

Bruxelles, 6.2.2019  
COM(2019) 51 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**Sesta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario**

{SWD(2019) 13 final}

# **RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

## **Sesta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**

### **1. Introduzione**

Il settore ferroviario<sup>1</sup> contribuisce in modo sostanziale all'economia dell'UE, impiegando direttamente circa 1 milione di persone (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura). Il sistema ferroviario europeo trasporta circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e 9 miliardi di passeggeri all'anno. Il trasporto ferroviario è fondamentale per l'attuazione della strategia dell'UE volta a garantire un settore dei trasporti più sostenibile, la coesione economica e sociale e la connettività dei cittadini europei all'interno e tra gli Stati membri.

La presente relazione rappresenta la sesta edizione della relazione sul monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari presentata dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE<sup>2</sup>. Lo scopo della presente relazione è quello di fornire una panoramica dei principali sviluppi nei mercati ferroviari nel contesto degli obiettivi della politica in materia di mercato ferroviario dell'UE<sup>3</sup>. Essa tratta una vasta gamma di argomenti quali l'evoluzione del mercato interno dei servizi ferroviari, le infrastrutture e i servizi a disposizione delle imprese ferroviarie, le condizioni quadro (compresi i canoni<sup>4</sup>), lo stato della rete ferroviaria, l'utilizzo dei diritti d'accesso e gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato contiene un'analisi completa.

Si tratta della prima relazione ad attingere al questionario per la trasmissione di informazioni istituito dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione concernente il monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari<sup>5</sup> (di seguito "il regolamento RMMS"). Applicabile dal 1 gennaio 2016, il regolamento RMMS dovrebbe gradualmente condurre a una serie di dati più coerente, con un periodo transitorio che termina in corrispondenza dell'anno di riferimento 2016.

Oltre ai dati relativi all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari presentati dagli Stati membri e dalla Norvegia, la presente relazione attinge anche ai

---

<sup>1</sup> Nell'ambito della presente relazione il termine "settore ferroviario" si riferisce alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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. Oltre alla relazione sul mercato ferroviario, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie pubblica relazioni annuali sulla sicurezza e relazioni biennali sulle prestazioni in termini di interoperabilità delle ferrovie.

<sup>4</sup> Non è possibile realizzare un monitoraggio esaustivo dei prezzi del servizio ferroviario richiesti ai clienti a causa dell'ampia varietà di servizi offerti.

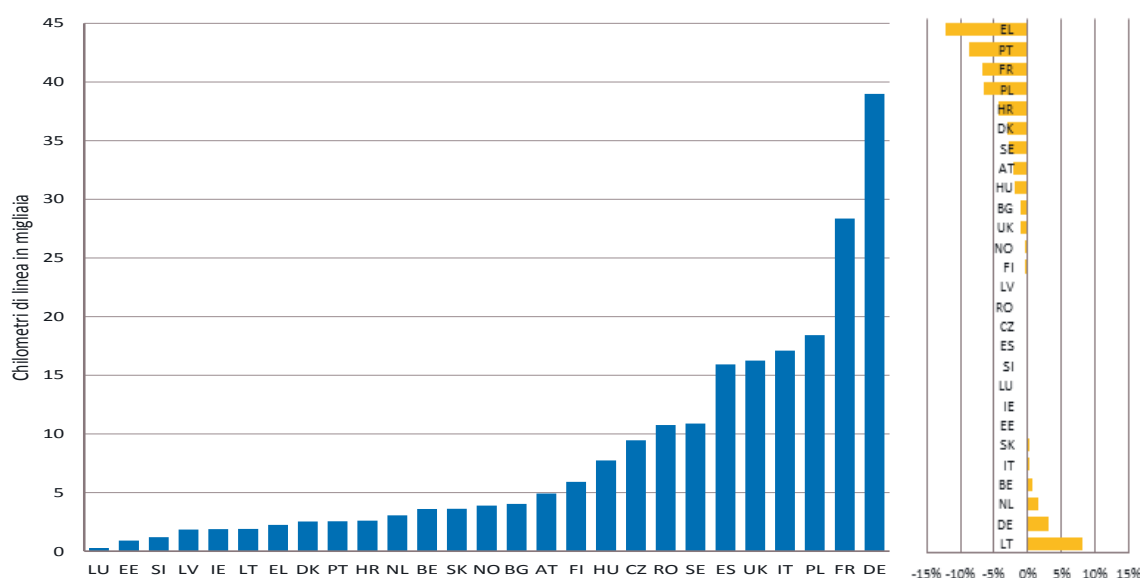
<sup>5</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione, del 7 luglio 2015, concernente gli obblighi di comunicazione degli Stati membri nell'ambito del monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, GU L 181 del 9.7.2015, pag. 1.

contributi provenienti dalla pubblicazione statistica «EU transport in Figures»<sup>6</sup>, alle relazioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie<sup>7</sup>, a Eurostat<sup>8</sup>, alle statistiche raccolte da varie organizzazioni settoriali, nonché a studi e presentazioni.

## 2. Rete ferroviaria dell'UE

La **lunghezza totale della rete ferroviaria dell'UE**<sup>9</sup> nel 2016 era pari a circa 221 000 chilometri di linee (l'1,6 % in meno rispetto al 2011). La **densità delle reti ferroviarie nazionali** riflette le diverse caratteristiche geografiche dei paesi; ad esempio, la densità delle reti ferroviarie dei paesi nordici e baltici è tra le più basse in rapporto alla superficie e tra le più elevate in rapporto alla popolazione. Circa il 54 % della rete dell'UE era elettrificata nel 2016, ovvero ulteriori 2 097 km di tratta elettrificata a partire dal 2011 (+1,7 %). Alla fine del 2017, la **rete ad alta velocità** dell'UE si estendeva per oltre 8 400 chilometri di linea, ossia più del doppio rispetto al 2003.

Figura 1: Lunghezza delle reti nazionali nel 2016 e relativa variazione, 2011-2016



Fonte: Statistical pocketbook 2018. Integrato con dati provenienti da altre fonti.

## 3. Servizi alle imprese ferroviarie

La mappatura degli impianti di servizio rappresenta una sfida costante vista la variabilità dei servizi offerti e il gran numero di operatori differenti di varie dimensioni.

Secondo i dati resi disponibili dall'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari<sup>10</sup>, nel 2016 vi erano:

- 31 000 stazioni passeggeri;

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en).

<sup>7</sup> [https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications\\_en](https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en).

<sup>8</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

<sup>9</sup> Norvegia inclusa.

<sup>10</sup> Dati incompleti con lacune e applicazione di diverse definizioni. I dati includono la Norvegia.

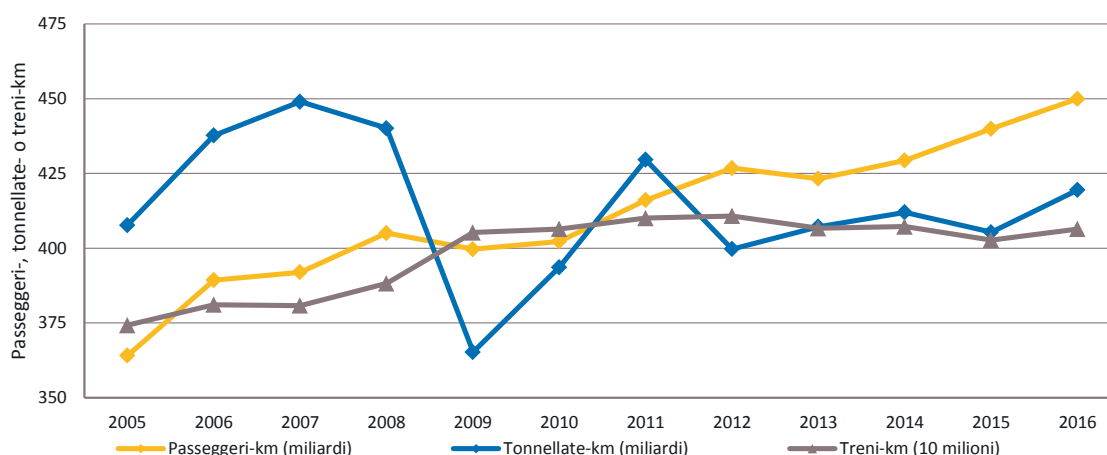
- 2 358 scali merci;
- 452 scali di smistamento;
- 1 667 impianti di manutenzione;
- 702 strutture marittime e portuali; e
- 954 impianti di rifornimento.

La Commissione sta lavorando all'attuazione del regolamento (UE) 2017/2177 relativo all'accesso agli impianti di servizio<sup>11</sup>, a un portale delle tratte ferroviarie dell'UE per la mappatura e a una migliore attuazione del regolamento RMMS per il monitoraggio.

#### 4. Evoluzione dei servizi ferroviari

I valori totali di treni-km dell'UE, che includono la circolazione dei treni per il trasporto sia di merci che di passeggeri, sono rimasti stabili tra il 2009 e il 2016. Il traffico ferroviario passeggeri ha mantenuto un tasso di crescita dell'1,7 % all'anno. Al contrario, il traffico ferroviario merci ha faticato a riprendersi dal drastico calo dei volumi verificatosi nel 2009, l'anno più critico della crisi economica. Un picco registrato nel 2011 è stato seguito da una lenta ripresa a partire dal 2012<sup>12</sup>.

