



Brussel·les, 13.1.2021  
COM (2021) 5 final

**INFORME DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT EUROPEU I  
AL CONSELL**

**Setè informe de seguiment de l'evolució del mercat ferroviari de conformitat amb l'article 15 (4) de la  
Directiva 2012/34 / UE del Parlament Europeu i del Consell**

{SWD (2021) 1 final}

# INFORME DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT EUROPEU I AL CONSELL

## Setè informe de seguiment de l'evolució del mercat ferroviari de conformitat amb l'article 15 (4) de la Directiva 2012/34 / UE del Parlament Europeu i del Consell

### 1. TROBALLES PRINCIPALS

El seguiment fiable del mercat ferroviari és essencial per entendre l'evolució del mercat i prendre decisions polítiques fonamentades. La Comissió finança iniciatives sectorials com ara les activitats d'anàlisi comparada dels indicadors de rendiment de la Plataforma d'Administradors d'Infraestructures Ferroviàries Europees i treballa amb els estats membres per millorar-ne el seguiment.

Aquest informe inclou dades fins al 2018 i, per tant, no aporta cap prova de l'impacte de la pandèmia Covid-19 sobre el sector. Tot i que els serveis ferroviaris i, sobretot, de mercaderies, van continuar funcionant tot el 2020, el nombre de passatgers internacionals va disminuir notablement durant els diferents confinaments i la demanda global va disminuir a causa de la incertesa i de la recessió econòmica.

Vet aquí les principals troballes i tendències per al període 2015-2018 a la UE27 (quant a la longitud de la xarxa d'alta velocitat, però, es comparen les dades de 2015 amb les de 2019):

- el trànsit ferroviari va augmentar anualment un 2,5% pel que fa a passatgers i un 4,1% pel que fa a mercaderies;
- la "quota modal" ferroviària dels transport terrestre va augmentar del 7,6% al 7,8% pel que fa als passatgers i va disminuir del 18,8% al 18,7% pel que fa a les mercaderies;
- el 2018, el ferrocarril representava només el 0,4% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) i de CO<sub>2</sub> i el 2% del consum d'energia del transport;
- la longitud de la xarxa d'alta velocitat va augmentar un 17% entre el 2015 i el 2019;
- la longitud total de vies que es van declarar congestionades es va més que duplicar;
- les empreses ferroviàries tenien 1 082 llicències actives en conjunt el 2018;
- la quota de mercat mitjana dels competidors sobre els operadors històrics estatals el 2018 va ser:
  - El 42% dels mercats ferroviaris de mercaderies (un increment de 8 punts percentuals);
  - El 10% dels mercats comercials de passatgers (un increment de 2 punts percentuals);
  - El 16,2% dels mercats de viatgers amb obligació de servei públic (OSP) (una disminució de 0,5 punts percentuals);
- el ferrocarril continua sent un dels mitjans de transport més segurs, ja que el desplaçament en cotxe és gairebé 50 vegades més arriscat que en tren; i,
- a finals del 2018, poc més de 916 000 persones treballaven al sector ferroviari, aproximadament 527 000 per empreses ferroviàries (operadors principals i alternatius) i 389.000 per administradors d'infraestructures.

## 2. METODOLOGIA

Aquesta és la setena edició de l'informe de seguiment del mercat ferroviari que la Comissió presenta cada dos anys al Parlament Europeu i al Consell en virtut de l'article 15, apartat 4, de la Directiva 2012/34 / UE<sup>1</sup>. Té com a propòsit aportar una visió general de l'evolució dels principals fets relatius als mercats ferroviaris, dins el context de la política del mercat ferroviari de la UE<sup>2</sup>. L'informe comprèn una àmplia gamma d'assumpes, incloent-hi: l'evolució del mercat únic dels serveis ferroviaris; la infraestructura i els serveis disponibles per a les empreses ferroviàries; les condicions marc del mercat ferroviari (també els canons<sup>3</sup>); l'estat de la xarxa; la utilització dels drets d'accés; i les barreres per a uns serveis ferroviaris més eficaços. El document de treball dels serveis de la Comissió, adjunt, en conté l'anàlisi detallada.

Aquest és el segon informe que es basa en el qüestionari informatiu establert al Reglament d'execució (UE) 2015/1100 de la Comissió sobre el seguiment del mercat ferroviari<sup>4</sup> ("el Reglament RMMS"), i el primer elaborat després de finalitzar el període transitori per aplicar-lo, el 2018.

A més de les dades de RMMS presentades pels estats membres, el Regne Unit i Noruega, aquest informe també es basa en les aportacions de l'estadística del transport de la UE en xifres<sup>5</sup>, informes de l'Agència de Ferrocarrils de la Unió Europea<sup>6</sup>, Eurostat<sup>7</sup>, estadístiques recollides per diverses organitzacions sectorials, presentacions i estudis. Quan el Reglament RMMS és l'única font, l'informe avalua les tendències per al període 2015-2018 per garantir la comparabilitat de les dades. Quan s'utilitzen altres fonts, l'informe pot presentar tendències durant un període més llarg.

Les dades agregades i les mitjanes fan referència a la UE27 (és a dir, als actuals estats membres de la UE<sup>8</sup>). Com que el Regne Unit va ser un estat membre fins al 31 de gener de 2020, l'informe també proporciona totals i mitjanes per a la UE28, tant al text com al fitxer Excel publicat al lloc web de la DG MOVE juntament amb l'informe<sup>9</sup>.

## 3. FERROCARRIL I SOSTENIBILITAT

El ferrocarril és l'únic mode de transport que ha reduït les emissions de GEH i CO<sub>2</sub>, gairebé de manera contínua des del 1990, mentre que transporta prop del 13% del les mercaderies i el 7% dels passatgers de tots els modes (UE27, 2018). Com a tal, el ferrocarril és comparativament menys contaminant i més eficient quant a energia que altres mitjans de transport motoritzats. El 2018, el ferrocarril només representava el 0,4% de les emissions de GEH i CO<sub>2</sub> del transport i el 2% del consum d'energia del transport de la UE-27<sup>10</sup>. Per complir els objectius del Pacte Verd Europeu, el ferrocarril ha fer-se càrrec d'una quota més gran del transport de viatgers i mercaderies.

---

<sup>1</sup> Directiva 2012/34 / UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, que estableix un espai ferroviari europeu únic, DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

<sup>2</sup> A més de l'informe del mercat ferroviari, l'Agència de Ferrocarrils de la Unió Europea publica informes anuals sobre seguretat i interoperabilitat dels ferrocarrils.

<sup>3</sup> No és possible un seguiment exhaustiu dels preus del ferrocarril per als clients a causa de l'àmplia varietat de serveis oferts.

<sup>4</sup> Reglament d'execució (UE) 2015/1100 de la Comissió, de 7 de juliol de 2015, sobre les obligacions d'informació dels estats membres en el marc del seguiment del mercat ferroviari, DO L 181, 9.7.2015, p. 1.

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en)

<sup>6</sup> [https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications\\_en](https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en)

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

<sup>8</sup> Noruega participa al RMMS, però les dades de Noruega no hi són incloses, als totals i a les mitjanes de la UE.

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en)

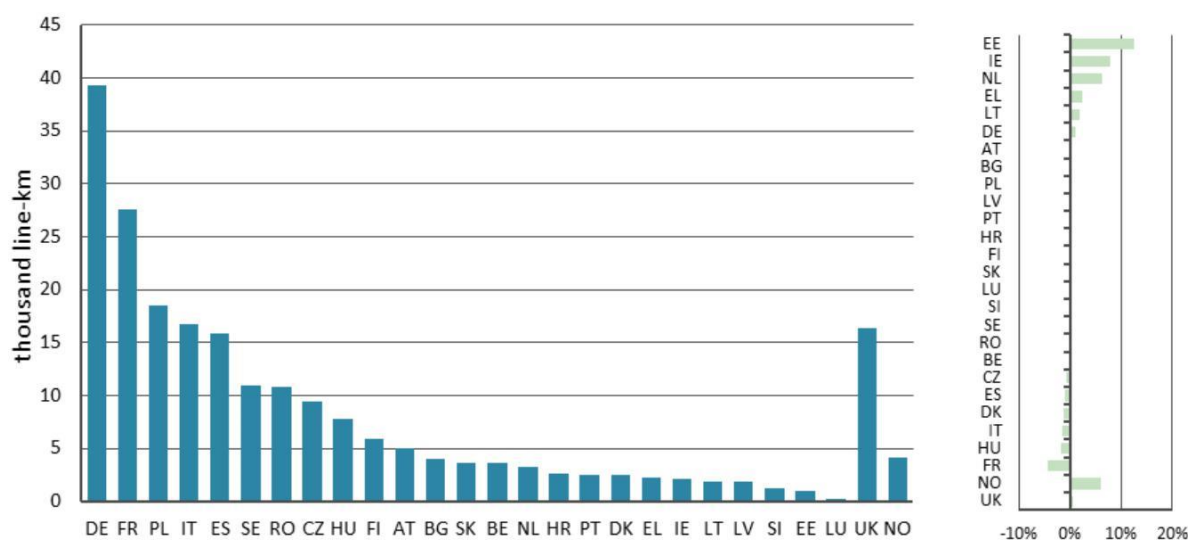
<sup>10</sup> UE28: el 0,5%, el 0,5% i el 2% respectivament.

