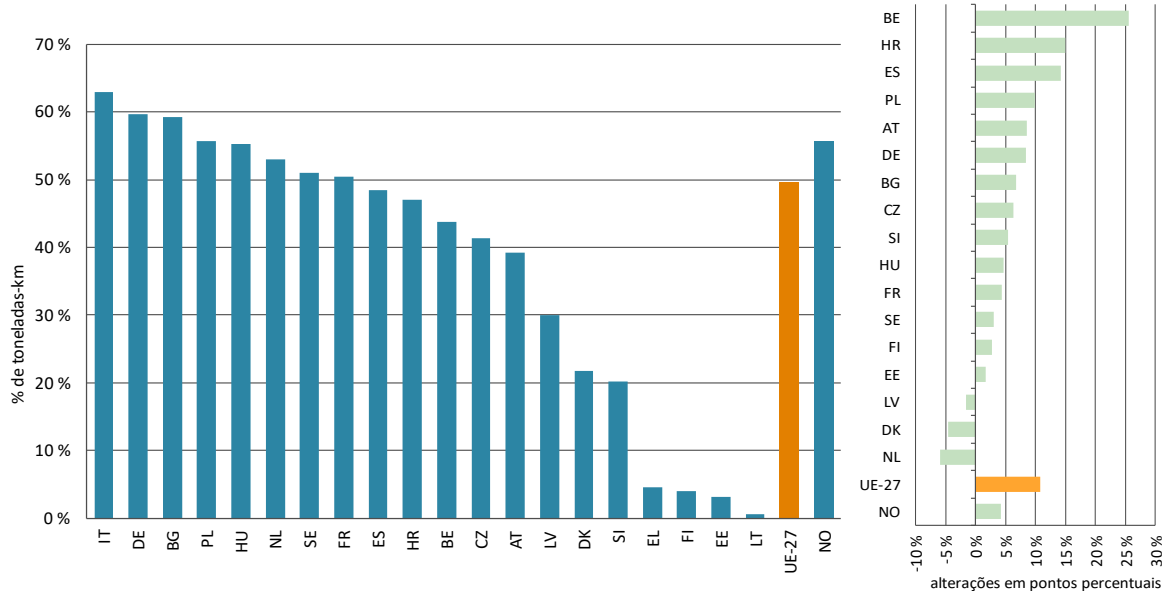
6.6 Concessão de licenças

Em 2022, foram comunicadas 1 202 licenças ferroviárias ativas na UE-27, o que representa um aumento em relação a 1 192 em 2020. A Alemanha continuava a ter o número mais elevado de licenças ativas, com 490 empresas ferroviárias licenciadas, seguida da Polónia com 126 e da Chéquia com 109.

6.7 Grau de abertura do mercado e utilização dos direitos de acesso

Em 2022, a quota de mercado dos novos operadores no setor do transporte ferroviário de mercadorias da UE-27 atingiu 49 %, prosseguindo uma tendência ascendente face aos 39 % em 2018.