Figura 2: Volumi di merci e passeggeri, 2005-2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari 2018. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime.

Il settore ferroviario può contribuire in modo significativo ad accelerare la riduzione delle emissioni provenienti dai trasporti; esso, infatti, genera solo il 2 % del consumo totale di energia dell'UE nei trasporti, pur avendo permesso, nel 2016, il trasporto dell'11,2 % delle merci e del 6,6 % dei passeggeri (tutti i modi di trasporto). È anche l'unico modo di trasporto ad aver quasi costantemente ridotto le emissioni di CO<sub>2</sub> a

<sup>11</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, GU L 307 del 23.11.2017, pag. 1.

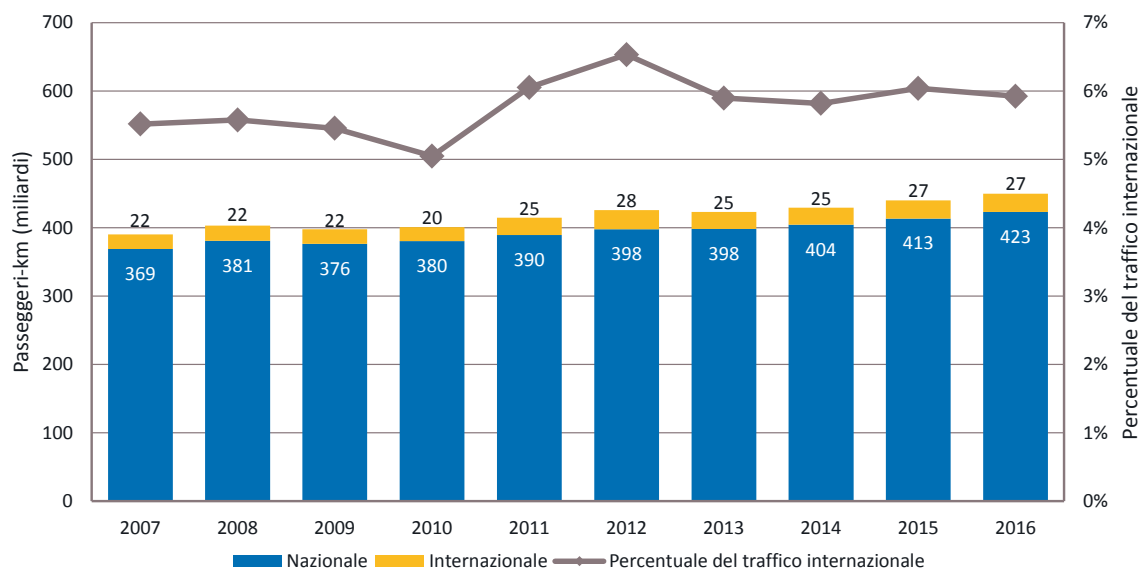
<sup>12</sup> I dati sui volumi riportati nel questionario RMMS annuale potrebbero differire da quelli riportati da Eurostat, per via della diversa portata, del possibile doppio conteggio dei volumi di transito e degli adeguamenti (stime e integrazioni da altre fonti).

partire dal 1990: nel 2016 rappresentava solo lo 0,5 % di emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte da tutti i modi di trasporto<sup>13</sup>.

### *Il traffico passeggeri*

Nel 2016 i volumi del traffico passeggeri avevano raggiunto i 450 miliardi di passeggeri-km su circa 6 000 miliardi totali di passeggeri-km nell'ambito del trasporto terrestre in generale. Il traffico ferroviario passeggeri è principalmente nazionale; nel 2016 solo il 6 % è stato di natura transfrontaliera.

Figura 3: Evoluzione dei volumi del traffico ferroviario passeggeri, 2007-2016

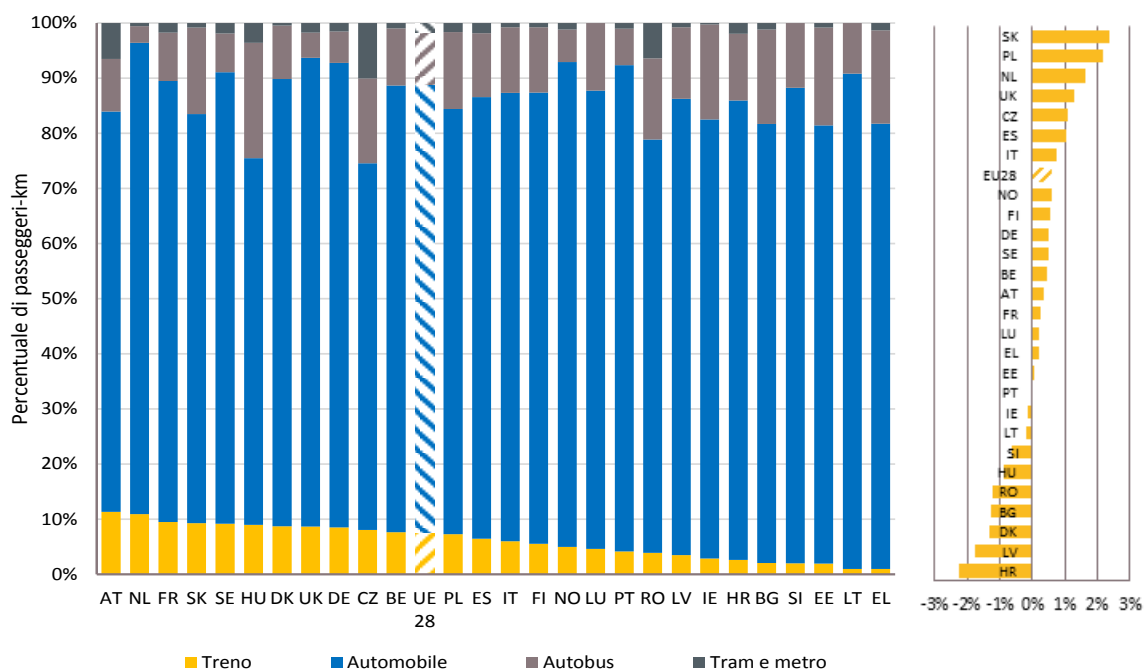


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime.

La propensione media a viaggiare nell'UE è aumentata da 830 passeggeri-km per abitante nel 2011 a 882 nel 2016 (+1,2 % all'anno). Mentre la **quota modale** del trasporto in auto di passeggeri **nell'ambito del trasporto terrestre** è rimasta al di sopra dell'80 %, la quota del trasporto ferroviario di passeggeri è salita dal 7,0 % al 7,6 % tra il 2007 e il 2016.

<sup>13</sup> A esclusione delle emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica.

Figura 4: Ripartizione modale del trasporto terrestre di passeggeri per paese nel 2016 e variazione della quota del trasporto ferroviario 2011-2016

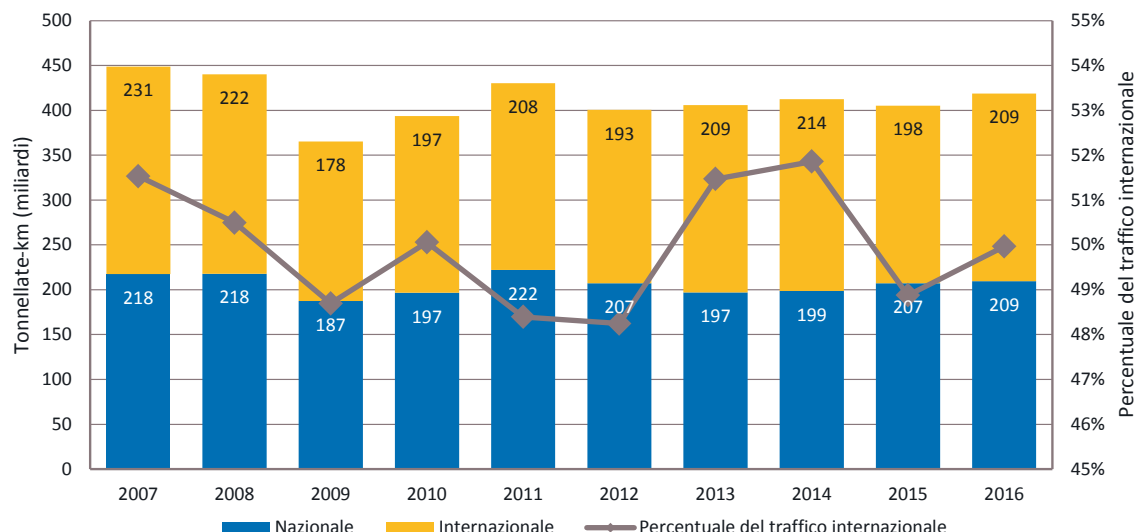


Fonte: Eurostat e Statistical pocketbook 2018. Dati del 2011 per l'UE-27.

### Il traffico merci

Nel 2016 i volumi del traffico merci nell'UE hanno raggiunto i 419 miliardi di tonnellate-km sui 2 500 miliardi totali del trasporto terrestre. Circa la metà del trasporto ferroviario totale di merci è di natura transfrontaliera. Ciò conferisce al trasporto ferroviario di merci una forte dimensione europea e lo rende ancora più vulnerabile alla mancanza di interoperabilità e cooperazione tra le reti ferroviarie nazionali che rischia di influenzarne la competitività.

