

Povert  dei trasporti in Italia

Analisi e proposte di policy per una transizione equa della mobilit 

Data di pubblicazione: 13 ottobre 2026

Autore principale: Esther Marchetti

Autori aggiuntivi: Andrea Boraschi, Claudio Magliulo

Revisione scientifica: Laurence Peplow



Executive Summary

La povertà dei trasporti è il volto sociale di una mobilità carente di infrastrutture e servizi adeguati, e ancora fortemente dipendente da fonti energetiche inquinanti e costose e da tecnologie obsolete. Quasi 1 famiglia su 5 in Italia fatica a sostenere il costo della mobilità. Il tasso di motorizzazione più alto d'Europa e un parco auto ancora per il 99,3% a combustibili fossili espongono famiglie e imprese alla volatilità dei prezzi dei carburanti, alimentano la crisi climatica e generano costi per la salute pubblica. Gli shock energetici amplificano questa vulnerabilità, soprattutto per le famiglie con meno risorse, dipendenti dall'auto e prive di alternative adeguate. La mobilità diventa così una nuova frontiera della giustizia sociale.

Uno [studio](#) sulla povertà dei trasporti in Italia, commissionato da T&E a TESSA, spin-off dell'Università degli Studi della Tuscia, identifica le famiglie e i territori più esposti, definendo una sociologia e tracciando una geografia delle vulnerabilità economiche, infrastrutturali e di accesso ai servizi essenziali.

18,46%

delle famiglie italiane, circa 4,9 milioni, fatica a sostenere il costo della mobilità.

643mila famiglie

tra quelle a reddito più basso sono particolarmente vulnerabili ai costi del carburante.

766 comuni

sono ad alta criticità per la mancanza di alternative all'auto: quasi 1 comune italiano su 10.

La povertà dei trasporti (transport poverty) non coincide con la povertà economica. È uno svantaggio multidimensionale che combina difficoltà economiche, scarsità di alternative all'auto e distanza dai servizi essenziali in termini di tempo di accesso. Spesso la transport poverty si sovrappone alla povertà energetica, e si configura inoltre come una vulnerabilità specifica dei territori dove le alternative di mobilità al mezzo privato sono scarse o nulle. Mentre nelle città metropolitane, laddove il trasporto pubblico è più capillare, anche le famiglie a basso reddito possono permettersi una motorizzazione ridotta, nei piccoli comuni il possesso dell'auto resta elevato anche tra le famiglie più povere. Esiste quindi una forma di **possesso forzato dell'auto** (*Forced Car Ownership*); e la transport poverty non deriva necessariamente dalla mancanza di un mezzo di proprietà, quanto spesso da una condizione di dipendenza assoluta dalla mobilità privata, che molte famiglie faticano a sostenere economicamente. Tale dipendenza espone in particolare i nuclei a basso reddito alla *fuel vulnerability*, dove il costo del carburante pesa in modo critico sul bilancio. Il 57% delle famiglie interessate da questa difficoltà economica vive nel Mezzogiorno.

Dove mancano le alternative all'auto. La scarsità di alternative all'auto si concentra lungo l'arco alpino e appenninico, nelle isole e nelle aree interne del Centro-Sud: sono **766 i comuni** ad alta criticità, pari al 9,7% del totale. Il principale fattore associato alla scarsità di alternative non è il reddito, ma la **marginalità territoriale**, ovvero la distanza da scuole, sanità e infrastrutture di mobilità.

Chi emette di più non coincide con chi vive nei territori più vulnerabili. Nelle province più ricche, un parco auto più moderno convive con emissioni pro capite più elevate, associate a una maggiore intensità della mobilità e a percorrenze più lunghe. È una dimostrazione chiara, questa, che il rinnovo del parco deve accompagnarsi alla sua decarbonizzazione: sostituire i veicoli più vecchi senza azzerare l'uso di combustibili fossili non basta a ridurre l'impatto emissivo.

