

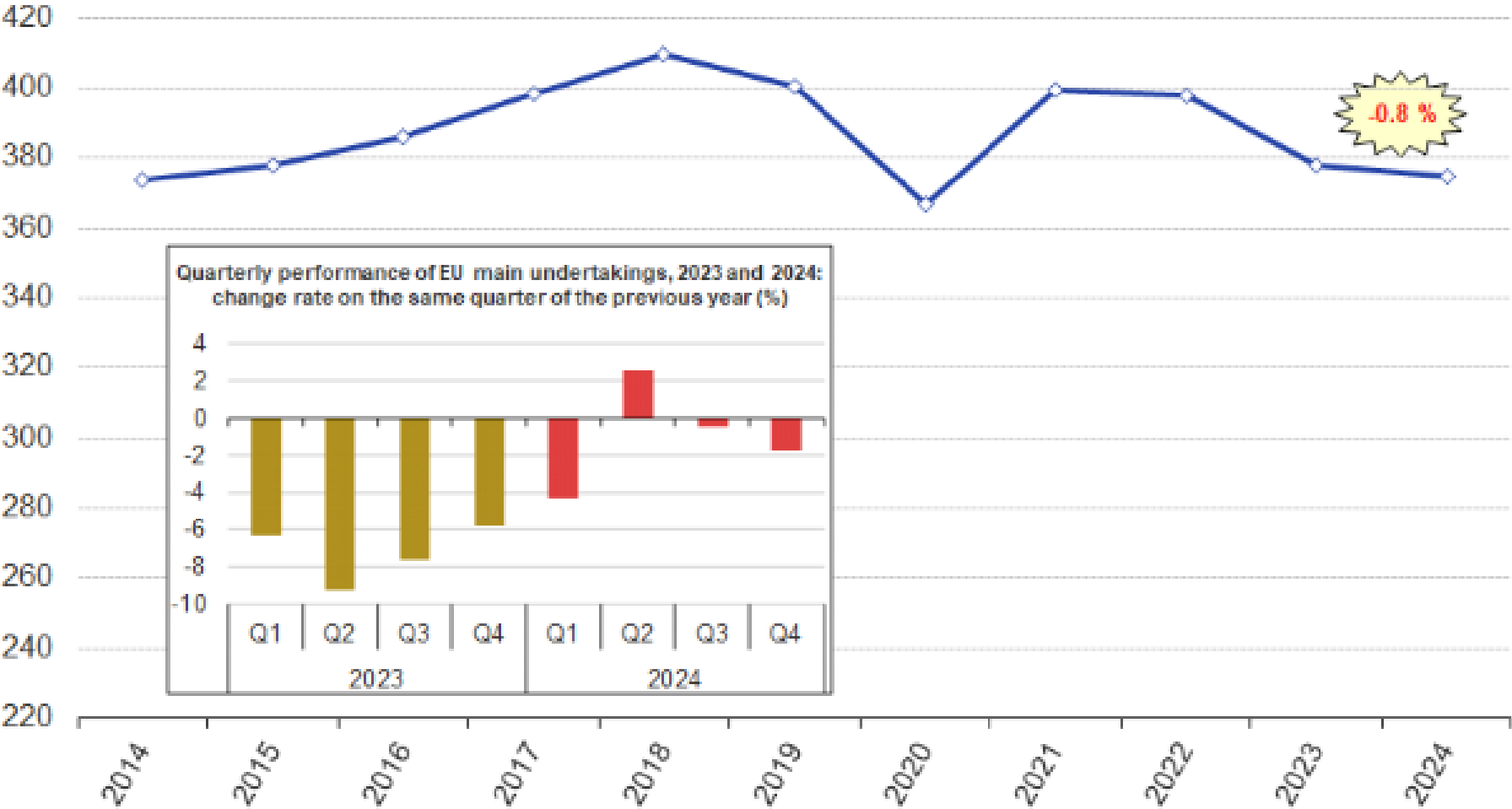
INFRASTRUTTURE E TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

VALUTAZIONI E PROPOSTE PER CONTRASTARE LA GRAVE CRISI STRUTTURALE IN CORSO

**Il trasporto ferroviario delle merci: mercati di
riferimento e proposte di riforma**
Marco Spinedi, SiPoTra

30 marzo 2026

Trasporto ferroviario merci delle principali imprese europee (Mild di ton/Km)



Note: data for Belgium are not included.

Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typepas and rail_go_quartal)

Guardare al settore ferroviario merci con occhi diversi - I

I dati che emergono dalla realtà testimoniano come raggiungere il 30% di quota di mercato del ferroviario nel 2030 sia una missione impossibile.