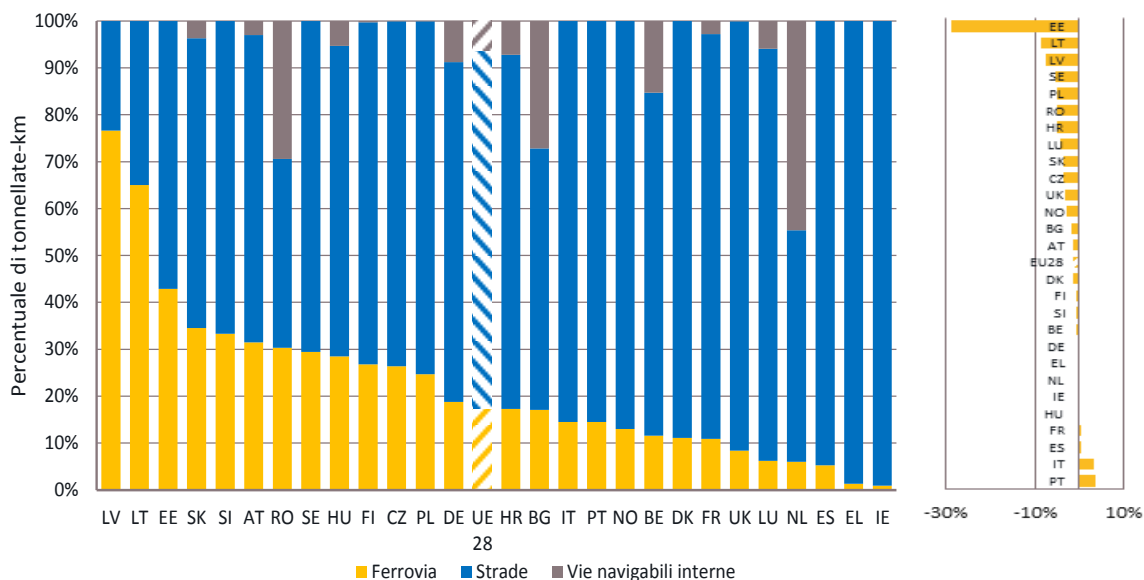
Figura 5: Evoluzione dei volumi del traffico ferroviario merci, 2007-2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime.

Per quanto riguarda la quota modale, in seguito al picco registrato nel 2011 (19 %), la quota ferroviaria nell'ambito del trasporto terrestre di merci nell'UE è diminuita, pur riuscendo ad attestarsi a circa il 17 % nel 2016, mentre la quota del trasporto su strada è aumentata dal 75 % al 76 %.

Figura 6: Ripartizione modale del trasporto terrestre di merci per paese nel 2016 e variazione della quota del trasporto ferroviario 2011-2016



Fonte: Eurostat.

## 5. Evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario

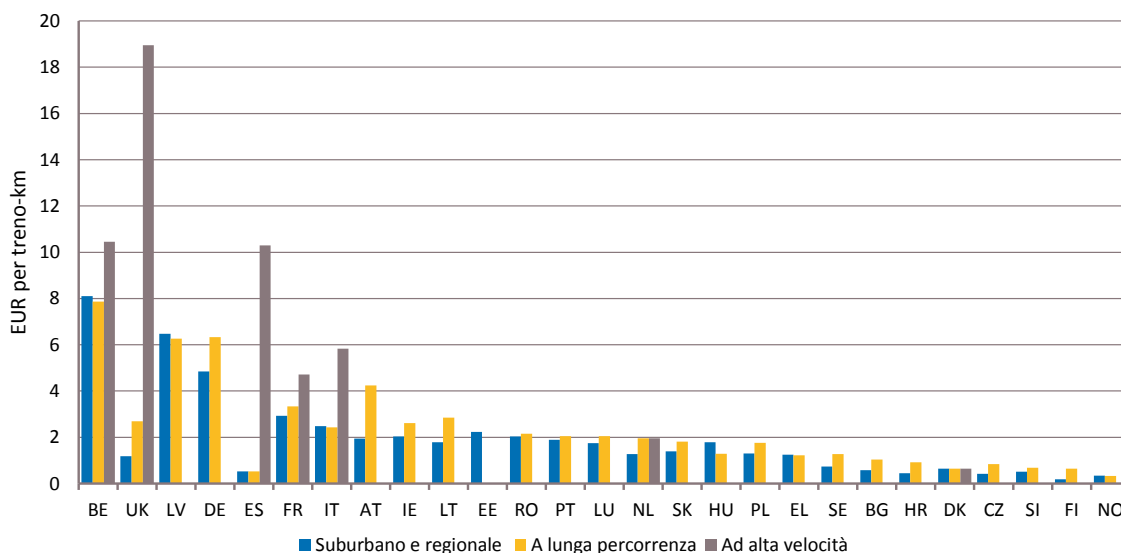
### 5.1. Canoni per l'uso delle infrastrutture

I canoni per l'accesso alle linee rappresentavano oltre l'80 % dei ricavi dei gestori dell'infrastruttura riferiti a canoni nella maggior parte dei paesi, sia per i treni passeggeri che per i treni merci.

I canoni per l'accesso alle linee per i treni ad alta velocità (maggiorazioni escluse) sono più elevati rispetto ad altri canoni passeggeri, e hanno raggiunto il livello massimo nel Regno Unito (19 EUR per treno-km nel 2016).

I canoni per l'accesso alle linee per i treni passeggeri tradizionali a lunga percorrenza (maggiorazioni escluse) erano inferiori ai 3 EUR per treno-km nella maggior parte dei paesi.

Figura 7: Canoni di accesso (maggiorazioni escluse): treni passeggeri per tipo e per paese, 2016



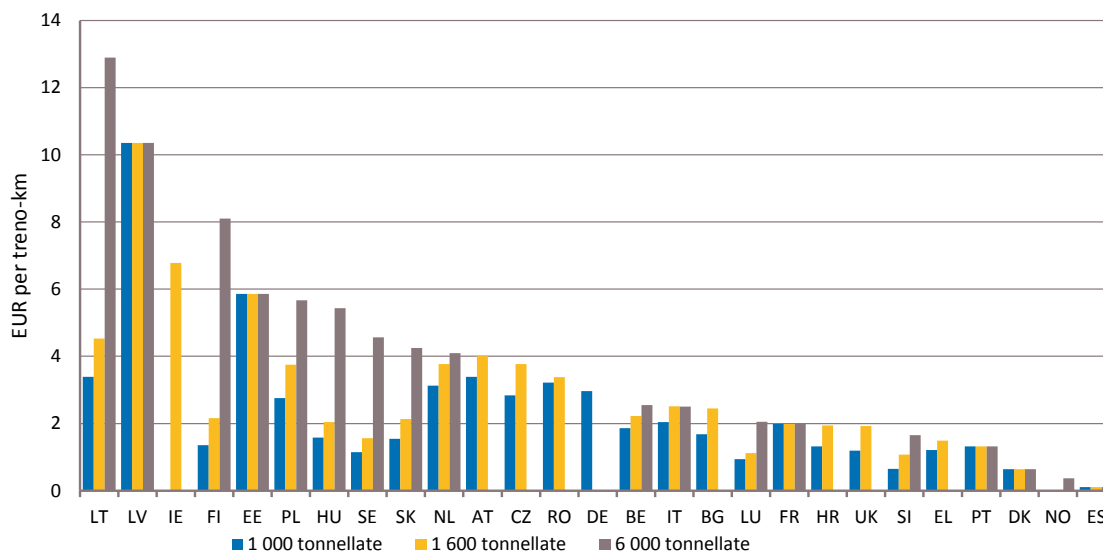
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. I dati DE includono le maggiorazioni.

Le tariffe di trasporto (maggiorazioni escluse) vengono monitorate per tre diversi tonnellaggi massimi lordi (1 000, 1 600 e 6 000). Cinque Stati membri (Lettonia, Estonia, Francia, Portogallo e Danimarca) applicano un canone fisso per treno-km. Nella maggior parte degli altri Stati membri, i canoni di accesso aumentano in funzione della dimensione del treno, anche se non necessariamente in proporzione al tonnellaggio.

Per quanto riguarda i canoni tra il 2013 e il 2016 (ove disponibili), non si registra una chiara tendenza al rialzo o al ribasso per i treni merci e passeggeri.