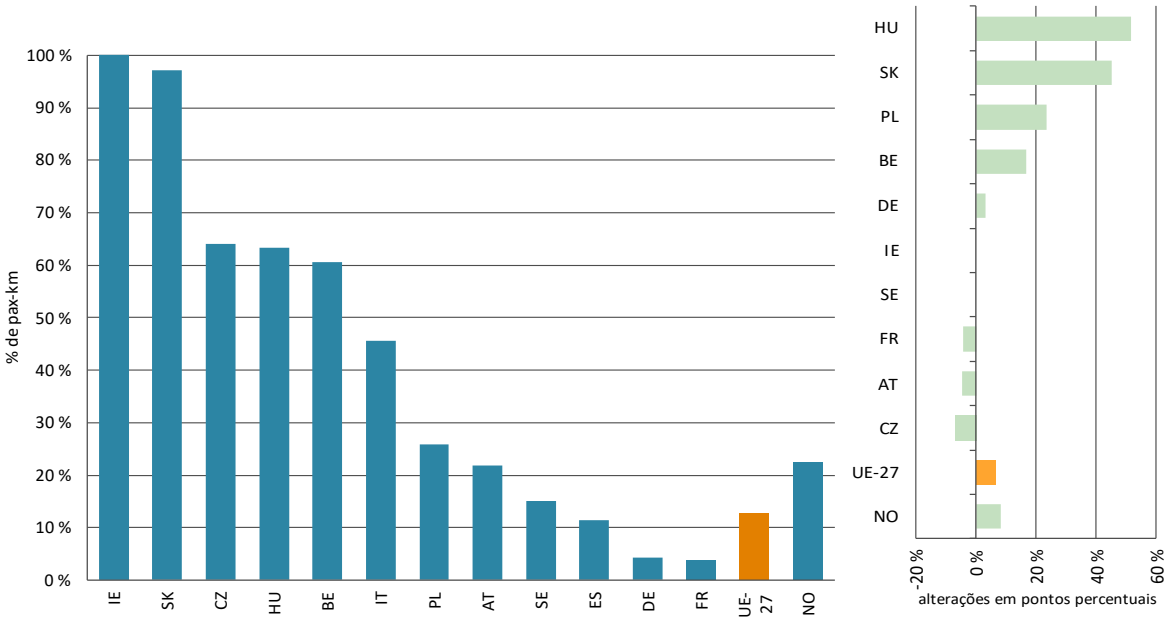
Figura 11: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte ferroviário de mercadorias por país (% em 2022) e alterações em pontos percentuais (2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

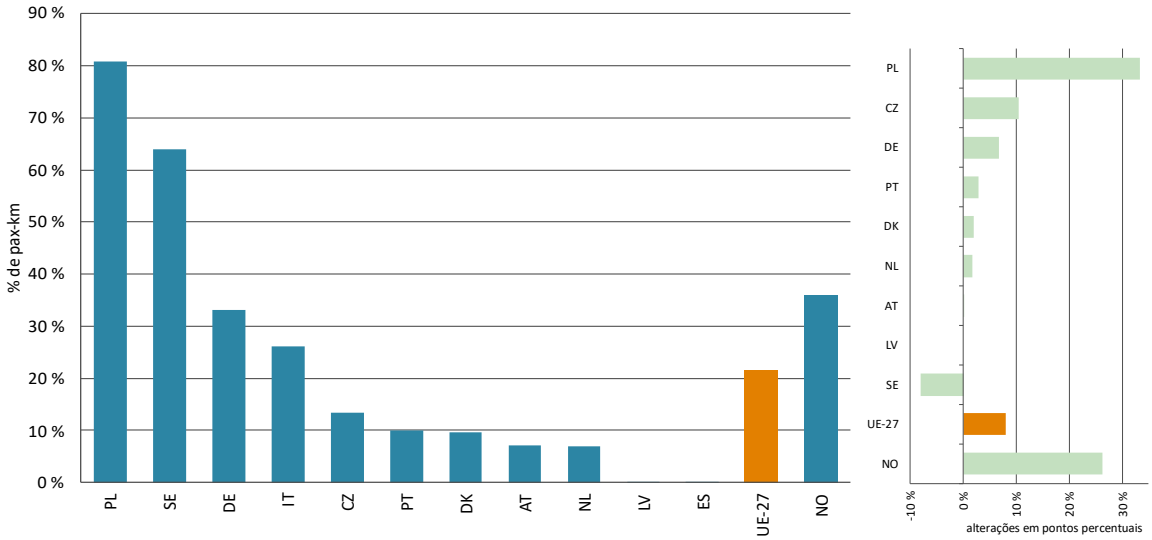
No transporte ferroviário comercial de passageiros, os novos operadores detinham uma quota de mercado de 12,6 % em 2022, quase o dobro dos 6,6 % registados em 2020. No mercado nacional de transporte de passageiros abrangidos por OSP, os concorrentes detinham uma quota de mercado de 21 % em 2022, o que representa um aumento significativo em relação aos 18,5 % registados em 2020.