La crisi strutturale che il sistema delle imprese ferroviarie merci europee attraversa ne è la testimonianza diretta.

Occorre prenderne atto, introducendo le misure necessarie a ridisegnare alla radice l'assetto industriale del settore.

Marginalità, dimensioni d'impresa, mercato geografico di riferimento ed investimenti infrastrutturali e nei mezzi sono le parole d'ordine per avere imprese economicamente sostenibili.

Guardare al settore ferroviario merci con occhi diversi - II

In tutti i settori produttivi i risultati di bilancio, il livello di capitalizzazione ed il rendimento degli investimenti rappresentano una componente essenziale delle analisi di performance del comparto.

Il comparto del trasporto ferroviario delle merci non può fare eccezione. Il fatto che trasportare merci su ferro produca benefici ambientali giustifica l'erogazione di contributi pubblici, se in orizzonte temporale definito e in presenza di reali prospettive di un equilibrio economico-finanziario delle imprese.

Il fatto che la UE abbia posto un veto sul trasferimento di risorse da parte dei grandi gruppi ferroviari a sostegno del proprio comparto merci è un importante segnale in tale direzione.

Indagine sui risultati di bilancio di alcune imprese ferroviarie europee

1. Ambrogio Trasporti
2. Captrain
3. DB Cargo
4. Fret SNCF
5. GTS Rail
6. Hupac
7. Lineas
8. PKP Cargo
9. Polo Logistica FS
10. Rail Cargo Group (OBB)
11. SBB Cargo
12. Terminali Italia

Le imprese rappresentano un campione ampiamente rappresentativo del mercato del trasporto ferroviario delle merci in Europa.

Pur essendo ancora forti i legami con i rispettivi mercati di riferimento nazionali, esse operano anche su uno o più mercati esteri

La dimensione del fatturato e le ragioni delle perdite

Stima del fatturato e del risultato di gestione delle 12 imprese

2024

Fatturato: 14 mld. € circa

Utile/Perdita: - 1,4 mld. € circa

Mercato equamente distribuito fra:

***Incumbent/operatori storici:* 55%**

Operatori privati/nuovi entranti: 45%

Le prime 3 imprese per fatturato rappresentano il 65% del campione ed il 47% delle perdite.

LA GRAVITA' DELLA CRISI NON STA TANTO NELLA PRESENZA DI INGENTI PERDITE, QUANTO NELLA DEBOLEZZA STRUTTURALE DEL MARGINE OPERATIVO LORDO

Le ragioni della crisi:

- **Domanda di mercato strutturalmente debole e fluttuante negli anni**
- **Concorrenza di altre modalità di trasporto – strada, fiume, SSS**
- **MOL insufficiente a garantire l'equilibrio di bilancio**
- **Gravi deficit infrastrutturali e insufficiente integrazione tra le reti nazionali**

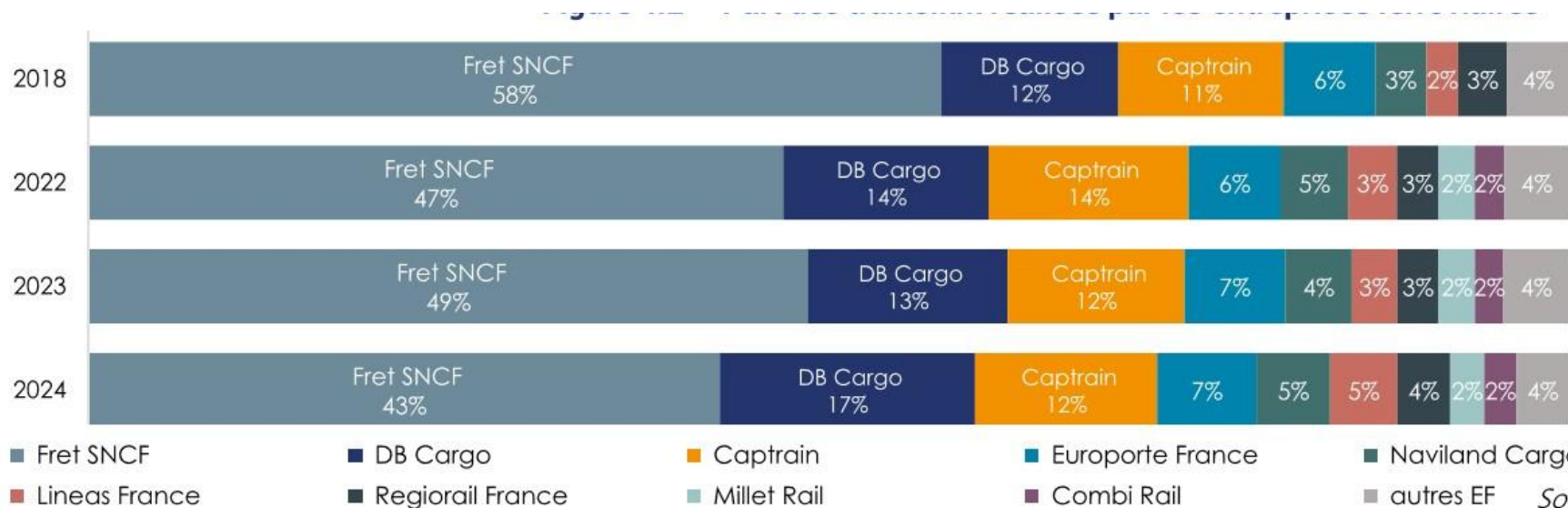
Gli effetti distorsivi di una liberalizzazione a scala nazionale: il *patchwork* del caso francese

