COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.9.2023
COM(2023) 510 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Ottava 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(2023) 288 final}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Ottava 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 presente relazione si riferisce ai dati fino al 2020, compreso l'impatto della pandemia di COVID-19 sul settore.

I risultati principali per il periodo 2015-2020 sono molteplici.

- In media, il traffico passeggeri in termini di passeggeri-km è aumentato del 3 % all'anno tra il 2015 e il 2019. Tuttavia nel 2020 i passeggeri-km sono diminuiti drasticamente del 46 % a causa delle misure connesse alla pandemia di COVID-19, comprese le restrizioni di viaggio[1].

- Tra il 2015 e il 2019 anche il traffico merci in termini di tonnellate-km è aumentato annualmente del 3 %. Anche il trasporto ferroviario di merci è stato colpito dalla pandemia, ma in misura minore rispetto al trasporto ferroviario di passeggeri, registrando un calo dell'8 % dal 2019 al 2020.

- Tra il 2015 e il 2019, nella maggior parte dei paesi, la quota modale dei passeggeri trasportati su rotaia è leggermente aumentata. Tuttavia nel 2020, a causa della pandemia, la quota è diminuita di 2,4 punti percentuali. La pandemia ha avuto un impatto sia sulla domanda (preferenze personali che hanno portato a un maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto individuali) che sull'offerta (cancellazione di alcuni treni commerciali) del trasporto ferroviario.

- La lunghezza della rete ad alta velocità è aumentata di quasi 1 500 km tra il 2015 e il 2020, mentre il numero di passeggeri-km dei servizi ad alta velocità si è drasticamente ridotto nel 2020 a causa delle restrizioni di viaggio legate alla pandemia. Tuttavia i dati del 2019 mostrano una tendenza promettente nel numero di passeggeri-km. Se la tendenza del periodo 2015-2019 in termini di aumento dei passeggeri-km dovesse continuare, gli obiettivi fissati nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente per i passeggeri che utilizzano servizi ad alta velocità sarebbero raggiunti e superati nel 2030 e nel 2050.

- Nel 2020 le imprese ferroviarie disponevano di 1 192 licenze attive, con un aumento di 100 licenze rispetto al 2018.

- Nel 2020 la quota media di mercato dei nuovi concorrenti degli operatori storici era:

[1] I dati preliminari raccolti per il 2021 mostrano un graduale recupero dei volumi di passeggeri ferroviari e merci trasportate su rotaia.

- il 46 % dei mercati ferroviari del trasporto merci (un aumento di 11 punti percentuali rispetto al 2015);
- il 14 % dei mercati passeggeri (obblighi di servizio pubblico (OSP) e servizi commerciali combinati), con un aumento di 2 punti percentuali rispetto al 2015.

– Il traffico ferroviario rimane uno dei modi di trasporto più sicuri.

– Alla fine del 2020 nel settore ferroviario erano impiegate oltre 910 000 persone. Si tratta di una leggera diminuzione rispetto ai dati del 2018.

2. METODOLOGIA

La presente relazione è l'ottava edizione della relazione sul monitoraggio del mercato ferroviario, che la Commissione presenta ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE[2]. Il suo scopo è fornire una panoramica dei principali sviluppi nei mercati ferroviari nel contesto della politica dell'UE in materia di mercato ferroviario[3]. L'ottava relazione si concentra principalmente sugli sviluppi tra il 2015 e il 2020, con riferimenti ai dati del 2019 per evidenziare gli effetti della pandemia di COVID-19 e sulle tendenze e gli sviluppi politici che si estendono oltre il periodo di riferimento fino alla data di preparazione della presente relazione.

Oltre ai dati relativi all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (RMMS) presentati dagli Stati membri e dalla Norvegia, la presente relazione attinge anche ai contributi provenienti dallo "statistical pocketbook" *EU transport in Figures*[4], dalle relazioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie[5], da Eurostat[6], 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 2015-2020 al fine di garantire la comparabilità dei dati. Quando si utilizzano altre fonti, la relazione può presentare anche tendenze su un periodo più lungo.

I dati aggregati e le medie si riferiscono all'UE-27 (numero attuale degli Stati membri dell'UE[7]).

3. TRASPORTO FERROVIARIO E SOSTENIBILITÀ

Il trasporto ferroviario ha ridotto le emissioni dirette di gas a effetto serra quasi costantemente dal 1990, pur avendo consentito nel 2020 il trasporto di circa l'11,5 % delle merci e il 5,1 % dei passeggeri di tutti i modi di trasporto all'interno dell'UE. Il trasporto ferroviario ha continuato a ridurre le sue emissioni tra il 1990 e il 2019 nonostante le merci trasportate su

---

2 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).

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

4 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_it

5 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

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

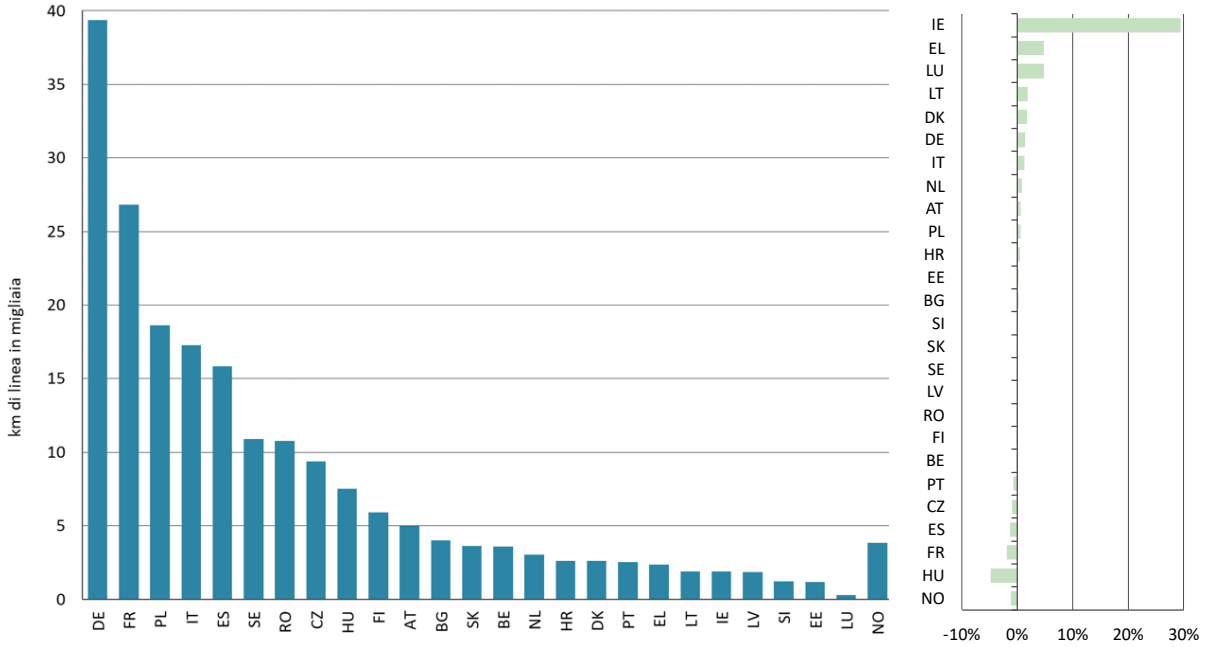
7 La Norvegia partecipa all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (RMMS) ma i dati per la Norvegia non sono inclusi nelle somme totali e nelle medie dell'UE.

rotaia siano aumentate di quasi il 10 % in termini di tonnellate-km e il numero di passeggeri-km sia aumentato di circa il 35 %. In generale, il trasporto ferroviario è relativamente meno inquinante e più efficiente dal punto di vista energetico rispetto ad altri mezzi di trasporto motorizzati. Nel 2020 il trasporto ferroviario rappresentava lo 0,4 % delle emissioni di gas a effetto serra e di CO_2 e l'1,9 % del consumo di energia dei trasporti nell'UE-27. 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 2020 era pari a circa 201 000 km di linea (lo 0,4 % in meno rispetto al 2015). Circa il 57 % della rete era elettrificato, con un aumento di 2 410 km dal 2015 (+2,2 %).

