



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 30.7.2025  
COM(2025) 439 final

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

**Nona 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(2025) 239 final}

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

**Nona 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 riguarda i dati fino al 2022 e fa riferimento agli sviluppi successivi nel settore, ove disponibili.

I risultati principali per il periodo 2018-2022 sono molteplici.

- **Traffico passeggeri:** la pandemia di COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del traffico passeggeri nel 2020 rispetto al 2019, pari al 46 %. A ciò è seguita una forte ripresa: il traffico totale di passeggeri ferroviari dell'UE-27 ha raggiunto 395,5 miliardi di passeggeri-km nel 2022, attestandosi solo leggermente al di sotto dei 411,8 miliardi registrati nel 2019.
- **Traffico merci:** per il trasporto ferroviario di merci, misurato in tonnellate-km, il calo nel 2020 è stato più moderato (-8 % rispetto al 2019), in quanto i servizi di trasporto merci hanno continuato a fornire servizi essenziali all'economia durante la pandemia. Nel 2022 il traffico merci totale ha quasi raggiunto i livelli pre-pandemia, con 416 miliardi di tonnellate-km.
- **Quota modale dei passeggeri trasportati su rotaia:** la quota modale del trasporto ferroviario nell'ambito del trasporto terrestre dell'UE-27 è leggermente aumentata, passando dal 7,8 % nel 2018 all'8,1 % nel 2022, nonostante un brusco calo di 2,4 punti percentuali nel 2020 a causa della pandemia.
- **Trasporti ferroviari ad alta velocità:** la rete ad alta velocità dell'UE-27 si è ampliata di quasi 1 100 km tra il 2018 e il 2022, raggiungendo i 12 015 km. Tale crescita dimostra un impegno a lungo termine per far progredire il settore ferroviario ad alta velocità, che ha dimostrato la sua capacità di competere efficacemente con altri modi di trasporto.
- **Occupazione nel settore ferroviario:** nel 2022 circa 900 000 persone erano occupate nel settore ferroviario dell'UE-27, registrando un lieve calo rispetto al 2018.
- **Quota di mercato dei nuovi concorrenti:** entro il 2022 i nuovi concorrenti detenevano una quota di mercato del 49 % nel settore del trasporto ferroviario di merci (in aumento rispetto al 39 % del 2018) e una quota del 21 % nei servizi passeggeri soggetti a obblighi di servizio pubblico (OSP) (+8 punti percentuali rispetto al 2018). Anche i servizi

commerciali di trasporto passeggeri hanno registrato un aumento della concorrenza, con nuovi concorrenti che hanno acquisito il 12,6 % del mercato (+6,6 punti percentuali).

- **Spese ferroviarie:** nel 2022 il costo totale delle ferrovie (spesa per l'infrastruttura + compensazione per OSP) si è attestato a 178,31 EUR per abitante dell'UE-27, con un aumento nominale del 29 % rispetto al 2018. Tuttavia gran parte dell'aumento sembra essere stato determinato dall'inflazione.

## 2 METODOLOGIA

La presente relazione è la nona 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<sup>1</sup>. Il suo scopo è fornire una panoramica dei principali sviluppi nei mercati ferroviari nel contesto della politica dell'UE in materia di mercato ferroviario<sup>2</sup>. La nona relazione si concentra principalmente sugli sviluppi tra il 2018 e il 2022, con riferimenti alle tendenze e agli 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*<sup>3</sup>, dalle relazioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie<sup>4</sup>, da Eurostat<sup>5</sup>, 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 2018-2022 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)<sup>6</sup>.

## 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 2022 il trasporto di circa il 16,6 % delle merci e l'8,1 % dei passeggeri di tutti i modi di trasporto all'interno dell'UE. Il settore dei trasporti (compresi i trasporti aerei e marittimi internazionali) rappresenta un quarto delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE-27. Nel settore dei trasporti, il trasporto ferroviario ha rappresentato solo lo 0,3 % delle emissioni di gas a effetto serra di tutti i modi di trasporto nell'UE-27. Nel 2022 il settore dei trasporti rappresentava il 31,0 % del consumo totale di energia finale nell'UE-27. Nel settore dei trasporti, il trasporto ferroviario ha rappresentato solo lo 0,6 % del consumo di

<sup>1</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>2</sup> Oltre alla relazione sul mercato ferroviario, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie pubblica relazioni annuali sulla sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie.

<sup>3</sup> [https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024\\_it](https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_it).

<sup>4</sup> <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications?etrans=it>.

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database?etrans=it>.

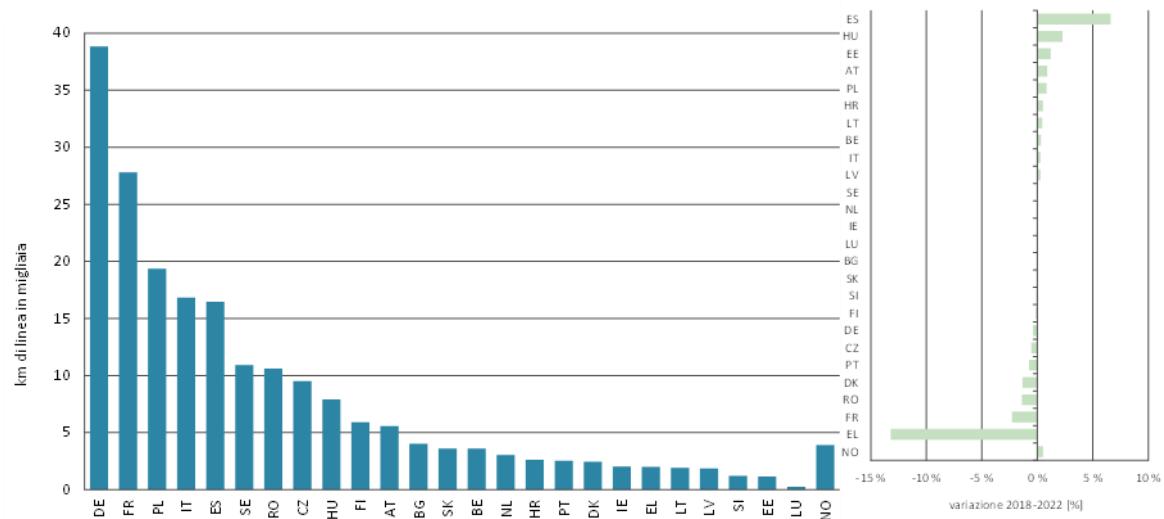
<sup>6</sup> La Norvegia partecipa all'indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (RMMS) ma i dati per la Norvegia non sono inclusi nelle somme totali e nelle medie dell'UE.

energia finale. 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

Nel 2022 la lunghezza totale della rete ferroviaria dell'UE-27 era pari a circa 202 131 km di linea, con un leggero aumento dello 0,1 % rispetto al 2018. Circa il 57 % della rete è stato elettrificato, con un aumento dell'1,4 % dal 2018.

Figura 1: lunghezza delle reti nazionali per paese (km di linea in migliaia, 2022) e relativa variazione (2018-2022)



