

Trasporto ferroviario merci in Europa

Vent'anni di liberalizzazione tra progressi, nodi irrisolti e una visione industriale ancora incompiuta

Paolo Guglielminetti | Global railways & roads leader

Webinar «Infrastrutture e trasporto ferroviario merci – Valutazioni e proposte per contrastare la grave crisi strutturale in corso»

30 marzo 2026

US ed EU a confronto: la dimensione dei mercati

Differenze marcate in termini di dimensione, distanza media percorsa e market share



Volume [bn t]

Volume [bn tkm]



CAGR [2006-2024, tkm]



Market share [%tkm]



1,34

386

-0,4%

11,5%



2,17

2.458

-1,0%

28,3%

X 1,6


X 6

X 2,5


Sources: EU: Eurostat, DG Move Statistical pocketbook, US: BTS

Le dimensioni delle imprese merci UE a confronto con quelle nordamericane

- Le 6 maggiori IF dell'UE trasportano il 43% del volume totale, mentre quelle US/CN hanno oltre il 90%.
- Pertanto, nonostante le norme sull'"open acces", le imprese ferroviarie dell'UE rimangono **relativamente piccole**
- La più grande impresa ferroviaria dell'UE (DB) in termini di traffico è **più di 3 volte più piccola** della più piccola delle 6 ferrovie "Classe I" del Nord America, che si sono del progressivamente consolidate, e ciò nonostante in Europa operatori come DB, FS e RCA si siano espansi in paesi diversi da quelli di origine.

US/CN Class I rail freight operators	Annual traffic (2022) [billion tonnes*km]		Total market	Share of big 6
BNSF	982,9	2.958 bn tkm	3.147 bn tkm	94%
Union Pacific	677,2			
Canadian National Railway	378,2			
CPKC Canadian Pacific & Kansas City	326,0			
CSX Transportation	305,5			
Norfolk Southern Railway	288,1			

Sources: AAR, Annual report of the rail operators, Statista

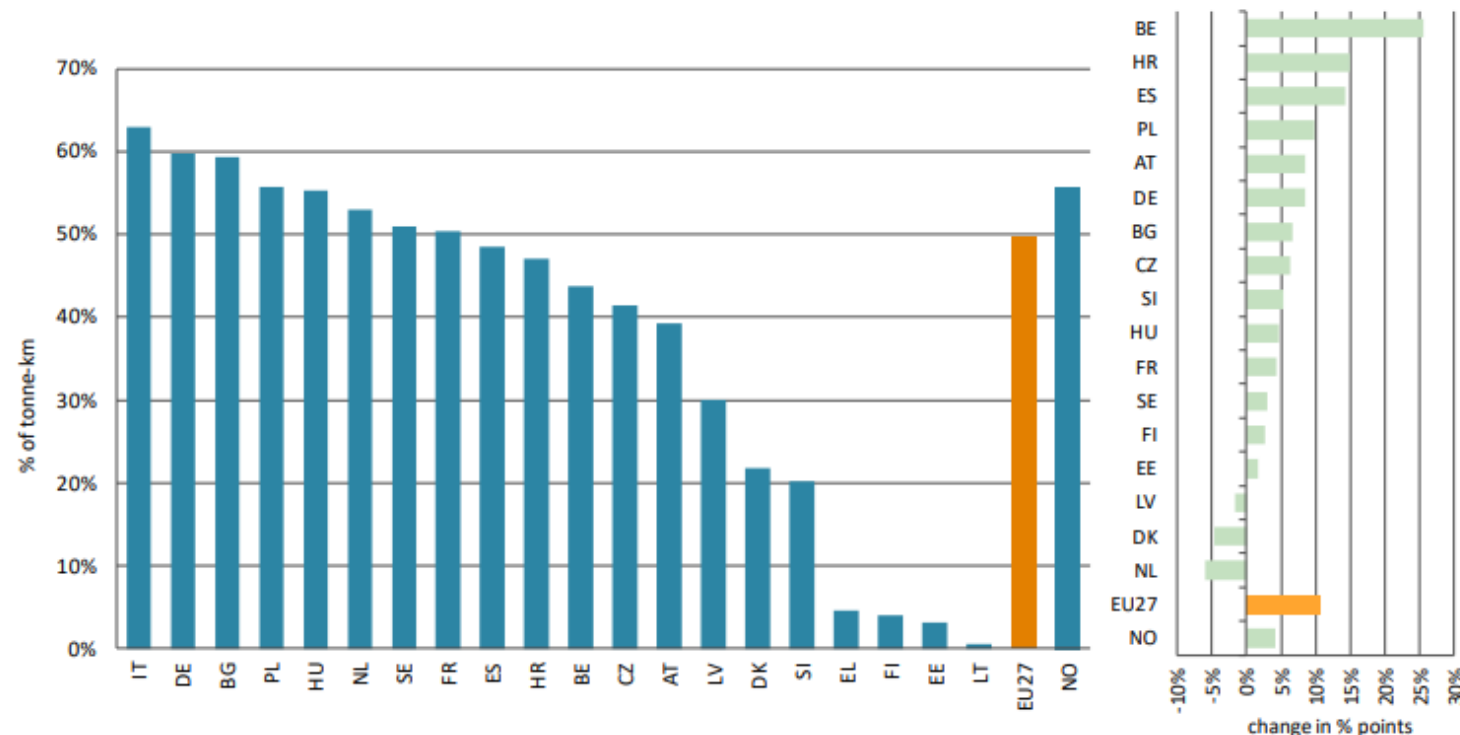
EU largest rail freight operators	Annual traffic (2022) [billion tonnes*km]		Total market	Share of big 6
DB Cargo (Deutsche Bahn)	84,5	177 bn tkm	413 bn tkm	43%
PKP Cargo	25,6			
FS Logistix (FS)	22,0			
Rail Cargo Austria (ÖBB)	20,4			
SNCF Fret	16,5			
ČD Cargo	8,4			