Figura 1: lunghezza delle reti nazionali per paese (km di linea in migliaia, 2020) e relativa variazione (2015-2020)



Fonte: statistical pocketbook, 2022.

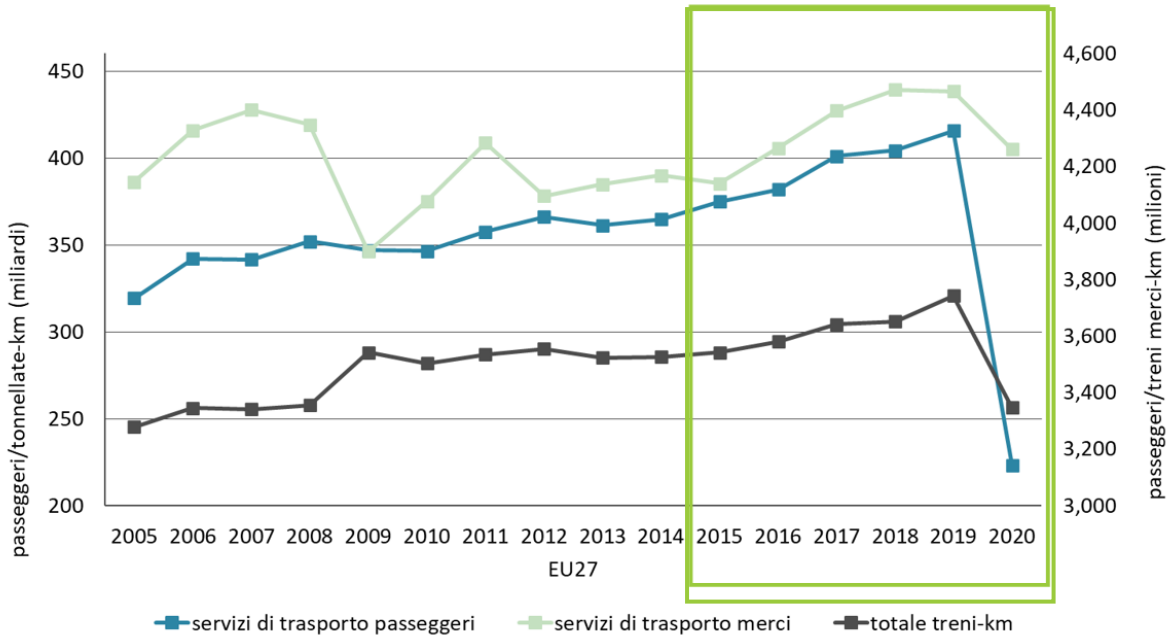
Alla fine del 2020 la rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE si estendeva per oltre 11 500 km, con un aumento del 14,5 % dal 2015. Se l'attuale tendenza all'ampliamento della rete dovesse continuare nei prossimi decenni, la lunghezza della rete ad alta velocità registrerebbe un aumento di circa il 50 % per il periodo 2015-2030 e di un fattore di 2,5 per il periodo 2015-2050. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ha fissato obiettivi ambiziosi per il traffico ferroviario ad alta velocità, che dovrebbe raddoppiare i volumi di traffico entro il 2030 e triplicarli entro il 2050 rispetto ai dati del 2015.

5. EVOLUZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Dopo un decennio di moderato aumento dei volumi, nel 2020 il numero totale di treni-km dell'UE (per il trasporto sia di merci che di passeggeri) è stato duramente colpito dalla pandemia di COVID-19. Rispetto al 2019, nel 2020 i servizi di trasporto merci sono diminuiti dell'8 % in termini di treni-km. I servizi passeggeri hanno risentito più duramente del fatto

che i volumi siano diminuiti di quasi la metà (46 %) rispetto ai livelli del 2019. Tuttavia le recenti tendenze del mercato sembrano indicare un ritorno ai livelli pre-pandemia e, in alcuni segmenti, a livelli ancora più elevati dell'offerta e della domanda rispetto ai periodi pre-COVID-19.

Figura 2: volumi di passeggeri e merci (passeggeri-km, tonnellate-km e treni-km, 2005-2020)



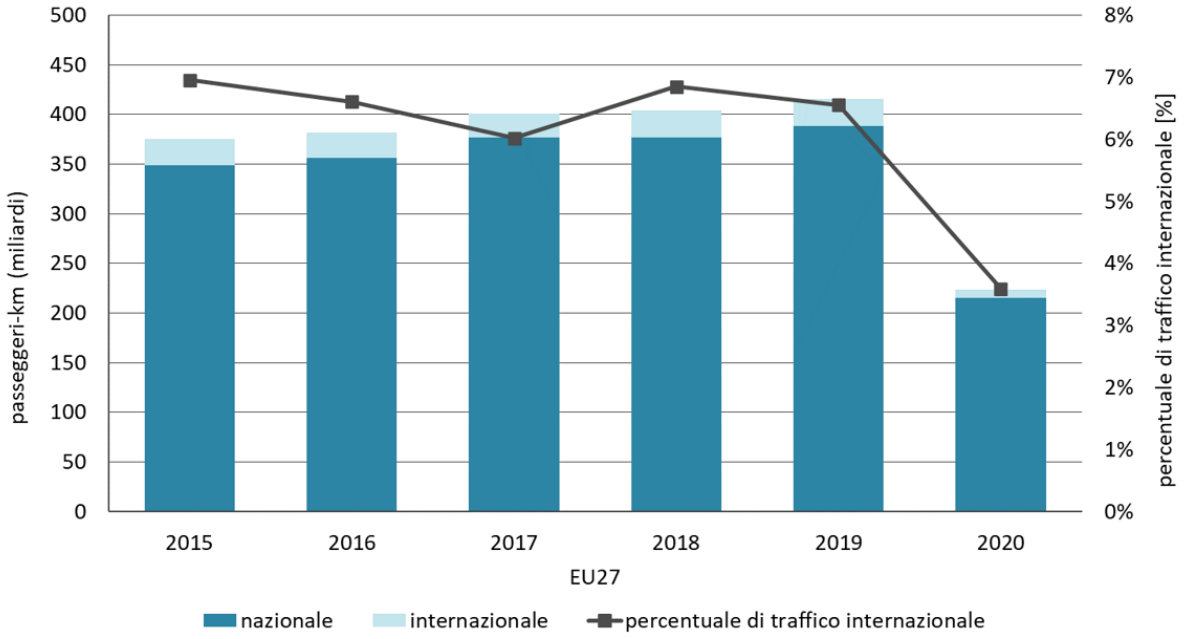
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. Integrato con dati provenienti da altre fonti e stime. RO 2014 e PT 2020 sono stati corretti a causa di un errore di entità. RO 2015, LU 2015, LU 2016, HU 2016, LU 2019, HR 2019, NL 2019, LV 2020 e PL 2020 sono stime della Commissione europea.

Nel 2020 sono stati trasportati su rotaia circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci e 4,2 miliardi di passeggeri.

La pandemia ha ulteriormente accentuato la dimensione prevalentemente nazionale del traffico ferroviario di passeggeri. Sebbene prima della pandemia la percentuale di servizi internazionali di trasporto passeggeri abbia raggiunto circa il 7 % tra il 2015 e il 2019, nel 2020 è scesa a meno del 4 %. Uno studio del 2021[8] ha individuato i principali ostacoli ai servizi ferroviari transfrontalieri a lunga percorrenza, tra cui la variabilità dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura, la capacità dell'infrastruttura ferroviaria di soddisfare la domanda, la mancanza di materiale rotabile adeguato, la frammentazione dei sistemi di emissione di biglietti e l'applicazione dei diritti dei passeggeri. Il piano d'azione per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri[9] della Commissione ha individuato una serie di misure per superare tali ostacoli ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri.