#### 4. XARXA FERROVIÀRIA DE LA UE

La longitud total de la xarxa ferroviària de la UE27 el 2018 va ser de prop de 201 000 quilòmetres de línies (un 0,4% menys que el 2015). Al voltant del 56% de la xarxa estava electrificada, amb un augment de 855 quilòmetres respecte el 2015 (+ 1,2%).

La xarxa ferroviària d'alta velocitat de la UE s'estenia enllà dels 9 100 quilòmetres a finals de 2019, un augment del 17% respecte el 2015<sup>11</sup>.

Gràfic 1: Longitud de les xarxes nacionals, per país (mil quilòmetres de línies, 2018) i canvi relatiu (2015-2018)



Font: Statistical pocketbook, 2020. Dades addicionals de diverses altres fonts.

#### 5. EVOLUCIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS

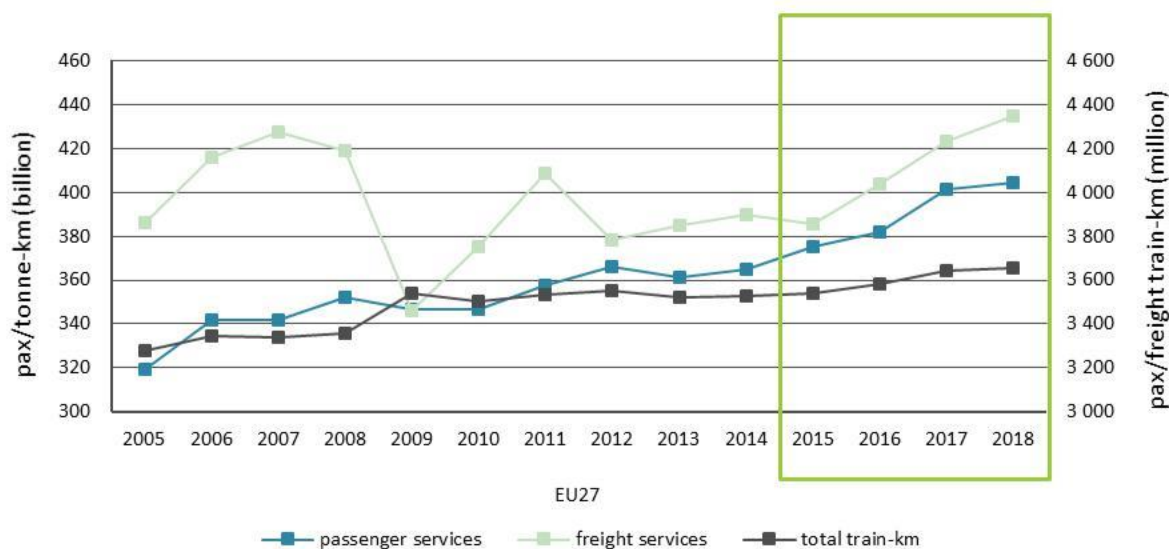
El nombre de quilòmetres de trens de la UE (moviments de trens de passatgers i de mercaderies) s'ha mantingut substancialment estable durant els darrers deu anys. Els serveis de viatgers i de mercaderies es van recuperar a ritmes diferents després de la crisi financera del 2008 (amb fluctuacions del transport de mercaderies). Entre 2015 i 2018, el trànsit ferroviari<sup>12</sup> a la UE27 va augmentar anualment un 2,5% en el cas dels viatgers i un 4,1% al transport de mercaderies<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> UE28: 217 000 quilòmetres de línies, dels quals el 54% eren electrificats, i més de 9 200 quilòmetres de línies d'alta velocitat.

<sup>12</sup> Les dades sobre els volums del qüestionari anual del RMMS poden diferir de les publicades per Eurostat, a causa del diferent abast, del doble recompte potencial dels volums de trànsit i dels ajustos (estimacions i integració de dades d'altres fonts).

<sup>13</sup> UE28: el 2,4% per a viatgers i el 3,8% de mercaderies.

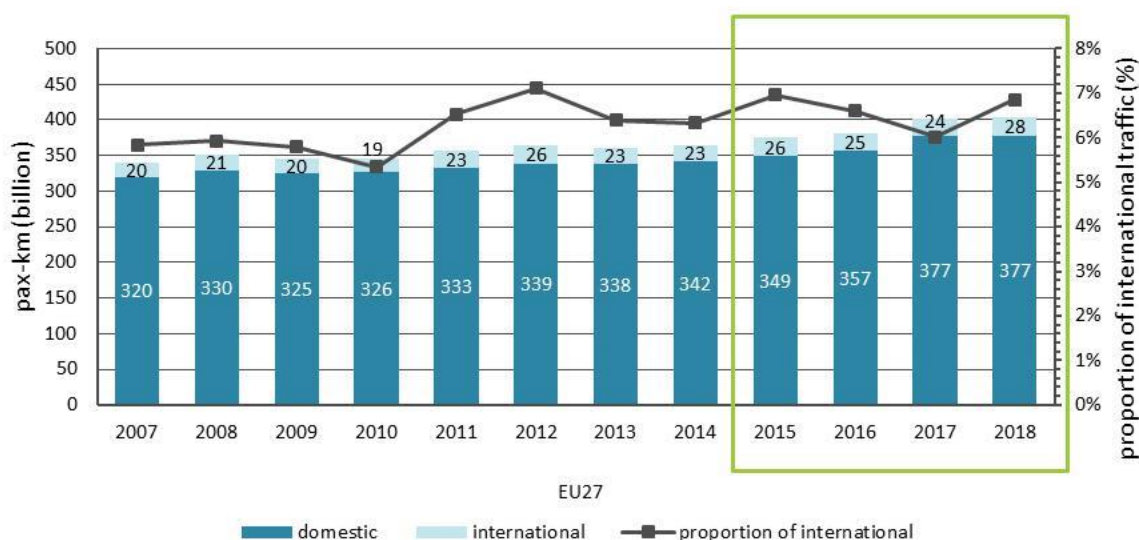
Gràfic 2: Volums de passatgers i mercaderies (passatger-km, tona-km i tren-km, 2005-2018)



Font: RMMS, 2020. Dades addicionals de diverses altres fonts i estimacions. Les dades del 2015 i del 2016 sobre RO són estimacions; les dades també inclouen ajustos del valor passatger-km de 2018 per a BE, els valors de tones i quilòmetres de 2015 i 2016 per a ES, NL i LU i els valors de quilòmetres de tren de 2015 i 2016 per a IE.

El 2018, el volum de trànsit ferroviari de passatgers de la UE27 representava 404 000 milions de passatgers/kilòmetre, de prop de 5 bilions de viatgers/kilòmetre per al transport terrestre en conjunt<sup>14</sup>. El trànsit ferroviari de passatgers continua sent majoritàriament domèstic, amb només un 7% de transfronterer el 2018.