Figura 8: Canoni di accesso (maggiorazioni escluse): treni merci per tipo e per paese, 2016

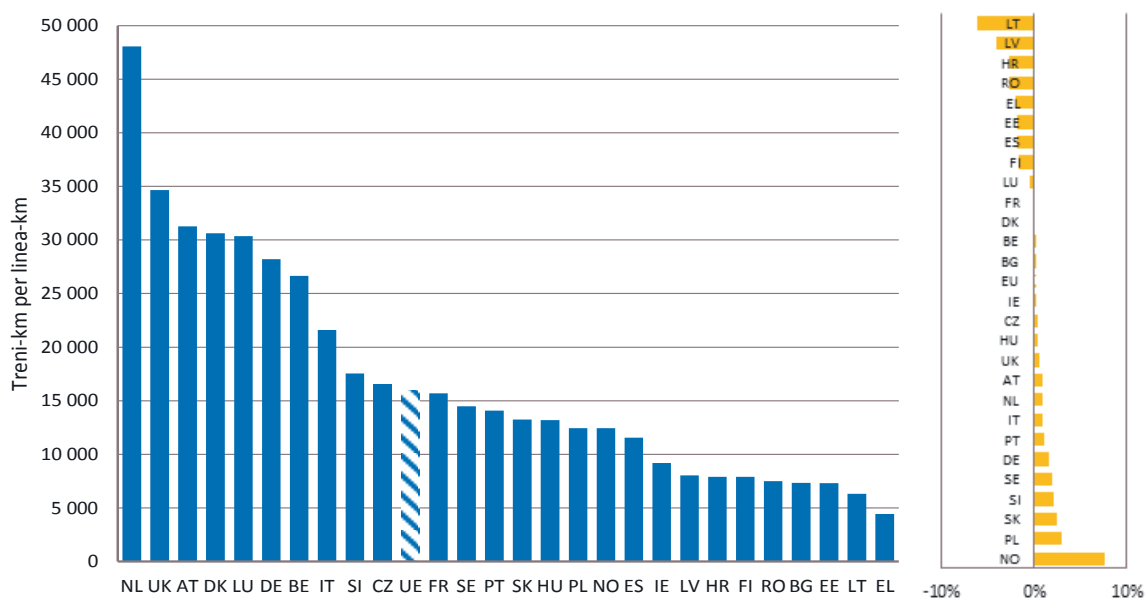


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Per DE: ripartizione per tipo di treno non disponibile, questo dato include le maggiorazioni.

## 5.2. Ripartizione delle capacità, limitazioni di infrastruttura e ostacoli a servizi ferroviari più efficienti

Le reti utilizzate più intensamente sono quelle dell'Europa nordoccidentale, tra cui i Paesi bassi (che gestivano, nel 2016, quasi 50 000 treni-km per linea-km), il Regno Unito, l'Austria, la Danimarca, il Lussemburgo, la Germania e il Belgio, in cui i tassi di utilizzo della rete si attestavano su valori circa il 70 % più elevati rispetto alla media UE.

Figura 9: Utilizzo della rete nel 2016 e tasso di crescita medio composto, 2011-2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari 2018 e statistical pocketbook 2018

La saturazione evidenzia l'esistenza di limitazioni dell'infrastruttura che impediscono a tutto il potenziale traffico di viaggiare sulla rete. La lunghezza totale della linea dichiarata congestionata (compresa la Norvegia) è in aumento e ha raggiunto quasi i 3 000 km nel 2016, compresi 1 000 km di corridoi ferroviari merci; il 40 % della linea totale congestionata si trova nel Regno Unito. Si rileva un notevole livello di saturazione anche in Germania, Italia e Romania, che hanno tutte dichiarato oltre 100 km di linea congestionata.

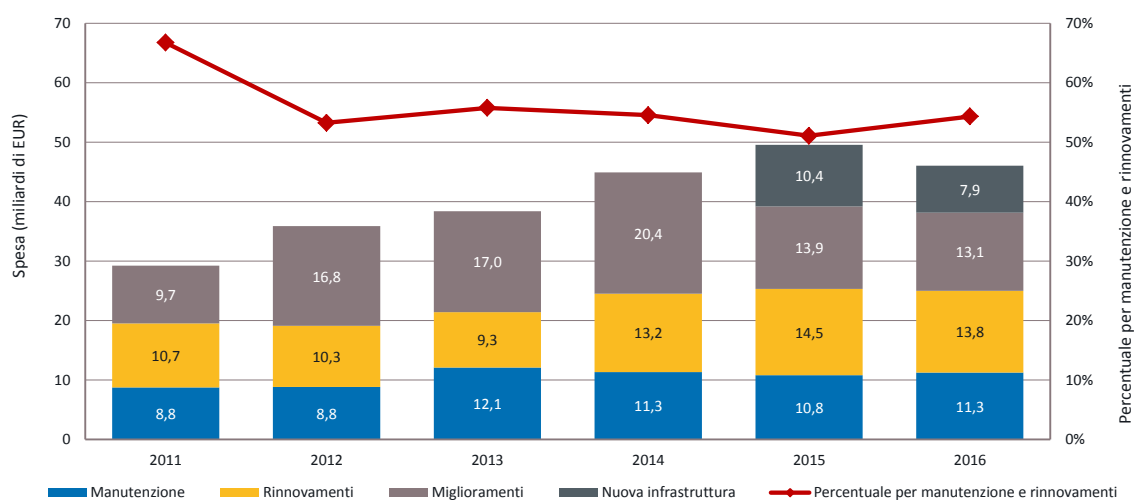
I servizi cui generalmente gli Stati membri attribuiscono priorità sono quelli prestati in espletamento di obblighi di servizio pubblico (OSP), priorità principale in 11 Stati membri, seguiti dai servizi internazionali di trasporto merci e passeggeri.

Le limitazioni operative dell'infrastruttura possono altresì porre limiti al trasporto ferroviario e ostacolare una maggiore efficienza dei servizi ferroviari. In particolare, l'incompatibilità dei sistemi nazionali esistenti di comando dei treni rappresenta un ostacolo significativo all'interoperabilità. L'Unione ha pertanto introdotto un sistema di segnalamento europeo comune, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Secondo il nuovo piano europeo di implementazione dell'ERTMS<sup>14</sup>, circa il 30-40 % dei corridoi della rete centrale deve essere dotato dell'ERTMS entro il 2023 (15 672 km): attualmente solo un terzo è operativo e resta dunque ancora molto da fare per i prossimi anni.

### 5.3. Oneri e finanziamento dell'infrastruttura

Nell'UE, gli oneri totali dell'infrastruttura sono aumentati da 29 miliardi di EUR nel 2011 a 50 miliardi di EUR nel 2015, e sono diminuiti di 3,5 miliardi di EUR nel 2016<sup>15</sup>.

Figura 10: oneri dell'infrastruttura e percentuale per manutenzione e rinnovamenti, 2011-2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018.

L'UE può co-finanziare o sostenere progetti di investimento ferroviario attraverso il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il meccanismo per collegare

<sup>14</sup> 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.

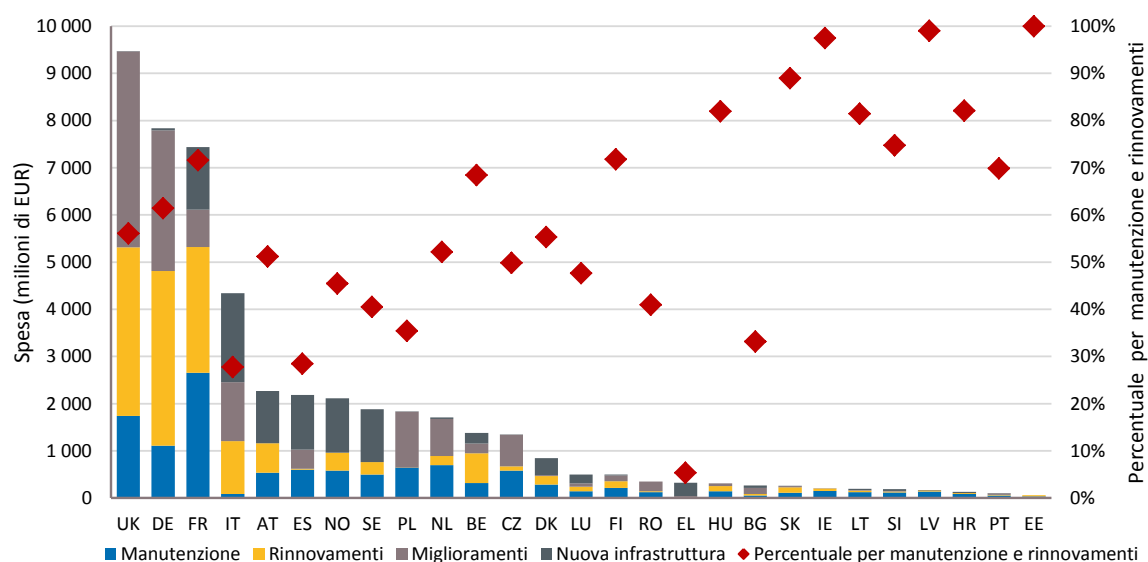
<sup>15</sup> Norvegia esclusa.

l'Europa, la Banca europea per gli investimenti e il Fondo europeo per gli investimenti strategici. A favore di investimenti nel settore ferroviario sono stati destinati più di 33 miliardi di EUR in sovvenzioni nell'ambito dell'attuale quadro finanziario dell'UE (2014-2020).

Il mantenimento e il rinnovamento della rete esistente per migliorarne la sicurezza e le prestazioni operative, nonché per garantire un servizio affidabile, rappresenta una sfida importante per i gestori dell'infrastruttura, in particolare considerando il crescente traffico e gli impegnativi obiettivi di prestazione concordati tra le autorità nazionali e gli operatori.

Nel 2016 la spesa totale riferita per la manutenzione e il rinnovamento ammontava a 26 miliardi di EUR<sup>16</sup>. La percentuale della spesa per la manutenzione e i rinnovamenti ammontava al 54 % del totale, ma variava tra i paesi; ad esempio, i paesi dell'Europa orientale e centrale hanno speso una quota notevole per la manutenzione e il rinnovamento delle linee.