Source: Union Internationale des Chemins de Fer, Railway statistics synopsis 2023; SNCF website

Gli effetti della liberalizzazione in Europa: l'apertura del mercato

- Il **mercato ferroviario del trasporto merci dell'UE** è stato gradualmente liberalizzato a seguito dell'approvazione dei cosiddetti "pacchetti ferroviari" (ciascuno composto da diverse direttive), il primo adottato nel 2001 e il quarto e ultimo nel 2016.
- Gli Stati membri hanno progressivamente recepito i pacchetti ferroviari nelle **legislazioni nazionali**.
- In termini di apertura del mercato, il processo è stato relativamente lento ma nel complesso efficace, con decine di **nuove imprese autorizzate a gestire servizi ferroviari** e una quota di mercato significativa.
- La **quota di mercato** media per questi "**nuovi operatori**" è aumentata dal 35% al **49%** tra il 2015 e il 2022, ovvero quasi la metà del mercato è gestita da imprese diverse dagli "operatori storici" (sebbene il livello di apertura sia piuttosto elevato secondo lo Stato membro).

Figure 11: Competitors' market share in the rail freight market per country (% in 2022) and change in percentage points (2018-2022)



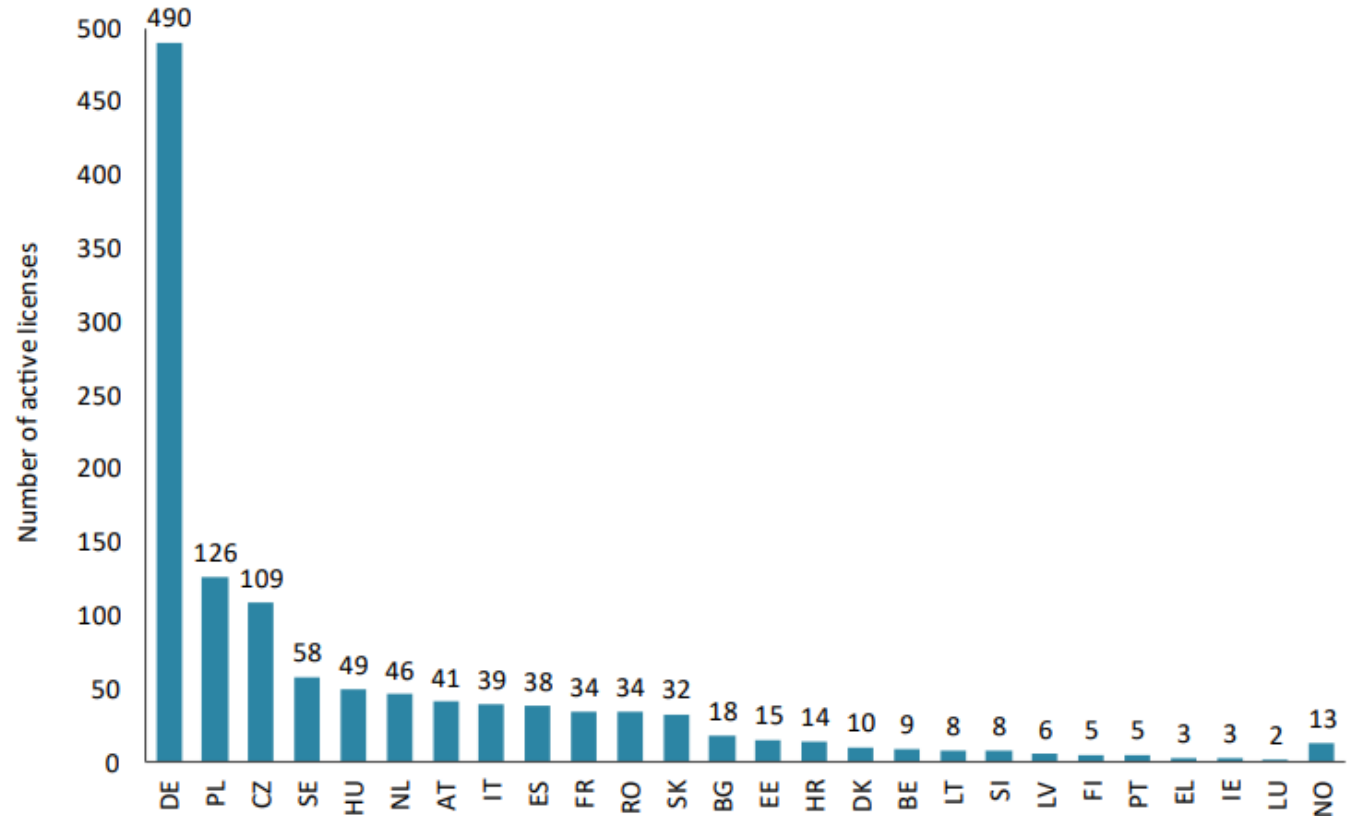
RMMS = Rail Market Monitoring Study

Published in "Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council - {SWD(2025) 239 final}"

Gli effetti della liberalizzazione in Europa: l'elevata frammentazione

- Il processo di apertura del mercato ha avuto successo, consentendo a **numerosi nuovi operatori** di ottenere una licenza per operare, e ad alcuni incumbent di espandersi oltre confine.
- Nel 2022, nei paesi dell'UE erano attive **1202 licenze**, di cui 490 in Germania e oltre cento in Polonia e Repubblica Ceca.
- Si stima* che circa il 72% di tali operatori fosse attivo nel trasporto merci su rotaia o in entrambi i servizi, passeggeri e merci.
- La **crescita è stata continua**, considerando che nel 2015 gli operatori di trasporto merci su rotaia con licenza UE erano 529.
- Tuttavia, va detto che molti di questi operatori sono attivi in **nicchie di mercato molto piccole** (ad esempio, trasporto ferroviario e manovre in aree portuali), con volumi bassi e prospettive di crescita limitate.

