



**Parere ANCI sul Documento strategico pluriennale della mobilità
ferroviaria (DSPM)**

5 maggio 2026

OSSERVAZIONI GENERALI

ANCI considera positiva e condivisibile l'impostazione di livello strategico del documento con l'introduzione delle innovazioni necessarie dettate dall'adeguamento al quadro regolatorio europeo, in particolare dal Regolamento TEN-T aggiornato a giugno 2024 e dalle novità introdotte in tema di gestione della capacità e digitalizzazione. Pregevole e di livello elevato il quadro fin qui tracciato dalla Struttura tecnica di missione del MIT.

Tuttavia, rispetto al precedente Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di Passeggeri e Merci (DSMF), l'assenza di dettaglio delle opere, di progettazione, salvo qualche riferimento a titolo esemplificativo, non rende chiara l'attuazione e le relative priorità, che invece a livello territoriale hanno un impatto notevole.

In aggiunta e ad integrazione del pregevole lavoro svolto, e su molti punti in linea con quanto espresso dal coordinamento delle Regioni, **si sottolineano alcuni passaggi**, in estrema sintesi, come punti **su cui – a nostro avviso – soffermare maggiormente l'attenzione e/o integrare la strategia**, non soltanto dal punto di vista degli investimenti ma soprattutto delle attività da introdurre mediante il Contratto di Programma successivo all'attuale in fase conclusiva (2022-2026), su cui si concorda con le Regioni è opportuno avere contezza dell'avanzamento puntuale.

- 1) Per quanto riguarda l'individuazione delle priorità negli investimenti sulle linee ferroviarie si tenga conto di due fattori:
 - a. **Messa in sicurezza** delle tratte ferroviarie situate nei pressi di agglomerati urbani di qualunque entità (caselli, aree limitrofe alla stazione, sottopassi, ecc.) in ragione di un'alta incidentalità ancora rilevata.
 - b. Mantenere alta l'attenzione sulla **connessione e accessibilità non soltanto delle grandi aree urbane** ma degli ambiti urbani minori, delle aree turistiche e delle aree interne. In tal senso il Regolamento TEN-T e l'assetto ivi disegnato tra "nodi urbani" e nodi/attrattori come aeroporto/porto/snodo siamo consapevoli avere il limite di **visione meramente trasportistica** e non già urbanistica, turistica, ecc. Pertanto quegli indirizzi prioritari non tengono adeguatamente conto di porzioni **importanti di territori (non necessariamente cosiddetti "interni") e domanda** non soltanto erratica e stagionale, bensì sistematica e quotidiana, che rischiano allo stato attuale di essere tagliati fuori da investimenti concreti e opportunità di finanziamento. A ciò si aggiunge il fatto, segnalato opportunamente dalle Regioni, che in alcuni contesti sopra citati – si pensi ad esempio al sud est della regione Sicilia e alla classificazione dell'hub aeroportuale di Comiso – **l'infrastruttura e il collegamento ferroviario presente è di tipo secondario "turistico", spesso a gasolio, ma fondamentale connessione tra comuni**, città capoluogo e territori fortemente attrattivi.
 - c. Accordare **priorità ai completamenti di infrastrutture ferroviarie in concomitanza con interferenze e sinergia con interventi urbani e metropolitani di Trasporto Rapido di Massa o di altra infrastruttura/servizio urbano o metropolitano** il cui cronoprogramma e la cui realizzazione dipendono dalla connessione con un dato tratto / intervento ferroviario e ne sono spesso inficiati con impatti in termini di definanziamento già formalizzati (a titolo di

esempio si fa riferimento all'intervento relativo alla metropolitana di Genova ovvero al prolungamento Rivarolo).

d. Maggiore **centralità dei fabbisogni e della domanda – a partire dall'analisi del pendolarismo quotidiano sistematico** casa scuola casa lavoro – per rinforzare non soltanto le linee ad AV ma linee IC/regionali ad alta intensità di viaggiatori, oggi estremamente sotto pressione, al fine di favorire un maggiore utilizzo del ferro e disincentivare la mobilità su gomma, specie privata. Ciò riguarda non soltanto il potenziamento e la sostituzione del materiale rotabile in ottica di migliorare il servizio, ma una ripianificazione locale su fermate, interconnessione con servizi differenti, ecc.