[8] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en

Figura 3: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario passeggeri (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di passeggeri-km, 2015-2020)

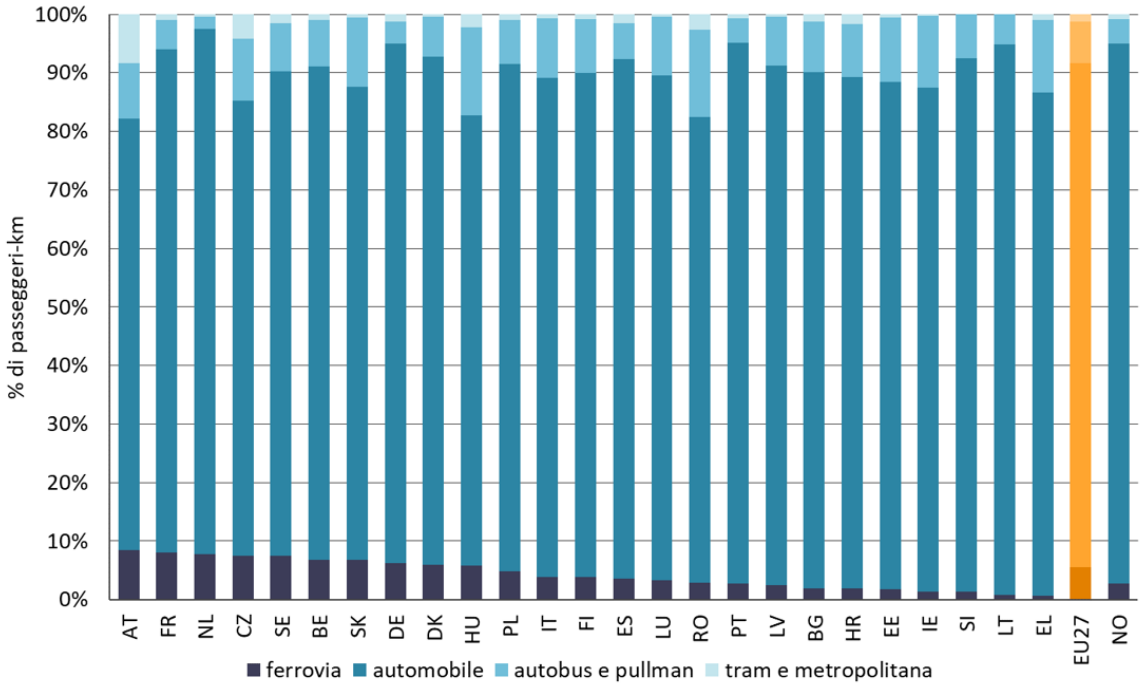


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. RO 2015, LU 2015, NL 2019 e HR 2019 sono stime della Commissione europea.

La propensione degli europei a viaggiare in treno è stata in media di 500 passeggeri-km per abitante nel 2020, con un netto calo rispetto al 2019 (934 km).

Tra il 2015 e il 2019 la quota modale media del trasporto ferroviario è aumentata dal 7,6 % al 7,8 %. Tuttavia, nel 2020, a causa della pandemia, la quota di trasporto ferroviario è diminuita di 2,4 punti percentuali in quanto le persone hanno ripreso a utilizzare di più le proprie automobili.

Figura 4: ripartizione modale del trasporto terrestre di passeggeri per paese (% nel 2020) e variazione in punti percentuali del trasporto ferroviario (2015-2019 e 2019-2020)

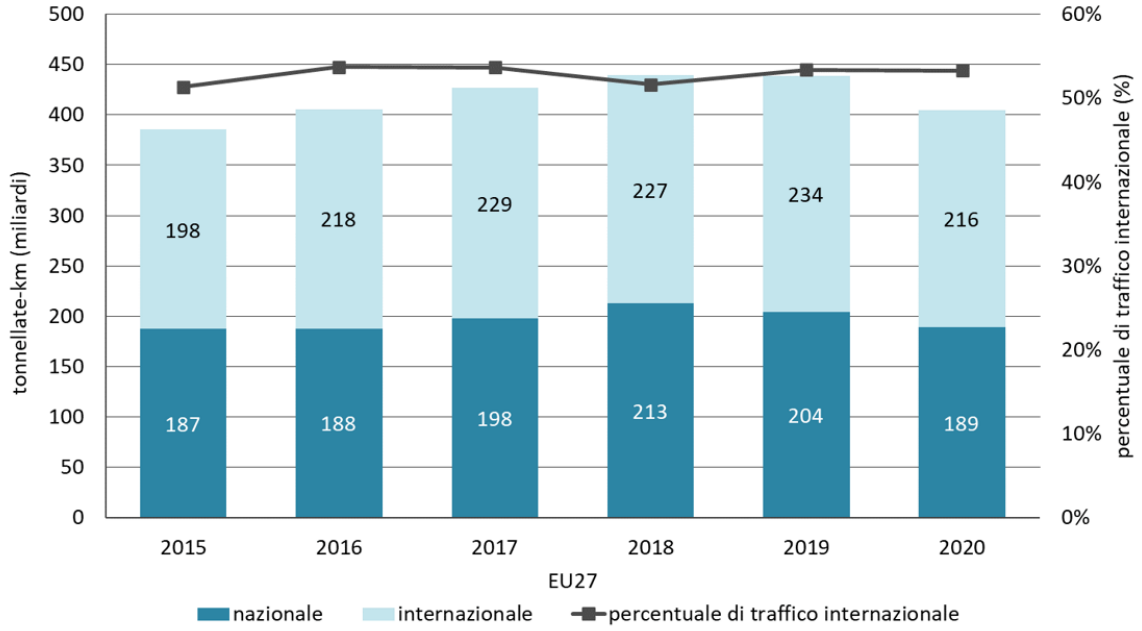


Fonte: statistical pocketbook, 2022; esclusi CY e MT.

Il traffico merci su rotaia totale è passato da 385 miliardi di tonnellate-km nel 2015 a 404 miliardi di tonnellate-km nel 2020, nonostante il calo di 33 miliardi di tonnellate-km tra il 2019 e il 2020. Se si considerano le tendenze tra il 2009 e il 2019, l'aumento in miliardi di tonnellate-km è stato di quasi il 27 %. Se questa tendenza al rialzo dovesse rimanere sostenibile con la stessa entità nei prossimi decenni, la tappa fondamentale della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente relativa all'aumento del 50 % del traffico merci su rotaia entro il 2030 e del doppio tra il 2015 e il 2050 potrebbe essere raggiunta e persino leggermente superata.

La percentuale di servizi internazionali di trasporto merci su rotaia è rimasta costantemente al di sopra del 50 %, mostrando un impatto significativamente minore della pandemia sui collegamenti internazionali per il trasporto ferroviario di merci rispetto ai collegamenti internazionali per il trasporto ferroviario di passeggeri.

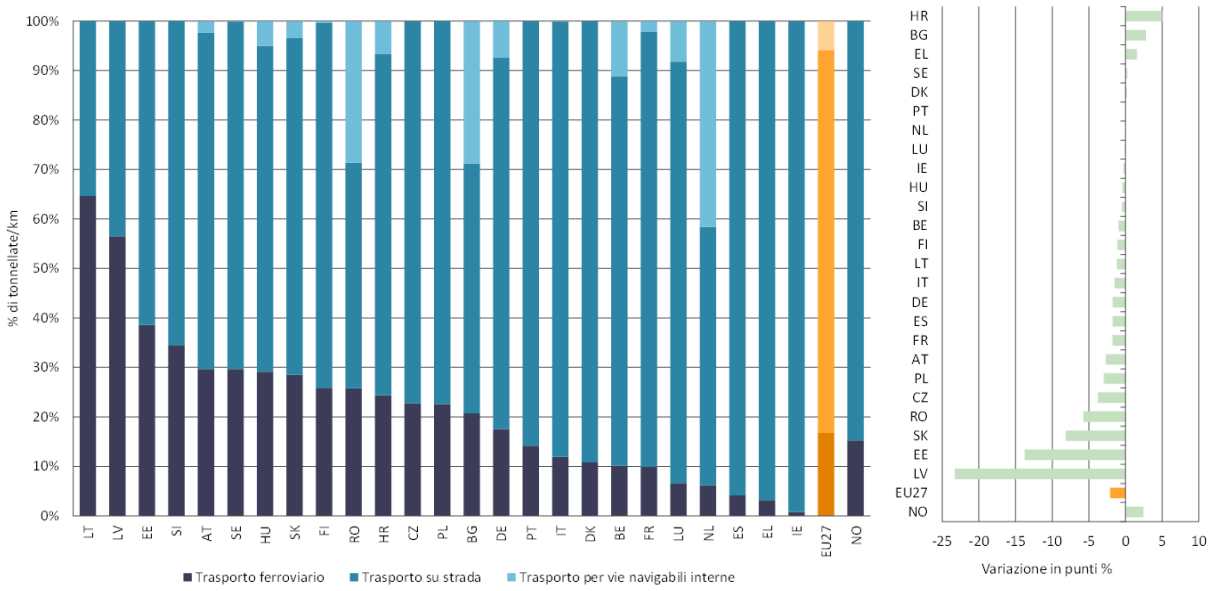
Figura 5: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario merci (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di tonnellate-km, 2015-2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. LU 2015, RO 2015, HU 2016, LU 2019, LV 2020 e PL 2020 sono stime della Commissione europea.