Figura 11: oneri dell'infrastruttura e percentuale per manutenzione e rinnovamenti per paese, 2016

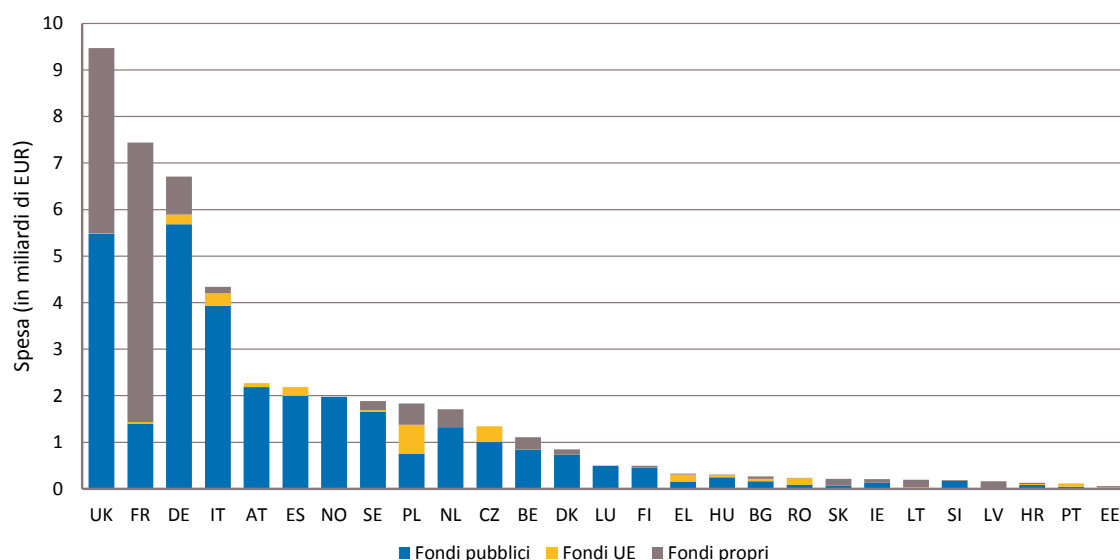


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. NO e SE hanno incluso i miglioramenti tra i rinnovamenti.

I gestori dell'infrastruttura ottengono risorse per il mantenimento e il miglioramento della loro infrastruttura ferroviaria da diverse fonti, sebbene nel 2016 il 70 % provenisse dai bilanci nazionali. Tra le risorse proprie figurano i canoni di accesso all'infrastruttura. La percentuale più elevata di finanziamenti generati internamente, rispetto ai finanziamenti totali, è stata registrata in Lettonia (100 %), Lituania e Francia (entrambe 81 %), seguite da Slovacchia (69 %) e Regno Unito (42 %).

<sup>16</sup> Norvegia inclusa.

Figura 12: Finanziamenti dell'infrastruttura ferroviaria statale per fonte e per paese, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018.

## 5.4. Qualità dei servizi di trasporto ferroviario

### *Puntualità e affidabilità dei servizi ai passeggeri*

In base alla definizione impiegata<sup>17</sup>, una media del 90 % dei servizi ai passeggeri locali e regionali è stata **puntuale**. I servizi a lunga percorrenza tendono a essere meno puntuali poiché le lunghe distanze spesso comprendono linee più trafficate a traffico misto. L'**affidabilità** dei servizi, misurata in termini di tassi di cancellazione, è solitamente inferiore al 2 % sia per i treni a lunga percorrenza che per i treni locali e regionali.

### *Puntualità e affidabilità dei servizi merci*

Sono disponibili pochi dati circa l'**affidabilità** dei servizi merci poiché gli Stati membri stavano ancora usufruendo del periodo transitorio per adeguarsi ai nuovi requisiti di comunicazione del regolamento RMMS. Gran parte degli Stati membri ha riferito che i servizi merci nazionali erano più **puntuali**<sup>18</sup> dei servizi merci internazionali. Dai pochi dati disponibili emerge che l'affidabilità dei servizi merci è notevolmente inferiore rispetto all'affidabilità dei servizi passeggeri e che i servizi internazionali, principalmente perché tenuti a coprire lunghe distanze, incontrano più difficoltà di quelli nazionali.

### *Sicurezza*

Il treno continua a essere uno dei modi di trasporto più sicuri. Nel 2016 in Europa si sono verificati 964 decessi per incidenti ferroviari<sup>19</sup>, la maggior parte dei quali ha coinvolto persone durante l'utilizzo dei passaggi a livello (255) e persone non autorizzate (600). Il

<sup>17</sup> Secondo l'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, un treno passeggeri è puntuale se presenta un ritardo pari o inferiore ai 5 minuti.

<sup>18</sup> Secondo l'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari un treno merci è puntuale se presenta un ritardo pari o inferiore ai 15 minuti.

<sup>19</sup> Suicidi esclusi. Per ulteriori informazioni, consultare la relazione 2018 dell'Agenzia, sulla sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie nell'UE.

numero di dipendenti e passeggeri deceduti ammontava rispettivamente a 32 e 44. La sicurezza ferroviaria è ulteriormente migliorata tra il 2010 e il 2015, anche se il numero di decessi e lesioni gravi è leggermente aumentato nel 2016. Tra il 2011 e il 2015, viaggiare in treno risultava 25 volte più sicuro che viaggiare in auto.

#### *Soddisfazione dei clienti per i servizi passeggeri*

Secondo un'indagine Eurobarometro<sup>20</sup> pubblicata nel settembre 2018, il 66 % degli europei è soddisfatto della frequenza dei treni passeggeri, il 59 % della puntualità e affidabilità e il 55 % delle informazioni fornite durante il viaggio, soprattutto in caso di ritardi. Tali dati evidenziano miglioramenti significativi rispetto a un'indagine analoga condotta nel 2013.

L'indagine offre anche una panoramica delle abitudini di viaggio. Quattro europei su cinque (80 %) viaggiano in treno e utilizzano maggiormente il treno per viaggi suburbani (67 %). Esistono ancora notevoli margini di miglioramento: solo il 38 % degli europei è soddisfatto della gestione dei reclami, e l'accessibilità dei servizi ferroviari per i passeggeri a mobilità ridotta necessita di ulteriori migliorie. Dall'indagine emerge altresì che il 75 % degli europei reputa semplice l'acquisto di biglietti ferroviari e che il 62 % è soddisfatto della disponibilità dei biglietti per viaggi che richiedono diversi treni o modi di trasporto.

#### *Soddisfazione delle parti interessate per i servizi dei corridoi ferroviari merci*

Non esiste un'indagine confrontabile a livello UE circa la soddisfazione dei clienti per i servizi ferroviari di trasporto merci<sup>21</sup>. Tuttavia, sembra esistere un certo consenso tra le parti interessate circa tre componenti chiave per garantire la soddisfazione dei clienti dei servizi di trasporto ferroviario delle merci: affidabilità, flessibilità e comunicazione di informazioni di spedizione affidabili.

### **5.5. Contratti di servizio pubblico**

Nel 2016, oltre il 60 % del totale dei passeggeri-km del traffico ferroviario nell'UE ha usufruito di servizi prestati in adempimento di obblighi di servizio pubblico (OSP), e la compensazione per un obbligo di servizio pubblico continua a rappresentare una significativa fonte di reddito per le imprese ferroviarie nella maggior parte degli Stati membri. Gli OSP riguardano maggiormente i servizi ferroviari nazionali e regionali piuttosto che i servizi a lunga percorrenza; solo alcuni paesi hanno riferito di prestare servizi internazionali in adempimento di un obbligo di pubblico servizio.

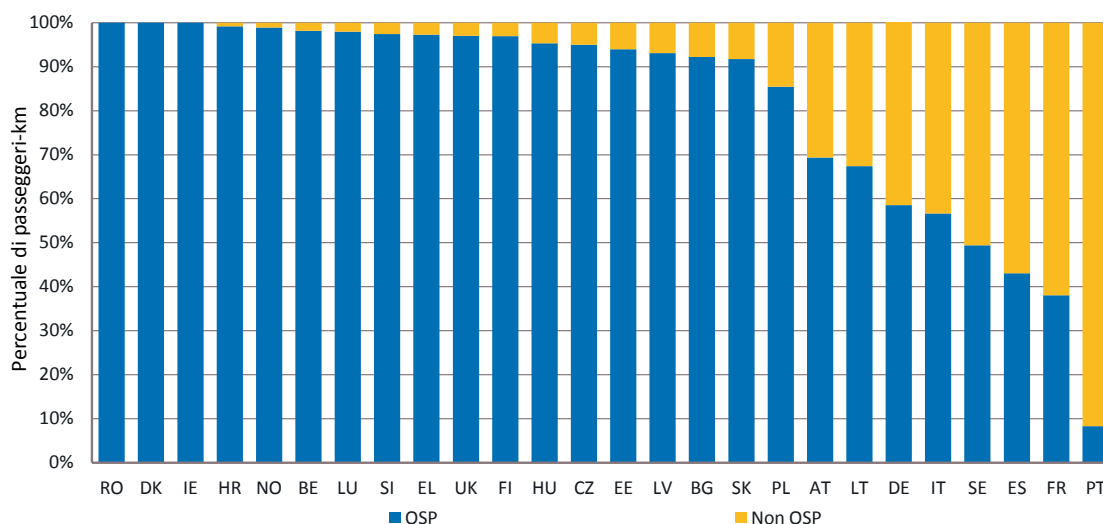
---

<sup>20</sup>

<http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172>.