Figura 12: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte comercial de passageiros por país (% em 2022) e alterações em pontos percentuais (2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

Figura 13: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte de passageiros a título de OSP por país (% em 2022) e alterações em pontos percentuais (2018-2022)



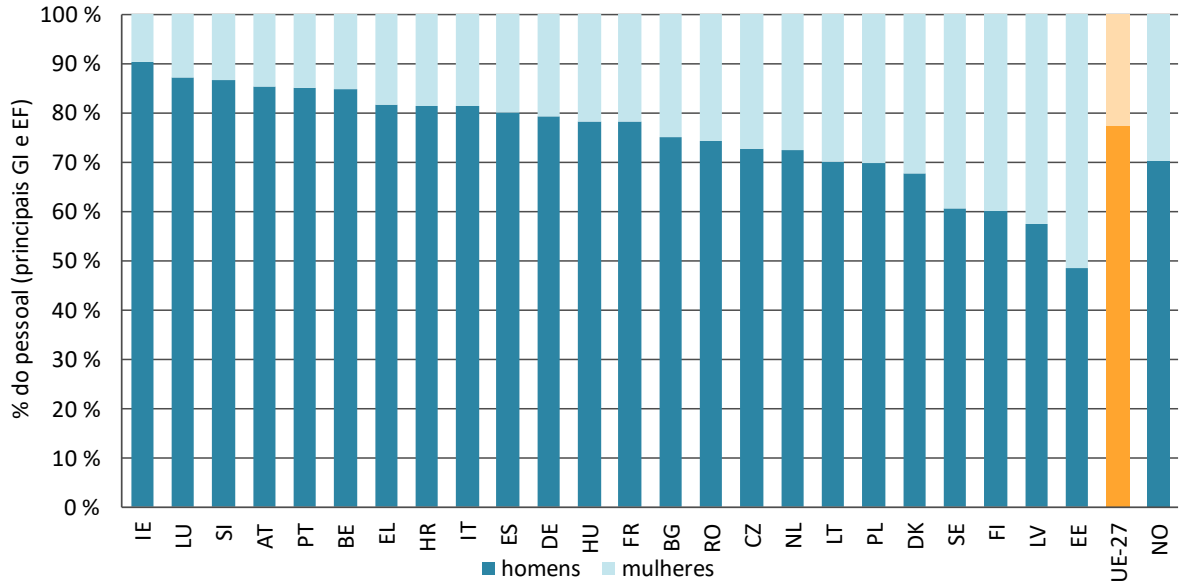
Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

6.8 Emprego e condições sociais

No final de 2022, o setor ferroviário da UE-27 empregava cerca de 900 000 pessoas, das quais 511 000 trabalhavam para empresas ferroviárias e 389 000 para gestores de infraestrutura, o que reflete uma ligeira diminuição em comparação com os valores de 2020.

A mão de obra ferroviária continua a ser predominantemente masculina, com as mulheres a representarem apenas 23 % dos trabalhadores em 2022, mais um ponto percentual desde 2020.

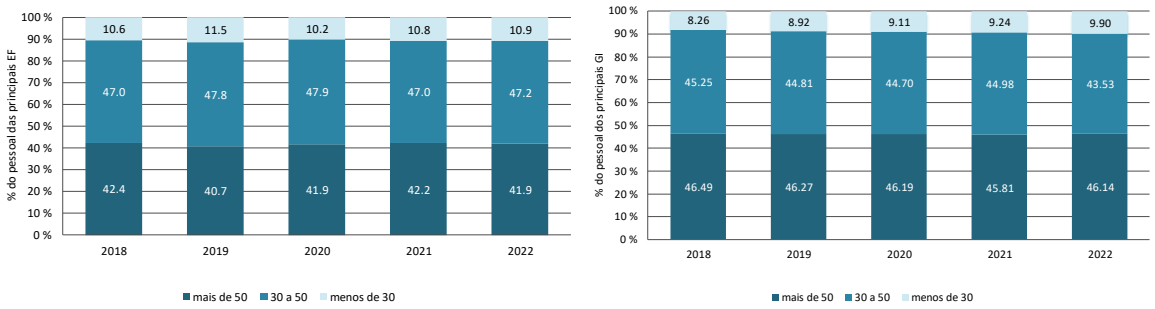
Figura 14: Total de trabalhadores (principais gestores de infraestrutura mais empresas ferroviárias) por género, (% em 2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

O envelhecimento da mão de obra continua a ser motivo de preocupação, embora se tenha registado uma ligeira melhoria. Em 2022, 41,9 % do pessoal das empresas ferroviárias tinha mais de 50 anos, uma ligeira diminuição em relação aos 42,4 % registados em 2018. A percentagem de trabalhadores mais jovens com menos de 30 anos aumentou ligeiramente, passando de 10,6 % em 2018 para 10,9 % em 2022.