Fonte: Eurostat, 2024

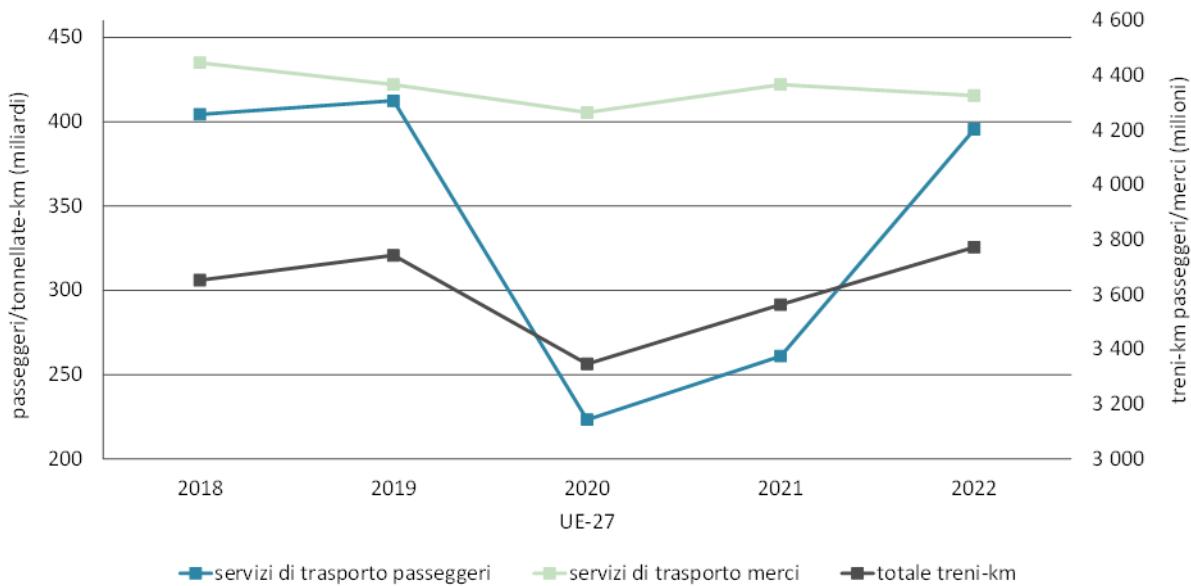
([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t\\_rail](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail))

Alla fine del 2022 la rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE si estendeva per 12 015 km, con un aumento del 10,4 % dal 2018. 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 al riferimento del 2015.

#### 5 EVOLUZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Dopo un decennio di moderata crescita, i treni-km dell'UE (sia per il trasporto merci sia per il trasporto passeggeri) sono stati duramente colpiti dalla pandemia di COVID-19. Nel 2020 i servizi di trasporto merci sono diminuiti dell'8 % in treni-km rispetto al 2019, mentre i servizi passeggeri hanno registrato un calo più marcato, pari al 46 %. Tuttavia entro il 2021 i volumi di merci si sono completamente ripresi, eguagliando i livelli del 2019, prima di registrare un leggero calo nel 2022. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, nel 2022 questi sono risaliti al 96 % dei livelli pre-pandemia, raggiungendo 395 miliardi di passeggeri-km.

Figura 2: volumi di passeggeri e merci (passeggeri-km, tonnellate-km e treni-km, 2018-2022)

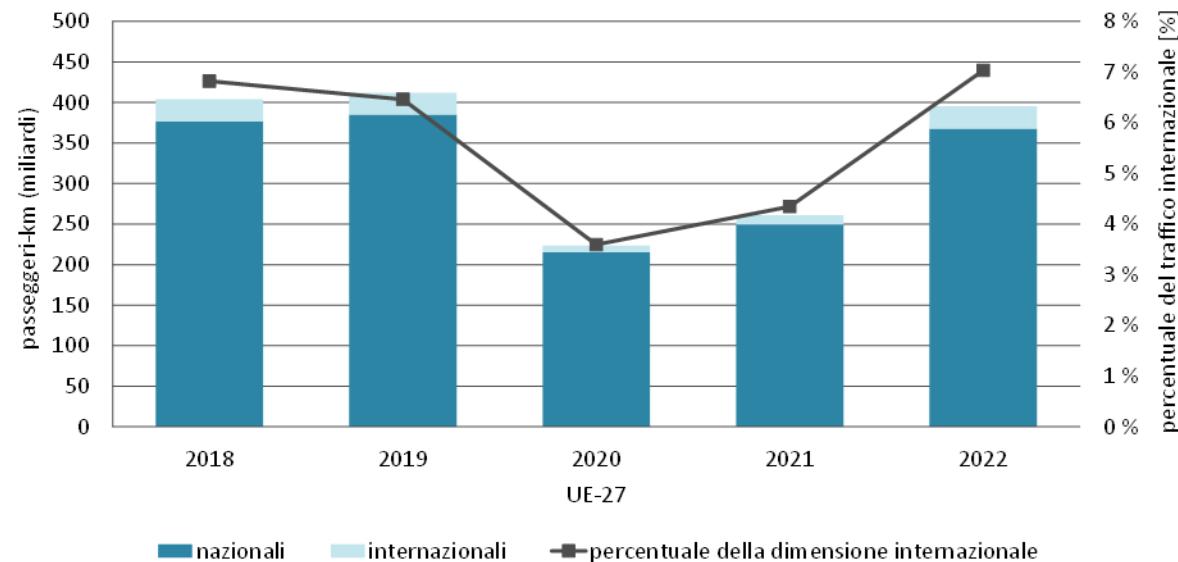


Fonte: *indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022*

Nel 2022 sono stati trasportati su rotaia circa 1,5 miliardi di tonnellate di merci e 6,6 miliardi di passeggeri, riflettendo una ripresa rispetto al forte calo osservato durante la pandemia di COVID-19.

I servizi di trasporto nazionale di passeggeri hanno continuato a prevalere, rappresentando oltre il 93 % di tutti i passeggeri-km nell'UE-27. La pandemia ha ulteriormente rafforzato la natura prevalentemente nazionale del traffico ferroviario di passeggeri. Prima della crisi, i servizi internazionali di trasporto di passeggeri rappresentavano circa il 7 % del traffico ferroviario totale, ma tale quota è scesa a meno del 4 % nel 2020 a causa delle restrizioni di viaggio. Nel 2022 la percentuale dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di passeggeri era risalita al 7 %.

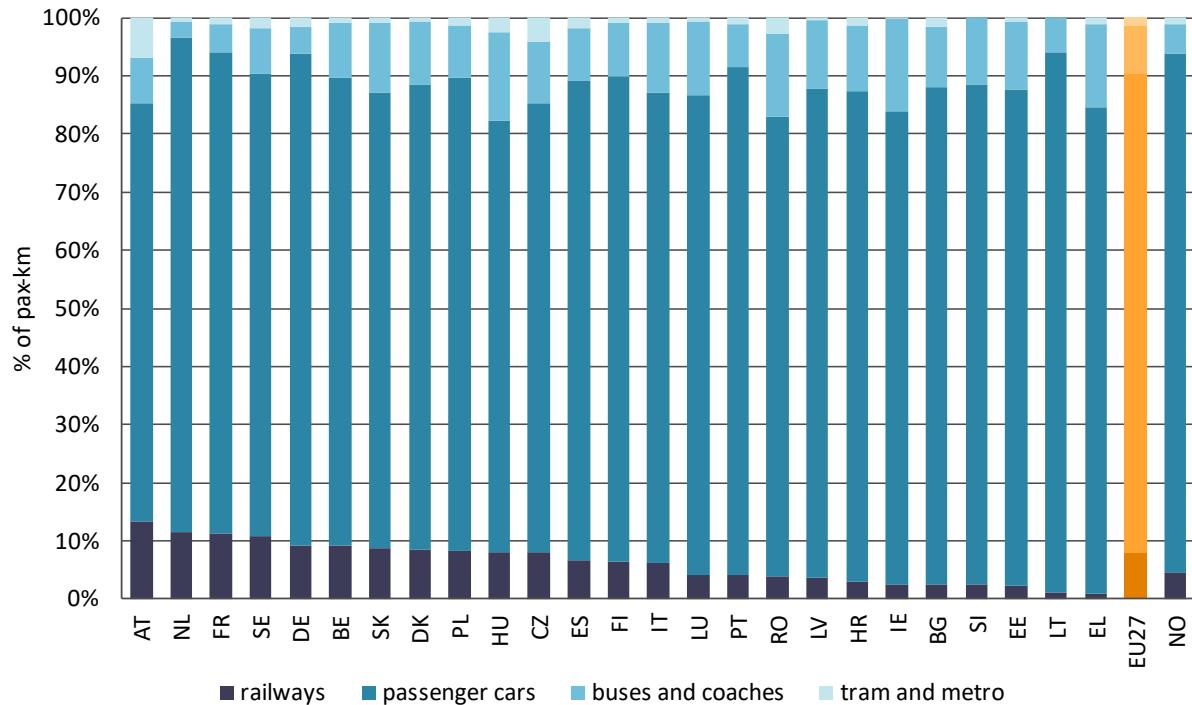
Figura 3: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario passeggeri (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di passeggeri-km, 2018-2022)



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

Nel 2020 la propensione media degli europei a viaggiare in treno è diminuita drasticamente, passando da 934 km nel 2019 a 500 passeggeri-km per abitante all'anno. Nel 2022 tale cifra è stata parzialmente ripristinata a 888 km per abitante. La quota del trasporto ferroviario, che si è attestata al 7,8 % nel 2019, è diminuita di 2,4 punti percentuali nel 2020, in quanto un maggior numero di persone ha optato per le autovetture private. Tuttavia nel 2022 detta quota è risalita all'8,1 %, superando i livelli pre-pandemia, mentre le autovetture sono rimaste il modo dominante, attestandosi all'82,4 %.