Figure 52: Number of active railway licences per country (2022)



RMMS = Rail Market Monitoring Study

Published in the Staff Working paper accompanying the "Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council - {SWD(2025) 239 final}

Gli effetti delle azioni della DG Concorrenza per individuare potenziali aiuti di Stato illegittimi agli operatori del trasporto merci su rotaia

- Nel 2022/2023 la DG Concorrenza ha avviato un'indagine su due dei maggiori operatori ferroviari di trasporto merci dell'UE, SNCF Fret e DB Cargo, per accertare l'**esistenza di aiuti di Stato** negli ultimi due decenni e, qualora venissero riscontrati, la loro **compatibilità con le norme UE**.
- In considerazione dei potenziali esiti sfavorevoli, il governo francese ha optato per un accordo con la Commissione per un piano di "discontinuità economica", con misure volte a **ridurre il raggio di operatività di SNCF Fret**, che si stima porteranno ad abbandonare almeno 20% dei volumi pre-piano (con incertezza circa la presenza di alte IF con capacità operativa e volontà di acquisire tali flussi).
- Un **esito simile potrà verificarsi nel caso di Deutsche Bahn**. Nell'approvarne nel 2024 il **piano di ristrutturazione**, la Commissione EU ha concordato il disinvestimento in asset ed attività no core (es. DB Schenker). Nel 2025 i **volumi di traffico sono calati del 8%** (anche per effetto della congiuntura).
- Sebbene il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato sia certamente cruciale, l'effetto di tali azioni, in alcuni casi prese molti anni dopo il periodo interessato (es. l'indagine su SNCF riguardava il periodo 2007-2019), potrebbe
 1. **rendere più complessa l'attuazione di altre politiche dell'UE** (quali quelle in materia di decarbonizzazione e di trasferimento modale del traffico dalla strada alla ferrovia),
 2. **ridurre ulteriormente le dimensioni dei maggiori operatori ferroviari**, che – come detto – sono già piccoli rispetto ai benchmark globali.

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMPETITION POLICY

COMMISSION

STATE AID – France

STATE AID SA.61880 (2021/EO) (ex 2018/FC)

Potential aid measures for Fret SNCF

Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union

(Text with EEA relevance)

(2023/C 131/13)

By means of the letter dated 18 January 2023 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified France of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union concerning the above-mentioned measure.



European Commission - Press release



Commission approves €1.9 billion German State aid in favour of DB Cargo conditional on implementation of restructuring plan