Gràfic 3: Evolució dels volums de trànsit ferroviari de passatgers (nacional, internacional i proporció d'internacional en el trànsit total) (mil milions de passatger-km, 2007-2018)



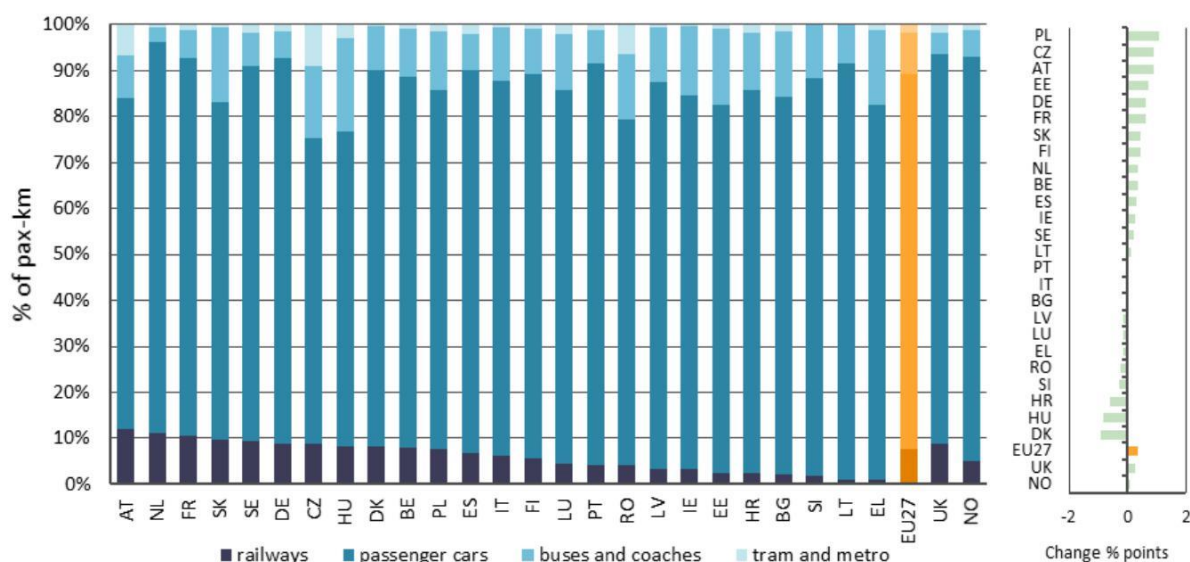
Font: RMMS, 2020. Dades addicionals de diverses altres fonts i estimacions. Les dades del 2015 de BE, EE, EL, LU i RO són estimacions.

<sup>14</sup> UE28: 473 000 milions de passatger/ quilòmetre, dels prop de 6 bilions de quilòmetres de viatgers del transport terrestre en general.

Cada ciutadà de la UE-27 va recórrer de mitjana 909 passatger/quilòmetre el 2018 (un + 2,4% anual des del 2015)<sup>15</sup>).

Entre el 2015 i el 2018, la quota modal dels automòbils en el transport terrestre de passatgers de la UE27 va augmentar del 81% al 81,4%, mentre que el ferrocarril va augmentar del 7,6% al 7,8%, amb diferències notables entre països.

Gràfic 4: Transport modal terrestre de passatgers per països (% el 2018) i variació de punts percentuals del ferrocarril (2015-2018)



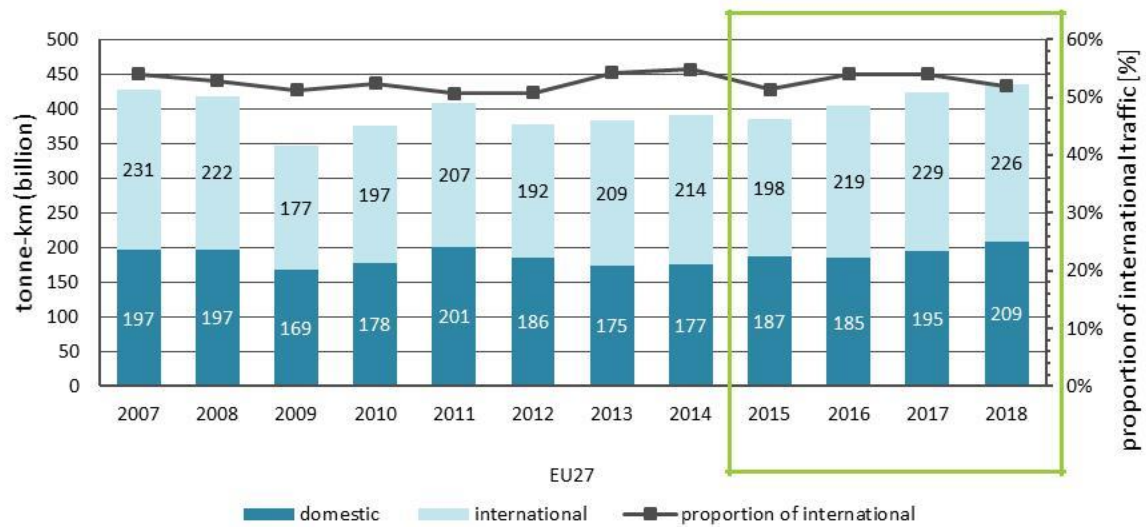
Font: Statistical pocketbook, 2020; no hi són comptats CY i MT.

El 2018, els volums de trànsit ferroviari de mercaderies de la UE27 van representar 435 mil milions de tones/quilòmetre sobre 2,3 bilions de tones/quilòmetre de transport terrestre en conjunt<sup>16</sup>. Més de la meitat del transport ferroviari de mercaderies total és fronterer, cosa que fa que la competitivitat del transport ferroviari de mercaderies sigui molt sensible a la interoperabilitat i a les dificultats operatives entre les xarxes ferroviàries nacionals.

<sup>15</sup> UE28: 926 quilòmetres de passatgers i + 2,2% respectivament.

<sup>16</sup> No hi és comptat el transport per canonades. Per a la UE28: 452 000 milions de tones/quilòmetres de 2,4 bilions de quilòmetres de transport terrestre en conjunt.

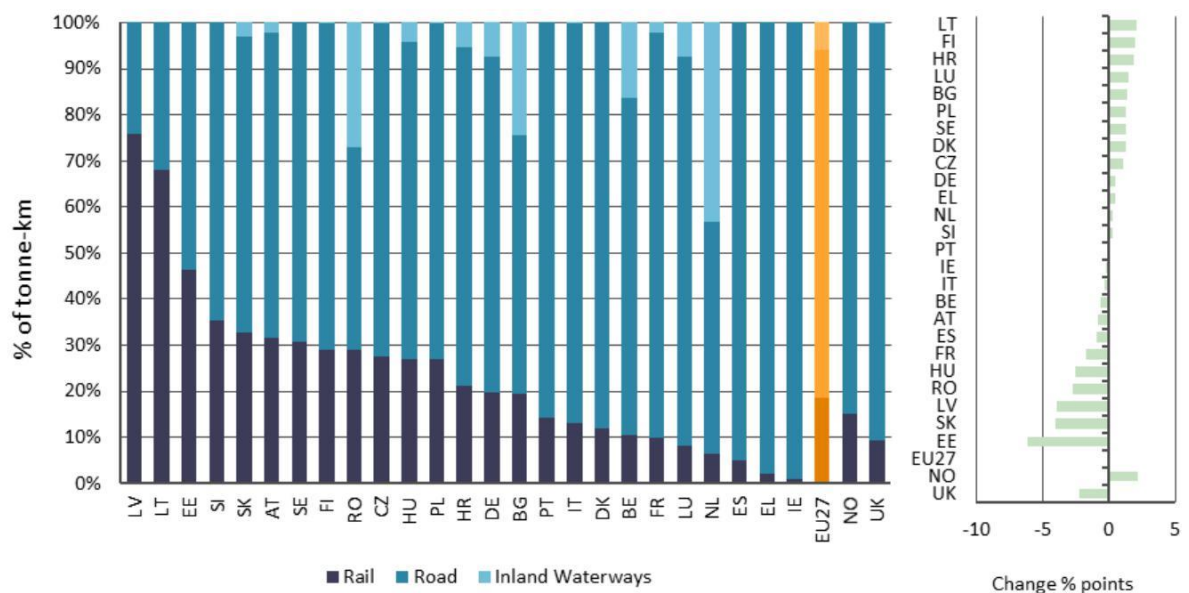
Gràfic 5: Evolució dels volums de trànsit ferroviari de mercaderies (nacional, internacional i proporció d'internacional en el trànsit total) (mil milions de tones-km, 2007-2018)



Font: RMMS, 2020. Dades addicionals de diverses altres fonts i estimacions. Per al 2016, hi ha una revisió d'algunes entrades i estimacions de RMMS en comparació amb el sisè informe de RMMS.