La transizione elettrica segue la geografia del reddito, non quella del bisogno di mobilità. Nei comuni in cui il reddito medio si colloca nei due decili più elevati, la diffusione delle auto elettriche è **oltre cinque volte superiore** rispetto ai comuni in cui il reddito medio si colloca nei due decili più bassi. **Anche le differenze territoriali sono profonde:** in provincia di **Trento** circolano **oltre 50 volte** più auto elettriche per abitante che in quella di **Crotone** – un divario amplificato dai regimi fiscali locali – con l'**81%** delle province con più di 1.000 punti di ricarica pubblica concentrato al Nord nel 2025. Senza correttivi, la transizione rischia così di consolidare le disuguaglianze esistenti.

La transizione della mobilità può essere anche una politica sociale. Il Green Deal europeo rappresenta la cornice per integrare obiettivi climatici, energetici, industriali e sociali. I target europei di CO₂ per le nuove auto hanno già dimostrato di essere essenziali per stimolare l'offerta di veicoli elettrici più accessibili. L'introduzione di target di decarbonizzazione per le flotte aziendali accelererebbe lo sviluppo di un mercato dell'usato elettrico a basso costo. Le risorse rese disponibili dalla flessibilità fiscale europea, dall'ETS2 e dal Fondo Sociale per il Clima, insieme agli strumenti europei a sostegno dell'elettrificazione e della mobilità pulita (tra cui il nuovo EU Electrification Action Plan), offrono una finestra di opportunità per coniugare decarbonizzazione e protezione sociale. Una transizione equa deve distribuire gli oneri in funzione della capacità economica e offrire alternative concrete a chi oggi è intrappolato nella dipendenza dai combustibili fossili.

Le raccomandazioni di T&E

La transizione deve ridurre insieme emissioni e vulnerabilità, rafforzando le alternative all'auto dove sono praticabili e rendendo accessibili i veicoli a zero emissioni dove l'auto resta essenziale.

- **Rafforzare il trasporto pubblico e le alternative all'auto**, con finanziamenti strutturali, elettrificazione degli autobus, obiettivi di transizione sostenibile differenziati per territorio e tariffe sociali [\[01\]](#) [\[02\]](#) [\[03\]](#)
- **Rendere accessibile l'auto elettrica**, attraverso leasing sociale, incentivi anche per l'usato, una fiscalità parametrata alle emissioni e soluzioni di mobilità condivisa nell'edilizia sociale [\[04\]](#) [\[05\]](#) [\[06\]](#) [\[07\]](#)
- **Sviluppare soluzioni per le aree interne**, con mobilità condivisa elettrica e ricarica pubblica anche nei territori meno serviti [\[08\]](#) [\[09\]](#)
- **Integrare la transport poverty nella pianificazione**, con indicatori dedicati e valutazioni distributive degli investimenti [\[10\]](#)

Quasi una famiglia su cinque fatica a sostenere il costo della mobilità

Il costo della mobilità pesa su una parte rilevante delle famiglie italiane: circa 4,9 milioni – pari al 18,46% – faticano a sostenerlo. Questa difficoltà non colpisce indistintamente tutte le famiglie a basso reddito, ma si concentra nei territori dove la dipendenza dall'automobile è più marcata e strutturale.

Quasi il doppio

Il peso economico di un rincaro dei carburanti sulle famiglie dei piccoli comuni rispetto alle città metropolitane.

Oltre 5 volte

Il rischio di doppia povertà energetica e dei trasporti nei piccoli comuni rispetto alle città metropolitane.

Meno dell'1%

La quota di famiglie nei primi quattro decili di spesa che ha acquistato un'auto usata nell'ultimo anno; gli acquisti di auto nuove sono pressoché assenti.

1.1 Le tre "A"

La povertà dei trasporti non coincide con la povertà economica. La definizione adottata a [livello europeo](#) individua tre dimensioni complementari – le cosiddette tre "A":

- **Affordability**, ovvero la sostenibilità dei costi di trasporto rispetto al reddito disponibile.
- **Availability**, cioè la disponibilità di alternative adeguate all'automobile.
- **Accessibility**, intesa come la possibilità di raggiungere lavoro, istruzione, cure e altri servizi essenziali in tempi compatibili con la vita quotidiana.