Figura 4: ripartizione modale del trasporto terrestre di passeggeri per paese (% nel 2022)



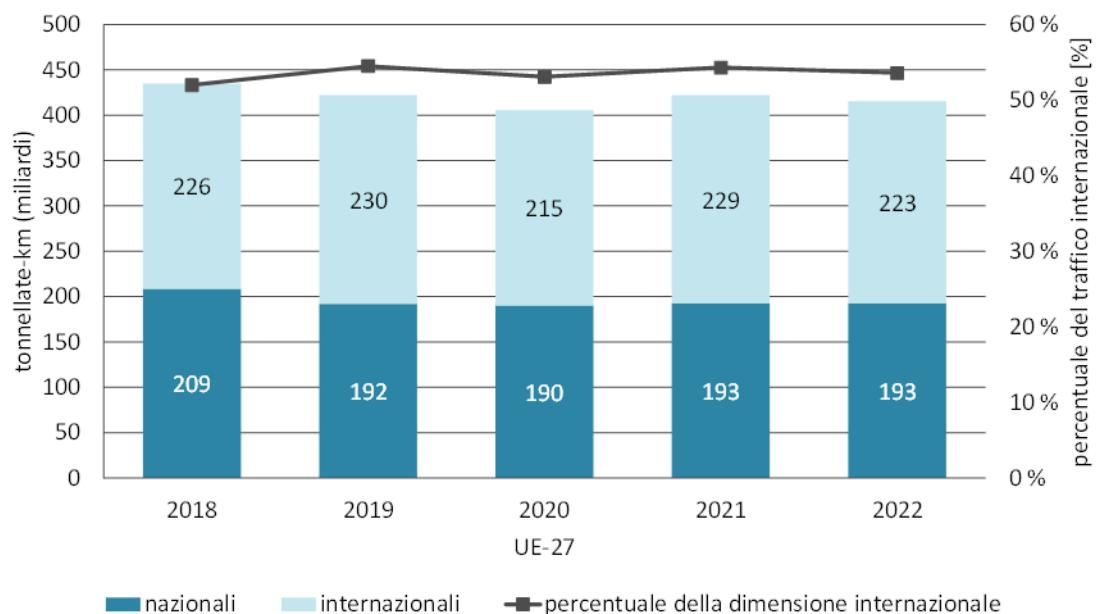
Fonte: Eurostat, 2024

([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_ms\\_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran\\_hv\\_ms](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms))

Il traffico merci su rotaia totale nell'UE-27 è sceso da 422 miliardi di tonnellate-km nel 2019 a 405 miliardi nel 2020 a causa della pandemia. Nel 2022 era quasi tornato a 416 miliardi di tonnellate-km, avvicinandosi ai livelli pre-pandemia.

La percentuale di servizi internazionali di trasporto merci su rotaia è rimasta costantemente al di sopra del 50 % durante tutto il periodo, raggiungendo un picco del 55 % nel 2019 e stabilizzandosi al 54 % nel 2022. Tale stabilità contrasta con l'impatto più pronunciato della pandemia sul traffico ferroviario passeggeri internazionale.

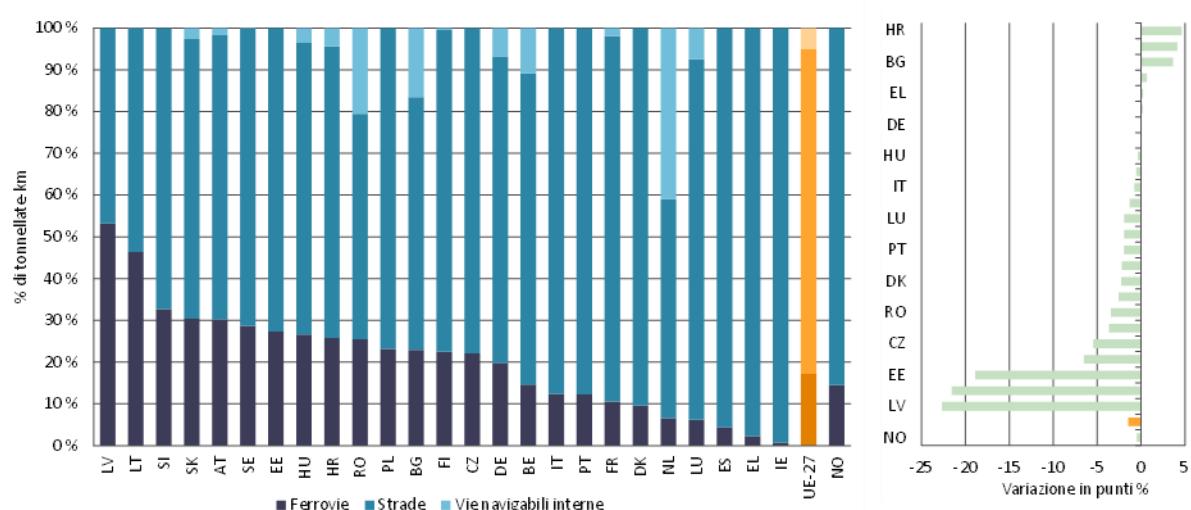
Figura 5: evoluzione dei volumi del traffico ferroviario merci (nazionale, internazionale e percentuale di traffico internazionale rispetto al traffico totale) (miliardi di tonnellate-km, 2018-2022)



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

Tra il 2018 e il 2022 il trasporto su strada è rimasto il modo dominante di trasporto merci nell'UE-27, superando costantemente il 75 % della quota totale del trasporto terrestre di merci in tonnellate-km e raggiungendo un picco del 77,7 % nel 2022. Nello stesso periodo la quota modale del trasporto ferroviario è diminuita dal 18,7 % al 17,2 %, indicando una continua transizione verso il trasporto su strada, anche se il trasporto ferroviario intermodale ha ottenuto risultati relativamente migliori rispetto al trasporto di materiali alla rinfusa e al trasporto a vagoni singoli. Il calo complessivo è stato particolarmente pronunciato in Lettonia, Estonia e Lituania, dove i volumi di merci sono diminuiti in misura significativa a causa della riduzione degli scambi con la Russia.

Figura 6: ripartizione modale del trasporto terrestre di merci per paese (% nel 2022) e variazione in punti percentuali del trasporto ferroviario (2018-2022)