Entre el 2015 i el 2018, la quota modal de la carretera en el transport terrestre de mercaderies de la UE27 va augmentar, del 74,2% al 75,4%, mentre que el ferrocarril va disminuir del 18,8% al 18,7%, amb diferències notables entre països.

Gràfic 6: Transport modal terrestre de mercaderies, per país (% el 2018) i variació dels punts percentuals del ferrocarril (2015-2018)



Font: Statistical pocketbook, 2020.

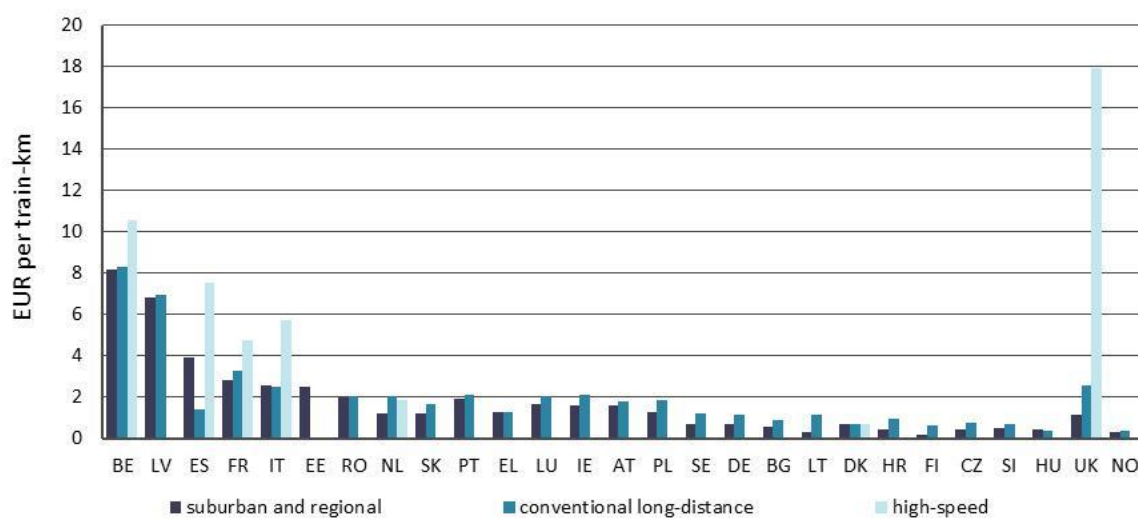
## 6. EVOLUCIÓ DE LES CONDICIONS MARC DEL SECTOR FERROVIARI

### 6.1. Cànon per l'ús de la infraestructura

El 2018 els cànon d'accés a la via van representar més del 80% dels ingressos dels administradors d'infraestructures de la UE27 (84% de trens de mercaderies i 88% de trens de passatgers<sup>17</sup>).

Els cànon d'accés a la via per al ferrocarril d'alta velocitat (excloent-ne els recàrrecs) van ser superiors als altres de viatgers, amb els cànon més alts del 2018 al Regne Unit (18 euros per quilòmetre de tren) i Bèlgica (10,6 euros per quilòmetre de tren).

Gràfic 7: Cànon d'accés (excloent-ne els recàrrecs) per a diferents categories de trens de passatgers, per país (EUR per tren-km, 2018)



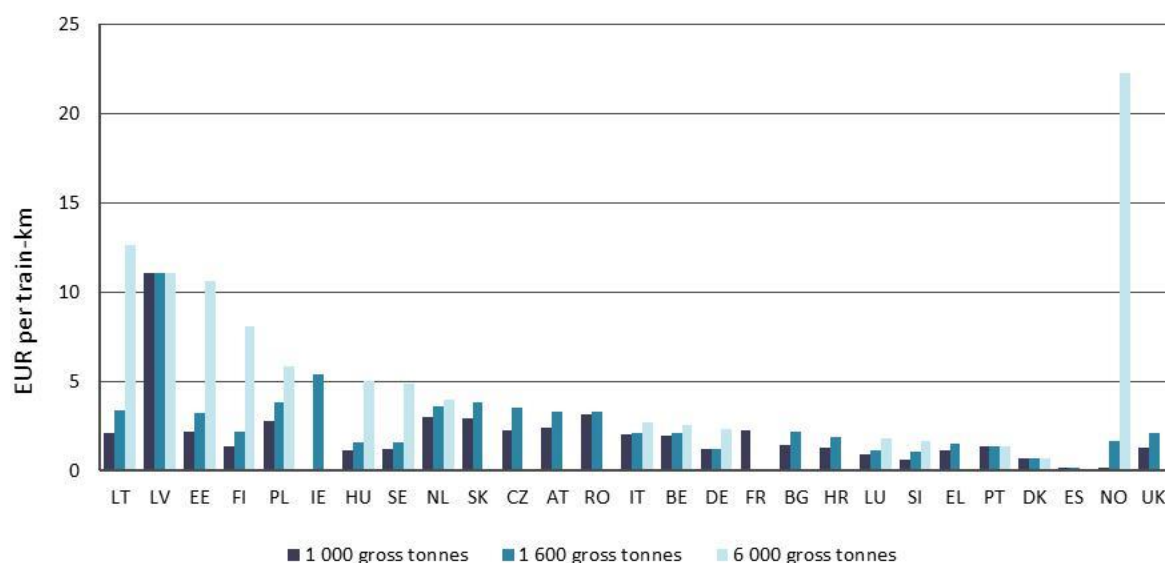
Font: RMMS, 2020.

Els cànon de transport de mercaderies (excloent-ne els recàrrecs) se segueixen per mitjà de tres tonatges bruts màxims diferents (1 000, 1 600 i 6 000). A la majoria d'estats membres, els cànon d'accés augmenten amb la mida del tren, encara que no necessàriament proporcionalment al tonatge.

<sup>17</sup> UE28: el 84% i el 89% respectivament.



Gràfic 8: Cànon d'accés (excloent-ne recàrrecs) per a diferents categories de trens de mercaderies, per país (EUR per tren-km, 2018)



Font: RMMS, 2020

No hi va haver cap clara tendència a l'alça o a la baixa dels trens de viatgers o de mercaderies pel que fa als nivells dels cànon documentats<sup>18</sup> entre 2015 i 2018, llevat dels trens d'alta velocitat (per als quals els cànon d'accés a la via van disminuir a tot arreu, llevat del Regne Unit).

La plataforma d'administradors d'infraestructures ferroviàries a Europa (PRIME) durà a terme un ampli estudi sobre els mecanismes de cobrament i finançament dels administradors d'infraestructures, que es completarà el 2021. L'estudi inclourà una visió general del cànon d'accés a la via i els seus diferents components.

Per mitigar l'impacte econòmic de la pandèmia Covid-19, el Reglament 2020/1429, aprovat l'octubre de 2020, permet reduir la càrrega financera del sector ferroviari flexibilitzant temporalment les normes sobre els cànon.

## 6.2. Assignació de capacitat i limitacions d'infraestructures

El 2018, la xarxa EU27 tenia una intensitat d'ús de 18,2 mil quilòmetres de tren per quilòmetre de línia (19,5 per a la UE28). Les xarxes més utilitzades el 2018 van ser les de l'Europa occidental, en particular els Països Baixos, que tenen una intensitat d'ús de 50,6 mil quilòmetres de tren per quilòmetre de línia. Grècia té la intensitat d'ús més baixa, amb només 4,8 mil quilòmetres de tren per quilòmetre de línia. Tot i que aquestes àmplies mitjanes nacionals no diuen res sobre les parts més buides de la xarxa, poden proporcionar algunes indicacions sobre quines xarxes són, de mitjana, més transitades que altres i, per tant, podrien tenir una capacitat limitada per a un trànsit major.

La longitud total de la via que es va declarar congestionada a la UE27 ha augmentat constantment des de 2015 i gairebé s'ha duplicat el 2028. Això va afectar 2 261 quilòmetres

<sup>18</sup> Seguiment dels cànon d'accés. No hi són comptats els recàrrecs.

<sup>19</sup> Reglament (UE) 2020/1429 del Parlament Europeu i del Consell, de 7 d'octubre de 2020, pel qual s'estableixen mesures per a un mercat ferroviari sostenible en vista del brot COVID-19 (DO L 333, 12.10.2020, p. 1).

de via (3 432 quilòmetres a la UE28), incloent-hi 1 339 quilòmetres al llarg dels corredors ferroviaris de mercaderies.