Negli ultimi 15 anni il mercato francese ha oscillato tra 30 e 35 mld di Ton-Km senza registrare alcun significativo trend di sviluppo di lungo periodo.

I risultati di bilancio di SNCF Fret riflettono tale tendenza, con forti oscillazioni annuali nei ricavi e perdite per milioni di €, intervallati da attivi modesti.

Dal 2018 Fret SNCF è passata dal 58% al 43% del mercato domestico, a favore di 10 imprese di media e piccola dimensione; una tendenza che formalmente ha favorito la concorrenza, senza però garantire l'affermarsi di imprese con solide basi economiche e finanziarie di lungo periodo.

A seguito delle indicazioni della UE, dal 31/12/2024 Fret SNCF è stata scorporata in due società: Hexafret per il trasporto delle merci e Technis per la manutenzione di carri e locomotive.



Notes :

La société Millet Rail intègre dans cette figure les activités précédemment réalisées par l'entreprise Ouest Rail (fermée en mars 2023 et dont les activités ont fait l'objet d'une fusion dans la société Millet Rail).

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

LA CRISI DEL FERROVIARIO MERCI IN EUROPA HA UN PRECEDENTE

Staggers



1960 -1970: Crisi strutturale del trasporto merci ferroviario americano dovuta alla concorrenza della gomma: crolla l'occupazione, crisi finanziarie, fallimenti.

Dal 1975 al 1980 Il congresso mette a punto la riforma del settore: *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* e *Staggers Rail Act*, firmato da Jimmy Carter il 14/10/1980.

Dall'entrata in vigore della nuova legge federale, nel settore ferroviario merci americano nascono imprese in grado di stare sul mercato senza sussidi, ottemperando al contempo agli obiettivi di trasferimento modale propri del trasporto su ferro.