Figura 15: Trabalhadores por faixa etária, principais empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura (%, 2018-2022)



Fonte: Sistema de monitorização do mercado ferroviário, 2022

O emprego a tempo inteiro continua a ser a situação mais comum para os trabalhadores ferroviários dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias.

7 Conclusões

O setor ferroviário europeu demonstrou uma resiliência significativa na sequência da pandemia de COVID-19. O tráfego de passageiros, que registou uma queda acentuada de 46 % em 2020 em comparação com 2019, recuperou para 96 % dos níveis anteriores à pandemia em 2022, atingindo um total de 395 mil milhões de passageiros-quilómetros. Os serviços de transporte de mercadorias sofreram um impacto mais modesto, com uma recuperação alcançada logo em 2021, altura em que os volumes regressaram aos níveis de 2019. No entanto, em 2022 assistiu-se a uma pequena contração dos volumes no mercado do transporte ferroviário de mercadorias.

A recuperação do setor ferroviário foi impulsionada por intervenções específicas da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) 2020/1429, que permitiu aos Estados-Membros isentar as taxas de acesso para mitigar a pressão financeira sobre as empresas ferroviárias. Estas medidas proporcionaram ajuda imediata e permitiram ao setor manter as operações no auge da pandemia. À medida que os Estados-Membros continuam a executar os planos nacionais de recuperação e resiliência no âmbito do Mecanismo de Recuperação e Resiliência da UE, os investimentos ferroviários deverão desempenhar um papel central na promoção do crescimento económico e relacionado com a mobilidade.

O transporte ferroviário continua a ser uma componente fundamental da estratégia da UE para alcançar os seus objetivos climáticos. Com apenas 0,3 % do total das emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com os transportes, o transporte ferroviário é o modo de transporte motorizado mais respeitador do ambiente. A eletrificação de 57 % da rede ferroviária da UE e a adaptação contínua dos vagões de mercadorias com tecnologias mais silenciosas e mais ecológicas sublinham o compromisso do setor de reduzir a sua pegada ambiental. Os investimentos no setor ferroviário no âmbito do Pacto Ecológico e da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente visam duplicar o transporte ferroviário de mercadorias e triplicar o tráfego de passageiros de alta velocidade até 2050, em comparação com a base de referência de 2015, assinalando uma transição significativa para transportes sustentáveis.

A poluição sonora continua a ser uma preocupação, estando 22 milhões de pessoas na Europa expostas a ruído ferroviário nocivo. Iniciativas da UE como a adaptação de vagões de mercadorias com cepos de freio silenciosos e a revisão das especificações técnicas em matéria de ruído estão a dar resposta a este desafio. A continuação do apoio financeiro e regulamentar é fundamental para alcançar metas ambiciosas em matéria de sustentabilidade.

A liberalização do mercado estimulou a concorrência no setor ferroviário europeu, com os novos operadores a conquistarem uma quota de mercado significativa, em especial no setor do transporte de mercadorias. Neste segmento, entre 2018 e 2022, a quota de mercado média dos concorrentes na UE-27 aumentou de 39 % para 49 %. No mercado do transporte de passageiros, o aumento da quota de mercado dos concorrentes foi igualmente notável, tanto para os serviços comerciais (quota de mercado de 12,6 %, com um aumento de 6,6 % entre 2018 e 2022) como para as OSP (21 % de quota de mercado, ou +8 % em relação a 2018). No entanto, persistem desafios, incluindo disparidades nas taxas de acesso e a necessidade de uma aplicação mais uniforme da regulamentação em vigor nos Estados-Membros. A atual aplicação plena das regras do quarto pacote ferroviário13 permite prever uma maior abertura do mercado,

[13] O período de transição previsto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 para permitir aos Estados-Membros abrir gradualmente o mercado ferroviário e adjudicar contratos de serviço público ferroviário expirou em dezembro de 2023.

o que deverá impulsionar a inovação e aumentar a qualidade do serviço tanto para o transporte de mercadorias como para o transporte de passageiros.