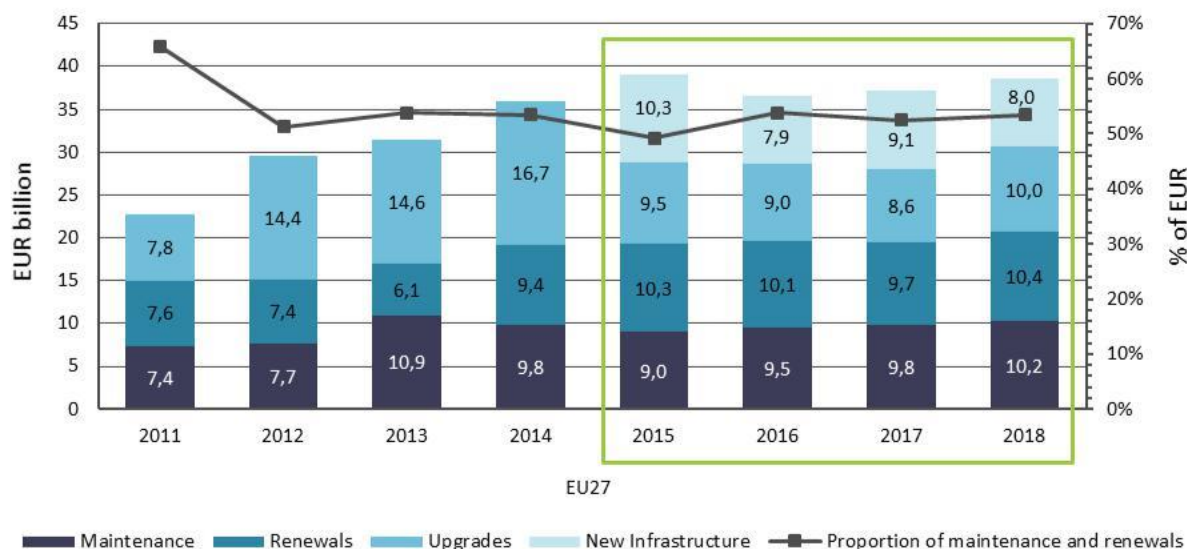
En casos de congestió, els serveis prioritaris per als estats membres són els que es presten en virtut d'una OSP, que és la primera prioritat en 13 països, seguits dels serveis internacionals de passatgers (7 països). Poques vegades es dona prioritat al trànsit de mercaderies (tant nacionals com internacionals).

Per superar les limitacions de la infraestructura operativa i la incompatibilitat entre els sistemes nacionals de control de trens existents, que són barreres considerables per a una interoperabilitat fluida, la UE va introduir un sistema de senyalització europeu comú, el Sistema Europeu de Gestió del Trànsit Ferroviari (ERTMS). Segons el pla de desplegament europeu del ERTMS<sup>20</sup>, aquest sistema de senyalització s'hauria d'haver desplegat a 15 682 quilòmetres de via el 2023; fins ara, el sistema s'ha instal·lat a 5 906 quilòmetres de la longitud prevista de la via (o el 38%), cosa que representa el 78% de l'objectiu previst per a finals de 2019.

### 6.3. Despeses i finançament d'infraestructures

La despesa total en infraestructures ferroviàries de la UE27 va ser de 38 700 milions d'euros el 2018, després d'un màxim de 39 100 milions d'euros el 2015<sup>21</sup>.

Gràfic 9: Despeses en infraestructures i proporció de manteniment i renovacions (mils de milions d'euros, 2011-2018)



Font: RMMS, 2020

El 2018:

- la despesa total de manteniment i renovació informada per a la UE27 va ser de 20 600 milions d'euros, és a dir, el 53% de la despesa total (25 800 milions d'euros i el 54% per a la UE28), amb variacions notables entre països; i

<sup>20</sup> Reglament d'execució (UE) 2017/6 de la Comissió, de 5 de gener de 2017, sobre el pla europeu de desplegament del sistema europeu de gestió del trànsit ferroviari, DO L 3, 6.1.2017, p. 6-28.

<sup>21</sup> UE28: de 49 500 milions d'euros el 2015 a 47 500 milions d'euros el 2018.

- a la UE27, els pressupostos nacionals representaven el 72,3% del total de la despesa i la inversió en infraestructures, el cofinançament de la UE, el 8,3% i el 19,4% va procedir d'altres fonts, incloent-hi préstecs, el finançament per emissió d'accions i cànon.<sup>22</sup>.

#### **6.4. Qualitat dels serveis de transport ferroviari**

El ferrocarril continua sent un dels modes de transport més segurs. Viatjar en cotxe és gairebé 50 vegades més arriscat que viatjar en tren. La seguretat ferroviària va continuar millorant entre el 2015 i el 2018 a la UE27, malgrat un lleuger augment del nombre de víctimes mortals i ferides greus el 2016<sup>23</sup>.

Basat en la definició utilitzada<sup>24</sup>, la puntualitat mitjana dels serveis regionals i locals de viatgers a la UE27 va disminuir lleugerament del 93% el 2015 al 90% el 2018<sup>25</sup>. La puntualitat mitjana dels serveis de viatgers de llarga distància i alta velocitat va disminuir del 85% el 2015 al 79% el 2018<sup>26</sup>. La fiabilitat mitjana dels serveis de passatgers locals i regionals va disminuir entre el 2015 i el 2018, amb una quota de serveis cancel·lats que va augmentar de l'1,4% a l'1,9%<sup>27</sup>. La fiabilitat mitjana dels serveis de viatgers de llarga distància i alta velocitat va augmentar entre el 2015 i el 2018, amb la quota de serveis cancel·lats que va disminuir de l'1,5% a l'1,3%<sup>28</sup>.

La puntualitat mitjana<sup>29</sup> el 2018 per al transport ferroviari de mercaderies a la UE27 va ser del 60,0% per als serveis nacionals i del 53,2% per als serveis internacionals: es va cancel·lar el 7,3% dels serveis nacionals i l'11,0% dels serveis internacionals<sup>30</sup>.

#### **6.5. Contractes de servei públic**

El 2018, els serveis de viatgers de la UE27 d'OSP van representar, de mitjana, el 60% del total de passatger/quilòmetre ferroviari (respecte al 53% de 2015)<sup>31</sup>, al voltant del 98% dels quals cobrien serveis domèstics. Dins els serveis domèstics, l'OSP cobria més serveis regionals que no pas de llarga distància.

<sup>22</sup> UE28: 68,8%, 6,6% i 24,5% respectivament.

<sup>23</sup> Font: Informe de l'Agència de Ferrocarrils de la Unió Europea sobre seguretat i interoperabilitat ferroviària a la UE 2020.

<sup>24</sup> RMMS considera que un tren de passatgers és puntual si es retarda 5 minuts o menys.

<sup>25</sup> UE28: en general, les mateixes xifres.

<sup>26</sup> UE28: del 84% al 77%

<sup>27</sup> UE28: de l'1,6% al 2,2%.

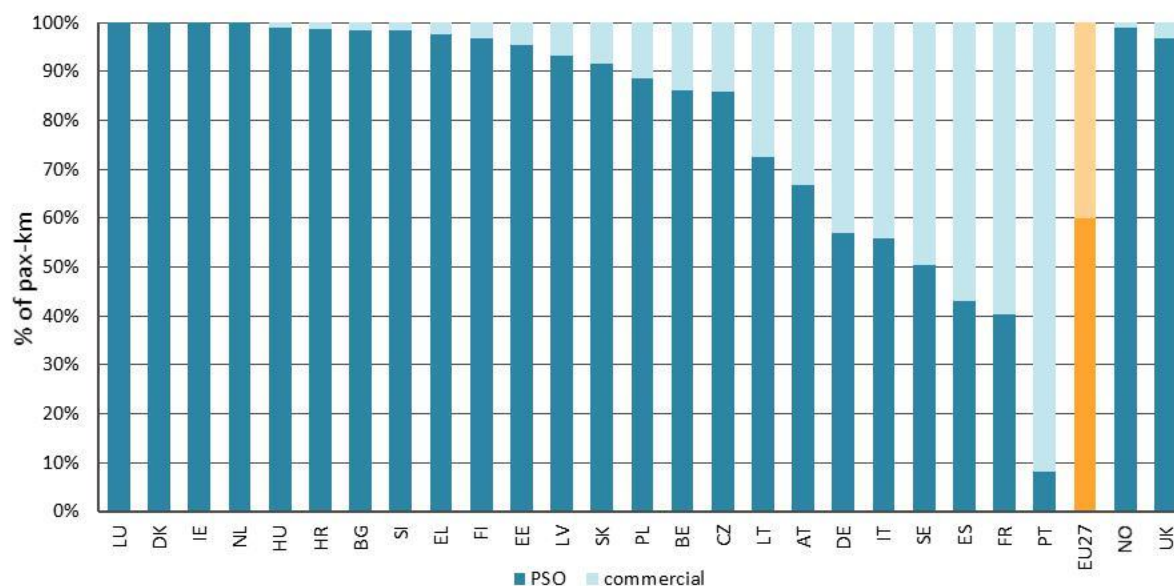
<sup>28</sup> UE28: augment de l'1,7% a l'1,8%.