- 2) In forte raccordo con il punto precedente (1 d) si rende **necessaria maggiore trasparenza e costante condivisione dei dati di mobilità ferroviaria con le amministrazioni comunali**, al fine di garantire loro di pianificare servizi integrati già nei PUMS. L'assenza di condivisione è bene messa in evidenza tra i risultati finora emersi al Tavolo Partenariale del progetto PNRR MAAS 4 Italy. I dati in formato aperto devono essere condivisi con i Comuni, alcuni dei quali hanno oggi realizzato sistemi MAAS o stanno predisponendo sistemi di monitoraggio e gestione dei flussi di mobilità in coerenza con i rispettivi Piani e con le altre alternative di servizio offerte o disponibili.
- 3) Accanto all'attività di valorizzazione e rigenerazione delle stazioni, svolta in molte occasioni efficacemente da FS, sottolineiamo **il tema della messa in disponibilità ai Comuni o a soggetti dagli stessi individuati per la realizzazione di interventi e progetti di rifunionalizzazione urbanistica, mobilità sostenibile, valorizzazione turistica, ecc., di quelle aree – molto spesso in disuso e in stato di abbandono, non funzionali all'esercizio ferroviario, anche in correlazione con la crisi commerciale e la chiusura di diversi esercizi**. Per molti Comuni questo tema è assai critico, per la natura **spesso altamente strategica** di tali aree, per l'impatto in termini di sicurezza delle stazioni e per la difficoltà di relazionarsi con i soggetti deputati centrali e/o locali in FS alla risoluzione della questione. In molti casi, **tali aree hanno estensioni e localizzazioni uniche in determinate aree urbane, per la creazione di infrastrutture e servizi vitali innovativi e centrali in molti ambiti**: si pensi ad esempio al tema degli hub di mobilità o parcheggi di interscambio. In termini di priorità, si sottolinea la necessità di continuare ad investire sull'accessibilità delle stazioni soprattutto quelle secondarie, e di promuovere connessioni e servizi multimodali e intermodali.

Si rimanda a seguire ai contributi puntuali ricevuti da alcuni Comuni soprattutto a seguito della fase consultiva e delle audizioni parlamentari tenutesi negli scorsi giorni, che si riportano integralmente al documento.

COMUNE DI ROMA

A – NAZIONALE

- a) Il documento ha validità decennale ed è il riferimento per il prossimo Contratto di Programma 2027-2031 tra il Ministero e RFI.
- b) Il documento nella sua completezza e nelle more dell'elaborazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, afferma che *“la ferrovia rappresenta l'infrastruttura cardine per il riequilibrio modale in chiave di sostenibilità”* e che *“lo sviluppo ferroviario non ha solo la funzione di migliorare i collegamenti, ma anche quella di utilizzare la rete ferroviaria come piattaforma di accesso ai poli urbani, ...”*
- c) Il quadro europeo in cui si colloca la pianificazione nazionale è quello *“degli obiettivi definiti dalla Sustainable and Smart Mobility Strategy europea, che prevede:*
 - i. *entro il 2030: raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità e incremento del 50% del traffico merci ferroviario;*
 - ii. *entro il 2050: triplicazione dell'alta velocità, raddoppio del traffico merci e piena operatività della rete TEN-T multimodale.”*
- d) Non si fa cenno alcuno a possibili incrementi e contributi dei servizi ferroviari all'aumento delle quote di TPL nelle aree metropolitane e nelle stesse regioni.
- e) Tra le quindici azioni prioritarie è prevista anche il *“miglioramento delle reti regionali e dei nodi metropolitani, mediante riqualificazione tecnologica, aumento della capacità e integrazione con la rete nazionale”*.
- f) Il Documento in generale non prende in considerazione se non marginalmente e strumentalmente ai collegamenti AC, Intercity e regionali il tema dei servizi nelle città e nelle aree metropolitane
- g) Le proiezioni della domanda al 2030-2035 (AV, INTERCITY, REGIONALE) sono state svolte con quattro scenari alternativi di riferimento a livello globale, ma senza alcuna variazione potenziale dell'offerta in particolare per i servizi metropolitani e regionali. La stessa citazione nel documento riguardo la percentuale dell'80% della popolazione a una distanza fino a 15 minuti di auto da una stazione regionale dovrebbe portare (fatto salvo i singoli casi) a verificare come al variare dell'offerta (per esempio aumentando le frequenze e le stazioni) possa variare la domanda.