A Comissão continuará a acompanhar de perto se o quarto pacote ferroviário14 está a ser corretamente transposto para o direito nacional e aplicado para garantir que atinge todo o seu potencial.

Em 2022, as OSP representavam uma parte significativa das operações de transporte ferroviário de passageiros. Em média, os serviços de transporte de passageiros a título de OSP representavam 58,7 % do total de passageiros-quilómetros na UE-27, contra 66 % em 2020. Tal sugere uma evolução progressiva no sentido de um mercado ferroviário mais competitivo. Os concursos públicos para a adjudicação de OSP aumentaram, prevendo-se que continuem a aumentar nos próximos anos, melhorando a qualidade dos serviços e a eficiência em termos de custos. No entanto, subsistem desafios no que respeita ao equilíbrio entre a liberalização do mercado e a garantia de um acesso equitativo, em especial nas regiões menos povoadas. A UE está a incentivar uma maior transparência e concorrência para otimizar o impacto social e económico.

O transporte ferroviário de alta velocidade constitui uma pedra angular dos esforços de modernização dos transportes da Europa. A rede expandiu-se para 12 015 quilómetros em 2022, havendo planos para 1 600 quilómetros adicionais até 2035. A Espanha, a França e a Itália continuam a liderar os investimentos de alta velocidade, contribuindo para o reforço da conectividade e para a redução dos tempos de viagem em todo o continente.

O investimento em infraestruturas continua a ser fundamental, com a UE a atribuir financiamento significativo através de mecanismos como o Mecanismo Interligar a Europa e o Fundo de Coesão. Estes investimentos dão prioridade a projetos que resolvam os estrangulamentos, melhorem a conectividade multimodal e modernizem as infraestruturas existentes. A ênfase na digitalização, incluindo a implantação do ERTMS, reforça ainda mais a capacidade do transporte ferroviário para satisfazer as futuras necessidades de mobilidade.

As tecnologias digitais deverão trazer melhorias significativas ao setor ferroviário, aumentando a eficiência operacional e melhorando a experiência dos passageiros. A implantação do ERTMS, uma componente essencial da estratégia de transição digital da UE, visa melhorar a interoperabilidade e a segurança em todas as redes ferroviárias europeias, embora, até à data, apenas cerca de 33 % da rede principal esteja equipada com o ERTMS ou tenha assegurado contratos para a sua instalação. Além disso, os investimentos em sistemas inteligentes de bilhética e em plataformas de dados em tempo real ajudarão a tornar o transporte ferroviário mais acessível e convivial para os passageiros.

A inovação através da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu está a avançar em domínios como as operações ferroviárias automatizadas, a gestão digital do transporte de mercadorias e a gestão sustentável de ativos. Estas iniciativas estão em consonância com os objetivos mais vastos da UE para posicionar o transporte ferroviário como a espinha dorsal de um sistema de transportes multimodal e sustentável.

[14] Em especial, que é respeitado o princípio da obrigatoriedade de adjudicação de contratos de serviço público no setor do transporte ferroviário de passageiros.

À medida que a Europa transitar para um futuro mais ecológico e mais conectado, o transporte ferroviário desempenhará um papel fundamental na redução das emissões, no reforço da mobilidade e na promoção do crescimento económico. A prossecução dos investimentos em infraestruturas, a abertura do mercado e a inovação tecnológica são essenciais para concretizar a visão da UE de um sistema de transportes sustentável até 2050. A plena aplicação do quarto pacote ferroviário, o reforço da conectividade transfronteiriça, a resolução dos condicionalismos de capacidade e a garantia de um acesso mais justo aos serviços ferroviários serão prioridades fundamentais nos próximos anos.

Ao integrar estes elementos estratégicos, o setor ferroviário europeu tem a oportunidade de liderar a transformação do panorama dos transportes no continente, cumprindo a sua promessa de mobilidade sustentável, eficiente e inclusiva.