

MalpensaNews

Meno soldi al trasporto pubblico e il Ponte sullo Stretto al posto di nuove metro

Roberto Morandi · Wednesday, December 17th, 2025

Il trasporto pubblico italiano continua a perdere “pezzi”.

Il **Fondo Nazionale Trasporti** varrà nel 2026 il **38% in meno rispetto al 2009** se si considera l'inflazione, mentre la **legge di Bilancio 2026** toglie risorse decisive alla **metro C di Roma**, alla **M4 di Milano** e al **collegamento Afragola–Napoli**. Nel 2024 hanno circolato inoltre **185 treni regionali in meno** rispetto al 2023 a causa delle dismissioni dei rotabili più vecchi non compensate da acquisti sufficienti di nuovi convogli. Nel frattempo, il Ponte sullo Stretto assorbe 15 miliardi di euro per poco più di 3 chilometri, mentre con un terzo di quella cifra – 5,4 miliardi – si stanno realizzando 250 chilometri di tranvie in 11 città.

È la fotografia del nuovo **Rapporto Pendolaria – 20ª edizione di Legambiente**, presentato oggi a Roma presso la Stazione Termini, luogo simbolo del pendolarismo, che documenta un sistema dei trasporti segnato da **scelte politiche sbilanciate, sottofinanziamento cronico e ricadute sempre più pesanti su famiglie, lavoratori e studenti**. Mentre le grandi opere stradali monopolizzano il dibattito pubblico, il servizio ferroviario quotidiano si deteriora: crescono gli impatti degli **eventi meteo estremi sui trasporti** (26 solo nel 2025) e aumenta il numero di persone che non può permettersi di muoversi.

I numeri del **Fondo Nazionale Trasporti** parlano chiaro: le risorse destinate al trasporto pubblico su ferro e gomma sono oggi inferiori a quelle del 2009 e non sono mai state pienamente reintegrate dopo i tagli del 2010. In valori assoluti si è passati da **6,2 miliardi di euro nel 2009** a **4,9 miliardi nel 2020**, con un lieve recupero a **5,18 miliardi nel 2024**. Ma se si considera l'inflazione, il Fondo vale oggi il **35% in meno rispetto al 2009** e, senza interventi correttivi, nel **2026 la perdita salirà al 38%**. Per tornare ai livelli reali di spesa di oltre quindici anni fa sarebbero necessari **almeno 3 miliardi** in più di quanto oggi previsto.

Tre interventi importanti definanziati

D'altro canto, la **legge di Bilancio 2026** non rafforza il Fondo e, al contrario, **definanzia tre interventi cruciali** per le aree urbane a più alta domanda di mobilità: **425 milioni di euro sottratti alla metro C di Roma** (tratta Piazzale Clodio–Farnesina), lo **stop al prolungamento della M4 di Milano fino a Segrate** e al **collegamento ferroviario Afragola–Napoli**.

Negli ultimi anni, la politica infrastrutturale ha inoltre continuato a privilegiare **grandi opere stradali e autostradali** – tra cui soprattutto il **Ponte sullo Stretto di Messina**, ma anche la

Pedemontana Veneta, la Bre.Be.Mi., la Pedemontana Lombarda – con conseguenze negative su economia, ambiente e clima. Questa impostazione ha drenato risorse dalle aree urbane e metropolitane, dove si concentra la domanda di mobilità quotidiana, contribuendo a rendere marginale il tema del finanziamento del trasporto pubblico locale.

In Italia si costruiscono infatti in media **solo 2,85 chilometri all'anno di nuove metropolitane e 1,28 chilometri di tranvie**. Le reti metropolitane italiane si fermano complessivamente a **271,7 chilometri**, contro i **680 del Regno Unito**, i **657 della Germania** e i **620 della Spagna**. Il confronto con il **Ponte sullo Stretto** è emblematico: con **5,4 miliardi di euro** – l'investimento complessivo previsto per la realizzazione e il prolungamento di **29 linee tranviarie in 11 città italiane**, pari a circa **250 chilometri di rete** – sarebbe possibile costruire un sistema di mobilità urbana efficiente, accessibile e coerente con gli obiettivi climatici. Una cifra pari a **circa un terzo del costo del Ponte** (15 miliardi di euro per soli 3 chilometri), ma con un impatto sulla vita quotidiana di milioni di persone incomparabilmente superiore.

«**Investire nel ferro nelle città è una scelta necessaria sul piano ambientale, economico e sociale**» sottolinea **Giorgio Zampetti**, direttore generale di Legambiente. «Metropolitane, tranvie e ferrovie urbane migliorano la qualità della vita, riducono traffico, inquinamento e costi sanitari e garantiscono un accesso più equo alla mobilità. Continuare a rinviare o definanziare questi interventi, come sta avvenendo con le scelte più recenti sulla legge di bilancio, significa scaricare i costi della mobilità sulle persone, non solo quelli economici ma anche ambientali e sanitari. È una questione di scelte, non di risorse disponibili, visto che si continua, intanto, a investire sul **Ponte sullo Stretto di Messina**, nonostante le criticità che abbiamo più volte evidenziato non solo noi associazioni ma anche la Corte dei Conti. **Chiediamo al Governo di cambiare rotta: investire nel trasporto pubblico locale, a partire da quello su ferro e rafforzare il Fondo Nazionale Trasporti per una mobilità urbana pubblica più inclusiva e sostenibile**, fatta di nuovi binari, interconnessioni tra le reti e integrazione con la mobilità dolce».