Fonte: Eurostat, 2024

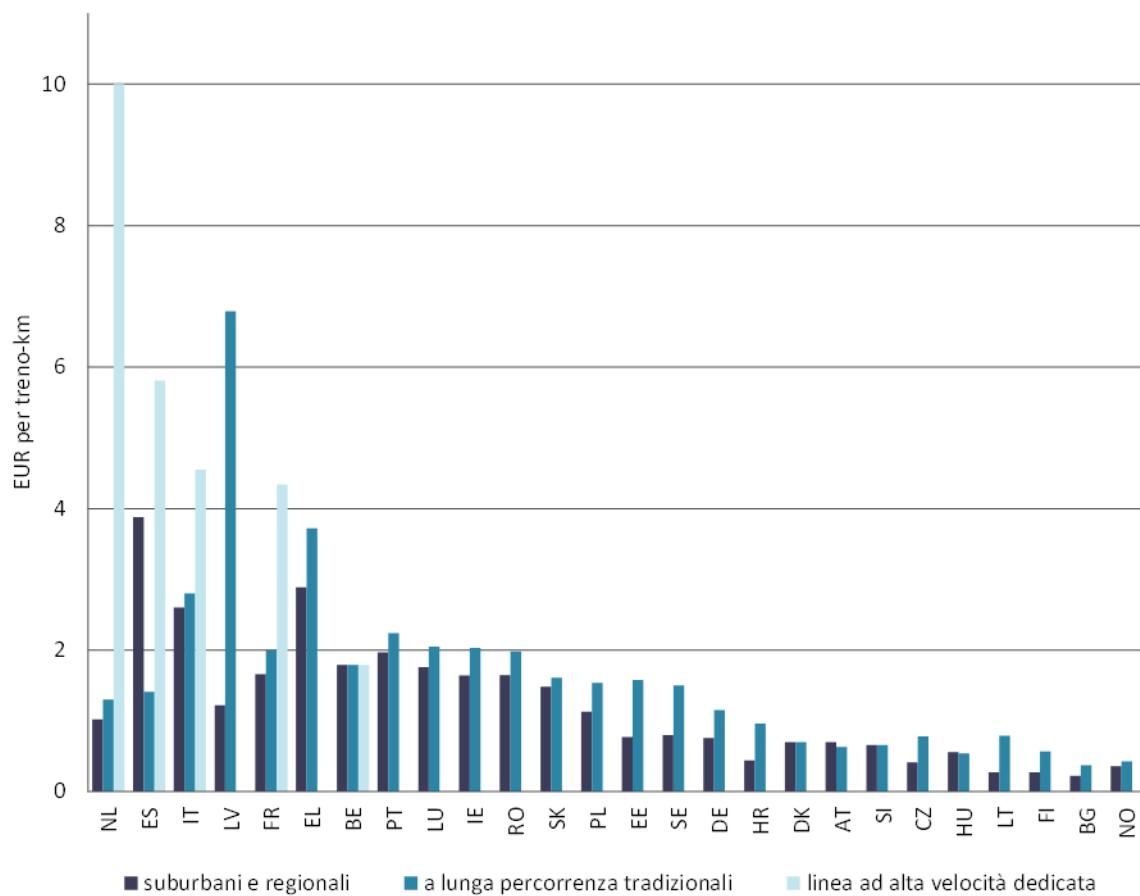
([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_ms\\_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran\\_hv\\_ms](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms))

## 6 EVOLUZIONE DELLE CONDIZIONI QUADRO NEL SETTORE FERROVIARIO

### 6.1 Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura

Nel 2022 i canoni per l'accesso alle linee ferroviarie ad alta velocità (maggiorazioni escluse) sono rimasti più elevati rispetto a quelli per altri servizi passeggeri in tutti i paesi in cui detti canoni sono stati applicati. Tuttavia nel 2022 i canoni di accesso per le linee ferroviarie ad alta velocità sono stati generalmente inferiori rispetto al 2018 negli Stati membri con reti ad alta velocità.

Figura 7: canoni di accesso (maggiorazioni escluse) per diverse categorie di treni passeggeri, per paese (EUR per treno-km, 2022)

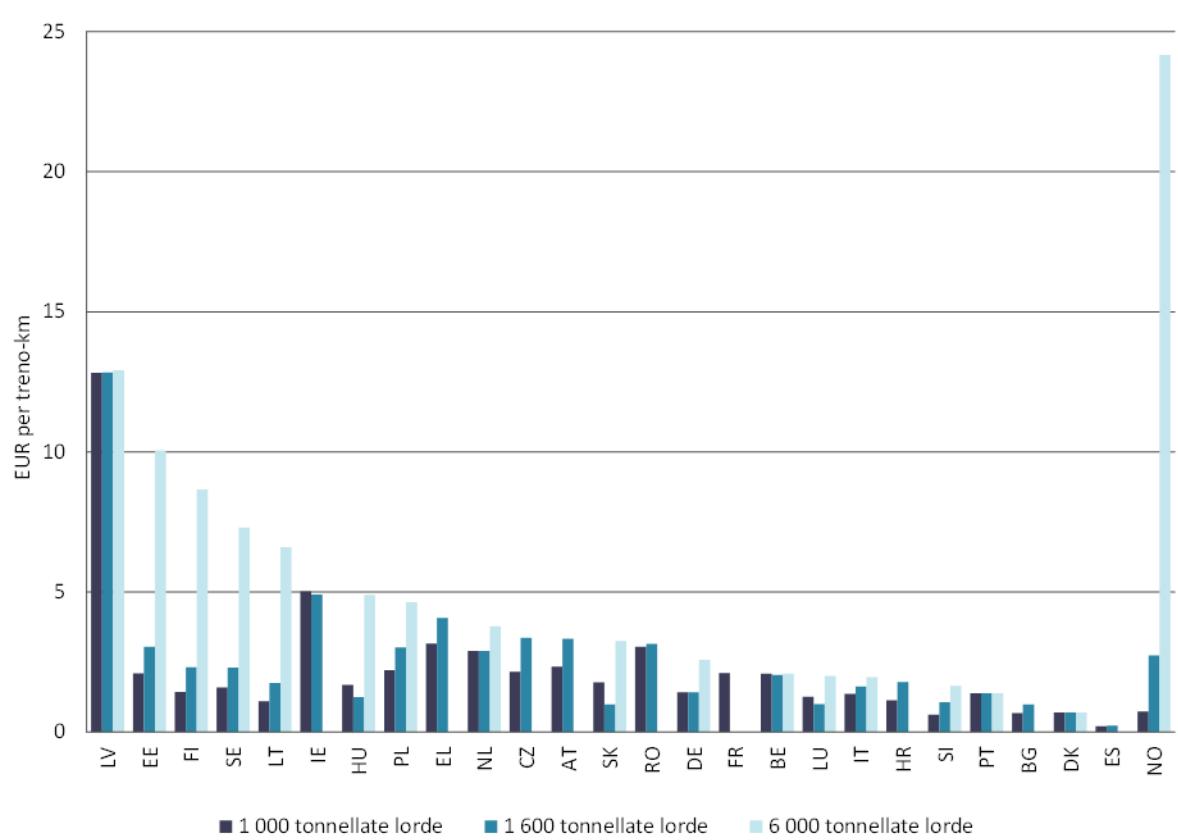


Fonte: indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022

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, 2022)



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

Per ridurre l'impatto economico della pandemia di COVID-19, il regolamento (UE) 2020/1429, adottato nell'ottobre 2020, ha consentito agli Stati membri di ridurre i canoni per l'accesso alle linee ferroviarie, di rinunciarvi temporaneamente o di rinviarli<sup>7</sup>. Tale misura ha fornito un sostegno finanziario essenziale alle imprese ferroviarie, in particolare a quelle del trasporto passeggeri, a causa della diminuzione dei volumi di traffico. Il regolamento, inizialmente previsto per una durata limitata, è stato prorogato quattro volte, con ultima scadenza il 31 dicembre 2022. Ha svolto un ruolo cruciale nel sostenere le operazioni ferroviarie durante la pandemia, supportando la ripresa del settore con la ripresa del traffico passeggeri.

## 6.2 Assegnazione della capacità e limitazioni di infrastruttura

Nel 2022 la rete ferroviaria dell'UE-27 aveva un'intensità di utilizzo combinata (treni merci e passeggeri) di 18 700 treni-km per chilometro di linea, leggermente superiore ai livelli pre-pandemia (18 100 nel 2018). I treni passeggeri hanno rappresentato il 79 % di tale utilizzo.

<sup>7</sup> 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).

La lunghezza totale della linea dichiarata saturata nell'UE-27 è aumentata drasticamente tra il 2018 e il 2020, ma è leggermente diminuita nel 2022, raggiungendo 6 711 km, compresi 3 523 km di corridoi ferroviari merci. Il forte aumento rispetto ai livelli del 2018 è dovuto in gran parte a una modifica dei criteri italiani per la dichiarazione di saturazione.

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, mentre raramente viene data la massima priorità al traffico merci<sup>8</sup>.

Per promuovere un utilizzo più efficiente della rete e affrontare 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). Al momento della pubblicazione della presente relazione, circa il 14 % della rete centrale era dotato di ERTMS e sono in vigore contratti per un ulteriore 19 %. Sebbene siano stati compiuti progressi, l'implementazione è ancora in ritardo rispetto agli obiettivi iniziali, per cui sono necessari maggiori sforzi per accelerare l'attuazione.