<sup>29</sup> RMMS considera que un tren de mercaderies és puntual si es retarda 15 minuts o menys.

<sup>30</sup> UE28: la puntualitat mitjana va ser del 63,0% per als serveis nacionals i del 53,2% per als serveis internacionals; es va cancel·lar el 6,8% dels serveis nacionals i l'11,0% dels serveis internacionals.

<sup>31</sup> UE28: 66%, davant el 60% del 2015.

Gràfic 10: Quota de trànsit de viatgers ofert respectivament d'OSP i dels serveis ferroviaris comercials, per país (en% de passatger-km, 2018)



Font: RMMS, 2020. Les dades de BE, PT, EL i FR són estimacions. RO no hi és disponible.

La licitació només la van fer servir el 26% de tots els serveis d'OSP actius el 2018 a la UE27 (43% a la UE28), gairebé exclusivament als estats membres que n'havien liberalitzat els serveis anteriorment (Alemanya, Suècia i el Regne Unit).

La remuneració de les OSP continua sent una font important d'ingressos de les empreses ferroviàries de la majoria dels estats membres, tot i que els nivells de remuneració de les OSP per quilòmetre de tren difereixen àmpliament entre països. El 2018, la remuneració mitjana de la OSP a la UE27 va ser de 10,51 EUR per quilòmetre de tren (8,57 EUR a la UE28).

## 6.6. Llicències

En total, es van notificar 1 082 llicències actives d'empreses ferroviàries a la UE27 el 2018 (1 126 a la UE28). Alemanya en va registrar el nombre més elevat (434); Irlanda i Luxemburg, el més baix (2).

Les taxes mitjanes necessàries per obtenir una llicència el 2018 (si n'hi havia) van variar des de 37 500 EUR a Portugal fins a 5 EUR a Croàcia.

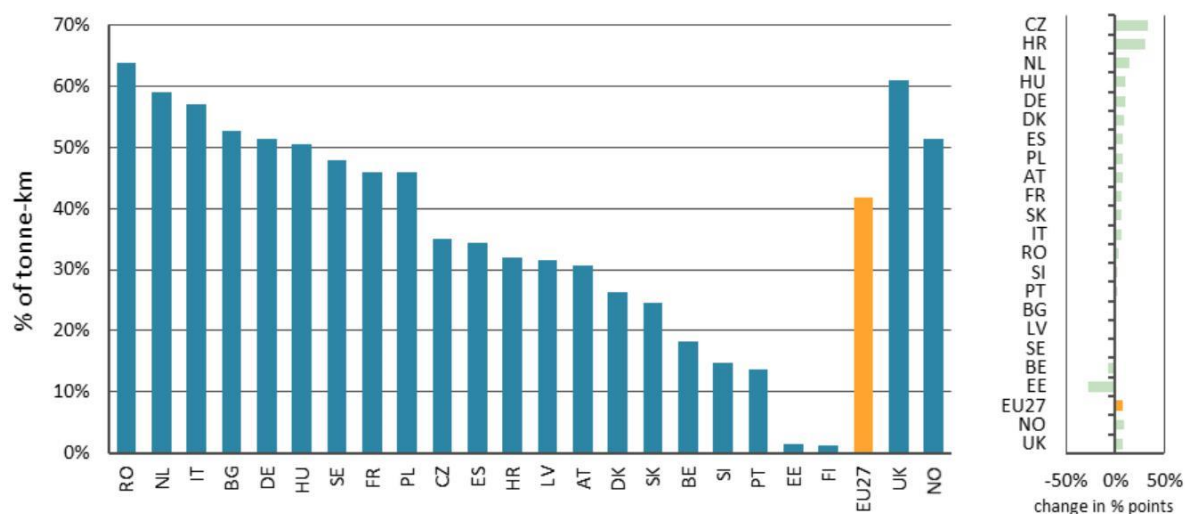
Espanya, Polònia i el Regne Unit van registrar el temps mitjà més llarg per obtenir una llicència (més de 100 dies).

## 6.7. Grau d'obertura del mercat i utilització dels drets d'accés

La quota de mercat mitjana dels competidors al mercat de mercaderies ferroviàries de la UE27 va augmentar del 34% al 42% entre 2015 i 2018<sup>32</sup>. El 2018, hi havia nous operadors que competien amb operadors històrics estatals a tots els països, excepte a Grècia, Irlanda, Lituània i Luxemburg, i en més de la meitat d'ells la quota de mercat dels competidors era superior al 30%.

<sup>32</sup> UE28: del 35% al 43%.

Gràfic 11: Quota de mercat dels competidors al mercat de mercaderies ferroviàries, per país (en % el 2018) i variació dels punts percentuals (2015-2018)



Font: RMMS, 2020. Hi ha un sol operador amb una quota de mercat del 100% a EL, IE, LT i LU.

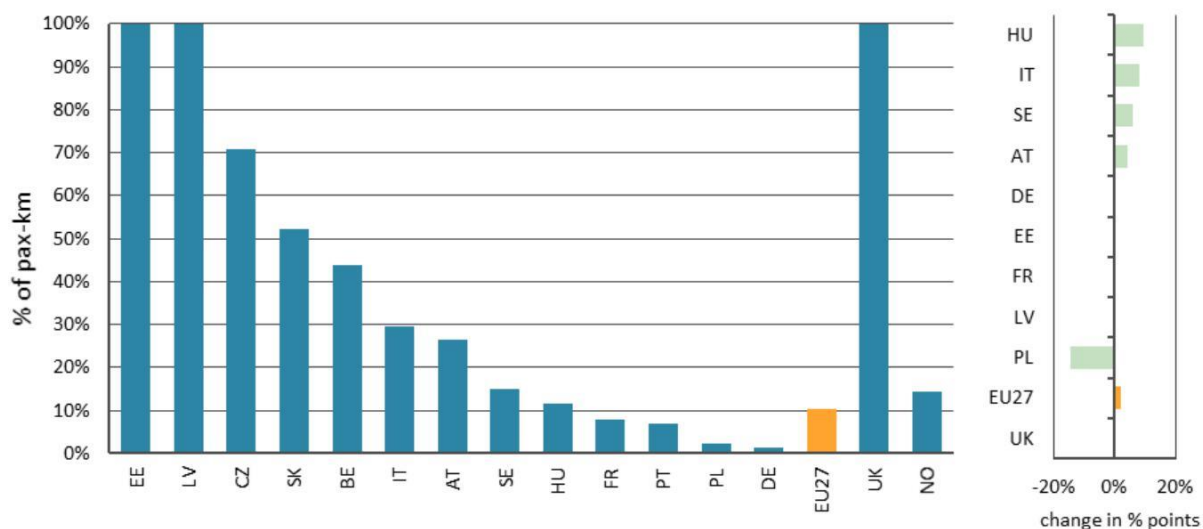
L'accés obert i la licitació obligatòria per als contractes de serveis públics al mercat nacional de viatgers només es van introduir a escala de la UE amb el Quart Paquet Ferroviari. És massa aviat per veure'n els efectes en països que no havien obert els seus mercats prèviament.

De mitjana, els competidors tenien una quota de mercat del 10% en els mercats comercials nacionals de passatgers a la UE27 el 2018, un augment de 2 punts percentuals respecte al 2015<sup>33</sup>, i una quota de mercat del 16,2% als mercats nacionals de viatgers d'OSP, un nivell gairebé constant en comparació amb el 2015 (una disminució de 0,5 punts percentuals<sup>34</sup>).

