



Audizione ALI – Autonomie Locali Italiane

**Nell'ambito dell'esame
del Documento Strategico Pluriennale della Mobilità
Ferroviaria di Passeggeri e Merci
Atto del Governo n. 397**



Il Documento oggi all'attenzione del Parlamento rappresenta un passaggio rilevante non soltanto per la programmazione del sistema ferroviario nazionale, ma più in generale per la definizione di una strategia di sviluppo del Paese. La mobilità ferroviaria, infatti, non è un settore isolato: incide sulla competitività dei territori, sulla qualità della vita delle comunità locali, sull'accessibilità ai servizi essenziali, sulla capacità del sistema produttivo di connettersi ai mercati e sulla coesione territoriale della Repubblica.

Come ALI, riteniamo che l'analisi del Documento debba partire da un dato che, a una prima lettura, restituisce un quadro positivo, ma che richiede anche una valutazione più approfondita.

Nel capitolo dedicato all'**accessibilità dei territori al network ferroviario**, il Documento evidenzia che circa **l'80% della popolazione italiana può raggiungere in auto una stazione servita da treni regionali entro 15 minuti** e che questa quota sale al **93% entro 30 minuti**. Per i servizi di lunga percorrenza, oltre la metà della popolazione italiana può raggiungere una stazione entro 30 minuti; per l'Alta Velocità, circa 30 milioni di persone possono raggiungere una stazione entro lo stesso intervallo temporale. Il Documento segnala inoltre che circa **15 milioni di persone vivono o lavorano entro un raggio di 1 chilometro da una stazione ferroviaria** e circa **30 milioni entro 3 chilometri**.

Sono numeri importanti, che confermano la capillarità della rete ferroviaria italiana e il ruolo centrale della ferrovia nella mobilità quotidiana e nelle connessioni di scala nazionale.

Tuttavia, proprio questi dati impongono di guardare con attenzione al loro rovescio. Se il 93% della popolazione può raggiungere una stazione regionale entro 30 minuti, vi è un restante 7% che vive in condizioni di accessibilità più difficile. Se 15 milioni di persone vivono o lavorano entro 1 chilometro da una stazione e 30 milioni entro 3 chilometri, esiste una parte molto significativa della popolazione che si colloca oltre queste soglie.

Questa distanza non è soltanto geografica. È spesso distanza dai servizi, dai presidi sanitari, dalle scuole superiori, dalle università, dai luoghi del lavoro, dai poli produttivi e dalle opportunità di sviluppo. È una condizione che riguarda in modo particolare le **aree interne**, i territori montani e appenninici, i Comuni più periferici, le aree che nelle rappresentazioni cartografiche del Documento risultano meno integrate rispetto ai principali assi infrastrutturali.

Per ALI è essenziale che il Documento Strategico Pluriennale della Mobilità venga letto anche da questa prospettiva: non solo come piano di potenziamento della rete, ma come strumento di riduzione dei divari territoriali.

Il Documento stesso riconosce che la pianificazione del sistema dei trasporti deve tenere conto delle dinamiche demografiche, dello spopolamento delle aree interne e degli squilibri territoriali tra Nord, Centro e Mezzogiorno. Si tratta di un punto decisivo, perché la mobilità è una delle condizioni materiali attraverso cui si garantisce l'eguaglianza sostanziale tra cittadini e territori.



Aree interne, accessibilità e coesione territoriale

Il tema delle aree interne non può essere considerato marginale dentro una strategia ferroviaria nazionale. Al contrario, deve rappresentare uno dei criteri attraverso cui valutare la qualità complessiva della programmazione.

Secondo le ricostruzioni più recenti sulla Strategia Nazionale per le Aree Interne, quasi **4,6 milioni di italiani** risiedono nelle aree interne maggiormente esposte al rischio di spopolamento, distribuiti in circa **1.904 Comuni**. Si tratta di territori localizzati a lunga distanza dai centri di offerta dei servizi essenziali: istruzione, salute e mobilità. Proprio per questo è corretto parlare di un deficit di cittadinanza, che riguarda la possibilità concreta delle persone di accedere alle stesse opportunità disponibili nelle aree urbane e nei territori più connessi.

A oltre dieci anni dall'avvio della Strategia Nazionale per le Aree Interne, il quadro attuativo resta problematico. Secondo i dati riportati dal *Sole 24 Ore* sulla base della **Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate**, è stato speso poco più della metà delle risorse disponibili: **706,5 milioni di euro su 1,2 miliardi**, pari al **56,7%**. Ancora più critico è il dato relativo alle risorse nazionali, il cui avanzamento di spesa risulta fermo al **23%**, a fronte di impegni pari al 55%.