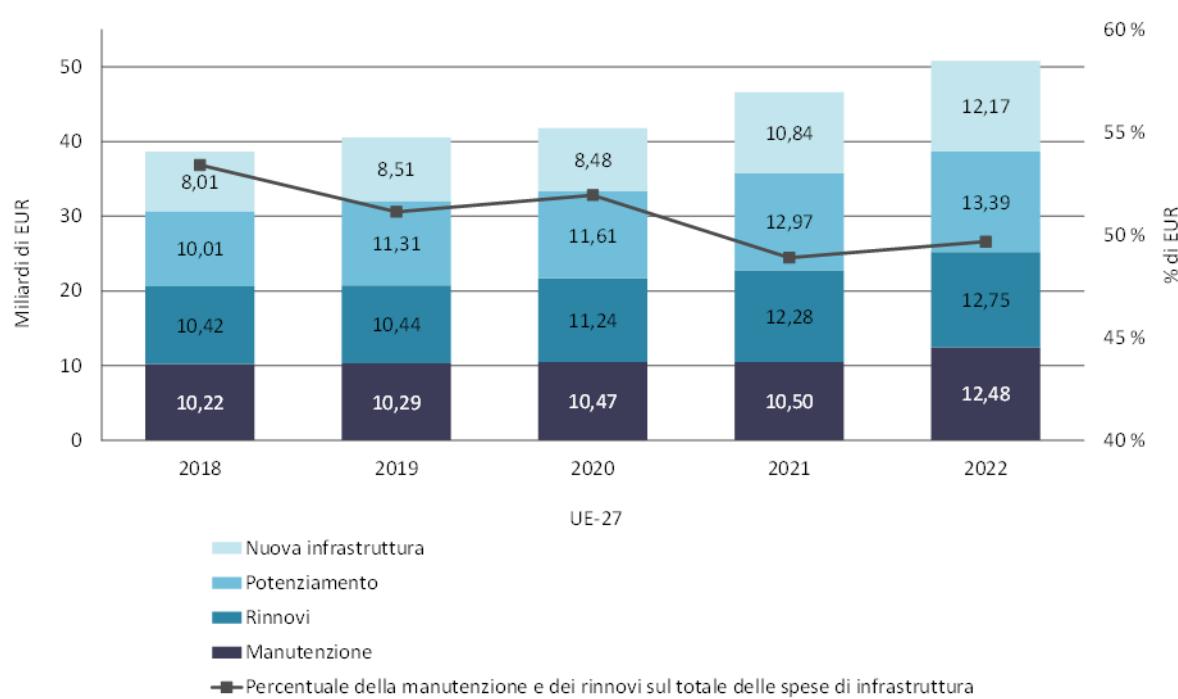
### **6.3 Spese per l'infrastruttura e finanziamento**

La spesa nominale totale per l'infrastruttura dell'UE-27 è aumentata da 38,7 miliardi di EUR nel 2018 a 50,8 miliardi di EUR nel 2022. Nel 2022 la spesa è stata distribuita in modo relativamente uniforme tra le categorie: il 25 % per la manutenzione, il 25 % per i rinnovi, il 26 % per il potenziamento e il 24 % per gli investimenti in nuove infrastrutture. Nonostante la notevole crescita nominale, l'inflazione elevata in questo periodo ha frenato gli aumenti in termini reali. Adeguata ai livelli dei prezzi del 2018, la crescita effettiva è stata più moderata, pari a circa il 5 % in termini reali.

---

<sup>8</sup> In totale, 14 paesi hanno riferito di dare priorità al traffico in regime di OSP in caso di saturazione. Nella pratica tuttavia possono verificarsi deviazioni in determinati momenti o a seconda delle circostanze locali.

Figura 9: spese per l'infrastruttura e percentuale per manutenzione e rinnovi (miliardi di EUR, 2018-2022)



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

Nel 2022 la spesa totale per la manutenzione e i rinnovi nell'UE-27 è stata di 25,2 miliardi di EUR, pari al 50 % della spesa totale per l'infrastruttura, con variazioni significative tra i paesi. I bilanci nazionali sono rimasti la principale fonte di finanziamento, contribuendo al 70 % della spesa totale per l'infrastruttura ferroviaria. Il cofinanziamento dell'UE ha rappresentato l'8 %, mentre il restante 22 % proveniva da altre fonti, tra cui prestiti, finanziamenti con capitale di rischio e canoni.

#### 6.4 Qualità dei servizi di trasporto ferroviario

La sicurezza rimane una priorità assoluta per lo spazio ferroviario europeo unico e l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) continua a monitorare i progressi in materia di sicurezza e interoperabilità. La relazione ERA 2024<sup>9</sup> ribadisce che le ferrovie europee rimangono tra i modi di trasporto più sicuri, con il rischio di mortalità dei viaggi in autovettura quasi 84 volte superiore a quello dei viaggi in treno, mentre i viaggi in autobus sono 7,3 volte più rischiosi rispetto al trasporto ferroviario.

La puntualità media dei servizi passeggeri regionali e locali<sup>10</sup> nell'UE-27 si è attestata al 90 % nel 2022, in calo rispetto al 94 % del 2020, ma ancora superiore ai livelli pre-pandemia. La puntualità dei servizi di trasporto passeggeri a lunga percorrenza e ad alta velocità è scesa all'87 % nel 2022 rispetto al 93 % del 2020.

<sup>9</sup> Relazione sulla sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie nell'UE 2024

(<https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024>).

<sup>10</sup> Secondo l'RMMS, un treno passeggeri è puntuale se ha un ritardo inferiore a cinque minuti.

In termini di affidabilità<sup>11</sup>, la quota di servizi regionali e locali soppressi è aumentata dall'1,9 % nel 2018 al 4,4 % nel 2022. Per i servizi a lunga percorrenza e ad alta velocità, le cancellazioni sono aumentate dall'1,3 % nel 2018 al 4,9 % nel 2022. Tra le sfide che incidono sull'affidabilità figurano la carenza di personale, l'invecchiamento delle infrastrutture e i ritardi accumulati nella manutenzione.

Nel trasporto ferroviario di merci, la puntualità media<sup>12</sup> dei servizi nazionali nell'UE-27 era del 56 % nel 2022, mentre i servizi internazionali di trasporto merci si attestavano al 42 %. La quota dei servizi nazionali di trasporto merci soppressi ha raggiunto l'8,1 % nel 2022, mentre i servizi internazionali sono stati soppressi per il 14,5 %.

## 6.5 Contratti di servizio pubblico

Nel 2022 i servizi passeggeri erogati in adempimento di un OSP rappresentavano in media il 58,7 % del totale dei passeggeri-km nell'UE-27, in calo rispetto al 66 % del 2020. Tale calo riflette una graduale transizione verso un mercato ferroviario più competitivo. Quasi tutto il traffico passeggeri era coperto da un OSP in Danimarca, Estonia, Irlanda, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Romania. Gli OSP sono prevalentemente nazionali e nel 2022 rappresentavano il 99,1 % dei passeggeri-km in adempimento di un OSP, con una prevalenza di servizi regionali a lunga percorrenza.