Il trasporto stradale predomina sul totale del trasporto terrestre di merci nell'UE-27, con una quota costantemente superiore al 70 % tra il 2015 e il 2020. Nello stesso periodo, la quota modale del trasporto ferroviario è scesa dal 18,9 % al 16,7 %, con differenze significative tra i paesi.

Figura 6: ripartizione modale del trasporto terrestre di merci per paese (% nel 2020) e variazione in punti percentuali del trasporto ferroviario (2015-2020)



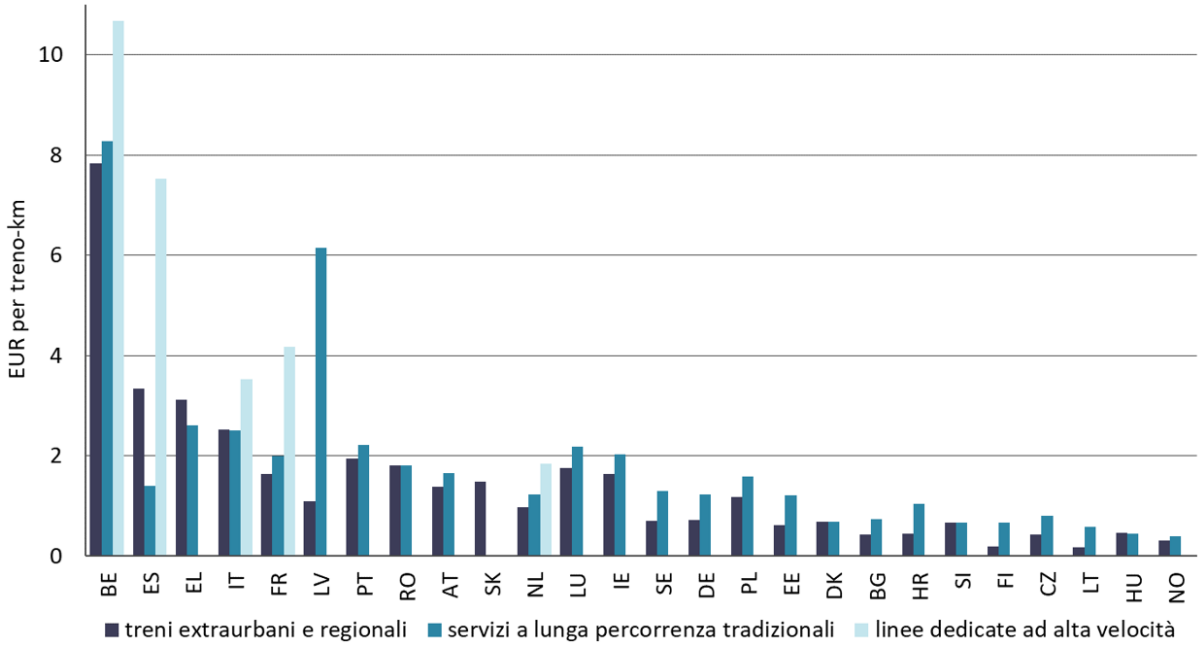
Fonte: statistical pocketbook, 2022.

6. EVOLUZIONE DELLE CONDIZIONI QUADRO NEL SETTORE FERROVIARIO

6.1. Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura

In media, i canoni per l'accesso alle linee ferroviarie ad alta velocità (maggiorazioni escluse) erano più elevati rispetto ad altri servizi passeggeri.

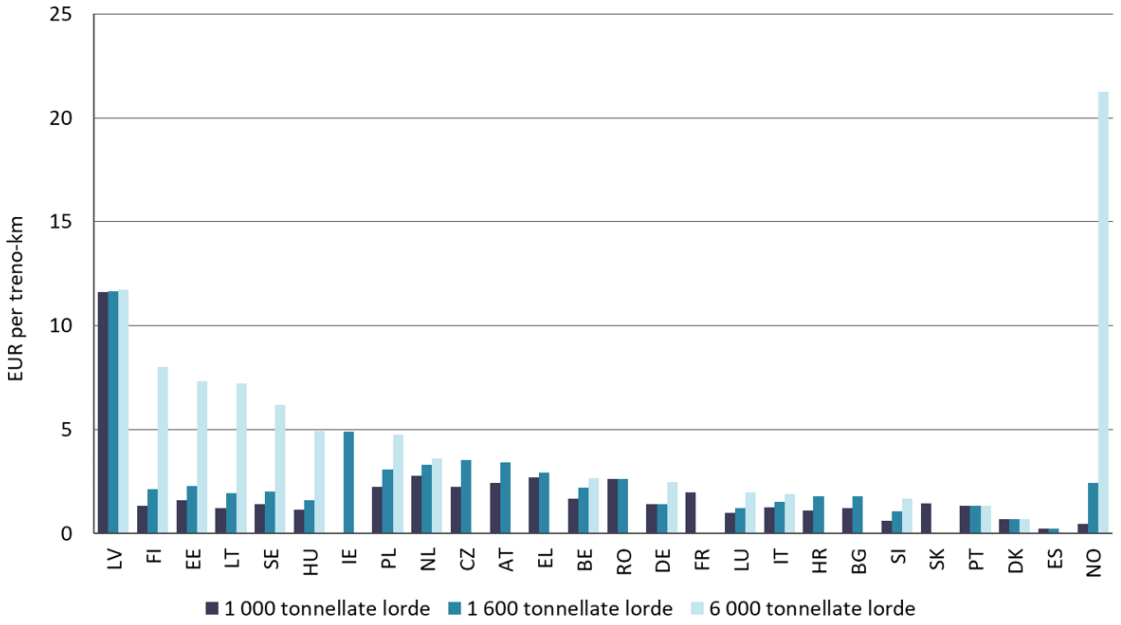
Figura 7: canoni di accesso (maggiorazioni escluse) per diverse categorie di treni passeggeri, per paese (EUR per treno-km, 2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022.

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.

Figura 8: canoni di accesso (maggiorazioni escluse) per diverse categorie di treni merci, per paese (EUR per treno-km, 2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022.

Per i treni ad alta velocità, i canoni per l'accesso alle linee sono diminuiti costantemente in tutta l'UE.

Per ridurre l'impatto economico della pandemia di COVID-19, il regolamento (UE) 2020/1429, adottato nell'ottobre 2020, ha consentito di semplificare temporaneamente le norme che regolano i canoni[10]. La misura si è rivelata utile nel ridurre l'onere finanziario per il settore ferroviario, in particolare per le imprese ferroviarie attive nel trasporto passeggeri, in un contesto di calo dei volumi di traffico.

6.2. Assegnazione della capacità e limitazioni di infrastruttura

Nel 2020 la rete dell'UE-27 ha registrato un'intensità di utilizzo combinata complessiva (treni merci e passeggeri) di 16 730 treni-km per km di linea. Un dato notevolmente inferiore rispetto agli anni precedenti la pandemia di COVID-19.