Brussels, 29 November 2024

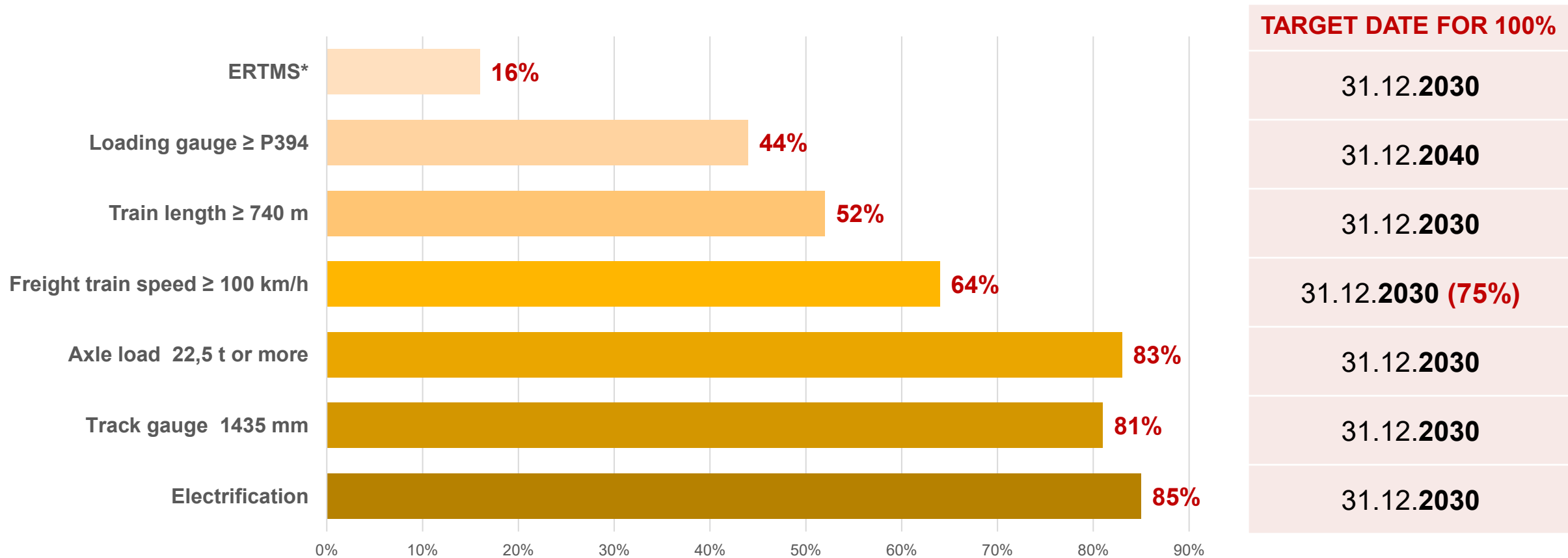

The European Commission has concluded that a German State aid measure of €1.9 billion to support DB Cargo, one of Europe's leading rail freight operators, is in line with EU State aid rules. DB Cargo is a 100% subsidiary of the State-owned, vertically-integrated German rail operator Deutsche Bahn AG ('DB AG').

L'upgrading della rete infrastrutturale UE: i vantaggi di medio periodo

- È previsto il raggiungimento di standard omogenei sulla rete principale dell'Unione Europea entro il 2030 (**CORE NETWORK TEN-T**) – *Regulation (EU) 2024/1679*
- Si tratta di circa **70.700 km** di rete con caratteristiche adatte al trasporto merci, oltre a **10.500 km circa di nuove tratte**
- Lo **sforzo finanziario e realizzativo è imponente**, e sussistono margini di ritardi su alcuni progetti, ma va sottolineata la rilevanza di una programmazione di questa portata che dal 2014 ha superato le pianificazioni nazionali e gli interventi UE su singoli progetti
- Alcune specifiche chiave, e.g. sulla lunghezza dei treni (modulo), sono estese anche ai **terminal merci multimodali**.



L'upgrading della rete infrastrutturale UE: i vantaggi di medio periodo

INTER-OPERABILITY



PRODUCTIVITY



CAPACITY

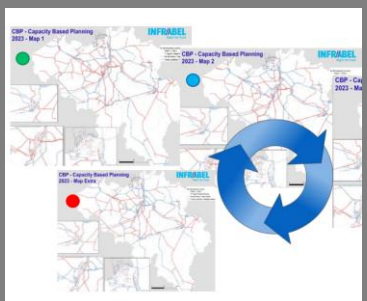
L'upgrading della rete infrastrutturale UE: le «issues» a breve termine

COSTI DI TRANSIZIONE



L'evoluzione infrastrutturale comporta, a fronte di benefici di medio/lungo termine, dei **costi** anche rilevanti (es. adeguamento **bordi ERTMS**, maggiori costi e perdita di ricavi legati alle **TCR** →, ecc.)

CAPABILITIES DELLE IF MEDIO-PICCOLE



- Con il nuovo regolamento sulla **capacità ferroviaria**, le IF dovranno sempre più interagire con GI sulla programmazione strategica e gestione della capacità
- Questo richiederà **risorse umane e tecnologiche** oggi non presenti nelle IF meno strutturate