<sup>21</sup> I corridoi ferroviari merci pubblicano indagini annuali sulla base di un questionario standard.

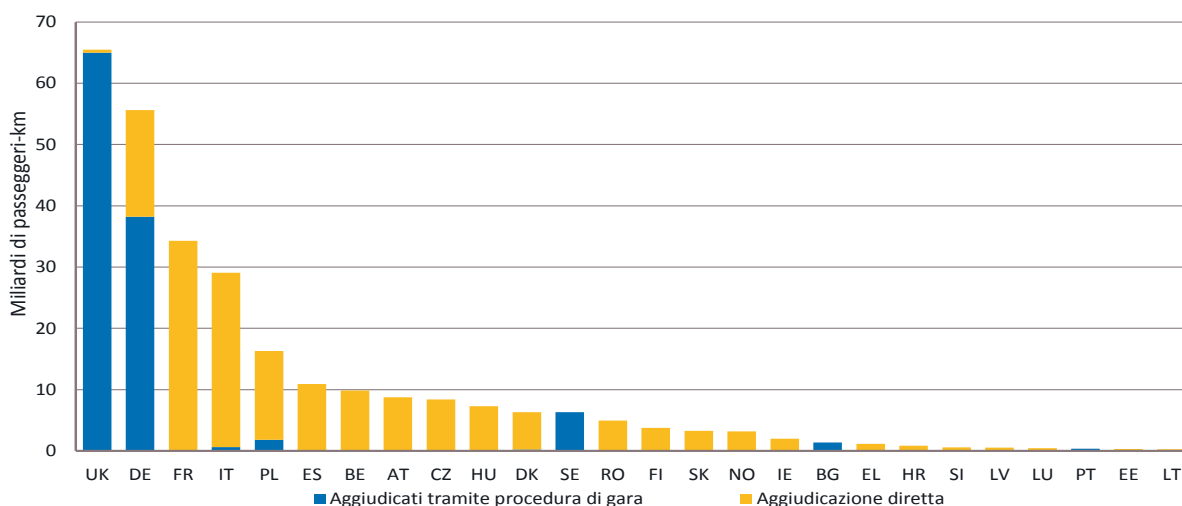
Figura 13: Passeggeri-km su servizi prestati in espletamento di OSP e servizi ferroviari commerciali, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato recente per NL.

Solo il 41 % di tutti i servizi erogati in adempimento di un OSP attivi nel 2016 è stato aggiudicato tramite una procedura di gara concorrenziale, e ciò è avvenuto quasi esclusivamente in tre Stati membri in cui il processo di liberalizzazione era già avvenuto da tempo (Regno Unito, Germania e Svezia). Grazie al quarto pacchetto ferroviario, la procedura di gara concorrenziale diventerà gradualmente la norma e l'aggiudicazione diretta sarà consentita solo in casi eccezionali. Nel 2016, in seguito a nuove gare concorrenziali, sono stati concessi contratti per oltre 32 milioni di treni-km all'anno.

Figura 14: Servizi in espletamento di OSP aggiudicati tramite procedura di gara e tramite aggiudicazione diretta, 2016

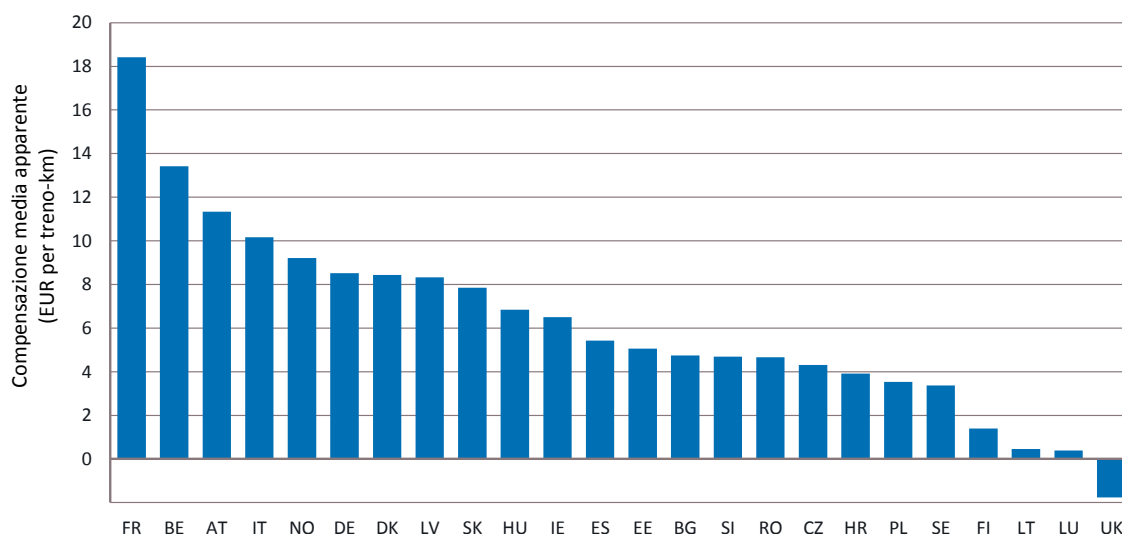


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per NL.

I livelli di compensazione per OSP per treno-km e la percentuale dei costi derivanti da tale obbligo recuperata tramite le tariffe passeggeri variano notevolmente tra i paesi. La compensazione media per OSP è negativa nel Regno Unito, dove gli offerenti che acquisiscono diritti esclusivi nell'ambito di contratti di servizio pubblico (concessioni)

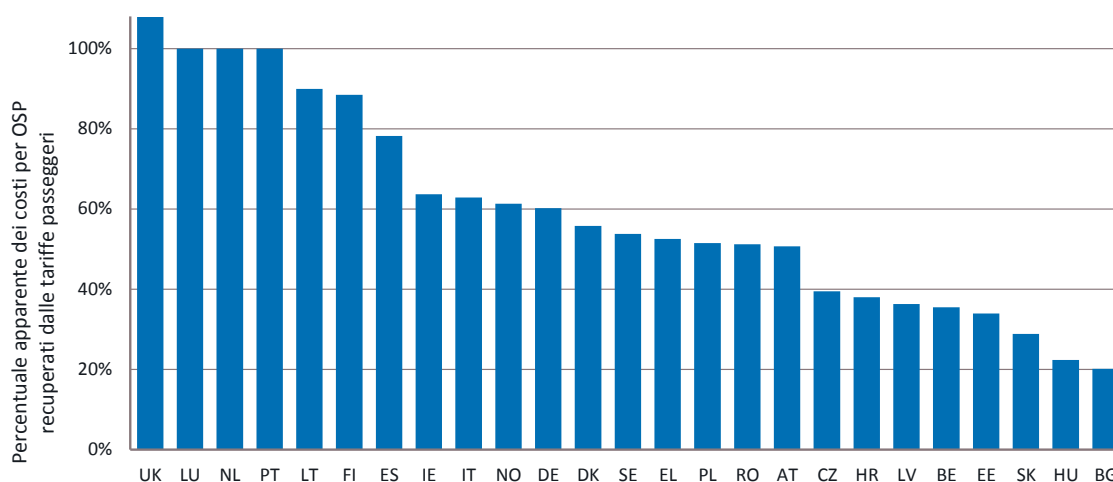
potrebbero pagare un "premio" qualora ritengano che i servizi possano essere gestiti in modo redditizio agli attuali livelli (regolamentati) di canoni e tariffe di accesso.

Figura 15: Compensazione media apparente per OSP, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per EL, NL, PT.

Figura 16: Percentuale apparente dei costi per OSP recuperati tramite le tariffe passeggeri, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per FR e SI.

## 5.6. Concessione delle licenze

Nel 2016, il **numero di licenze attive** di imprese ferroviarie variava tra le 448 licenze in Germania e le 2 licenze in Lussemburgo e in Irlanda. Anche Polonia e Repubblica ceca hanno riferito oltre 100 licenze attive e il Regno Unito più di 50.

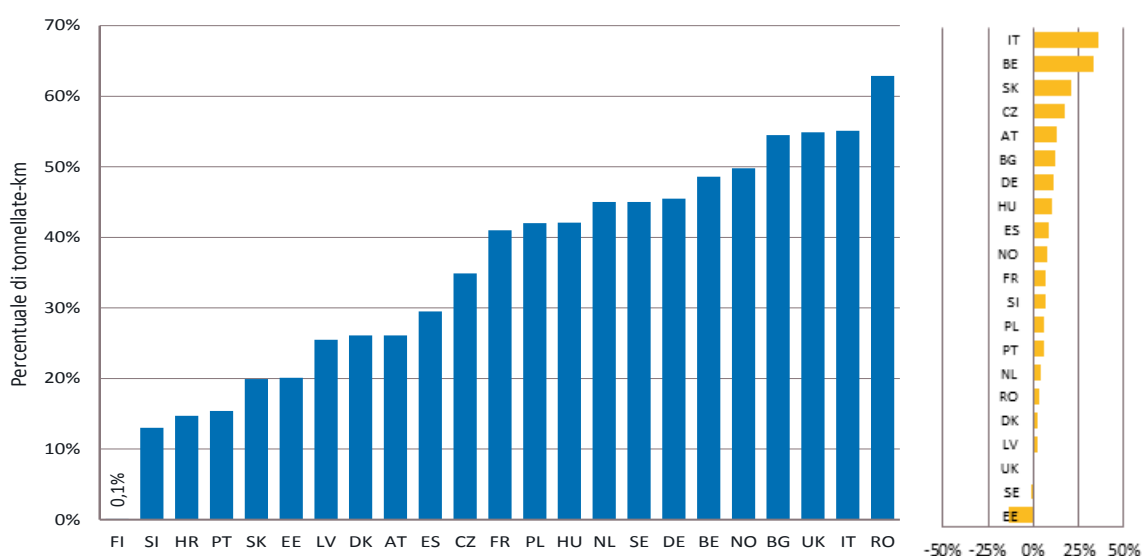
Nel 2016, gli **importi medi** per ottenere una licenza variavano tra i 37 500 EUR in Portogallo e i 10 EUR in Croazia.