La lunghezza totale della linea dichiarata saturata è cresciuta costantemente dal 2015 e ha registrato un forte aumento nel 2020. Sebbene si osservi un aumento nella maggior parte degli Stati membri nel corso del periodo, il forte aumento della lunghezza della linea saturata è in gran parte dovuto a una modifica dei criteri utilizzati per dichiarare una sezione saturata in Italia.

In caso di saturazione, i servizi cui generalmente gli Stati membri attribuiscono priorità sono quelli prestati in adempimento di un OSP seguiti dai servizi internazionali di trasporto passeggeri. Raramente viene data la massima priorità al traffico merci.

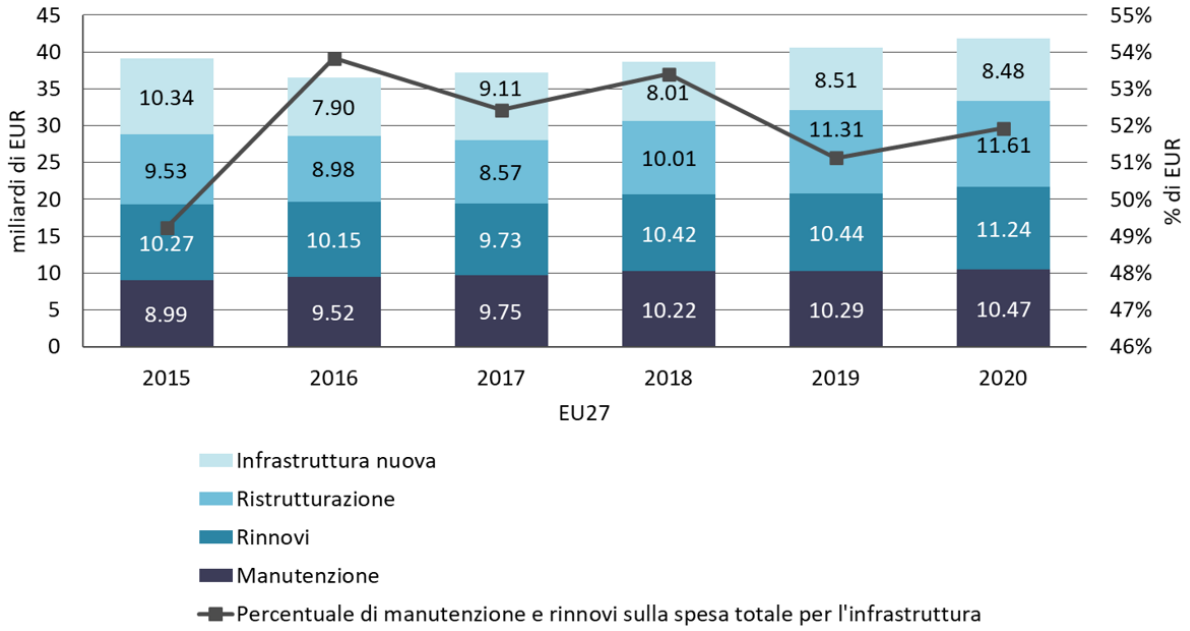
[10] Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19 (GU L 333 del 12.10.2020, pag. 1).

Per superare l'incompatibilità tra i sistemi nazionali esistenti di comando dei treni, 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[11], 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 a circa il 78 % dell'obiettivo previsto per la fine del 2019, facendo registrare quindi un ritardo notevole rispetto alla pianificazione.

6.3. Spese per l'infrastruttura e finanziamento

Le spese totali per l'infrastruttura sono cresciute da 39,1 miliardi di euro nel 2015 a 41,8 miliardi di euro nel 2020. Nel 2020 il 25 % delle spese era destinato alla manutenzione, il 27 % ai rinnovi, il 28 % al potenziamento e il 20 % agli investimenti in nuove infrastrutture.

Figura 9: spese per l'infrastruttura e percentuale per manutenzione e rinnovi, (miliardi di EUR, 2011-2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022.

Nel 2020 nell'UE-27:

- la spesa totale riferita per la manutenzione e i rinnovi è stata di 21,7 miliardi di euro, pari al 52 % della spesa totale, con variazioni significative tra i paesi;
- i bilanci nazionali hanno contribuito al 69 % della spesa totale, mentre il cofinanziamento dell'UE ha rappresentato l'8 %. La restante quota di finanziamento proveniva da altre fonti, tra cui prestiti, finanziamenti con capitale di rischio e canoni. Dopo il 2020 i finanziamenti dell'UE attraverso il meccanismo per collegare l'Europa, la politica di

[11] 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).

coesione e il dispositivo per la ripresa e la resilienza determineranno probabilmente un aumento della quota dei finanziamenti dell'UE rispetto alla spesa totale per il trasporto ferroviario.

6.4. Qualità dei servizi di trasporto ferroviario

La sicurezza rimane la priorità assoluta per lo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico. L'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) monitora i progressi in materia di sicurezza e interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE. Nella sua relazione del 2022[12], l'ERA sottolinea ancora una volta come le ferrovie europee rimangano tra le più sicure al mondo[13] rispetto ad altri modi di trasporto. Si stima che viaggiare in automobile sia circa 44 volte più rischioso che viaggiare in treno.

La puntualità media dei servizi di trasporto passeggeri regionali e locali[14] è diminuita, passando dal 93,1 % del 2015 all'88,7 % del 2020. Anche la puntualità media dei servizi di trasporto passeggeri a lunga percorrenza e ad alta velocità è diminuita, passando dall'84,9 % del 2015 all'82,6 % del 2020.

L'affidabilità media[15] dei servizi di trasporto passeggeri locali e regionali è diminuita tra il 2015 e il 2020, e la quota di servizi soppressi è salita dall'1,4 % al 4,0 %. Anche l'affidabilità media dei servizi di trasporto passeggeri a lunga percorrenza e ad alta velocità è diminuita tra il 2015 e il 2020, e la quota di servizi soppressi è salita dall'1,5 % al 6,0 %. Tuttavia, per entrambi gli indicatori, le prestazioni sono peggiorate nel 2020 rispetto al 2019 come conseguenza diretta della pandemia di COVID-19.

Tra il 2015 e il 2020 nel trasporto ferroviario di merci la puntualità media[16] è leggermente diminuita, passando dal 65 % al 64,1 % per i servizi nazionali, mentre per i servizi internazionali è salita dal 44,2 % al 47,4 %.

Nello stesso periodo, l'affidabilità è leggermente diminuita per i servizi nazionali, con un aumento della quota di servizi soppressi dal 6,6 % al 7,4 %, mentre la quota di servizi internazionali soppressi è diminuita in misura minore, passando dal 15,5 % nel 2015 all'8,9 % nel 2020.

6.5. Contratti di servizio pubblico

Nel 2020 i servizi passeggeri erogati in adempimento di un OSP rappresentavano in media il 64 % del totale dei passeggeri-km nell'UE-27: un aumento rispetto al 60 % registrato nel 2019. L'aumento della quota di servizi passeggeri erogati nell'ambito di OSP può essere attribuito a un calo più che proporzionale del numero di passeggeri-km nei servizi commerciali nel contesto della pandemia. Il 99 % dei servizi passeggeri erogati in adempimento di un OSP era nazionale, con una prevalenza di servizi regionali rispetto a quelli a lunga percorrenza.

---

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf

13 Sulla base dei tassi di mortalità ferroviaria stimati in cinque giurisdizioni, la relazione del 2022 individua il sistema ferroviario dell'UE come il secondo più sicuro al mondo dopo quello della Corea del Sud.