TEMPORARY CAPACITY RESTRICTIONS

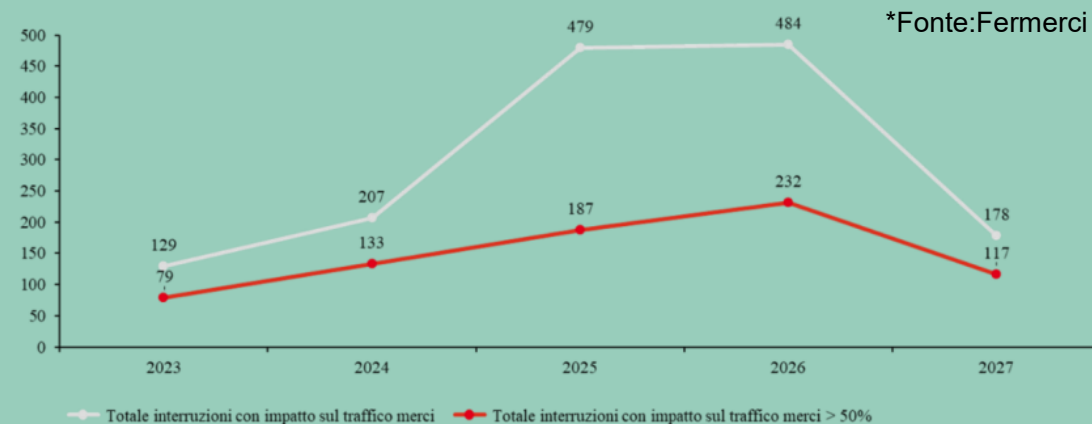


Figura 26 - Totale interruzioni di linea con impatto sul traffico merci per l'orizzonte 2023-2027. Fonte: dati RFI.

Conclusion: a tentative vision on the single market to be achieved

- ❖ La regolamentazione del mercato unico dell'UE, pur avendo avuto successo in termini di apertura del mercato, non sembra essere stata efficace nel creare "**campioni europei**" con dimensioni (e quote di mercato) paragonabili ai parametri di riferimento globali.
- ❖ L'imponente di programma di sviluppo infrastrutturale in UE potrà abilitare **maggiore produttività e competitività** del settore in UE, anche grazie alla maggiore interoperabilità e capacità di trasporto, ma nel breve periodo sta determinando un **forte stress** su un settore che appare **debole e frammentato**
- ❖ L'esperienza appare dimostrare quindi che le politiche di attuazione del "mercato unico" devono essere sviluppate con una visione chiara su 3 aspetti chiave
 - I. **dimensionamento ottimale** degli attori che vogliamo siano attivi sul mercato, considerando che le principali esigenze industriali (come attrarre talenti, sviluppare l'**innovazione**, implementare la **trasformazione** in aree chiave come il digitale e la sostenibilità) tendono ad essere legate alla capacità finanziaria e organizzativa dell'azienda, e quindi in ultima analisi alle sue dimensioni, e pertanto un certo livello di integrazione orizzontale dovrebbe essere considerato vantaggioso, anche in termini di economie di scala
 - II. **livello di integrazione verticale** che vale la pena incentivare, dato che alcune attività (nel settore del trasporto merci ferroviario, ad esempio: movimentazione nei terminal, smistamento, operazioni di primo e ultimo miglio) potrebbero avere una bassa redditività come attività indipendenti, ma sono essenziali per le prestazioni complessive del sistema, suggerendo quindi che il quadro normativo non dovrebbe ostacolare la loro integrazione con la più ampia catena del valore logistica
 - III. ri-progettazione degli **strumenti pubblici di incentivazione e supporto**, per sostenere un'evoluzione del mercato mirata allo **sviluppo di operatori efficienti e competitivi**, nonché al raggiungimento di altri obiettivi politici come la **decarbonizzazione** e la fornitura di **connettività ferroviaria merci** anche nelle aree a minor densità di domanda o a più ritardato sviluppo infrastrutturale
- ❖ Sviluppare una **visione chiara** sui punti sopracitati, con una specifica declinazione per il settore, è pertanto essenziale per promuovere un mercato unico dell'UE che generi i benefici attesi dai cittadini e dalle imprese dell'UE.

pwc.com/it

This publication has been prepared for general guidance on matters of interest only, and does not constitute professional advice. You should not act upon the information contained in this publication without obtaining specific professional advice. No representation or warranty (express or implied) is given as to the accuracy or exhaustiveness of the information contained in this publication, and, to the extent permitted by law, PwC Business Services srl, employees and agents do not accept or assume any liability, responsibility or duty of care for any consequences of you or anyone else acting, or refraining to act, in reliance on the information contained in this publication or for any decision based on it.

© PwC Business Services srl. All rights reserved. Not for further distribution without the permission of PwC Business Services srl. In this document, “PwC” refers to PwC Business Services srl which is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity.