



LEGAMBIENTE

**Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di
passengeri e merci**

(A.G. 397)

Osservazioni di Legambiente

Aprile 2026

Premessa

Un'adeguata valutazione del Documento strategico pluriennale della mobilità non può non tener conto di alcuni aspetti fondamentali che concorrono a delineare il profilo dell'attuale predominante paradigma di mobilità.

Anzitutto, il bilancio delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti è l'unico che continua ad aumentare, avendo raggiunto, secondo l'EEA (European Environment Agency), oltre il 24% del totale emesso nell'Unione Europea. A questo, occorre aggiungere il problema dell'inquinamento atmosferico alimentato dai motori a combustione interna, che immettono in atmosfera sostanze quali le polveri sottili e il biossido d'azoto, causa di una vasta gamma di malattie respiratorie, cardiovascolari e neurologiche.

La tempesta perfetta italiana

In Italia si registra il più alto tasso di motorizzazione d'Europa, con ben 701 auto ogni 1000 abitanti. Mezzi sempre più vecchi, che hanno in media 13 anni, motorizzazione a benzina per il 42,7% e 39,8% a diesel, veicoli che, secondo ISFORT, coprono il 79% degli spostamenti passeggeri. Non fa certo eccezione il trasporto merci, ancora su strada per il 92,1% e solo per il 7,9% su rotaia. Anche in termini di tonnellate-chilometro, la modalità stradale è dominante e rappresenta l'86,9% del trasporto totale. È indubbio che le ragioni di questa profonda asimmetria nello split modale mobilità vadano ricercati anche nelle difficoltà strutturali del settore del trasporto pubblico – [come evidenziato dall'ultimo rapporto Pendolaria di Legambiente](#) - interessato da uno storico ritardo infrastrutturale, se pensiamo che le reti metropolitane italiane constano complessivamente di appena 271,7 chilometri, contro i 680 del Regno Unito, i 657 della Germania e i 620 della Spagna. Senza dimenticare le mancanze in tema di offerta di servizi (quantità di corse, linee urbane e ferroviarie ad alta frequenza, ...). Dunque, negli anni, l'auto privata è diventata il principale vettore di mobilità privata, così come il trasporto merci su gomma la scelta prioritaria.

Mobility poverty e diritto alla mobilità

Questa condizione è aggravata ulteriormente da fattori sociali persistenti, come i bassi salari fermi ai livelli degli anni '90 - che impediscono la transizione tecnologica attraverso la diffusione di veicoli a zero emissioni (BEV) - e la contingenza internazionale relativa ai conflitti in corso, in particolare quello scoppiato in marzo scorso in Iran, che ha generato una crisi energetica di enorme portata, i cui effetti saranno di lungo termine sul trasporto locale, sui bilanci delle famiglie e sul diritto alla mobilità dei cittadini, già ampiamente limitata, come dimostrato dai dati dell'[Osservatorio Stili di Mobilità di Legambiente-IPSOS](#), che già nel 2023 aveva lanciato l'allarme della mobility poverty nel Paese.

Ferrovia come asse centrale per la sostenibilità e logistica integrata

Nel quadro delineato, il trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario, deve essere assunto quale architrave della mobilità di persone e merci. Proprio il principio, tanto esaltato, della neutralità tecnologica vede nel trasporto elettrico collettivo la sua migliore declinazione. Inoltre, l'affidabilità e l'accessibilità del servizio ferroviario, sia nella dimensione urbana che suburbana, saranno elementi chiave nel contrasto agli effetti della crisi energetica che colpisce milioni di cittadini, senza contare le notevoli opportunità occupazionali rintracciabili nella conversione della filiera del trasporto merci, da gomma a ferro.

Per tale ragione, considerata la prospettiva decennale del Documento che definisce strategie, priorità e criteri per la mobilità ferroviaria e logistica, non può tener conto solo delle scadenze imposte dal PNRR. Una strategia pluriennale deve necessariamente riguardare gli effetti della delicata fase post-PNRR, e non può caratterizzarsi con l'assenza di risorse adeguate ed una pianificazione non chiara, rischiando di farsi trovare impreparati già dal prossimo anno.

Cosa si evince dal Documento strategico pluriennale

Nel Documento, la centralità dei grandi corridoi e dell'Alta Velocità risulta evidente, anche in virtù delle succitate necessità relative al PNRR. Dunque, risultano cruciali l'“adeguamento alla rete TEN-T e completamento dei Corridoi europei”, così come “ulteriore estensione e potenziamento dell'Alta Velocità” e l'“incremento della capacità nei grandi hub metropolitani [...] Milano, Roma, Bologna, Firenze”.

Tuttavia, nonostante l'assoluta necessità e bontà di tali interventi, sembra rimanere inalterata l'asimmetria tra gli hub delle grandi città, gli assi principali e le reti secondarie che sembrano non essere citate tra le priorità. Infatti, si punta prioritariamente a raggiungere una “nuova e ulteriore centralità dei nodi urbani nella rete europea”, attraverso la “valorizzazione delle stazioni quali nodi intermodali e poli urbani”, con un conseguente vantaggio per le aree metropolitane a discapito delle aree urbane che non si trovano lungo le direttrici principali e delle aree interne e rurali, di fatto meno centrali ed importanti in questo sistema gerarchico.