Questi numeri segnalano un problema strutturale: nei territori dove il bisogno di infrastrutture, servizi e connessioni è più elevato, l'attuazione delle politiche pubbliche procede spesso con maggiore lentezza. È un elemento che deve interrogare anche la programmazione ferroviaria e multimodale.

Perché se l'obiettivo è rafforzare la mobilità come leva di coesione, non è sufficiente intervenire sulle grandi direttrici. È necessario garantire che gli investimenti producano effetti anche sui territori più deboli, rafforzando le connessioni tra rete ferroviaria, trasporto pubblico locale, viabilità secondaria, servizi scolastici, sanitari e produttivi.

In questo senso, la questione non è contrapporre grandi opere e mobilità locale. La questione è costruire una programmazione capace di tenere insieme entrambe le dimensioni. Un Paese moderno ha bisogno dei grandi corridoi europei, dei nodi metropolitani, dell'Alta Velocità, dei collegamenti merci e della logistica. Ma ha bisogno, allo stesso tempo, di una rete di accesso diffusa che consenta ai territori interni di non restare ai margini dei processi di sviluppo.

Il nodo degli investimenti e dei fabbisogni

Ci sia consentito, a questo proposito, tornare a sottolineare un punto che come ALI abbiamo richiamato più volte e che continuiamo a considerare centrale: **servono investimenti per ricucire il Paese**.

Il Documento Strategico Pluriennale della Mobilità mostra con chiarezza l'ampiezza del fabbisogno finanziario necessario per completare gli interventi programmati. Nella sezione dedicata ai programmi e agli interventi strategici in materia di mobilità ferroviaria, il Documento specifica che il piano complessivo di infrastrutturazione del Paese non può essere considerato come la semplice sommatoria di singole opere, ma come un processo orientato a massimizzare benefici economici, sociali e ambientali, anche attraverso il completamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica .



È un'impostazione condivisibile, ma che richiede coerenza sul piano finanziario. Le tabelle allegate al Documento evidenziano infatti un quadro molto significativo: per le **principali direttrici ferroviarie prioritarie** il costo complessivo aggiornato al 2025 è pari a **173,528 miliardi di euro**, a fronte di **81,485 miliardi di risorse disponibili** e di un **fabbisogno residuo di 92,042 miliardi**. Per i **principali nodi metropolitani**, il costo complessivo è pari a **16,915 miliardi**, con **10,794 miliardi disponibili** e un fabbisogno residuo di **6,121 miliardi**.

Questi numeri indicano che le priorità infrastrutturali individuate dal Documento sono ampie, articolate e decisive per il futuro del Paese, ma anche che una parte rilevante delle risorse necessarie non è ancora coperta.

Il dato va letto politicamente e istituzionalmente. Tutte queste direttrici sono fondamentali: i collegamenti trasversali, le linee del Mezzogiorno, le connessioni con Sicilia e Sardegna, i valichi alpini, i nodi metropolitani, le relazioni adriatiche e tirreniche, i collegamenti interni e interregionali. Tutte necessitano di un finanziamento stabile, pluriennale e credibile.

Per questa ragione, come ALI riteniamo necessario ribadire la necessità di un maggiore intervento comunitario e, al tempo stesso, di una maggiore chiarezza sulle fonti di finanziamento nazionali ed europee per i prossimi anni. La programmazione infrastrutturale richiede tempi lunghi, capacità amministrativa, continuità progettuale e certezza delle risorse. Senza questa certezza, il rischio è che le opere restino programmate ma non pienamente realizzabili, o che si producano avanzamenti disomogenei tra territori già forti e territori più fragili.

La chiarezza finanziaria non è un elemento tecnico: è una condizione politica per la credibilità della programmazione. È con la chiarezza, con la stabilità e con la certezza degli investimenti che il Paese può tornare a correre.

Una programmazione che tenga insieme sviluppo e riduzione dei divari

Il Documento individua correttamente alcuni obiettivi strategici: il rafforzamento della sicurezza e della resilienza climatica, il miglioramento delle reti regionali, il potenziamento dei nodi metropolitani, l'integrazione tra rete ferroviaria nazionale e reti connesse, il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio verso porti, aeroporti, terminali merci e poli industriali, il superamento dei colli di bottiglia infrastrutturali e tecnologici.

