

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

Pubblicato: Mercoledì 17 Dicembre 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.

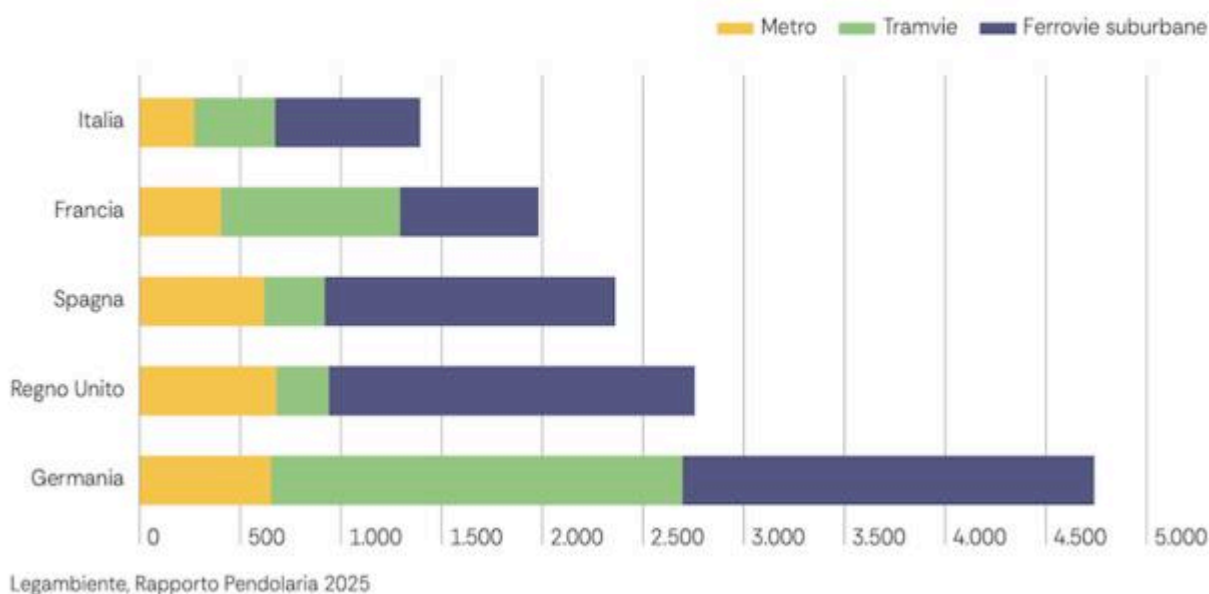
Tre interventi importanti defianziati

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.

Sviluppo in km delle infrastrutture di trasporto rapido di massa nei principali paesi europei



«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.

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 **elettificazioni** 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.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it