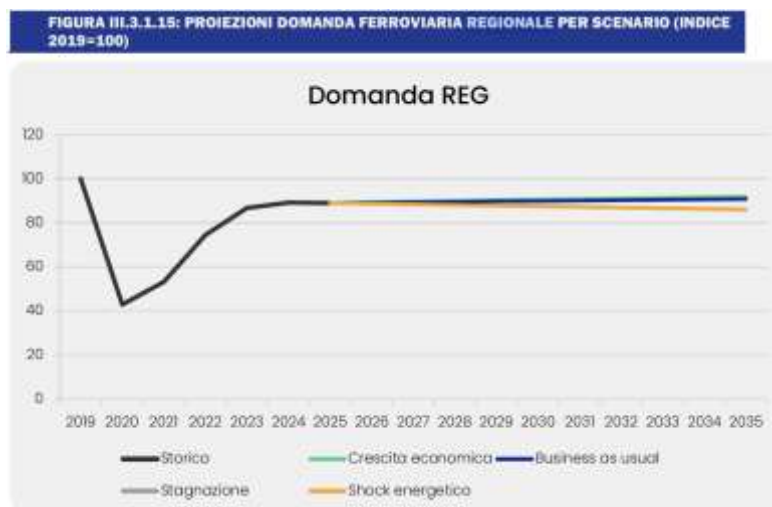


h) Dalle analisi preliminari, peraltro, l'area metropolitana di Roma si trova in posizione ottimale.



i) Le proiezioni della domanda regionale svolte, peraltro solo a livello nazionale, mostrano una sostanziale stabilità il che, con ogni criterio assunto, significa una

permanenza a livelli inferiori a quelli pre-Covid, questione molto negativa che andrebbe meglio analizzata.



- j) Le stazioni sono viste solo come poli intermodali e di accessibilità e non anche come potenziali poli di servizi urbani e suburbani specie nelle aree periferiche delle città metropolitane se non per servizi prettamente di vicinato. Nessun accenno alle metodologie TOD (Transit Oriented Development).
- k) Sono previste riguardo le stazioni e attraverso accordi RFI-REGIONI interventi tesi a:
 - a. Miglioramento della pedonalità nell'area di influenza della stazione (raggio di 1 km)
 - b. Promozione della ciclabilità nel raggio di 3 km dalla stazione
 - c. Garantire un buon collegamento della stazione con il TPL entro i 30 minuti
 - d. Spazi dedicati ai servizi di Sharing Mobility
 - e. Infrastrutturazione per la ricarica dei veicoli elettrici
 - f. Realizzazione di parcheggi di interscambio
- l) Nella lista dei programmi previsti per il Contratto di Programma - Parte Investimenti c'è di tutto ma non gli interventi infrastrutturali necessari, in misura da definire, per aumentare la capacità dei nodi e in particolare per offrire la specifica capacità riservata ai servizi metropolitani.
- m) Nella parte Progettazione dei nuovi interventi, riguardo al quadro esigenziale e ai DocFAP si dice correttamente che va tenuto conto delle segnalazioni degli Stakeholders (citando le Regioni ma non i Comuni) ma non c'è un cenno al Dibattito pubblico, obbligatorio (che va organizzato in modo idoneo). E una ragionevole forma di coinvolgimento degli stakeholders andrebbe prevista anche per le fasi successive.
- n) Da notare l'assenza di almeno un cenno alla necessità di un vero servizio ferroviario a livello metropolitano e la conseguente opportunità di affrontare il tema con le opportune analisi di sostenibilità e della domanda potenziale che, nel caso specifico di Roma, rappresenta una fondamentale integrazione al TPL;