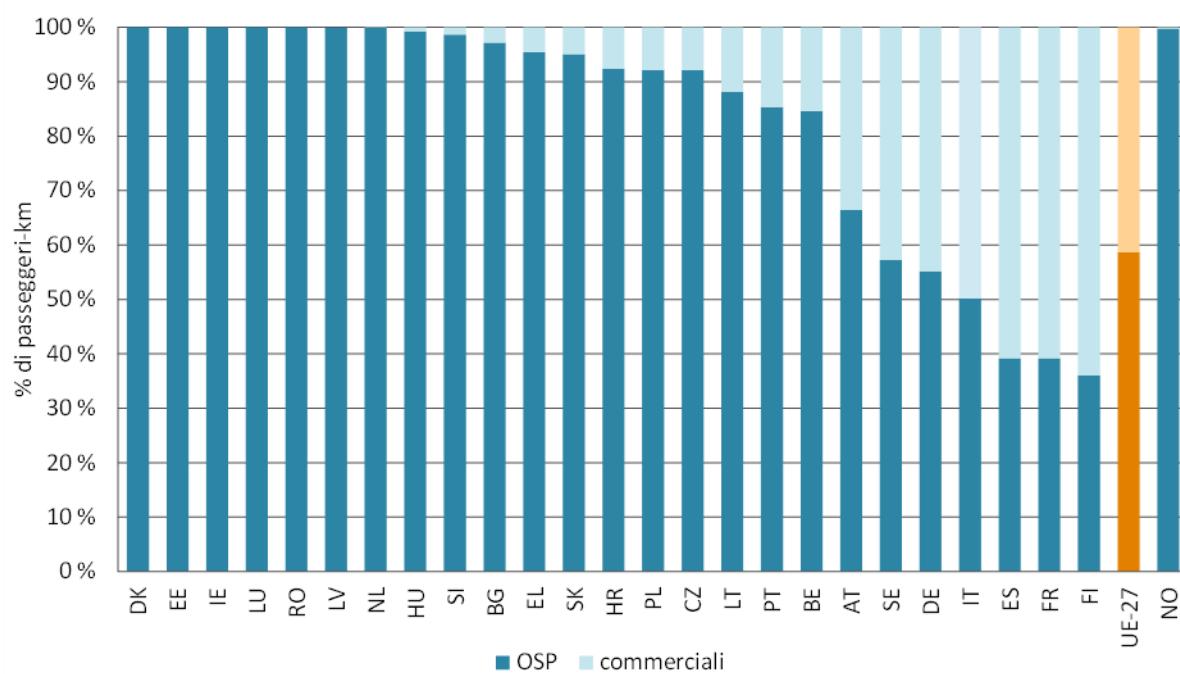
La quota di operatori commerciali sul mercato è aumentata tra il 2018 e il 2022. Nel settore dei servizi commerciali di trasporto passeggeri, nel 2022 i concorrenti detenevano una quota di mercato del 12,6 %, in aumento rispetto al 6 % del 2018. Nel mercato degli OSP, la quota dei concorrenti è salita al 21 % nel 2022, con un aumento di 8 punti percentuali dal 2018.

---

<sup>11</sup> Definita in termini di quota di servizi soppressi.

<sup>12</sup> Secondo l'RMMS, un treno merci è puntuale se ha un ritardo inferiore a 15 minuti.

Figura 10: quota di traffico passeggeri rispettivamente offerto in adempimento di un OSP e di servizi ferroviari commerciali per paese (% di passeggeri-km, 2022)



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

Dei 231 miliardi di passeggeri-km di servizi erogati in adempimento di un OSP nel 2022 nell'UE-27, il 29 % è stato aggiudicato tramite una procedura di gara. Analogamente agli anni precedenti, il volume più elevato di passeggeri nell'ambito di servizi aggiudicati tramite procedura di gara era concentrato in due paesi che avevano liberalizzato i propri servizi da tempo: Germania (81 %) e Svezia (13 %). La compensazione per un OSP continua a rappresentare una significativa fonte di reddito per le imprese ferroviarie nella maggior parte degli Stati membri dell'UE.

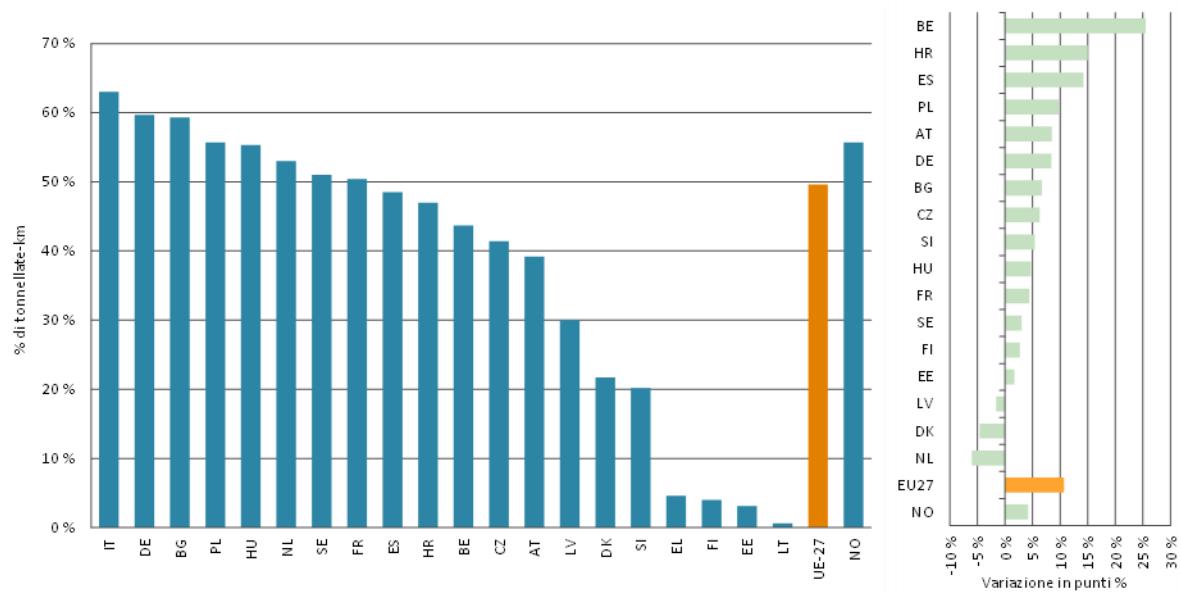
## 6.6 Rilascio delle licenze

Nel complesso i dati comunicati per il 2022 annoverano 1 202 licenze ferroviarie attive nell'UE-27, un aumento rispetto alle 1 192 del 2020. La Germania ha continuato ad avere il numero più alto di licenze attive, con 490 imprese ferroviarie titolari di licenza, seguita dalla Polonia con 126 e dalla Cechia con 109.

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

Nel 2022 la quota di mercato dei nuovi concorrenti nel settore del trasporto ferroviario di merci nell'UE-27 ha raggiunto il 49 %, proseguendo una tendenza al rialzo rispetto al 39 % del 2018.

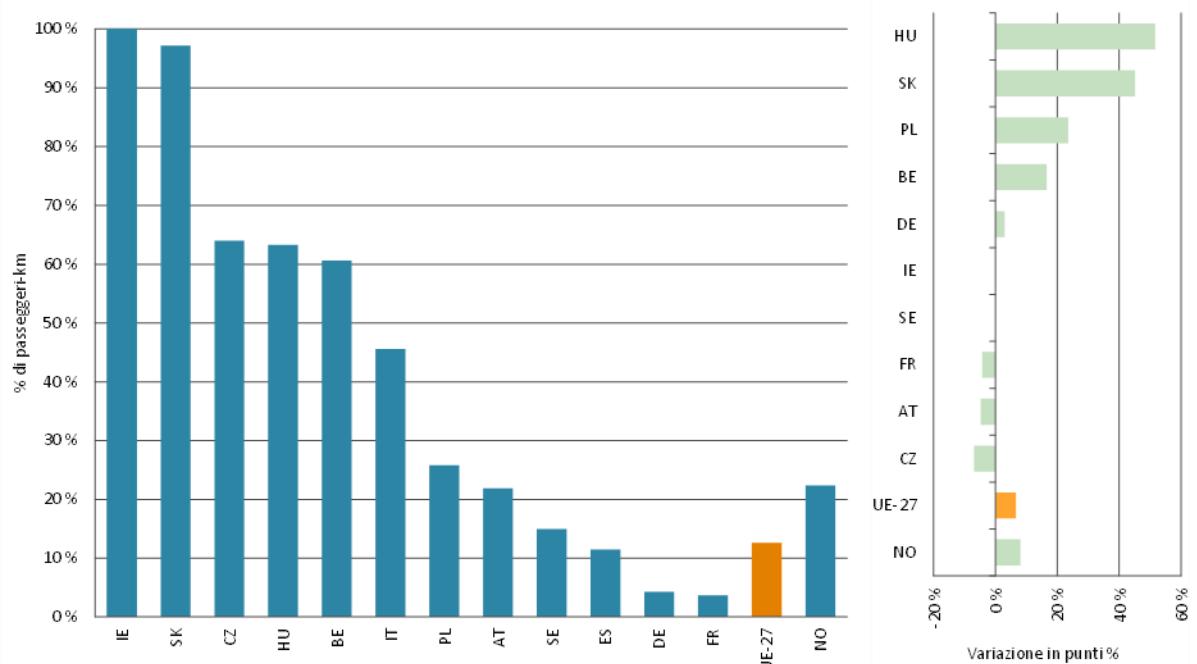
Figura 11: quota di mercato dei concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto merci per paese (% nel 2022) e variazione in punti percentuali (2018-2022)



