



Trasporti pubblici, allarme Legambiente: fondi in calo, linee peggiori e prezzi sempre più cari

Pubblicato il 17 Dicembre, 2025
 Di **S.G.**



QUESTO SPAZIO

Area Urbana	23497
Calabria	38345
Ionio	3940
Italia	8188
Provincia	20298
Tirreno	3081

ULTIMI

DI TENDENZA

ITALIA / 10 secondi fa



ROMA – I trasporti pubblici in Italia attraversano una fase critica: nel 2026 il **Fondo nazionale trasporti**, destinato a treni e autobus regionali, varrà il 38% in meno rispetto al 2009 considerando l'inflazione, mentre la legge di Bilancio prevede un definanziamento di 425 milioni di euro per **Metro C a Roma, M4 a Milano e il collegamento Afragola-Napoli**. È la fotografia scattata dalla ventesima edizione del rapporto **Pendolaria**, presentata oggi da



Legambiente.

Il rapporto denuncia che, sebbene diminuisca l’età media dei treni (14,7 anni), circolano meno convogli: nel 2024 sono stati 185 treni regionali in meno rispetto al 2023. Crescono invece i viaggiatori giornalieri, arrivati a 2,538 milioni, e aumentano gli effetti di eventi meteo estremi sulle linee ferroviarie, con 26 interruzioni registrate solo nel 2025.

“Metropolitane, tranvie e ferrovie urbane migliorano la qualità della vita, riducono traffico, inquinamento e costi sanitari e garantiscono un accesso più equo alla mobilità”, afferma **Giorgio Zampetti, direttore generale di Legambiente**. La ong evidenzia il contrasto tra grandi opere costose e infrastrutture strategiche: mentre il **Ponte sullo Stretto** assorbe 15 miliardi per poco più di 3 chilometri, con un terzo di quella cifra (5,4 miliardi) si stanno realizzando e prolungando 250 chilometri di 29 tranvie in undici città.

Le linee peggiori e le nuove criticità

La ex **Circumvesuviana in Campania** resta la **linea peggiore**: 13 milioni di passeggeri persi in dieci anni, convogli senza climatizzazione, stazioni impresenziate e orario provvisorio. Peggiorano anche la Salerno-Avellino, Roma Nord-Viterbo (8.038 corse sopprese nei primi dieci mesi del 2025) e la Roma-Lido. New entry: Sassari-Alghero, con quattro coppie di treni cancellate e un servizio ancora inadeguato. Al Nord, la Milano-Mortara-Alessandria accumula ritardi per il mancato raddoppio della linea, mentre persistono criticità in Piemonte, Vicenza-Schio e nelle Ferrovie del Sud Est. In Sicilia, collegamenti fondamentali come Catania-Caltagirone-Gela e Palermo-Trapani via Milo rimangono chiusi da oltre un decennio.



Calabria e progetti migliorabili

Tra questi vi è la **Salerno-Reggio Calabria ferroviaria**. Si tratta di 30 miliardi di euro previsti per la nuova linea ad alta velocità (in



Trasporti pubblici, allarme Legambiente: fondi in calo, linee peggiori e prezzi sempre più cari



PROVINCIA / 23 minuti fa
Castrovillari, premio per l'ISS "Fermi-Pitagora-Calvosa": primo tra gli istituti della provincia



CALABRIA / 27 minuti fa
Salario minimo non inferiore a 9 euro negli appalti pubblici, depositata la proposta di legge di Laghi



ITALIA / 38 minuti fa
Il boss turco Baris Boyun, dalla Calabria gestiva traffici di armi e droga



AREA URBANA / 48 minuti fa
"Ho vinto", la ricetta di Lorenzo Fortuna: dalla vita reale alle pagine di un libro



PROVINCIA / 1 ora fa
Castrovillari, infermiera tenta di introdurre un cellulare in carcere. Individuata e denunciata

SOCIAL



97,277

MI PIACE



2,087

SEGUICI



2,816

SEGUICI



2,831

SEGUICI



2,930

ISCRIVITI

parte finanziata con il Fondo complementare al Pnrr), che nelle prime ipotesi di progetto allungava il tracciato e abbandonava i piani, già previsti, di potenziamento della linea esistente. La linea non sarebbe pronta prima del 2032 (secondo gli annunci del Ministro Salvini) e va sottolineato come tra **Roma e Villa San Giovanni** fino al 2019 era in servizio un **Frecciargento** che **impiegava 4 ore e mezza**.

In Calabria inoltre, si iniziano finalmente a vedere i risultati del rinnovo del **parco rotabile** avviato di recente: 17,2 è la media per i convogli di Trenitalia al 2024, ma sono positive anche le prospettive per la flotta gestita da **Ferrovie della Calabria** visto l'ordine complessivo di 12 nuovi treni. **La nuova flotta opererà sulla tratta Cosenza-Catanzaro, con l'entrata in servizio prevista all'inizio del 2027.**



Abbiamo a cuore la tua privacy

Noi e i nostri partner, archiviamo e/o accediamo a informazioni su un dispositivo. Cookie, identificatori del dispositivo o analoghi identificatori online (ad es. identificatori basati sull'accesso, identificatori assegnati casualmente, identificatori basati sulla rete) insieme ad altre informazioni (ad es. tipo di browser e informazioni sul browser, lingua, dimensioni dello schermo, tecnologie supportate, ecc.) possono essere archiviati sul o letti dal dispositivo dell'utente per riconoscerlo ogni volta che l'utente si connette a un'app o a un sito web, per una o più finalità qui presentate.

Con il tuo consenso, i tuoi dati possono essere utilizzati per quanto segue: Pubblicità e contenuti personalizzati, misurazione delle prestazioni dei contenuti e degli annunci, ricerche sul pubblico, sviluppo di servizi; Dati di geolocalizzazione precisi e identificazione attraverso la scansione del dispositivo.

I tuoi dati personali verranno trattati e le informazioni dal tuo dispositivo (cookie, identificatori univoci e altri dati del dispositivo) possono essere memorizzate, consultate e condivise con 177 partner, o utilizzate specificamente da questo sito o questa app. Alcuni fornitori potrebbero trattare i tuoi dati personali sulla base dell'interesse legittimo, al quale puoi opposti gestendo le tue opzioni qui sotto. Puoi revocare il tuo consenso in qualsiasi momento nelle impostazioni sulla privacy.

[Informativa sulla Privacy](#)

Gestisci le opzioni

Accetta e chiudi

Sei già abbonato? [Accedi](#)

[Rifiuta e iscriviti](#)

Rafforzare il trasporto pubblico su ferro diventa quindi una questione di equità e coesione sociale, oltre che di sostenibilità ambientale. Legambiente sottolinea che senza interventi mirati, i fondi pubblici non riusciranno a garantire servizi adeguati, e le criticità aumenteranno: i danni alle infrastrutture e alla mobilità causati dai cambiamenti climatici potrebbero raggiungere i 5

miliardi di euro annui entro il 2050.

Il Ponte sullo Stretto

Pendolaria dedica un'appendice a parte a quella che viene definita l'opera faraonica per eccellenza: il Ponte sullo Stretto di Messina. Ambientalmente insostenibile, costoso e inutile, il Ponte sullo Stretto continua a essere al centro delle contestazioni di Legambiente, WWF, Greenpeace, Lipu e del Comitato No Ponte. Negli ultimi anni le associazioni hanno accumulato una lunga serie di azioni legali e reclami:

Dicembre 2024: ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento del parere favorevole n. 19/2024 della Commissione VIA-VAS, con 62 prescrizioni sulla Valutazione di Impatto Ambientale.

Febbraio 2025: diffida al CIPESS.

Marzo 2025: reclamo alla Commissione Europea.

Giugno 2025: motivi aggiunti al ricorso principale sul parere VIA della procedura VINCA n. 72/2025.

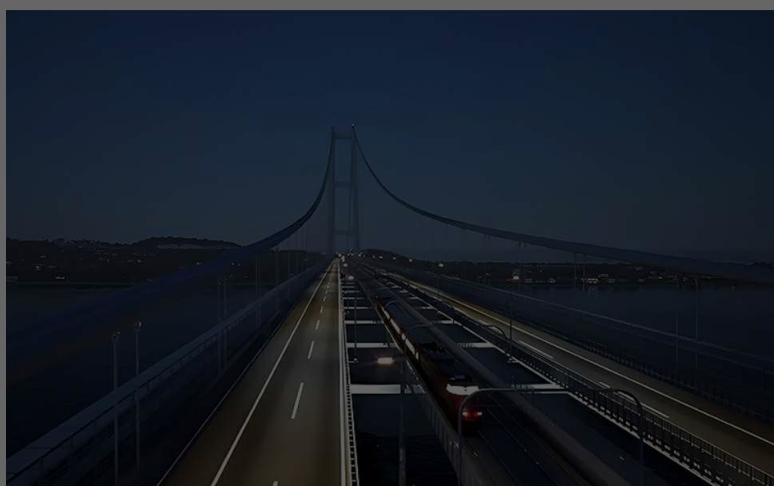
Agosto 2025: integrazione al reclamo UE per inosservanza delle Direttive Habitat.

Settembre 2025: memoria alla Corte dei Conti per il controllo preventivo di legittimità della delibera CIPESS.

Ottobre 2025: ulteriori reclami all'UE e richiesta di ritiro in autotutela della delibera CIPESS.

29 ottobre 2025: la Corte dei Conti nega il visto di legittimità sulla delibera CIPESS 41/2025, sollevando dubbi su sostenibilità economica e rispetto delle normative ambientali.

17 novembre 2025: la Corte non ammette al visto il terzo atto aggiuntivo della convenzione tra Ministero e Società Stretto di Messina.



Ponte sullo Stretto: perché è insostenibile, costoso e inutile

– Campata unica di 3,3 km, più lunga di quella del Ponte dei Dardanelli in Turchia (2 km), con rischi sismici elevati e assenza di modelli analoghi per treni.

- Percorsi non ottimali: il ponte allontana l'attraversamento dai centri di Messina e Reggio Calabria, con guadagni di tempo minimi rispetto al traghetto.
- Tempi di percorrenza non competitivi: Roma-Palermo in 7 ore secondo le stime FS, con sottofinanziamenti e ritardi per la Salerno-Reggio Calabria.
- Impatto ambientale devastante: sulle ZPS (Costa Viola e Monti Peloritani) e 11 ZSC, area ad alta biodiversità, già oggetto di procedure UE nel 2005.
- Costi fuori controllo: circa 1 miliardo già speso senza opere, con stime passate da 5 miliardi (2001) a 14,7 miliardi attuali, più del costo dell'alta velocità Torino-Milano.

Le associazioni evidenziano come il progetto ignori valutazioni ambientali, sanitarie e sismiche essenziali, privilegiando l'interesse economico rispetto alla sicurezza e alla tutela del territorio.

ARGOMENTI CORRELATI:

NON PERDERE
◀ **Il boss turco Baris Boyun, dalla Calabria gestiva traffici di armi e droga**

**S.G.**

PUBBLICITÀ

quicosenza.it

+15°C

CANALI

Redazione
Pubblicità
Segnala una notizia
Cerca Eventi

LINK UTILI

Area Urbana
Provincia
Calabria
Italia
Sport

Dichiarazione sulla Privacy (UE)

Impostazione privacy

Magazine

Focus

Cronaca

Pubblicità

Pubblicità sulle nostre testate?

[Richiedi info](#)

© 2011-2025 quicosenza.it - Tribunale di Cosenza Registro Stampa n.9/2012 - Direttore Responsabile Simona Gambaro | P.IVA 03005460781 | Powered by Fullmedia s.r.l.