Sono obiettivi pienamente condivisibili. Tuttavia, come ALI riteniamo che debbano essere accompagnati da un criterio ulteriore: la capacità di ridurre i divari territoriali.

Ogni investimento dovrebbe essere valutato non soltanto in base alla domanda esistente o ai flussi attuali, ma anche in base alla domanda potenziale che può generare, alla capacità di contrastare lo spopolamento, alla possibilità di migliorare l'accesso ai servizi essenziali, all'impatto sulla permanenza delle imprese e delle famiglie nei territori interni.

Questo è particolarmente importante perché, nelle aree più fragili, la domanda di mobilità può risultare debole proprio a causa dell'insufficienza dell'offerta. Se i collegamenti sono rari, lenti, poco integrati o difficilmente accessibili, cittadini e imprese sono indotti a organizzarsi diversamente, spesso facendo ricorso esclusivo all'automobile privata o rinunciando a determinate opportunità. La bassa domanda, dunque, non sempre segnala assenza di bisogno; talvolta segnala una carenza storica di offerta.



Per questa ragione, la valutazione degli investimenti deve assumere pienamente la dimensione sociale e territoriale, come peraltro previsto dal Documento quando richiama la necessità di criteri multidimensionali e multicriteriali, orientati alla sostenibilità economica, ambientale e sociale degli interventi.

Trasporto regionale, ultimo miglio e servizi locali

Un punto centrale riguarda il trasporto regionale e l'integrazione con il trasporto pubblico locale. Il Documento evidenzia come il sistema ferroviario italiano sia caratterizzato da elevata capillarità territoriale, ma permangano criticità strutturali: capacità non sempre sufficiente su alcune direttrici fondamentali e nei nodi urbani, necessità di rafforzare l'integrazione intermodale, gap modale in particolare nel comparto merci .

Per i Comuni, questi aspetti hanno una ricaduta diretta. L'accesso alla rete ferroviaria non dipende soltanto dall'esistenza di una stazione entro una certa distanza, ma dalla possibilità concreta di raggiungerla con tempi ragionevoli, servizi coordinati, orari compatibili con lavoro, scuola, sanità e funzioni pubbliche.

Questo vale in particolare per i territori interni, dove la connessione tra piccoli Comuni e nodi ferroviari deve essere considerata parte integrante della strategia nazionale della mobilità. Il primo e l'ultimo miglio non possono essere affrontati come elementi accessori. Devono diventare una componente ordinaria della programmazione, anche attraverso un maggiore coordinamento tra Stato, Regioni, enti locali e gestori dell'infrastruttura.

Allo stesso modo, la qualità del trasporto regionale deve essere assunta come una priorità di coesione. Se l'Alta Velocità connette i grandi centri, il trasporto regionale connette la vita quotidiana del Paese. È lì che si misura, per milioni di cittadini, l'effettività del diritto alla mobilità.

Conclusione

In conclusione, ALI esprime apprezzamento per l'impianto generale del Documento Strategico Pluriennale della Mobilità, per l'attenzione alla sicurezza, alla sostenibilità, alla digitalizzazione, alla resilienza climatica, all'intermodalità e alla programmazione di lungo periodo.

Al tempo stesso, riteniamo necessario rafforzarne la dimensione territoriale.

La domanda da porci non è soltanto quanta parte della popolazione sia già servita dal network ferroviario. La domanda decisiva è come utilizzare la programmazione ferroviaria per ridurre le distanze che ancora separano una parte del Paese dai servizi, dalle opportunità e dalle principali reti di sviluppo.

Per ALI, la mobilità ferroviaria deve essere una leva di coesione nazionale. Deve contribuire a ricucire il Paese, a partire dai territori più lontani, dalle aree interne, dai Comuni più fragili, dalle aree che più di altre soffrono lo spopolamento e la perdita di funzioni.

Per farlo servono investimenti certi, continuità programmatica, pieno utilizzo delle risorse disponibili, maggiore capacità di spesa e un quadro europeo più forte e stabile. Servono fondi adeguati alle



ambizioni del Documento. Servono strumenti che consentano agli enti locali di essere parte attiva della programmazione e dell'attuazione.

La mobilità, per noi, non è soltanto una questione di infrastrutture. È una questione di accesso, di diritti, di sviluppo e di coesione territoriale. Ed è su questa base che auspichiamo che il Parlamento possa orientare il parere sul Documento, rafforzando il legame tra investimenti ferroviari, aree interne e futuro dei territori.