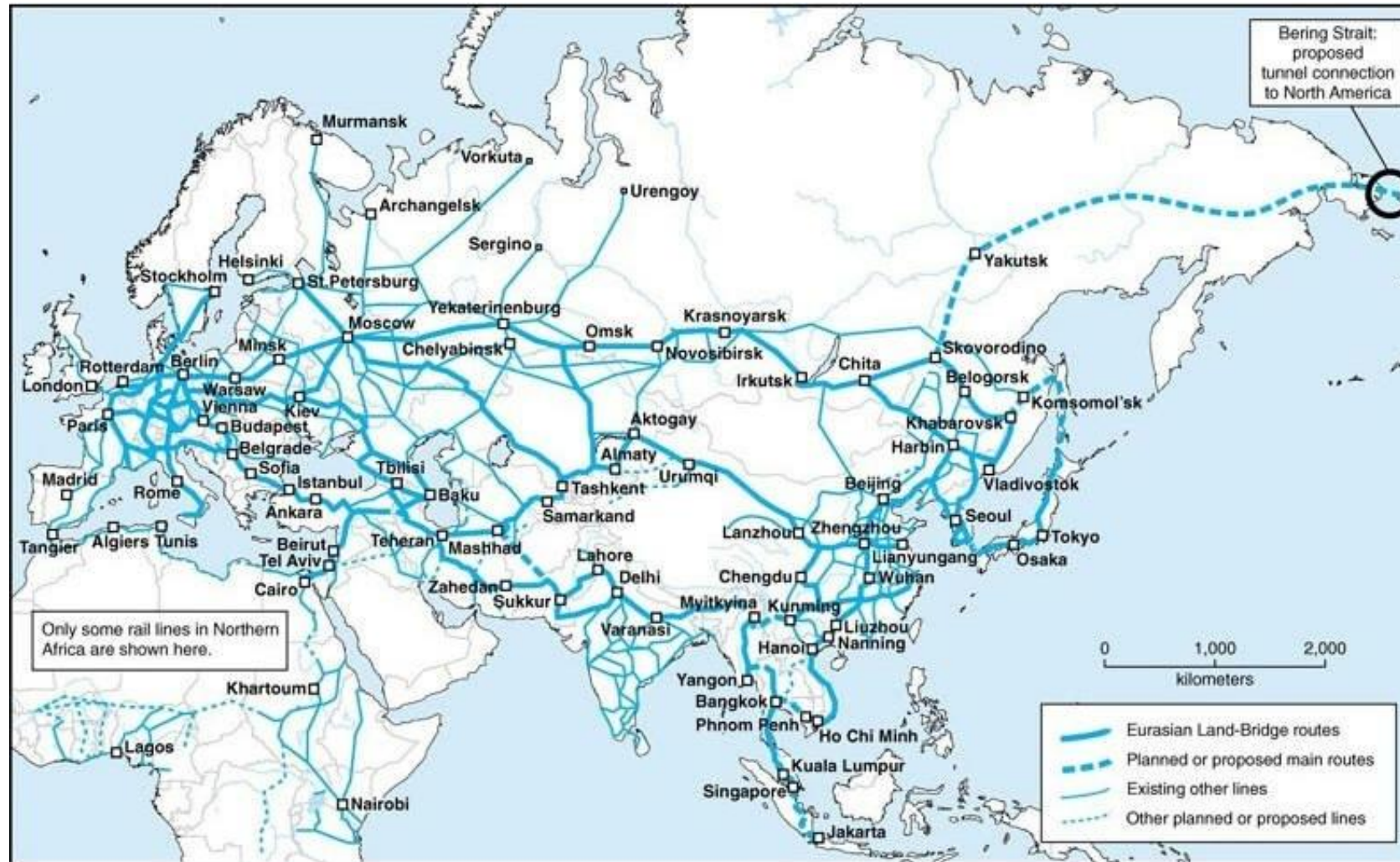
Il governo federale finanzia la riforma con 10 miliardi di US\$ circa.

Fatturato e utile netto delle imprese ferroviarie USA classe I nel 2024

Impresa Ferroviaria	Fatturato 2024 (mld US \$)	2024 su 2023 (%)	Business principale	Utile netto 2024 (mld US \$)	Spese per investimenti 2024 (mld US \$)	Descrizione investimenti
Union Pacific (UNP)	24,25	+0,5	Western US Connectivity	6,75	3,40	Aumento capacità nei porti e rinnovamento dei binari
BNSF Railway	23,35	-0,5	Agricultural & Intermodal	7,13	3,69	Espansione della rete ed upgrade delle locomotive
CSX Corporation	14,54	-1,0	Eastern US network	3,47	2,53	Manutenzione ponti e gallerie e tecnologie per la sicurezza
CPKC*	14,55	+16,0	First Canada-US-Mexico line	2,61	1,99	Nuovi nodi di interscambio e tecnologia cross-border
Norfolk Southern (NSC)	12,12	-0,3	Eastern US & Intermodal	2,62	2,38	Portali digitali per la ispezione ai treni e miglioramenti per la sicurezza
Totale	88,81			22,58	13,99	

- Canadian Pacific Kansas City nata dalla fusione di Canadian Pacific con Kansas City Southern.

IL FUTURO MERCATO DI RIFERIMENTO: IL CONTINENTE EURO-ASIATICO



- Le infrastrutture di corridoio che collegano Asia ed Europa sono in costante aumento.
- Con funzione di vie complementari al trasporto marittimo.
- Attraversando territori e città, contribuiscono a diffondere lo sviluppo economico e sociale di oltre 4 miliardi di persone.

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

LA POLITICA EUROPEA NEL FERROVIARIO MERCI DOVREBBE TRARRE ISPIRAZIONE DAL CASO AMERICANO PER UNA DIRETTIVA ATTA A FAVORIRE LA RINASCITA DEL SETTORE.

A TUTELA DELLA CONCORRENZA IL DIMENSIONAMENTO DELLE IMPRESE VA DEFINITO NELL'AMBITO DI UN UNICO MERCATO DI RIFERIMENTO DI DIMENSIONI EURO-ASIATICHE

NEI PROSSIMI DECENNI LE IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE DOVRANNO ESSERE IN GRADO DI COMPETERE CON QUELLE DI TURCHIA, ARABIA SAUDITA, EAU, KAZAKISTAN E CINA, I CUI GOVERNI STANNO INVESTENDO NELL'AMMODERNAMENTO DI UNA GRANDE RETE FERROVIARIA EURO-ASIATICA.