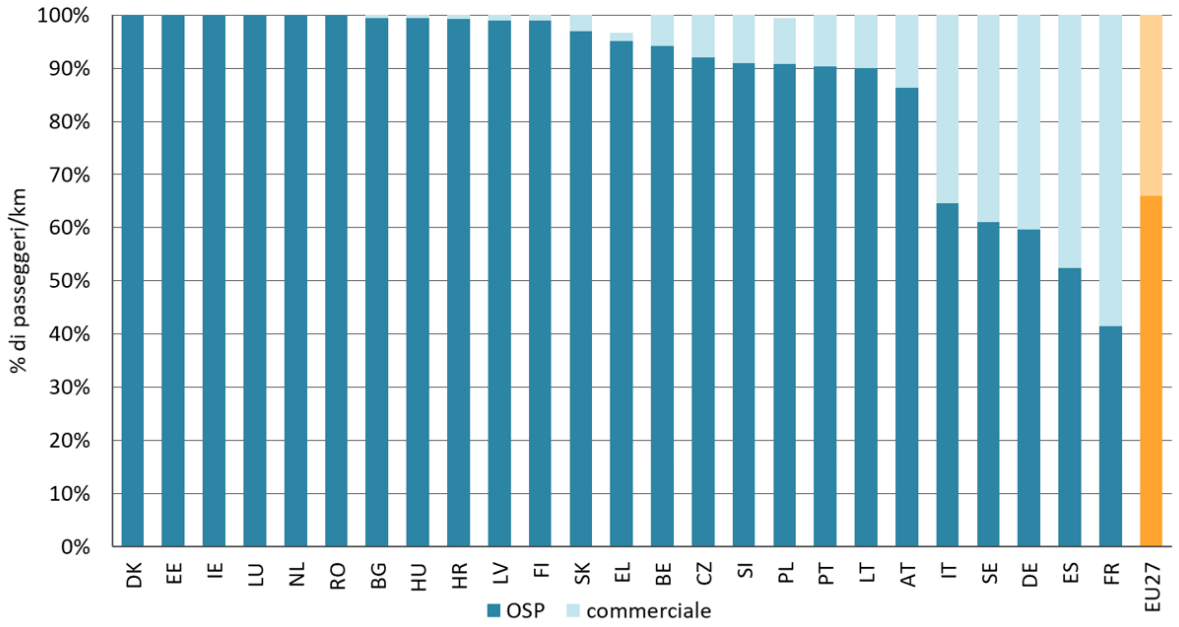
14 Secondo l'RMMS, un treno passeggeri è puntuale se ha un ritardo pari o inferiore a 5 minuti.

15 Definita in termini di quota di servizi soppressi.

16 Secondo l'RMMS, un treno merci è puntuale se ha un ritardo pari o inferiore a 15 minuti.

Secondo i dati dell'RMMS, tutto il traffico passeggeri era coperto da un OSP in Danimarca, Estonia, Irlanda, Lussemburgo e Paesi Bassi. Molti paesi hanno segnalato una quota di OSP pari a quasi il 100 %. Oltre il 30 % dei passeggeri-km si riferisce a servizi commerciali in Italia, Svezia, Germania, Spagna e Francia.

Figura 10: quota di traffico passeggeri rispettivamente offerto in adempimento di un OSP e di servizi ferroviari commerciali per paese (% di passeggeri-km, 2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. I dati per BE, PT, EL e FR sono stime. RO non disponibile.

Dei 149 milioni di passeggeri-km di servizi erogati in adempimento di un OSP nel 2020, il 28 % è stato aggiudicato tramite una procedura di gara. In termini relativi, il 92 % di tutte le procedure di gara dell'UE-27 si è svolto nei due Stati membri che avevano liberalizzato i propri servizi da tempo (80 % in Germania e 12 % in Svezia). La quota del 28 % di servizi aggiudicati tramite procedura di gara è relativamente bassa, in quanto il valore di questo indicatore era di quasi il 44 % nel 2019, in aumento rispetto al 40 % del 2015.

La compensazione per un OSP continua a rappresentare una significativa fonte di reddito per le imprese ferroviarie nella maggior parte degli Stati membri.

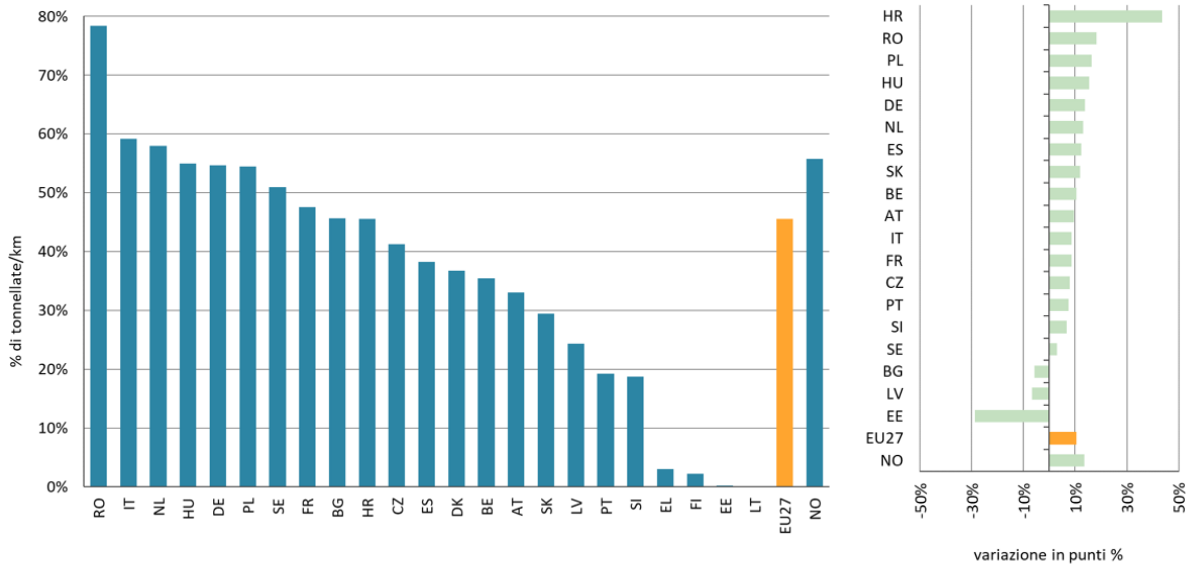
6.6. Rilascio delle licenze

Nel complesso i dati comunicati per il 2020 annoverano 1 192 licenze attive per le imprese ferroviarie nell'UE-27. Il numero più alto si è registrato in Germania (475) e il più basso in Lussemburgo (2).

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

Tra il 2015 e il 2020 la quota media di mercato dei nuovi concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto merci è aumentata dal 35 % al 46 %. In generale la pandemia di COVID-19 non ha rallentato la penetrazione nel mercato di nuovi concorrenti nel segmento del trasporto ferroviario di merci.

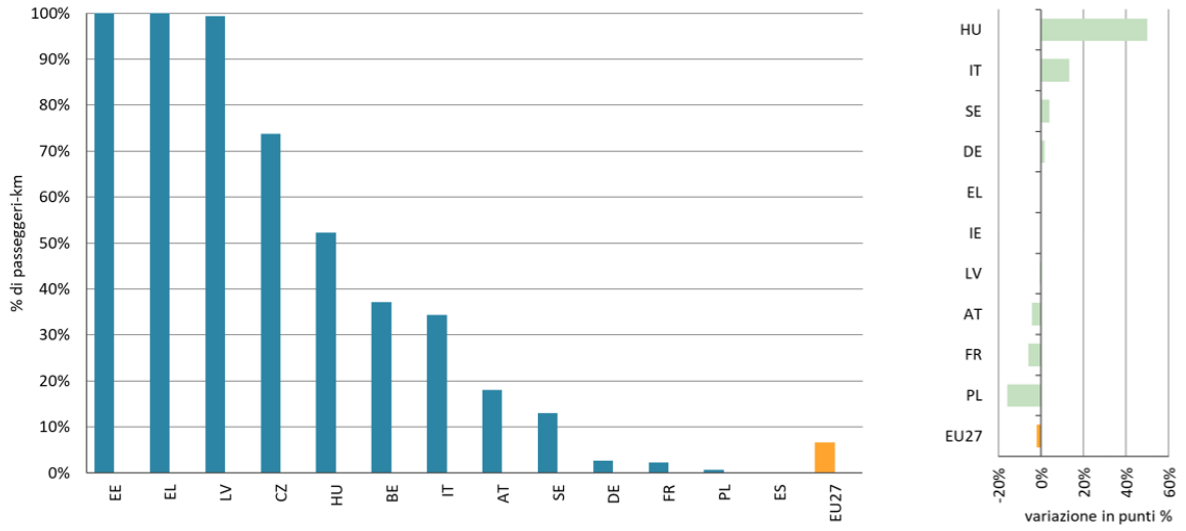
Figura 11: quota di mercato dei nuovi concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto merci per paese (% nel 2020) e variazione in punti percentuali (2015-2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. NL 2015 adeguati. RO 2015, LV 2020 e PL 2020 stimati. DK, FI, EL, IE, LV, LT e LU per il 2015 non sono disponibili.