B – ROMA

- o) Per quanto riguarda Roma nella tabella V.1.2 sono riportate le previsioni di costi per le città metropolitane e per Roma con i relativi fabbisogni. Da notare che i costi per Roma sono minori di quanto previsto dalle ultime informazioni che parlavano di 6,1

miliardi di € e sono solo il 34% del nuovo importo (ridotto) dei costi e, in valore assoluto, hanno più risorse Firenze e Palermo-Catania-Messina.

TABELLA V.1.2: PRINCIPALI NODI METROPOLITANI

Nodo	Importi in milioni di euro		
	Costo Agg.2025	Risorse disponibili Agg.2025	Fabbisogno
Torino	1.599	1.507	92
Milano	3.258	1.057	2.201
Genova	21	21	0
Venezia	231	131	100
Bologna	335	136	199
Firenze	3.309	3.162	147
Roma	4.720	1.599	3.121
Napoli	538	341	196
Bari	281	251	30
Reggio Calabria	10	10	0
Palermo-Catania-Messina	2.613	2.578	35
Totale	16.915	10.794	6.121

- p) Il nuovo Contratto di Programma previsto non è ancora disponibile e quindi non è possibile allo stato sapere i dettagli della voce inerente Roma
- q) Per quanto riguarda le merci in particolare si riafferma la necessità di risolvere la criticità derivante dai passaggi nell'area urbanizzata a fronte di alternative con maggiore sicurezza come la gronda merci.
- r) Inoltre, non c'è cenno alla necessità di portare fuori dall'abitato (e dalle aree naturali di pregio) il traffico merci.
- s) In sintesi, si suggerisce e richiede che il Documento sia integrato su tre aspetti fondamentali per Roma e le città metropolitane:
 - a. I servizi ferroviari a livello metropolitano come area di intervento
 - b. L'obiettivo nazionale di incremento delle quote di TPL nelle aree urbane, metropolitane nonché regionali (come previsto per l'AV e per le merci) anche attraverso il contributo della rete ferroviaria fondamentale sotto l'aspetto della sostenibilità economica, sociale e ambientale testimoniata dalle realtà europee come Berlino, Parigi, Monaco;
 - c. Siano svolte analisi della domanda potenziale di TPL metropolitano e regionale al variare dell'offerta in considerazione in particolare degli incrementi di capacità derivanti dall'installazione dei sistemi di segnalamento ERTMS-HD che potrebbero consentire notevoli incrementi di offerta con cadenzamenti maggiori fino a 3 minuti lungo le linee libere da altre tipologie di traffici.

COMUNE DI MILANO

Gli argomenti da approfondire si possono dividere in Infrastruttura, Progetti e Criticità.

L'INFRASTRUTTURA:

La rete ferroviaria della Lombardia è divisa tra due soggetti proprietari delle linee, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ferrovie Nord Milano (FNM).

RFI esercisce linee per 1.740 km di cui 859 a doppio binario e 20 non elettrificate

FNM esercisce linee per 331 km di cui 215 a doppio binario e 283 non elettrificate

Il gestore dei servizi regionali e suburbani invece è gestito da TRENORD.