Anche per quanto concerne l'integrazione logistica e merci, la dinamica sembra essere la stessa, con un giusto e necessario vantaggio per porti, interporti, imprese che beneficeranno del “...potenziamento del sistema ferroviario [...] come integratore della catena logistica” e del “potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio verso porti, aeroporti, terminali merci e poli industriali”, così come di una “politica di rilancio [...] basata su [...] incentivi alle imprese ferroviarie”. Guadagnano quindi: sistema produttivo, porti, operatori logistici. D'altro canto, la prospettiva sembra essere un indebolimento della mobilità locale non legata a filiere economiche.

Il Documento sicuramente contiene indicazioni di priorità e un chiaro approccio gerarchico rispetto agli investimenti, andando così a favorire progetti definiti strategici ed escludendo altri implicitamente etichettati come marginali o di interesse esclusivamente locale. Eppure, la strategicità e la priorità che ne deriva sembra essere determinata dalla fase conclusiva del PNRR, riconosciuto come booster per il settore, che però pone in cima alla lista degli interventi i grandi progetti già avviati a scapito di quelli ancora non finanziati ma altrettanto necessari per un paese moderno. Ci riferiamo in particolare alle infrastrutture e ai mezzi per la mobilità urbana tra cui metropolitane, tram, ect.

La marginalità del trasporto ferroviario merci

Il ruolo ancora marginale del trasporto ferroviario merci su ferro (7,9% ferro vs 92,1% strada) è confermato dai dati di FerMerci. Nell'impostazione della strategia espressa nel documento è necessario attribuire al trasporto ferroviario merci il valore di asset industriale e logistico strategico, oltre che come investimento ambientale in grado di contribuire in maniera determinante all'abbattimento delle emissioni climalteranti inquinanti.

Dunque, il potenziale del settore è elevato ma non ancora sfruttato. Una delle criticità da affrontare nell'immediato è la riduzione dei volumi di traffico ferroviario merci. Un calo superiore all'offerta (treni-km) rispetto alla domanda (tonnellate-km), che comporta così una perdita di competitività rispetto alle altre modalità di trasporto. Una concreta strategia per il rilancio del settore non può prescindere da un'analisi approfondita delle cause, predisponendo così interventi finanziari e tecnici.

In quest'ottica, risultano decisive tutte le politiche di incentivo esistenti (Ferrobonus, Norma Merci) che, tuttavia, si confermano insufficienti anche in virtù di un quadro strutturale instabile e di scarso raccordo tra il livello nazionale e regionale. Secondo lo stesso principio, il defianziamento del fondo per locomotive e carri ha leso fortemente il settore, determinando difficoltà negli investimenti già avviati, con un forte impatto negativo sugli operatori. È necessario ripristinare subito tutte le linee di finanziamento a sostegno delle imprese che operano nella logistica ferroviaria e trasporto merci.

Le criticità principali

In particolare, dal Documento pluriennale emergono con chiarezza due grandi criticità. La prima legata all'esaurimento delle risorse del PNRR che, se da una parte è stato un potente strumento per la pianificazione e realizzazione di importanti opere, dall'altra sembra non essere stato sfruttato per avviare una fase successiva caratterizzata da scarsità di risorse e criticità legate alla crisi energetica. Il grande interrogativo resta legato così alla stagione che si approssima, nella quale non ci sarà più uno strumento finanziario come il PNRR e le esigenze legate al trasporto pubblico collettivo saranno sempre più incombenti, anche a causa della coda lunga della crisi in corso.

La seconda attiene ai molti dubbi sul futuro del trasporto regionale e dei collegamenti da/per le aree interne. Se da una parte è vero che assistiamo a dinamiche di spopolamento e invecchiamento della popolazione nelle aree rurali ed interne, dall'altra è innegabile che la riduzione dei servizi e in particolare dell'offerta di mobilità, è uno dei principali fattori che determinano tale fenomeno, andando così ad accentuate le profonde disuguaglianze territoriali, anche nelle stesse regioni. Inoltre, si deve considerare che una buona rete di trasporto suburbano incentivi settori chiave dell'economia, come il mercato immobiliare e, in generale, gli investimenti in attività produttive o di servizio, purché localizzate in aree ben accessibili attraverso reti viarie e trasporto pubblico.

Il ponte sullo Stretto

Il Documento dà ampio spazio alle grandi opere (es. Brennero, Torino-Lione) e ai progetti strategici (TEN-T), ma senza riferimento alcuno al progetto del Ponte sullo Stretto. Il mancato riferimento a tale infrastruttura fa intendere che l'opera non è considerata un intervento ferroviario prioritario e che la strategia per la Sicilia resta basata su traghettamento ferroviario o continuità marittima. Ci auguriamo che ciò corrisponda ad un ripensamento circa la fattibilità di un'opera che riteniamo insostenibile, inutile e devastante.