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

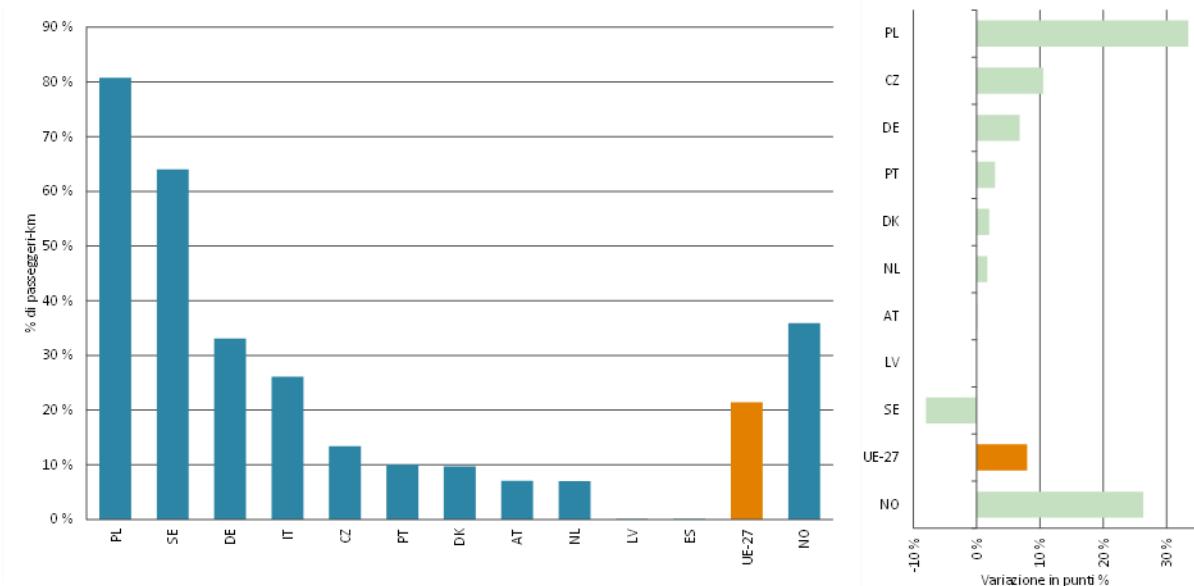
Nel settore del trasporto ferroviario commerciale di passeggeri, i nuovi concorrenti avevano una quota di mercato del 12,6 % nel 2022, quasi il doppio rispetto al 6,6 % registrato nel 2020. Sui mercati nazionali del trasporto passeggeri erogato in adempimento di un OSP, nel 2022 i concorrenti avevano una quota di mercato del 21 %, che era indice di un aumento significativo rispetto al 18,5 % del 2020.

Figura 12: quota di mercato dei concorrenti sul mercato passeggeri dei servizi commerciali per paese (% nel 2022) e variazione in punti percentuali (2018-2022)



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

Figura 13: quota di mercato dei concorrenti nel mercato ferroviario del trasporto passeggeri erogato in adempimento di un OSP per paese (% nel 2022) e variazione in punti percentuali (2018-2022)



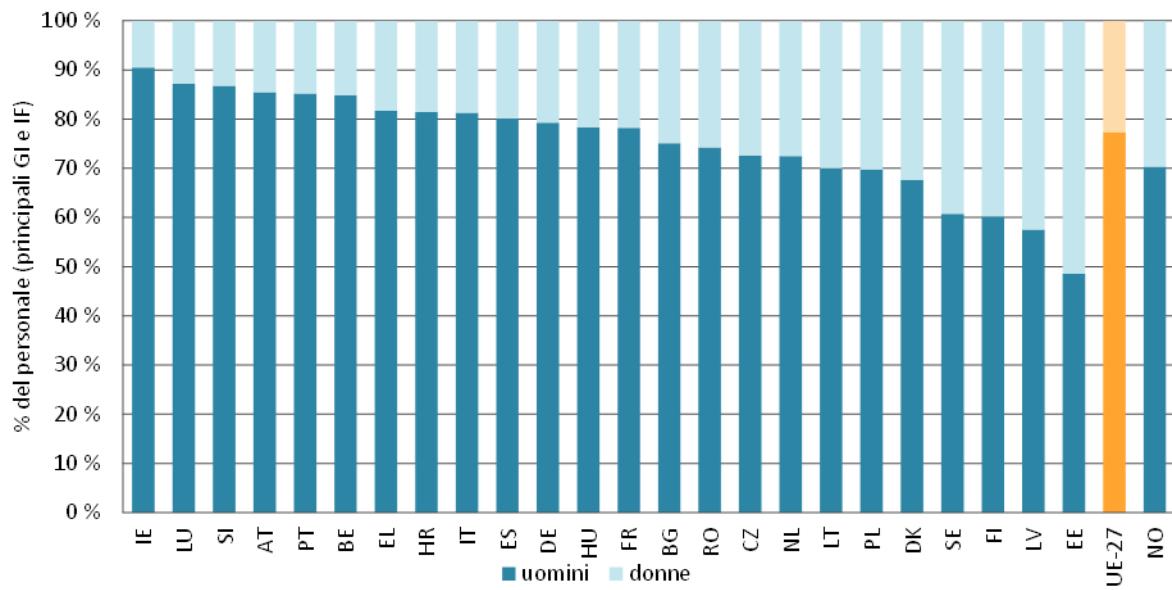
Fonte: *indagine di monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari, 2022*

## 6.8 Occupazione e condizioni sociali

Alla fine del 2022 circa 900 000 persone erano impiegate nel settore ferroviario nell'UE-27, di cui 511 000 da imprese ferroviarie e 389 000 da gestori dell'infrastruttura. Si tratta di una leggera diminuzione rispetto ai dati del 2020.

Il personale ferroviario rimane prevalentemente maschile e nel 2022 le donne rappresentavano solo il 23 % dei dipendenti, in aumento di un punto percentuale dal 2020.

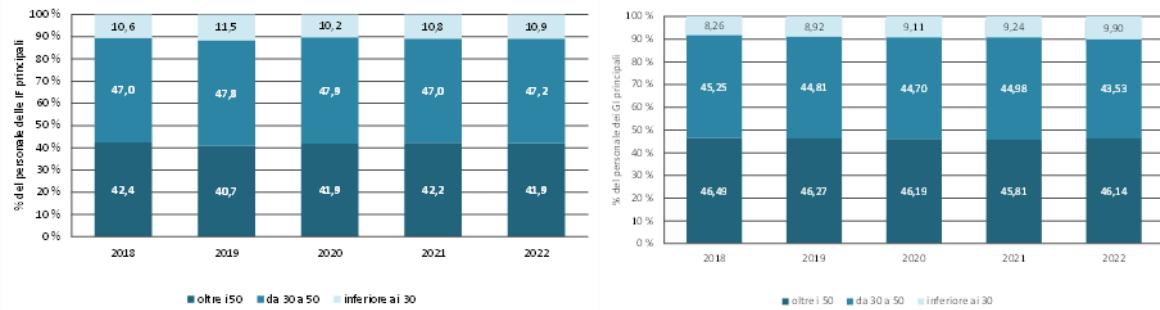
Figura 14: totale dei dipendenti (principali gestori dell'infrastruttura più imprese ferroviarie) per struttura di genere (% nel 2022)



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

L'invecchiamento della forza lavoro continua a rappresentare una preoccupazione, sebbene vi sia stato un lieve miglioramento. Nel 2022 il 41,9 % del personale delle imprese ferroviarie aveva più di 50 anni, con una leggera diminuzione rispetto al 42,4 % del 2018. La quota di dipendenti più giovani (di età inferiore ai 30 anni) è leggermente aumentata, passando dal 10,6 % nel 2018 al 10,9 % nel 2022.