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

### 5.7. Grado di apertura del mercato e utilizzo dei diritti d'accesso

Grazie alla normativa UE, nel 2007 il **mercato ferroviario del trasporto merci** si è aperto alla **concorrenza**. Nel 2016, nuovi operatori in concorrenza con gli operatori storici nazionali erano attivi in tutti i paesi ad eccezione di Grecia, Irlanda, Lituania e Lussemburgo, e nella metà di tali paesi la **quota di mercato** dei concorrenti era superiore al 40 %. Tra il 2011 e il 2016 la quota di mercato dei concorrenti è aumentata costantemente in tutti i paesi dell'UE. I concorrenti hanno perso quote di mercato solo in Svezia ed Estonia; in quest'ultimo paese, la quota è scesa dal 41 % al 20 %.

Figura 17: Concorrenti nel trasporto merci, quota di mercato e tasso di crescita medio composto, 2011-2016

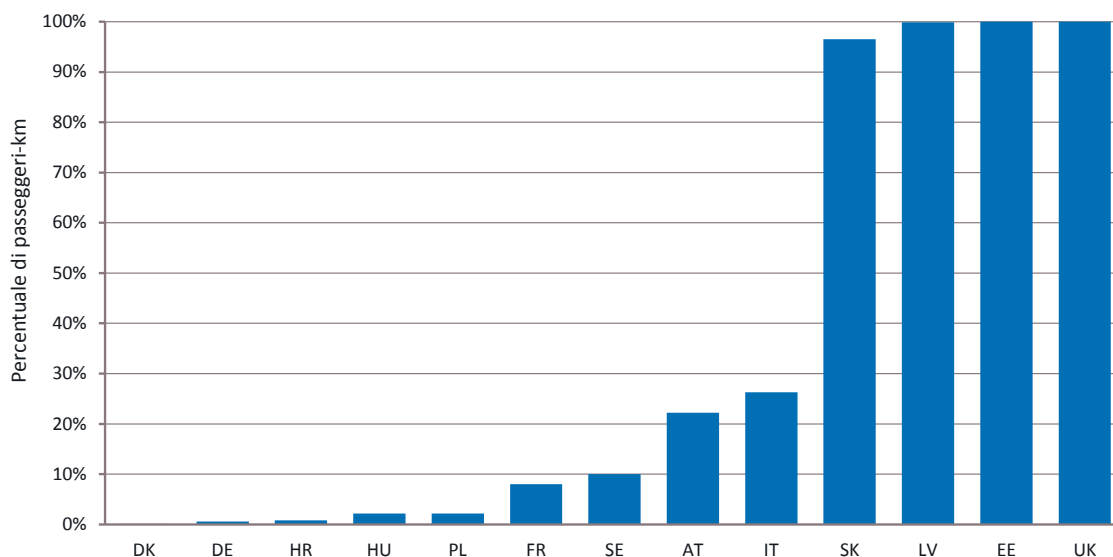


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Un operatore con quota del 100 % in EL, IE, LT, LU.

Anche se il **mercato passeggeri internazionale** è stato **aperto alla concorrenza** nel 2010, gli Stati membri continueranno a regolamentare l'accesso ai propri **mercati passeggeri nazionali** finché il quarto pacchetto ferroviario non sarà stato attuato. Le imprese ferroviarie per il trasporto passeggeri possono offrire i propri servizi nell'ambito di un regime di OSP, oppure secondo condizioni puramente commerciali (ovvero senza compensazione pubblica). In entrambi i mercati, i servizi possono essere offerti solo da un'impresa storica che opera in regime di monopolio, oppure possono essere accessibili ad altre imprese ferroviarie concorrenti. Secondo i dati riportati, solo la metà degli Stati membri presenta concorrenti operanti sul mercato passeggeri dei servizi commerciali. La loro **quota di mercato** è solitamente superiore al 10 % e in quattro Stati membri i nuovi operatori offrono quasi tutti i servizi commerciali. Operatori alternativi sono presenti anche nel segmento degli OSP; tuttavia la loro quota di mercato supera il 10 % solo in alcuni Stati membri.

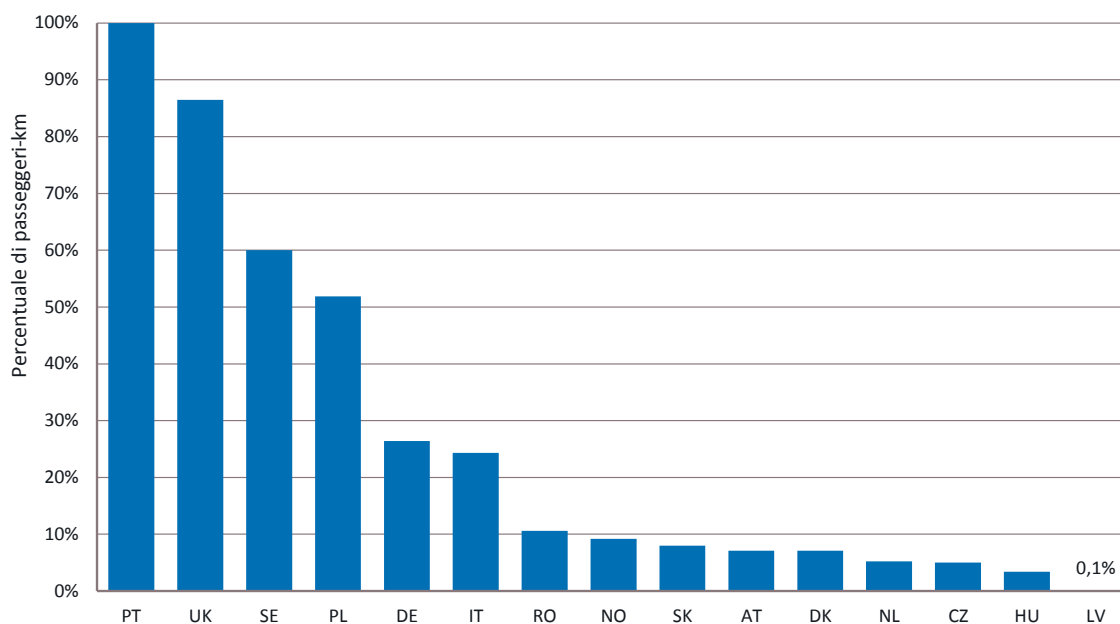


Figura 18: Concorrenti nel mercato passeggeri dei servizi commerciali, quota di mercato, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per BE, CZ, IE, NL e RO.

Figura 19: Concorrenti nel mercato passeggeri nel quadro degli OSP, quota di mercato, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Tutti gli altri Stati membri hanno comunicato la presenza di un solo operatore.

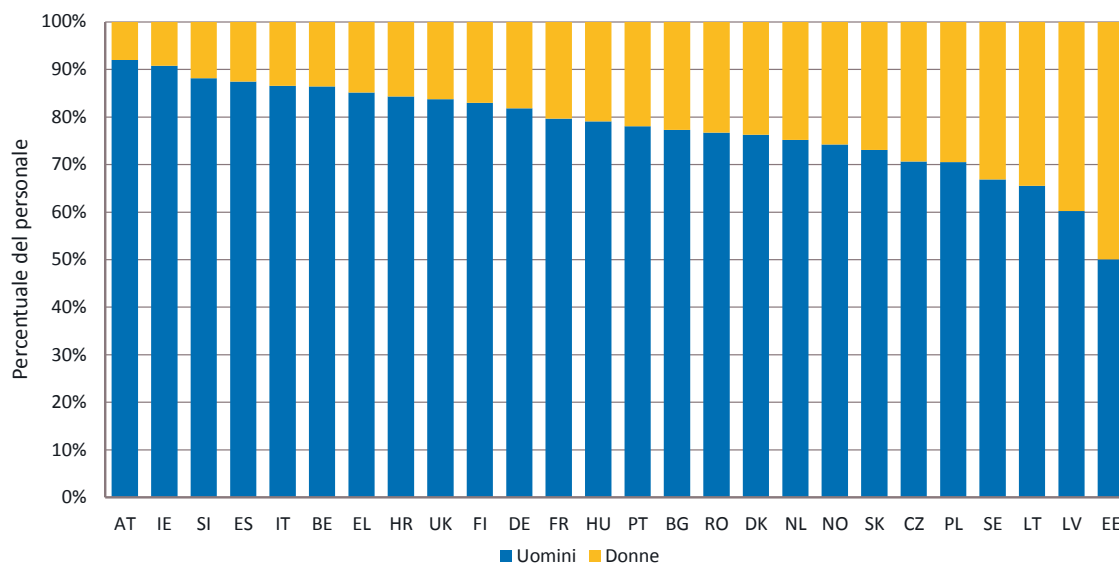
## 5.8. Occupazione e condizioni sociali

Secondo i dati dell'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari riferiti dagli Stati membri e dalla Norvegia, alla fine del 2016 oltre 1 milione di persone erano

impiegate nel settore ferroviario europeo, di cui circa 600 000 dalle imprese ferroviarie e 440 000 dai gestori dell'infrastruttura.

La forza lavoro è prevalentemente maschile; le donne rappresentano in media solo il 21 %. La percentuale di personale di sesso femminile varia tra il 50 % dell'Estonia e l'8 % dell'Austria.

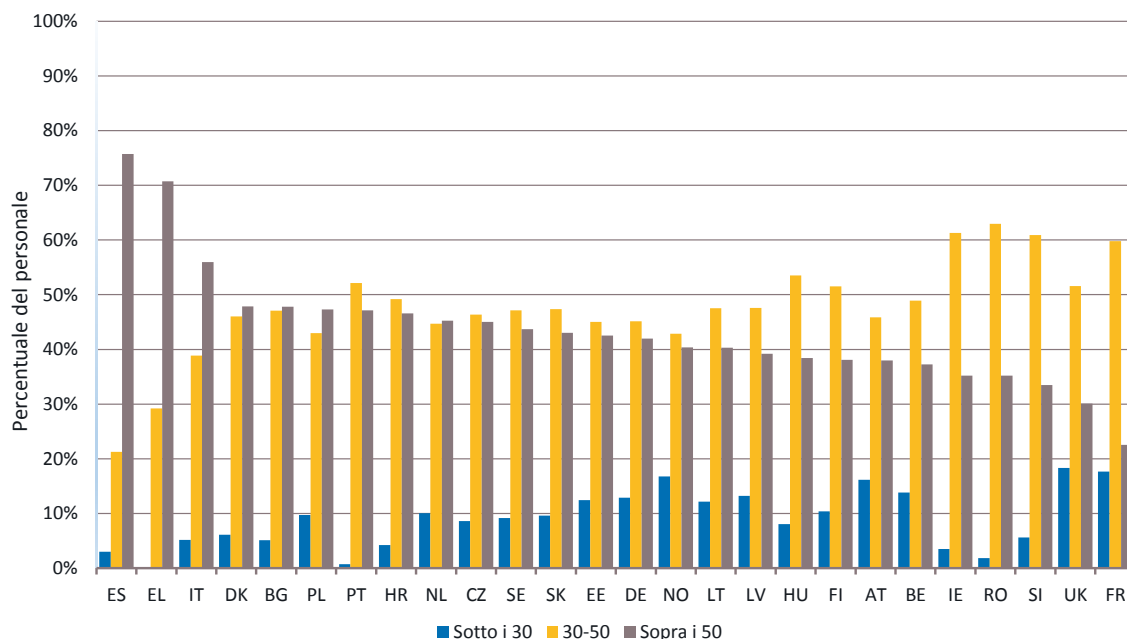
Figura 20: Dipendenti per genere e per paese, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per LU.

L'invecchiamento della forza lavoro continua a rappresentare una preoccupazione, soprattutto per Spagna, Grecia e Italia, dove oltre il 50 % della forza lavoro aveva più di 50 anni nel 2016.

Figura 21: Dipendenti per fascia di età e per paese, 2016



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2018. Nessun dato per LU.

Dai dati emerge che il 90 % o più del personale gode di un contratto a tempo indeterminato, dato che riflette sia la necessità di personale altamente qualificato quali macchinisti e operatori per la segnaletica sia le politiche occupazionali storiche. L'80 % o più del personale lavora inoltre a tempo pieno.

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

## 6. Conclusioni

Nella presente sezione vengono tratte conclusioni sulla base dell'analisi svolta in questa relazione e nel documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato, ed esamina la pertinenza delle iniziative della Commissione in corso e la necessità di normative nel settore ferroviario.

La rete ferroviaria dell'UE continua a crescere e i volumi dei passeggeri sono aumentati in maniera significativa tra il 2011 e il 2016. Tuttavia, i volumi di merci continuano a essere variabili, causando una perdita della quota modale rispetto al trasporto su strada nel 2016. Al contempo, i mercati ferroviari si stanno gradualmente aprendo e i livelli di sicurezza restano elevati. L'industria è sempre più incentrata sulle prestazioni, innovativa e attenta alle esigenze dei clienti.

Le ferrovie danno un contributo importante al mix dei trasporti dell'UE, offrendo mobilità pulita e un'elevata efficienza. Anche se la soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari passeggeri è aumentata rispetto a 5 anni fa, esiste ancora un margine di miglioramento per quanto riguarda i diritti dei passeggeri. I negoziati con i legislatori sulla proposta presentata nel 2017 dalla Commissione di rivedere il regolamento (CE)

n. 1371/2007<sup>22</sup> relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario sono ancora in corso.

Tali sviluppi sono avvenuti in un contesto di sostanziale cambiamento all'interno dell'industria, a sua volta dovuto ai cambiamenti strutturali avviati dalla normativa UE oltre 20 anni fa e terminati con l'adozione del quarto pacchetto ferroviario nel 2016. L'attuazione del pilastro tecnico del pacchetto a decorrere da giugno 2019 migliorerà ulteriormente l'interoperabilità tra le reti ferroviarie nazionali. Ridurrà anche la burocrazia per le operazioni che coinvolgono più di un singolo Stato membro e rafforzerà il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. Il pilastro "mercato" completa l'apertura dei mercati nazionali a partire da dicembre 2019 e impone che il principio della procedura di gara diventi la regola per i contratti di servizio pubblico nell'UE, al più tardi, entro dicembre 2023, ammettendo l'aggiudicazione diretta solo in casi eccezionali.

La Commissione ha continuato ad adoperarsi per l'attuazione delle misure necessarie a un funzionamento efficace del mercato. Ora si sta concentrando sull'applicazione, garantendo che entrambi i pilastri del pacchetto siano recepiti e attuati correttamente e che gli atti di esecuzione siano adottati e rispettati.

Per quanto riguarda il tentativo del settore del trasporto ferroviario merci di far crescere la quota modale, la natura internazionale di questi servizi li rende vulnerabili agli ostacoli all'interoperabilità e alle questioni relative al coordinamento transfrontaliero. Per far fronte a tale situazione, la Commissione sta portando avanti un programma di iniziative e misure complementari. La politica di lunga data della Commissione per conseguire l'interoperabilità (compresa l'implementazione efficiente e coordinata dell'ERTMS) è stata recentemente rafforzata, concentrandosi sulla risoluzione di questioni operative transfrontaliere di natura pratica.

La politica di sviluppo dell'infrastruttura condotta dalla Commissione sotto forma di politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è volta a migliorare l'infrastruttura eliminando le strozzature e sopperendo ai collegamenti mancanti. Nell'ambito del prossimo periodo finanziario, la Commissione ha proposto di ricorrere al sostegno finanziario del meccanismo per collegare l'Europa 2, del Fondo di coesione, del Fondo europeo di sviluppo regionale e del programma InvestEU per accelerare anche la digitalizzazione ferroviaria. Per aiutare l'industria ferroviaria ad accedere ai finanziamenti, la Commissione sta mettendo a punto una metodologia per valutare le componenti verdi nei progetti ferroviari nell'ambito del suo piano d'azione sulla finanza sostenibile<sup>23</sup>.

I corridoi ferroviari merci continuano a essere una componente chiave della politica della Commissione per promuovere il trasporto ferroviario delle merci. Il regolamento sul trasporto ferroviario delle merci<sup>24</sup> e la direttiva relativa ai macchinisti<sup>25</sup> sono ancora in

---

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en).

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità, GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

corso di valutazione. Per rafforzare il trasporto ferroviario delle merci, nel novembre 2017 la Commissione ha proposto la modifica della direttiva 92/106/CE sul trasporto combinato<sup>26</sup> nell'ambito del secondo pacchetto sulla mobilità per offrire nuove e più efficaci misure di sostegno per spostare il trasporto delle merci dalla strada alle rotaie.

Queste politiche chiave vanno di pari passo con gli sforzi tesi ad affrontare la questione del rumore ferroviario, a integrare meglio la rete ferroviaria nel sistema di trasporto multimodale impiegando tecnologie digitali e a promuovere l'innovazione, in particolare attraverso le attività dell'impresa comune Shift2Rail<sup>27</sup>.

Inoltre, il sistema ferroviario non può prescindere dagli altri modi, in quanto la sua competitività dipende anche dal quadro riguardante la concorrenza intermodale. Ecco perché la Commissione si sta adoperando per garantire condizioni eque nell'ambito della concorrenza intermodale, ad esempio tramite il pacchetto sulla mobilità che comprende la modifica della direttiva Eurobollo<sup>28</sup>. La Commissione ha altresì commissionato uno studio globale sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti. Esso contribuirà a valutare la misura in cui i principi del «chi utilizza paga» e del «chi inquina paga» vengono attuati negli Stati membri per tutti i modi di trasporto.

Il monitoraggio affidabile del mercato dei servizi ferroviari continua a rappresentare una priorità per poter seguire gli sviluppi del mercato e confrontarne i risultati.

---

<sup>26</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

<sup>27</sup> <https://shift2rail.org/>.

<sup>28</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en).