<sup>33</sup> UE28: 12%, és a dir, +2 punts percentuals respecte al 2015.

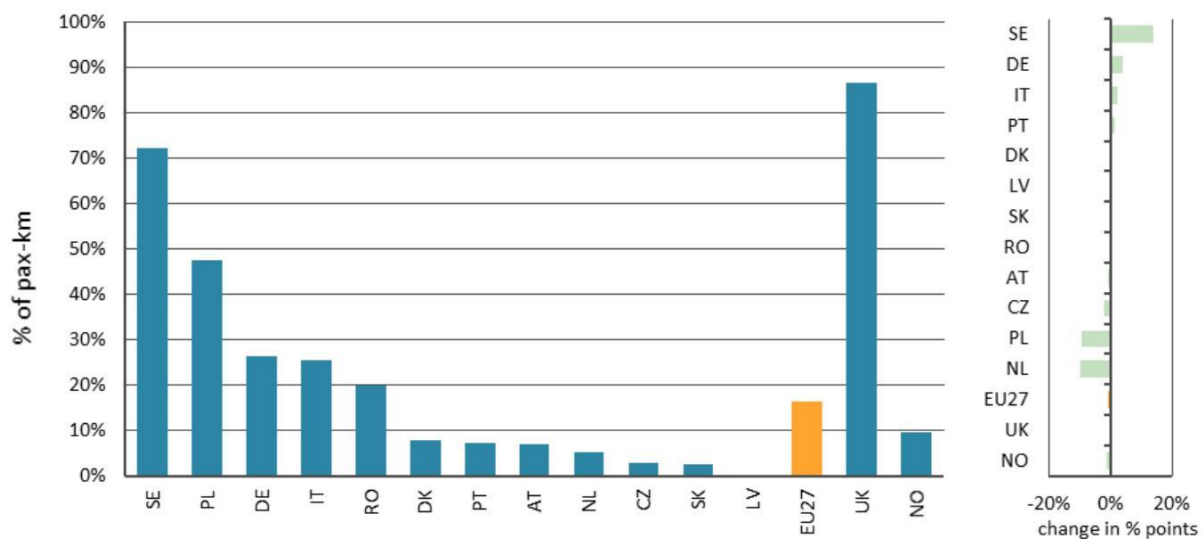
<sup>34</sup> UE28: 32%, és a dir, -2 punts percentuals respecte al 2015.

Gràfic 12: Quota de mercat dels competidors al mercat comercial de viatgers, per país (% el 2018) i variació dels punts percentuals (2015-2018)



Font: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES no van informar de competidors en serveis comercials amb una quota de mercat de l'1% o més per al 2018. No hi havia serveis de mercat comercial de viatgers a IE. No hi havia dades a NL i a RO.

Gràfic 13: Quota de mercat dels competidors al mercat de viatgers d'OSP, per país (en % el 2018) i variació dels punts percentuals (2015-2018)



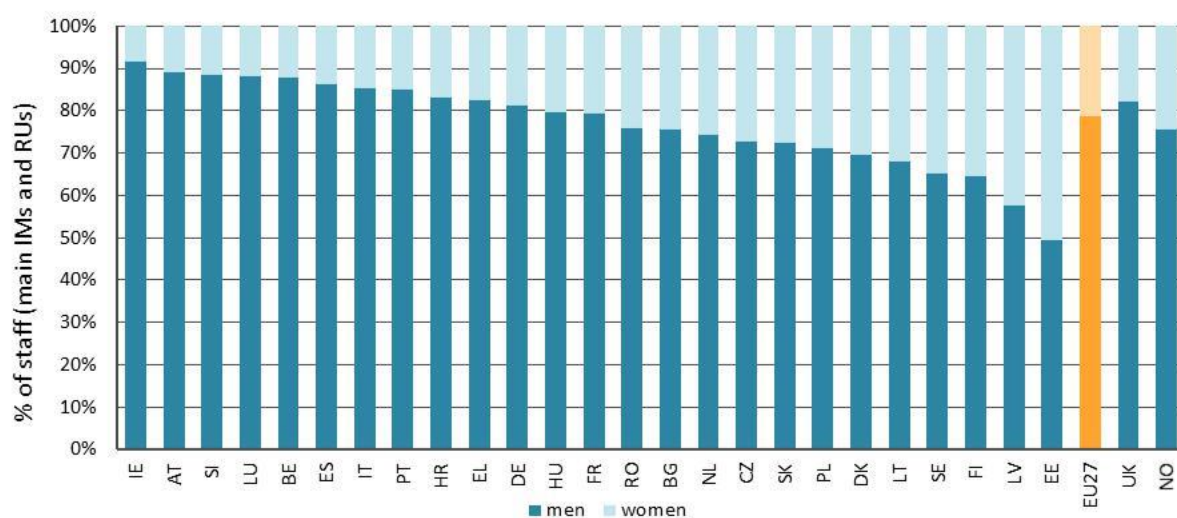
Font: RMMS, 2020. Les dades de PT el 2015 són una estimació. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI i ES no van informar de competidors al mercat de viatgers d'OSP.

## 6.8. Ocupació i condicions socials

A finals del 2018, poc més de 916 000 persones treballaven al sector ferroviari de la UE27, prop de 527 000 per a empreses ferroviàries (operadors principals i alternatius) i 389 000 per a administradors d'infraestructures<sup>35</sup>.

La força de treball ferroviària és predominantment masculina; de mitjana, només el 21% dels empleats són dones. La proporció de personal femení varia entre el 51% a Estònia i el 9% a Irlanda.

Gràfic 14: Nombre d'empleats (principals administradors d'infraestructures més empreses ferroviàries), per sexe (en % el 2018)



Font: RMMS, 2020.

La proporció d'empleats més joves (menors de 30 anys) que treballen per a empreses ferroviàries ha augmentat a la UE27, passant del 8,2% el 2015 al 10,6% el 2018<sup>36</sup>. L'envelliment de la força de treball continua sent preocupant, especialment a Espanya, Romania, Grècia, Bulgària i Lituània, en què més del 50% de la plantilla tenia més de 50 anys el 2018. Els administradors d'infraestructures solen tenir una plantilla més antiga que les empreses ferroviàries, però la proporció d'empleats més joves també va augmentar entre el 2015 i el 2018, del 7,9% al 8,3%.

<sup>35</sup> Per a la UE28: hi ha ocupats poc més de 1 034 000, aproximadament 600 000 a empreses ferroviàries i 434 000 a administradors d'infraestructures.

<sup>36</sup> UE28: el 8,4% i el 10,6% respectivament.

Gràfic 15: Empleats, per grups d'edat (% en 2015-2018)



Font: RMMS, 2020. Les dades del 2015 no hi eren disponibles per a RU a LV, LU, ES i SE. Les dades del 2015 dels administradors d'infraestructures d'ES, LU i LV no hi eren disponibles.

L'ocupació a temps complet és la condició més comuna dels empleats, tant dels administradors d'infraestructures com de les empreses ferroviàries. Sembla que tots els empleats dels administradors d'infraestructures tenen contractes permanents a Bèlgica, Dinamarca i Luxemburg, mentre que a Irlanda, només el 89%. Tan sols Suècia, Itàlia, Polònia, els Països Baixos, Alemanya i Noruega van informar d'una proporció d'empleats en empreses ferroviàries amb contractes permanents inferiors al 95%. La proporció més baixa de contractes a temps complet del personal dels administradors d'infraestructures és als Països Baixos (83%) i a Bèlgica (88%). A les principals empreses ferroviàries, la proporció més baixa de contractes a temps complet la té Bèlgica (86%).

Només uns pocs estats membres van informar de l'ús de programes d'FP dual i de pràctiques professionals que són més freqüents a Àustria i Alemanya, tant a empreses ferroviàries com a administradors d'infraestructures.

## 7. CONCLUSIONS

El sector ferroviari fa una contribució substancial a la cohesió econòmica i social de la UE27, donant feina directa a més de 900 000 persones i movent uns 1 600 milions de tones de mercaderies<sup>37</sup> i 7 100 milions de passatgers<sup>38</sup> cada any.