Vi sono altri servizi passeggeri gestiti da altre società quali Trenitalia e NTV oltre a una ampia platea di vettori dedicati al trasporto merci e Intermodale che utilizzano le medesime infrastrutture ferroviarie.

Il Passante Ferroviario tra Lancetti e Porta Vittoria, di proprietà RFI, è utilizzato dai soli treni Suburbani provenienti e diretti da entrambe le infrastrutture (FNM e RFI) e consta di raccordi a sud est con la cintura ferroviaria e a nord ovest con la linea del Sempione e Bovisa FNM.

La cintura ferroviaria che cinge su tre lati la città corre in rilevato con un minimo di 2 coppie di binari a nord ovest fino ad un massimo di 4 coppie di binari a est, mentre la cintura sud ha una sola coppia.

Le stazioni servite dall'alta Velocità a Milano son: Centrale, Garibaldi, Rogoredo, Rho Fiera; per contro i tracciati delle linee AV invece utilizzano tutta la Cintura di Milano (escluso la sud).

PROGETTI FNM: sono previsti in particolare sulle linee FNM i seguenti interventi:

Bovisa-Asso nei tratti tra Seveso Meda (doppio Binario) e tra Arosio e Inverigo (doppio Binario), mentre sulla linea di Malpensa è stato realizzato il prolungamento dalla stazione Terminal 2 alla stazione di Gallarate F.S. è in corso l'ampliamento della stazione di Bovisa nord, mentre sulla linea Saronno Seregno è prevista la realizzazione del doppio binario a Baruccana, per consentire l'incrocio dei treni.

PROGETTI RFI: Sono previsti sulla cintura ferroviaria milanese (RFI) interventi di ottimizzazione del segnalamento per aumentare la capacità del nodo;

È stata ultimata negli anni scorsi sulla cintura sud la fermata Tibaldi;

È stata riqualificata la fermata di Scalo Romana (villaggio olimpico) ancora da collegare pedonalmente alla stazione M3 di Piazzale Lodi;

È stata dismessa la stazione di Porta Genova, ma non sono state realizzate le barriere acustiche previste sulla cintura sud previste nell'accordo di programma "Scali" da realizzarsi prima della dismissione della stazione di Porta Genova.

È in corso di realizzazione il quadruplicamento della tratta Rogoredo – Pieve Emanuele sulla direttrice Pavia Genova.

È prevista la realizzazione della fermata di Mind sulla direttrice del Sempione;

Sono solo in programma per il futuro la realizzazione delle fermate sulla cintura nord, di Istria (M5) e di Dergano (M3).

È prevista la realizzazione della Stazione Segrate Porta Est, che è strettamente connessa al prolungamento della metropolitana M4 a Segrate, creando un HUB importante sia per i treni Suburbani, Regionali che per l'Alta Velocità nonché un rapido collegamento con l'aeroporto di Linate.

È inoltre previsto il quadruplicamento tra Rho e Parabiago della linea del Sempione;

CRITICITÀ:

La criticità della rete si riflette prevalentemente sulle linee Suburbane, sicuramente la vetustà del materiale rotabile delle linee Regionali e Suburbane contribuisce a rendere il servizio non adeguato, anche la manutenzione, e l'affidabilità stessa del convoglio, produce un decadimento del servizio, con corse in ritardo, sostituite da Bus o soppresse.

La principale criticità dell'infrastruttura riguarda l'utilizzo della rete ferroviaria delle linee locali (traffico Regionale e Suburbano) in promiscuo con le linee ferroviarie nazionali (lunga percorrenza, alta velocità, treni merci), tale promiscuità genera conflitti sia sui tracciati che in cintura; conflitti che anche adottando moderni sistemi di controllo del traffico non risultano evitabili.

Infatti nel concreto non è sempre garantito il rispetto dell'orario, soprattutto dei treni Suburbani, in quanto l'eccessivo traffico eterogeneo in fatto di velocità, fermate tra tutti i livelli di servizio contribuisce a degradare il servizio.

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

La lettura del documento è stata svolta altresì alla luce del processo di predisposizione di un PUMS di area vasta allineato ai requisiti del Regolamento TEN-T e accompagnato dall'individuazione di un portafoglio di progetti prioritari con rilevante impatto in termini di decarbonizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità.

Il processo di costruzione del PUMS coinvolge il Comune di Milano nel gruppo di lavoro insieme a Città Metropolitana e comune di Bergamo unitamente alla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) la quale attraverso i propri servizi di advisory e il mandato JASPERS, sta supportando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nell'attuazione del Regolamento (UE) 2024/1679 (TEN-T), con particolare riferimento ai requisiti previsti per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) dei nodi, tra i quali rientra l'Area Funzionale Urbana Milano–Bergamo in quanto le città di Milano e Bergamo sono identificati come nodi urbani TEN-T ed hanno anche ottenuto il Label Climate Neutral Cities.

E' importante rilevare che, data la scala del PUMS e la necessità di corrispondere le indicazioni fornite dal regolamento TEN-T, il PUMS dovrà necessariamente esprimere una

pianificazione volta alla ottimizzazione del sistema ferroviario, sia passeggeri, sia merci. In questo quadro il nodo ferroviario di Milano è rilevante in quanto è un nodo strategico per la rete TEN-T (vi convergono i corridoi Mediterraneo - collegamento est-ovest - e Reno/Alpi -

collegamento nord-sud) ma Milano è anche al centro del sistema di mobilità di scala regionale, metropolitana, suburbana.

La strategia è quindi quella di garantire che il nodo di Milano sia adeguato rispetto all'esigenza di garantire piena funzionalità a tutti i livelli gerarchici ed in grado di consentire il potenziamento dell'offerta di transito dei servizi merci.

L'adeguamento del Nodo di Milano è da vedere come una strategia non esclusivamente locale, ma nazionale e sovranazionale.

Considerato l'ampio impiego di territorio comunale da parte dell'infrastruttura ferroviaria è necessario che il Comune di Milano sia attivamente coinvolto sin dall'inizio nel processo programmatico/decisionale.

Purtroppo si registra scarsa sensibilità da questo punto di vista. Infatti Milano non è parte del Tavolo tecnico nodo di Milano, istituito il 13/03/2025 in attuazione di quanto previsto dal "Protocollo d'Intesa per l'individuazione delle esigenze di mobilità ferroviaria nell'area territoriale afferente al Nodo di Milano, DGR XII/ 3964 del 24/02/2025" sottoscritto tra Regione Lombardia, RFI e FNM, e ciò di per sé potrebbe configurare inefficienze di processo a scapito della qualità e dell'economia di risultato.

CONCLUSIONI:

Le azioni da intraprendere:

- La criticità strutturale del nodo di Milano e delle linee ad esso afferenti è tale che solo con un importante investimento infrastrutturale, dedicato alla **realizzazione di nuovi corridoi omotachici dedicati ai vari livelli di servizio**, sarà possibile migliorare l'attuale offerta di trasporto locale su ferro con una qualità del servizio elevata in termini di puntualità ad alta frequenza rendendo possibile un ulteriore incremento dell'offerta.
- Resta urgente realizzare le fermate di Mind, Dergano M3 e Istria M5 per migliorare l'accesso ai nuovi quartieri Nord Ovest (Mind e Cascina Merlata) e l'interscambio con la rete metropolitana.
- Infine risulta strategica la realizzazione della Stazione Segrate Porta Est in connessione con il previsto prolungamento della linea Metropolitana M4 da Linate Aeroporto alla stazione ferroviaria.
- Realizzare le barriere acustiche sulla cintura sud previste nell'accordo di programma "Scali", azione che si sarebbe dovuta porre in essere prima della dismissione della stazione di Porta Genova.