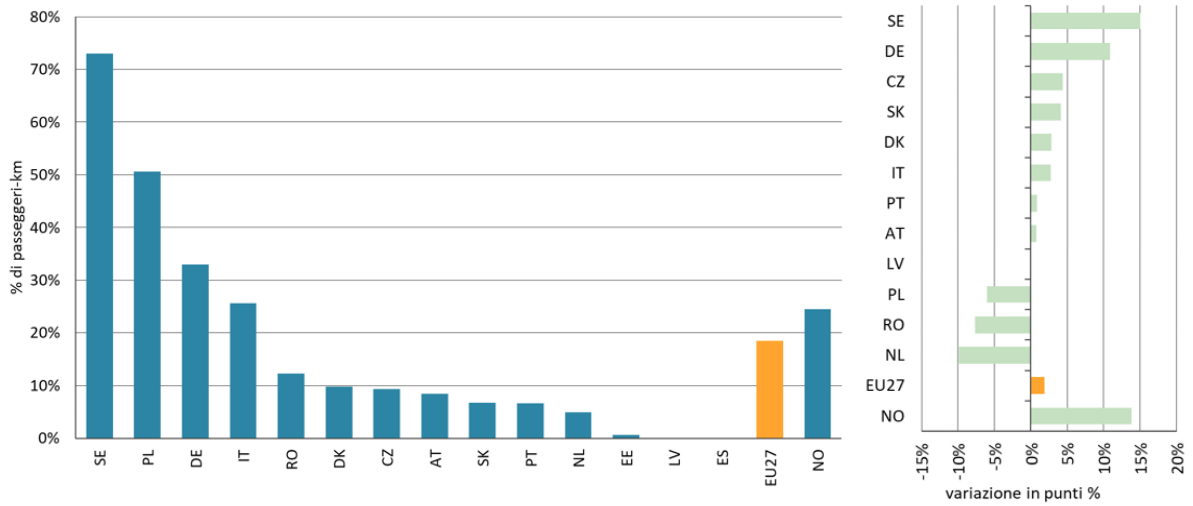
Nel settore del trasporto ferroviario commerciale di passeggeri, i nuovi concorrenti avevano una quota di mercato media del 6,6 % nel 2020 e una quota di mercato del 18,5 % sui mercati nazionali del trasporto passeggeri erogato in adempimento di un OSP.

Figura 12: quota di mercato dei concorrenti sul mercato passeggeri dei servizi commerciali per paese (% nel 2020) e variazione in punti percentuali (2015-2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. NO ha dichiarato i dati riservati. BG, DK, FI, HR, LT, PT e SI non hanno segnalato nuovi concorrenti nel settore dei servizi commerciali con quota di mercato pari o superiore all'1 % per il 2020. Nessun servizio commerciale di trasporto passeggeri in IE e RO. Non erano disponibili dati per NL, LU e SK.

Figura 13: quota di mercato dei nuovi concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto passeggeri erogato in adempimento di un OSP per paese (% nel 2020) e variazione in punti percentuali (2015-2020)



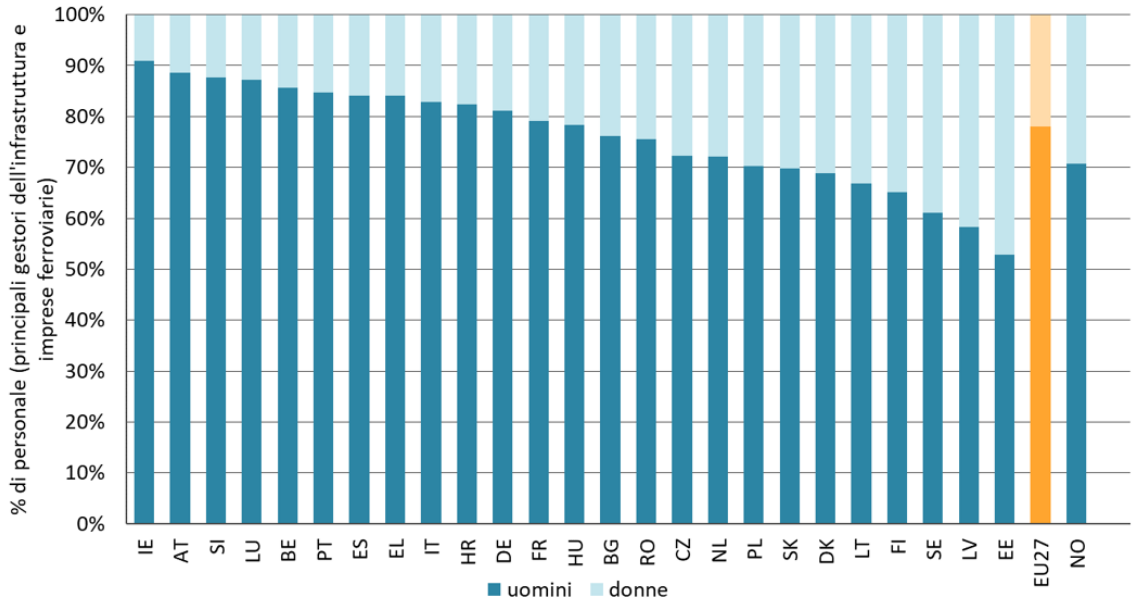
Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. I dati relativi a PT nel 2015 rappresentano una stima. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI ed ES non hanno segnalato alcun nuovo concorrente nel mercato passeggeri nel quadro di OSP.

6.8. Occupazione e condizioni sociali

Alla fine del 2020 oltre 910 000 persone erano impiegate nel settore ferroviario dell'UE-27, di cui circa 523 000 da imprese ferroviarie e 387 000 da gestori dell'infrastruttura. Si tratta di una leggera diminuzione rispetto ai dati del 2018, con circa 2 000 dipendenti in meno sia per le imprese ferroviarie che per i gestori dell'infrastruttura.

Il personale ferroviario è prevalentemente maschile; in media solo il 22 % dei dipendenti è composto da donne.

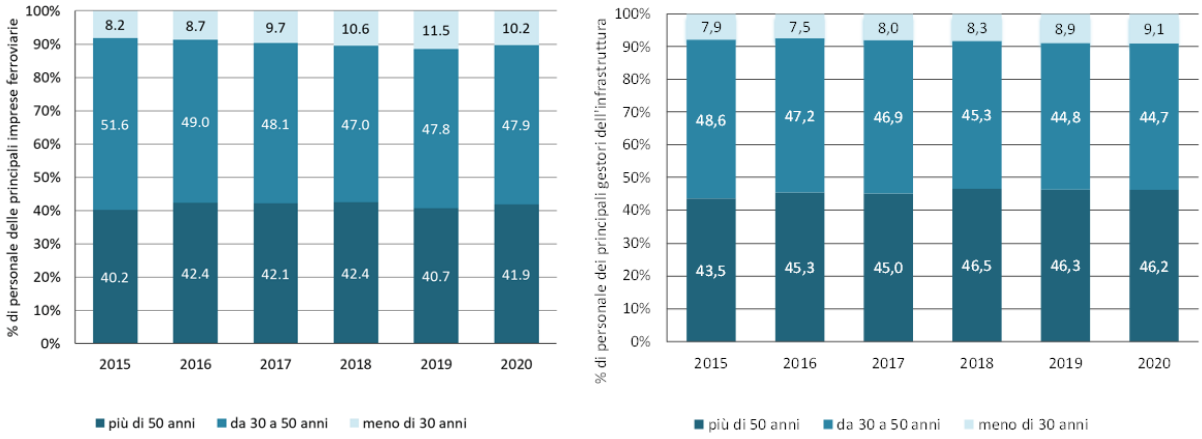
Figura 14: totale dei dipendenti (principali gestori dell'infrastruttura più imprese ferroviarie) per struttura di genere (% nel 2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022.