Le linee più sofferenti in Italia

Le linee peggiori d'Italia individuate in collaborazione con i comitati pendolari raccontano un sistema intrappolato tra rinvii e promesse non mantenute. In Campania la ex **Circumvesuviana** conferma il primato negativo: 13 milioni di passeggeri persi in dieci anni, convogli senza climatizzazione, stazioni impresenziate e un orario ancora “provvisorio”. Sempre in Campania, sulla **Salerno–Avellino–Benevento** la riapertura della stazione di Avellino è rimandata a giugno 2027. Nel Lazio la **Roma Nord–Viterbo** ha registrato **8.038 corse soppresse** nei primi dieci mesi del 2025, il dato peggiore degli ultimi tre anni, mentre la **Roma–Lido** continua a essere segnata da guasti frequenti. Al Nord la **Milano–Mortara–Alessandria**, utilizzata ogni giorno da circa 19mila viaggiatori, accumula ritardi per il mancato raddoppio della linea. A questa si aggiungono le criticità del **sistema ferroviario regionale e metropolitano del Piemonte**, della **Vicenza–Schio** nel Nord-Est e delle **Ferrovie del Sud Est**.

New entry del 2025 è la **Sassari–Alghero**, con quattro coppie di treni soppresse e un servizio quotidiano ancora inadeguato. In Sicilia restano infine aperte ferite storiche come la **Catania–Caltagirone–Gela**, interrotta dal 2011, e la **Palermo–Trapani via Milo**, chiusa dal 2013: collegamenti ferroviari fondamentali fermi da oltre un decennio.

Crisi climatica e mobilità: Dal 2010 al 2025 **Legambiente**, attraverso l'Osservatorio Città Clima, ha censito **229 eventi meteo estremi (26 di questi solo nel 2025) che hanno causato**

interruzioni del servizio ferroviario: allagamenti, frane, cedimenti dei rilevati e ondate di calore. Roma è la città più colpita, seguita da Milano e Napoli. Il Ministero stima che entro il 2050 i danni su infrastrutture e mobilità raggiungeranno 5 miliardi di euro l'anno, tra lo 0,33% e lo 0,55% del PIL italiano. Senza misure di adattamento, il conto continuerà a salire.

La “mobility poverty”

«I dati di Pendolaria mostrano che la carenza di trasporto pubblico sta diventando un drammatico fattore di esclusione sociale – **spiega Roberto Scacchi, responsabile Nazionale Mobilità di Legambiente** –. Quando il servizio ferroviario e urbano non è adeguatamente finanziato, con frequenze basse e infrastrutture incomplete, muoversi diventa più costoso o addirittura impossibile per una parte crescente della popolazione. È in questo contesto che si afferma **la mobility poverty**: famiglie che spendono una quota sempre più alta del reddito per spostarsi, lavoratori e studenti che rinunciano a opportunità di lavoro, studio o cura perché il servizio non è affidabile o accessibile. **Rafforzare il trasporto pubblico su ferro è dunque una scelta di equità e coesione sociale** da accompagnare necessariamente a politiche per la mobilità attiva e condivisa».

Un allarme che il Rapporto lancia con il **focus sulla transport poverty**, un fenomeno in forte crescita che trasforma la mobilità da diritto a **fattore di esclusione sociale ed economica**. La condizione viene misurata attraverso il **peso della spesa per i trasporti sul bilancio familiare**: secondo un report della Commissione europea, superare il **6%** indica una situazione di vulnerabilità. In Italia la spesa media arriva al **10,8% del budget mensile delle famiglie**, ben oltre la soglia europea.

Buone notizie e buone pratiche

L'età media dei treni regionali continua a diminuire, scendendo a **14,7 anni**, mentre cala la quota di convogli con oltre quindici anni di servizio. Nel 2024 cresce il numero dei **viaggiatori giornalieri**, che arrivano a **2 milioni e 538mila**. Sul fronte infrastrutturale si registra la conclusione delle **elettrificazioni** delle linee Isernia–Guardiaregia, Montebelluna–Feltre–Belluno e Treviso–Montebelluna, oltre al **raddoppio della Pistoia–Montecatini** e al **quadruplicamento della Genova Voltri–Sampierdarena**. Tra le buone pratiche, il successo del nuovo servizio Milano–Trento–Bolzano; a **Firenze** il progetto “*Ti porta Firenze*” che riduce i costi dell'abbonamento ai mezzi pubblici fino all'**80%**, con risparmi fino a **170 euro l'anno**; a **Bologna** la riqualificazione in chiave di adattamento ai cambiamenti climatici di **via Riva di Reno grazie al passaggio della linea rossa del tram**.

Tra le **proposte di Legambiente al Governo Meloni** c'è il rifinanziamento strutturale del trasporto pubblico su ferro e urbano, insieme a **un rafforzamento del ruolo del MIT sulla qualità del servizio**. Serve **riportare il Fondo Nazionale Trasporti ai livelli reali del 2009** e **investire su più treni e più corse** nelle aree urbane e suburbane. Occorre **potenziare le frequenze**, passando da 30 minuti a 4–8 minuti nelle ore di punta, e raddoppiare i viaggi giornalieri da 6 a 12 milioni entro il 2035. A questo si affiancano **politiche tariffarie integrate**, con abbonamenti unici sul modello tedesco e spagnolo, **incentivi all'uso del TPL**, la riforma fiscale della shared mobility, il **ripensamento degli spazi urbani** con Low Emission Zones e città dei 15 minuti, **lo sviluppo della mobilità elettrica**, a **prescindere dalla scadenza del 2035**, e **un piano per lo shift modale del trasporto merci**, rafforzando Sea Modal Shift (il vecchio Marebonus) e Ferrobonus.

This entry was posted on Wednesday, December 17th, 2025 at 1:14 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.