

Il traffico merci europeo resta sotto i livelli pre-Covid

di Vito De Ceglia

Dopo anni di contrazione e incertezza, il traffico ferroviario passeggeri in Europa è tornato a crescere in modo strutturale. I dati Eurostat indicano che nel 2024 i passeggeri-chilometro ferroviari nell'Unione europea hanno superato i livelli pre-pandemici, raggiungendo circa 443 miliardi, con un incremento del 5,8% rispetto al 2023. Non è più un semplice rimbalzo postCovid, ma l'avvio di una fase di espansione strutturale, trainata soprattutto dalle medie e lunghe distanze (300-800 chilometri). È su questo segmento che la ferrovia sta rafforzando il proprio ruolo competitivo, intercettando flussi storicamente appannaggio dell'aereo e dell'auto privata. La ripresa non è però omogenea. Francia, Germania, Spagna e Italia concentrano oltre il 70% dei passeggeri-chilometro ferroviari europei e guidano la crescita grazie all'Alta Velocità e all'aumento delle frequenze. In altri grandi mercati europei, come Germania e Belgio, la domanda mostra andamenti più discontinui, frenati da reti mature, congestione infrastrutturale e ritardi negli investimenti. Su questa traiettoria si innesta la strategia europea. Con la Sustainable and Smart Mobility Strategy e con il più recente High-Speed Rail Action Plan, la Commissione ha fissato due obiettivi chiave: raddoppiare il traffico dell'Alta Velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050. Oggi il trasporto ferroviario rappresenta circa l'8% dei passeggeri-chilometro nell'Ue, ma supera il 15% sulle tratte medio-lunghe nei Paesi dotati di reti AV mature: è su questo segmento che Bruxelles punta per costruire una vera "metropolitana europea" su ferro, basata su linee più frequenti, collegamenti transfrontalieri continui e standard tecnici comuni. Le simulazioni della Commissione europea mostrano che il completamento della rete AV TENT può ridurre in modo significativo i tempi di viaggio tra molte capitali europee. Berlino-Copenaghen scenderebbe da 7 a circa 4 ore, Parigi-Bruxelles sotto le 2 ore, Vienna-Praga 1. Aumenta il traffico ferroviario, ma è in discussione la capacità della rete di assorbirlo intorno alle 4 ore. Su queste distanze il treno diventa competitivo con l'aereo considerando i tempi door-to-door, la frequenza dei servizi e l'affidabilità complessiva. Per sostenere questa trasformazione, Bruxelles stima investimenti complessivi nell'ordine di 345 miliardi di euro entro il 2040, che potrebbero salire fino a 550 miliardi nel decennio successivo. Secondo le valutazioni della Commissione, l'investimento complessivo potrebbe generare benefici netti per circa 750 miliardi di euro e oltre 1,5 milioni di anni-lavoro entro il 2050, rafforzando al tempo stesso la filiera industriale ferroviaria europea. A fronte di questi benefici attesi, la crescita della domanda mette però in luce una criticità strutturale: la capacità delle reti di assorbirla. Dove l'offerta si è ampliata – nuove tratte, liberalizzazione, aumento delle frequenze – il ferro ha conquistato quote significative di mobilità. Dove invece la rete è sotto stress, la ripresa si traduce in maggiore fragilità operativa. In molti corridoi chiave, l'aumento dei passeggeri convive con

una capacità infrastrutturale prossima alla saturazione, aggravata dall'apertura simultanea di cantieri per il rinnovo e l'ammodernamento delle linee. In questo senso, l'Italia rappresenta un caso emblematico: è tra i Paesi europei con la maggiore intensità di traffico ad Alta Velocità, ma anche uno di quelli con il numero più elevato di cantieri aperti sulla rete, soprattutto legati al Pnrr. Per l'Italia, come per il resto degli Stati membri, la sfida non è solo finanziare le infrastrutture, ma coordinare l'esecuzione degli interventi mantenendo livelli accettabili di servizio. È qui che la tecnologia diventa decisiva. La diffusione dell'Ertms (European Rail Traffic Management System), il sistema europeo di controllo e gestione del traffico ferroviario, è indicata dalla Commissione come lo strumento per aumentare capacità, sicurezza e interoperabilità delle reti. L'implementazione, però, resta disomogenea: è più avanzata sulle linee di nuova generazione e sui grandi assi AV in Paesi come Italia e Spagna, mentre procede più lentamente sulle reti convenzionali e soprattutto sui collegamenti transfrontalieri, dove la coesistenza di sistemi nazionali è un freno all'integrazione. Se il trasporto passeggeri ha imboccato una traiettoria di crescita, quello merci su rotaia in Europa resta più fragile. Nel 2024, riporta Eurostat, le imprese ferroviarie dell'Unione hanno movimentato circa 375 miliardi di tonnellate-chilometro, in calo dello 0,8% rispetto ai 378 miliardi del 2023 e ancora sotto i livelli pre-pandemici. Un segnale che conferma come la ripresa post-Covid delle merci su rotaia si sia arrestata, in un contesto segnato dal rallentamento dell'industria europea e dalla concorrenza del trasporto stradale. Anche in questo caso, il quadro è fortemente concentrato. La Germania resta il primo mercato europeo per il traffico merci ferroviario, con oltre 126 miliardi di tonnellate-chilometro, seguita dalla Polonia (circa 57 miliardi) e dalla Francia (poco più di 32 miliardi). L'Italia si colloca nel gruppo di testa con 25/30 tonnellate.