La quota di dipendenti più giovani (di età inferiore ai 30 anni) delle imprese ferroviarie è aumentata, passando dall'8,2 % nel 2015 al 10,2 % nel 2020. L'invecchiamento della forza lavoro continua a rappresentare una preoccupazione: nel 2020, in media, il 41,9 % del personale delle imprese ferroviarie aveva più di 50 anni. I gestori dell'infrastruttura tendono ad avere una forza lavoro più anziana rispetto alle imprese ferroviarie, ma tra il 2015 e il 2020 anche la quota di dipendenti più giovani è aumentata, passando dal 7,9 % al 9,1 %.

Figura 15: lavoratori dipendenti per fascia di età, principali imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (%, 2015-2020)



Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022. I dati relativi al 2015 non erano disponibili per le imprese ferroviarie in LV, LU, ES e SE; i dati relativi al 2020 non erano disponibili per le imprese ferroviarie in NL; 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.

7. CONCLUSIONI

La pandemia di COVID-19 ha avuto un impatto molto forte sul settore ferroviario nel 2020, in particolare nel trasporto passeggeri, dove i volumi si sono quasi dimezzati rispetto al 2019. L'UE ha adottato diverse misure, quali il dispositivo per la ripresa e la resilienza e un regolamento per semplificare gli oneri durante la pandemia per contrastare gli effetti della pandemia sul settore ferroviario.

Tuttavia il settore si è progressivamente ripreso grazie alla graduale riduzione della gravità della pandemia e alla revoca delle misure di contenimento messe in atto dagli Stati membri (comprese le significative restrizioni alla libera circolazione delle persone). Ci si può aspettare che il settore svolga un ruolo sempre più importante all'interno del sistema dei trasporti dell'UE, contribuendo a ridurre l'inquinamento connesso ai trasporti e il consumo di energia.

Oltre agli effetti della pandemia, si possono osservare alcune tendenze a più lungo termine confrontando i dati del 2019 contenuti nella presente relazione con quelli delle relazioni precedenti.

In primo luogo, dal 1990 il trasporto ferroviario ha ridotto quasi costantemente le emissioni dirette di gas a effetto serra, aumentando nel contempo in modo sostanziale i volumi di traffico. Ciò è dovuto principalmente all'elettrificazione della rete ferroviaria e al calo dell'intensità di carbonio del mix di elettricità dell'UE.

In secondo luogo, il quadro rimane contrastante per quanto riguarda l'apertura del mercato. Il quarto pacchetto ferroviario ha aperto l'accesso alla fornitura commerciale dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, a partire dalla programmazione 2021. Ha inoltre 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. La Commissione seguirà da vicino il corretto recepimento[17] e la corretta applicazione del quarto pacchetto ferroviario, al fine di garantire che si realizzi appieno il suo potenziale nel medio termine.

In terzo luogo, anche se la rete ferroviaria ad alta velocità è in crescita, i servizi internazionali di trasporto passeggeri rimangono in gran parte stagnanti. Il piano d'azione della Commissione del 2021 per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri mira ad affrontare i principali ostacoli che tali servizi incontrano, dall'emissione di biglietti a una migliore interoperabilità transfrontaliera. Allo stesso tempo, anche se il traffico merci su rotaia era in aumento fino alla pandemia di COVID-19 (ed è stato meno colpito del trasporto passeggeri), occorre fare di più per mantenere questa tendenza positiva, in modo da poter conseguire gli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo. In particolare, il trasporto ferroviario deve sfruttare a pieno le capacità della rete dell'UE e deve essere meglio integrato con gli altri modi di trasporto. Questo sarà l'obiettivo del pacchetto per un trasporto merci più ecologico, che sarà adottato nel corso del 2023.

In quarto luogo, per quanto riguarda il finanziamento, anche se il settore ferroviario rimane

[17] Nel diritto dell'Unione europea, il recepimento è un processo attraverso il quale gli Stati membri dell'Unione europea danno efficacia a una direttiva adottando le opportune misure di attuazione.

uno dei principali beneficiari dei fondi nazionali e dell'UE, i risultati sembrano indicare che alcuni Stati membri favoriscono le sovvenzioni operative rispetto agli investimenti a più lungo termine che migliorerebbero la qualità dell'infrastruttura e le condizioni quadro per tutte le imprese ferroviarie.

Il meccanismo per collegare l'Europa, la politica di coesione e il dispositivo per la ripresa e la resilienza rappresentano opportunità di finanziamento preziose per promuovere la tanto necessaria modernizzazione del settore ferroviario. I finanziamenti del meccanismo per collegare l'Europa sono destinati principalmente a progetti ferroviari transfrontalieri, come Rail Baltica, Brennero e Lione-Torino. Dal 2014, nel corso di due prospettive finanziarie, il 70 % della dotazione del meccanismo per collegare l'Europa è investita nel settore ferroviario. Nell'ambito dei piani per la ripresa e la resilienza degli Stati membri presentati per beneficiare del sostegno nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza, poco più di 50 miliardi di euro sono destinati al trasporto ferroviario (compresi gli investimenti nell'ERTMS e nel materiale rotabile). Tale importo rappresenta la maggior parte dei finanziamenti del dispositivo per la ripresa e la resilienza a beneficio del settore dei trasporti. Altri 18,2 miliardi di euro del FESR e del Fondo di coesione sono stati assegnati al settore ferroviario nei programmi della politica di coesione 2021-2027. La priorità dovrebbe ora essere la rapida attuazione di tali progetti in linea con gli obiettivi concordati.

La ricerca e l'innovazione rimangono fondamentali per liberare tutto il potenziale del settore. L'impresa comune "Ferrovie europee" (impresa comune ER), istituita nel 2021, si baserà sul successo dei lavori dell'impresa comune Shift2Rail. L'obiettivo è garantire una rapida transizione verso un sistema ferroviario europeo più attraente, di facile utilizzo, competitivo, economicamente accessibile, facile da mantenere, efficiente e sostenibile, integrato nel più ampio sistema dei trasporti.

Guardando oltre il 2020, l'Anno europeo delle ferrovie 2021 ha rimesso in primo piano le ferrovie. L'Anno europeo delle ferrovie ha riunito le istituzioni dell'UE, gli Stati membri e il settore in generale per promuovere i vantaggi del trasporto ferroviario, discutendo nel contempo su come affrontare i principali ostacoli che il settore si trova ad affrontare. Il 2022 ha segnato l'inizio della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, un anno tragico per l'Europa nel suo complesso. Il settore ferroviario è stato al centro della risposta di solidarietà dell'UE con l'Ucraina. In effetti, la stragrande maggioranza delle imprese ferroviarie ha risposto alla richiesta di aiuto consentendo di portare i rifugiati ucraini in sicurezza in Europa. Allo stesso tempo, il settore ferroviario ha anche contribuito a creare corsie di solidarietà UE-Ucraina, scambi commerciali e corridoi di trasporto alternativi per aiutare l'Ucraina ad esportare le sue merci nel resto del mondo e ad importare le merci di cui ha bisogno. La guerra contro l'Ucraina ha nel contempo posto nuovamente l'accento sulla necessità di migliorare lo spazio ferroviario europeo unico, in particolare per quanto riguarda la connettività transfrontaliera e la disponibilità di uno scartamento unico europeo, al fine di conseguire la resilienza necessaria per l'Europa.

Nel complesso, i dati contenuti nella presente relazione mostrano che, nonostante la pandemia di COVID-19, il trasporto ferroviario sta riavanzando e generando più traffico. Tuttavia, il ritmo dei progressi non è proporzionato all'imperativo dei cambiamenti climatici e al previsto contributo delle ferrovie alla decarbonizzazione dei trasporti. Il settore in generale, con il sostegno degli Stati membri e dell'UE, dovrebbe sfruttare lo slancio impresso dall'Anno europeo delle ferrovie 2021 e insistere affinché la tanto necessaria trasformazione delle ferrovie diventi la spina dorsale del sistema di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente dell'UE.