Figura 15: lavoratori dipendenti per fascia di età, principali imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (%), 2018-2022)



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

Il lavoro a tempo pieno rimane l'inquadramento più comune sia per i dipendenti dei gestori dell'infrastruttura che per quelli delle imprese ferroviarie.

## 7 Conclusioni

Il settore ferroviario europeo ha dimostrato una resilienza significativa all'indomani della pandemia di COVID-19. Il traffico passeggeri, che ha registrato un netto calo del 46 % nel 2020 rispetto al 2019, è tornato al 96 % dei livelli pre-pandemia nel 2022, con un totale di passeggeri-km pari a 395 miliardi. I servizi di trasporto merci hanno registrato un impatto più modesto, con una ripresa già realizzata entro il 2021, quando i volumi sono tornati ai livelli del 2019. Tuttavia nel 2022 si è registrata una lieve contrazione dei volumi nel mercato del trasporto ferroviario di merci.

La ripresa del settore ferroviario è stata favorita da interventi mirati dell'UE, tra cui il regolamento (UE) 2020/1429, che ha consentito agli Stati membri di rinunciare ai canoni di accesso per attenuare la pressione finanziaria sulle imprese ferroviarie. Tali misure hanno fornito un sollievo immediato e hanno consentito al settore di mantenere le operazioni al culmine della pandemia. Poiché gli Stati membri continuano ad attuare i piani nazionali per la ripresa e la resilienza nell'ambito del dispositivo dell'UE per la ripresa e la resilienza, gli investimenti ferroviari sono destinati a svolgere un ruolo centrale nella promozione della crescita economica e della mobilità.

Il trasporto ferroviario rimane una componente fondamentale della strategia dell'UE per conseguire i propri obiettivi climatici. Con solo lo 0,3 % delle emissioni totali di gas a effetto serra legate ai trasporti, il trasporto ferroviario è il modo di trasporto motorizzato più rispettoso dell'ambiente. L'elettrificazione del 57 % della rete ferroviaria dell'UE e il continuo ammodernamento dei carri merci con tecnologie più silenziose e più verdi sottolineano l'impegno del settore a ridurre la propria impronta ambientale. Gli investimenti ferroviari nell'ambito del Green Deal e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente mirano a raddoppiare il trasporto ferroviario di merci e a triplicare il traffico passeggeri ad alta velocità entro il 2050 rispetto allo scenario di riferimento del 2015, segnando una transizione significativa verso un trasporto sostenibile.

L'inquinamento acustico continua a destare preoccupazione, con 22 milioni di persone esposte al rumore ferroviario nocivo in Europa. Iniziative dell'UE quali l'ammodernamento dei carri merci con ceppi dei freni silenziosi e la revisione delle specifiche tecniche in materia di rumore stanno affrontando questa sfida. Il costante sostegno finanziario e normativo è fondamentale per conseguire obiettivi ambiziosi in materia di sostenibilità.

La liberalizzazione del mercato ha stimolato la concorrenza nel settore ferroviario europeo, con nuovi concorrenti che hanno acquisito una quota di mercato significativa, in particolare nel trasporto merci. In tale segmento, la quota di mercato media dei concorrenti nell'UE-27 è aumentata dal 39 % al 49 % tra il 2018 e il 2022. Anche nel mercato dei passeggeri l'aumento della quota di mercato dei concorrenti è stato notevole, sia per i servizi commerciali (quota di mercato del 12,6 %, con un aumento del 6,6 % tra il 2018 e il 2022) sia per gli OSP (quota di mercato del 21 %, ossia +8 % rispetto al 2018). Permangono tuttavia sfide, tra cui le disparità nei canoni di accesso e la necessità di un'attuazione più uniforme delle normative esistenti in tutti gli Stati membri. Con la piena applicazione delle norme del quarto pacchetto ferroviario<sup>13</sup>,

---

<sup>13</sup> Il periodo di transizione previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007 per consentire agli Stati membri di aprire gradualmente il mercato ferroviario e di indire gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico ferroviario è scaduto nel dicembre 2023.

si prevede un'ulteriore apertura del mercato, che dovrebbe stimolare l'innovazione e aumentare la qualità del servizio sia per i passeggeri sia per le merci.

La Commissione continuerà a seguire da vicino il corretto recepimento e la corretta applicazione del quarto pacchetto ferroviario<sup>14</sup> al fine di garantire che si realizzi appieno il suo potenziale.

Nel 2022 gli OSP rappresentavano una parte significativa delle operazioni di trasporto ferroviario di passeggeri. In media, i servizi passeggeri in adempimento di un OSP rappresentavano il 58,7 % del totale dei passeggeri-km nell'UE-27, in calo rispetto al 66 % del 2020. Ciò suggerisce un progresso verso un mercato ferroviario più competitivo. Le procedure di gara per gli OSP sono aumentate e si prevede che continueranno ad aumentare negli anni a venire, migliorando la qualità del servizio e l'efficienza sotto il profilo dei costi. Permangono tuttavia sfide nel bilanciare la liberalizzazione del mercato garantendo un accesso equo, in particolare nelle regioni meno popolate. L'UE incoraggia una maggiore trasparenza e concorrenza per ottimizzare l'impatto sociale ed economico.

I trasporti ferroviari ad alta velocità rappresentano una pietra angolare degli sforzi europei di modernizzazione dei trasporti. La rete si è estesa a 12 015 chilometri nel 2022, con piani per ulteriori 1 600 chilometri entro il 2035. Spagna, Francia e Italia continuano a svolgere un ruolo guida negli investimenti nell'alta velocità, contribuendo a migliorare la connettività e a ridurre i tempi di viaggio in tutto il continente.

Gli investimenti nelle infrastrutture rimangono fondamentali e l'UE stanzia finanziamenti significativi attraverso meccanismi quali il meccanismo per collegare l'Europa e il Fondo di coesione. Tali investimenti danno priorità a progetti che affrontano le strozzature, migliorano la connettività multimodale e aggiornano le infrastrutture esistenti. L'accento posto sulla digitalizzazione, compresa la realizzazione dell'ERTMS, rafforza ulteriormente la capacità del trasporto ferroviario di soddisfare le future esigenze di mobilità.

Le tecnologie digitali sono destinate ad apportare miglioramenti significativi al settore ferroviario, aumentando l'efficienza operativa e migliorando l'esperienza dei passeggeri. L'introduzione dell'ERTMS, una componente fondamentale della strategia per la transizione digitale dell'UE, è destinata a migliorare l'interoperabilità e la sicurezza nelle reti ferroviarie europee, sebbene ad oggi solo il 33 % circa della rete centrale sia dotato dell'ERTMS o abbia concluso contratti per la sua installazione. Inoltre gli investimenti nei sistemi di biglietteria intelligente e nelle piattaforme di dati in tempo reale contribuiranno a rendere le ferrovie più accessibili e di facile utilizzo per i passeggeri.

L'innovazione attraverso l'impresa comune "Ferrovie europee" sta progredendo in settori quali le operazioni ferroviarie automatizzate, la gestione digitale del trasporto merci e la gestione sostenibile degli attivi. Tali iniziative sono in linea con gli obiettivi più ampi dell'UE di rendere il trasporto ferroviario la colonna portante di un sistema di trasporto multimodale e sostenibile.

Con la transizione dell'Europa verso un futuro più verde e più connesso, le ferrovie svolgeranno un ruolo centrale nella riduzione delle emissioni, nel rafforzamento della mobilità e nel rilancio della crescita economica. I continui investimenti nelle infrastrutture, l'apertura del mercato e

---

<sup>14</sup> In particolare il rispetto del principio dell'obbligo di indire gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario di passeggeri.

l'innovazione tecnologica sono essenziali per realizzare la visione dell'UE di un sistema dei trasporti sostenibile entro il 2050. La piena attuazione del quarto pacchetto ferroviario, il rafforzamento della connettività transfrontaliera, l'eliminazione dei vincoli di capacità e la garanzia di un accesso più equo ai servizi ferroviari saranno priorità fondamentali nei prossimi anni.

Integrando tali elementi strategici, il settore ferroviario europeo ha l'opportunità di guidare la trasformazione del panorama dei trasporti del continente, mantenendo la promessa di una mobilità sostenibile, efficiente e inclusiva.