Un ús més gran del ferrocarril de mercaderies és fonamental per satisfer la demanda d'un transport més sostenible i tindria substancials efectes positius sobre la contaminació i el consum d'energia, cosa que ajudaria a assolir les ambicioses reduccions d'emissions establertes al Pacte Verd Europeu.

Tot i que els volums ferroviaris de passatgers han augmentat constantment els darrers anys, els volums de ferrocarril han augmentat de manera més desigual. Els moviments de trens, tant de passatgers com de mercaderies, s'han mantingut estables, mentre que la demanda de formes de transport sostenibles ha augmentat juntament amb la conscienciació de la ciutadania sobre el canvi climàtic.

Tot i aquests avenços positius, el ferrocarril encara no està assolint tot el seu potencial. El transport ferroviari ha de ser més puntual i fiable en comparació amb altres modes,

<sup>37</sup> Eurostat, UE27 excepte BE, que etiqueta les dades com a confidencials.

<sup>38</sup> Eurostat, EU27, excepte BE, HU, NL i PL, que etiqueten les dades com a confidencials.



augmentant la seva orientació al client i aprofitant millor la innovació. També ha de ser més eficient i assequible.

Per ajudar el sector a afrontar els seus principals reptes del mercat, l'acció de la UE se centra en quatre objectius:

### 1. Un mercat competitiu

Un accés equitatiu al mercat de tots els operadors permetrà introduir noves ofertes multimodals i augmentar la possibilitat de tria dels passatgers i de les empreses.

Amb aquesta finalitat, el pilar de mercat del Quart Paquet Ferroviari va introduir la licitació com a procediment estàndard per a l'adjudicació de contractes de serveis públics, amb un període de transició fins al desembre del 2023. També va obrir l'accés a la prestació comercial de serveis ferroviaris de viatgers domèstics, a partir del calendari del 2021. La Comissió estarà particularment vigilant en el seguiment de la correcta transposició i aplicació del Quart Paquet Ferroviari, per garantir que assoleixi tot el seu potencial a mitjà termini.

També s'ha de promoure una competència justa entre modes de transport assegurant que cada mode paga els seus costos externs.

### 2. Millora dels serveis ferroviaris transfronterers

Travessar les fronteres interiors de la UE ha d'esdevenir en un procés més fluid per augmentar la quota modal del ferrocarril. L'eliminació de les barreres d'interoperabilitat, el desplegament de l'ERTMS, la disponibilitat de material rodant adequat i la disponibilitat de maquinistes són fonamentals per a aquest objectiu.

A petició del Parlament Europeu, la Comissió va engegar un estudi sobre les connexions transfrontereres de llarga distància, amb especial atenció als serveis de tren nocturn. Se n'espera un informe a mitjans de 2021.

### 3. Millor rendiment de la infraestructura ferroviària

Per garantir la prestació eficient dels serveis de transport ferroviari, cal una infraestructura ben desenvolupada, lliure de colls d'ampolla i amb els enllaços que ara hi falten. La UE continuarà la seva política de desenvolupament d'infraestructures a través de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T, per les sigles en anglès), amb un important suport financer al ferrocarril dins el marc del mecanisme "Connectar Europa". Una xarxa d'alt rendiment i alta velocitat més extensa estarà a l'abast a finals del 2030 amb l'acompliment dels principals projectes de la TEN-T.

El sector ferroviari absorbeix una quantitat important de finançament públic. Un mercat de bons verds en creixement podria permetre la transformació cap a un finançament privat d'inversions sostenibles. El Reglament de Taxonomia<sup>39</sup> i els seus actes delegats estableixen el marc i els criteris necessaris per a un sistema de classificació clar per identificar activitats sostenibles.

Els nivells creixents de congestió estan creant colls d'ampolla, sobretot al llarg dels corredors ferroviaris principals, i les grans obres de manteniment impedeixen l'ús eficient de la xarxa.

---

<sup>39</sup> Reglament (UE) 2020/852 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de juny de 2020, relatiu a l'establiment d'un marc per facilitar la inversió sostenible i que modifica el Reglament (UE) 2019/2088, DO L 198 de 22.6.2020, p. 13-43.

La Comissió dóna suport als nous enfocaments del sector en matèria d'adjudicació i gestió de capacitats basats en plataformes i eines digitals interconnectades i en la seva prompta posada en marxa.

#### 4. Més orientació al client

Els serveis ferroviaris han de satisfer les necessitats dels clients. La millora de la puntualitat i la fiabilitat i un millor accés als serveis a les instal·lacions ferroviàries són una prioritat tant per als serveis de viatgers com al de mercaderies.

Cal garantir els drets dels passatgers a la informació, l'assistència, la continuació del viatge i la compensació per augmentar l'ús del ferrocarril. La proposta de la Comissió de refosa del Reglament (CE) 1371/2007<sup>40</sup>, sobre el qual es va arribar a un acord a l'octubre de 2020 amb el Parlament Europeu i el Consell, ha de millorar els drets dels passatgers amb discapacitat o mobilitat reduïda, aclarir les normes d'aplicació i tramitació de reclamacions i garantir una millor protecció dels passatgers en cas d'alteracions del viatge.

Els corredors ferroviaris de mercaderies continuen sent l'element clau de la política de la Comissió per impulsar el transport ferroviari de mercaderies. L'avaluació del marc legal del Reglament 913/2010<sup>41</sup> prepara el terreny per a mesures legislatives addicionals.

La Comissió dóna ple suport a les iniciatives per millorar l'eficiència i la flexibilitat del procés de programació horària, el procés per afrontar situacions de contingència i la coordinació de les restriccions temporals de capacitat.

La promoció de la digitalització és fonamental per fer el ferrocarril més atractiu per a les empreses. El nou Reglament sobre informació electrònica de transport de mercaderies (eFTI, per les sigles en anglès<sup>42</sup>) permetrà l'intercanvi d'informació digital entre empreses i autoritats. La Comissió també té previst presentar una proposta per a una associació europea en recerca i innovació ferroviària, basant-se en l'actual empresa conjunta Shift2Rail. La futura associació se centrarà en accelerar la investigació i el desenvolupament de tecnologies innovadores i solucions operatives, facilitades per la digitalització i l'automatització.

L'Any Europeu del Ferrocarril 2021 continuarà donant suport als esforços per augmentar la quota de passatgers i mercaderies que es desplacen per ferrocarril, compartint coneixements i bones pràctiques.

Traducció de l'anglès: EVF

---

<sup>40</sup> Reglament (CE) núm. 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre drets i obligacions dels viatgers ferroviaris, DO L 315 de 3.12.2007, p. 14-41.

<sup>41</sup> Reglament (UE) núm. 913/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de setembre de 2010, relatiu a una xarxa ferroviària europea per al transport de mercaderies competitiu, DO L 276, 20.10.2010, p. 22-32.

<sup>42</sup> Reglament (UE) 2020/1056 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de juliol de 2020, sobre informació electrònica de transport de mercaderies, DO L 249, 31.7.2020, p. 33-48.

## List of countries

<b>EU</b>	European Union	
<b>EU13</b>	EU Member States having joined the EU in or after 2004	
<b>EU15</b>	EU Member States having joined the EU before 2004	
<b>EU27</b>	All current EU Member States	
<b>EU28</b>	EU Member States between 1 July 2013 and 31 January 2020	
<b>BE</b>	Belgium	
<b>BG</b>	Bulgaria	
<b>CZ</b>	Czechia	
<b>DK</b>	Denmark	
<b>DE</b>	Germany	
<b>EE</b>	Estonia	
<b>IE</b>	Ireland	
<b>EL</b>	Greece	
<b>ES</b>	Spain	
<b>FR</b>	France	
<b>HR</b>	Croatia	
<b>IT</b>	Italy	
<b>CY</b>	Cyprus	
<b>LV</b>	Latvia	
<b>LT</b>	Lithuania	
<b>LU</b>	Luxembourg	
<b>HU</b>	Hungary	
<b>MT</b>	Malta	
<b>NL</b>	Netherlands	
<b>AT</b>	Austria	
<b>PL</b>	Poland	
<b>PT</b>	Portugal	
<b>RO</b>	Romania	
<b>SI</b>	Slovenia	
<b>SK</b>	Slovakia	
<b>FI</b>	Finland	
<b>SE</b>	Sweden	
<b>UK</b>	United Kingdom	EU Member 1973-2020
<b>NO</b>	Norway	Member of EEA since 1994, of EFTA since 1960