Nei piccoli comuni e nelle aree isolate, la dispersione di insediamenti e servizi rende più difficile garantire un trasporto pubblico capillare. L'auto passa così da opzione a necessità e, per chi non riesce a sostenerne i costi, la mobilità può diventare un fattore di esclusione sociale.

Per contribuire al dibattito, T&E ha commissionato a TESSA (Territorial Economic and Statistical Services & Analytics), spin-off del Dipartimento di Economia, Ingegneria, Società e Impresa dell'Università degli Studi della Tuscia, uno studio sulla transport poverty in Italia. **Dato il carattere multidimensionale del fenomeno, l'analisi non lo riconduce a un unico indicatore o a una sola mappa, ma ne descrive i diversi aspetti con più misure.**

Lo studio si basa su microdati ISTAT (Indagine sulle spese delle famiglie – HBS; Indagine sugli aspetti della vita quotidiana – AVQ; indicatori di accessibilità comunale), integrati con dati ACI-PRA sul parco veicolare, ISPRA sulle emissioni e MEF sul reddito fiscale (2023), CCISS e OpenStreetMap (2026) su stazioni e fermate. Salvo diversa indicazione, i dati si riferiscono al 2024.

1.2 Quando il costo della mobilità diventa un fattore di esclusione (*affordability*)

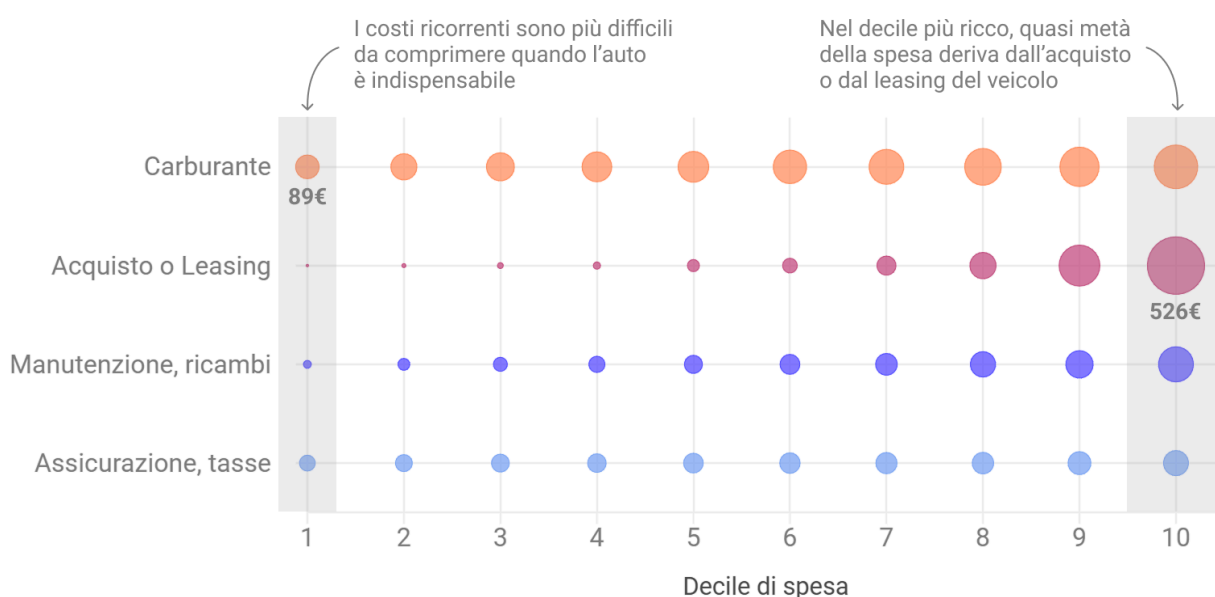
Lo studio identifica a rischio transport poverty le famiglie la cui quota di spesa per la mobilità supera il doppio della mediana nazionale (il valore centrale della distribuzione). Tale soglia è adottata dallo studio come indicatore principale perché garantisce un riferimento uniforme e comparabile su tutto il territorio. Secondo questa misura, **4.892.011 famiglie italiane**, pari al **18,46% del totale nazionale**, sostengono un onere per la mobilità considerato eccessivo.

Nel 2024, la spesa media mensile delle famiglie italiane per i trasporti ha raggiunto **297 euro**, il **10,78% del budget familiare**, contro il 9,32% del 2020. Dopo la crisi energetica del 2021-2022, i costi del carburante non sono più tornati ai livelli precedenti. Ma mentre nel resto d'Europa i salari reali sono tornati a crescere, **in Italia questa pressione si innesta su una dinamica salariale eccezionalmente debole**: a parità di spesa nominale, lo stesso costo di mobilità pesa quindi in proporzione di più sul bilancio familiare.

Dividendo le famiglie in dieci decili in base alla spesa complessiva, la quota destinata ai trasporti cresce con la capacità di spesa, ma la sua composizione rivela due logiche diverse. Tra le famiglie con auto, sale in modo pressoché lineare **dal 9% del decile più basso al 16,4% di quello più alto**. Nei primi quattro decili la spesa per acquisto o leasing del veicolo è praticamente nulla, e resta molto contenuta fino al sesto: per le famiglie meno abbienti pesano soprattutto i costi ricorrenti (carburante, manutenzione, assicurazione e tasse), difficili da comprimere quando l'auto è indispensabile. Nel decile più ricco, invece, quasi metà della spesa deriva dall'acquisto o dal leasing. **In altre parole, per le famiglie più abbienti la maggiore spesa riflette soprattutto la capacità di acquistare o noleggiare un veicolo; per quelle più vulnerabili, il problema è sostenere i costi per continuare a muoversi.**

L'auto nel bilancio familiare: sui redditi medio-bassi pesano soprattutto i costi ricorrenti

Categoria ● Carburante ● Acquisto o Leasing ● Manutenzione, ricambi ● Assicurazione, tasse
Spesa media mensile (€) 50 ○ 100



Fonte: HBS 2024

T&E

Lo studio adotta la classificazione territoriale dell'Indagine ISTAT sulle spese delle famiglie, che distingue tre tipologie di comune: le **città metropolitane**, cioè i comuni centro delle principali aree metropolitane; **le periferie o comuni >50.000 residenti (grandi comuni)**, che comprendono i comuni della cintura metropolitana e gli altri comuni con più di 50.000 residenti; **i comuni <50.000 residenti (piccoli comuni)**, cioè tutti gli altri.

Anche a livello territoriale la disuguaglianza è netta: le città metropolitane mostrano la quota mediana di spesa più bassa, segno di opzioni di mobilità più efficienti e diversificate. Nei comuni sotto i 50.000 residenti la quota mediana è significativamente più alta, con casi anomali che arrivano a destinare il 30-40% della spesa familiare alla sola mobilità. **Una situazione che lo studio definisce di "mobility inequality", dove la dipendenza dall'auto fa lievitare il costo del trasporto nel budget familiare.**

È proprio sulle spese ricorrenti che il [passaggio all'elettrico](#) può offrire un vantaggio economico. A parità di chilometri, il costo della ricarica è già oggi generalmente più basso di quello del carburante, soprattutto con accesso alla ricarica domestica o sul lavoro, e la manutenzione ordinaria è di norma inferiore. Il principale ostacolo resta il costo iniziale. **Per questo le politiche pubbliche dovrebbero ridurre la barriera all'accesso alla tecnologia, anziché compensare indefinitamente i costi di esercizio dei veicoli fossili.**

1.2.1 La geografia della fuel vulnerability

La vulnerabilità ai costi del carburante – **fuel vulnerability** – conferma le differenze territoriali già osservate. L'indice individua la quota di famiglie appartenenti ai primi tre decili di reddito la cui spesa mensile per carburante supera il doppio della mediana nazionale. I decili sono calcolati sul campione dell'Indagine ISTAT sulle spese delle famiglie 2024 (28.054 nuclei, rappresentativi di circa 26,5 milioni di famiglie), e le stime sono poi riportate all'intera popolazione: i primi tre decili di reddito corrispondono a circa 7,9 milioni di famiglie.

La quota di famiglie in questa condizione è più elevata nei comuni con meno di **50.000 residenti (3,0%)** rispetto ai **grandi comuni (2,1%)** e alle **città metropolitane (1,4%)**.

A livello nazionale, si stimano **643.189 famiglie** per cui il costo del carburante pesa in modo critico sul bilancio, pari all'**8,14%** delle famiglie nei primi tre decili di reddito. Il **57%** dei nuclei interessati (**366.499**) vive nel Mezzogiorno; da sole, Sicilia, Puglia, Campania e Calabria ne concentrano quasi la metà (**47,7%**).

A fare la differenza non è il prezzo dei carburanti in sé – sostanzialmente omogeneo a livello nazionale – ma la capacità economica delle famiglie e la struttura socio-economica dei territori. A Vercelli le famiglie spendono in media 224 euro al mese in carburante (il valore più alto d'Italia), ma solo il 2,9% delle famiglie si trova in fuel vulnerability. A Taranto la spesa media è la metà (110 euro), ma la quota sale al 7,8%.

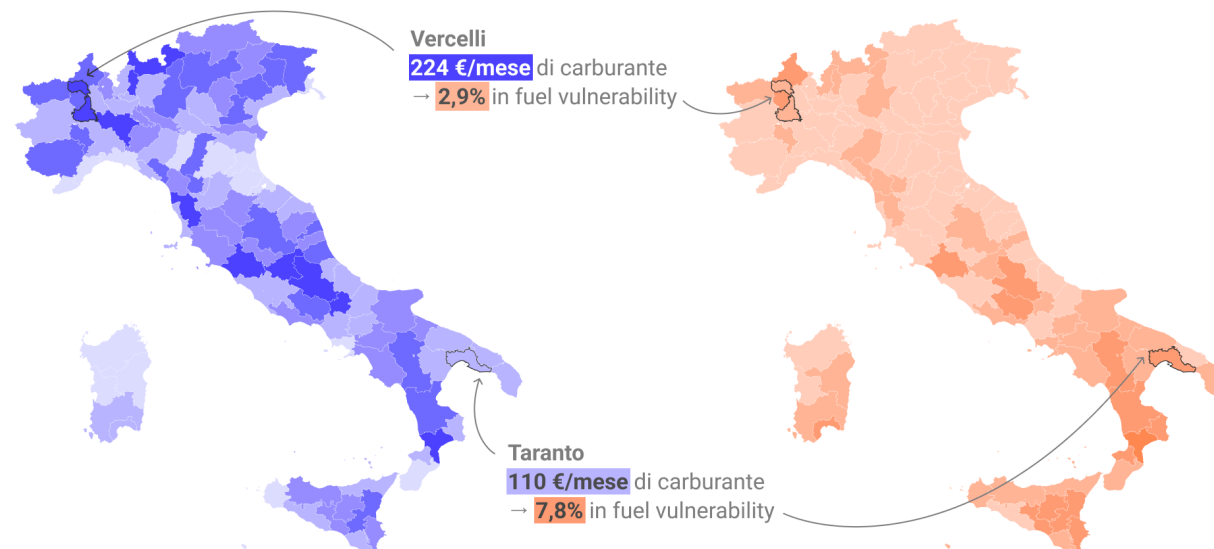
Una maggiore spesa per carburante non significa maggiore vulnerabilità

Spesa media mensile carburante (euro)

≤ 100 ≤ 175

Famiglie fuel vulnerable (%)

0 - 2.5 > 10



Fonte: HBS 2024 • Per fuel vulnerability si intende la quota di famiglie nei primi tre decili di reddito la cui spesa per carburante supera il doppio della mediana mensile.



1.2.2 Gli shock dei prezzi colpiscono soprattutto chi non ha alternative

In Italia i prodotti petroliferi coprono il **92%** dei [consumi energetici del settore trasporti](#): una dipendenza strutturale che espone il Paese, e le famiglie, alla volatilità delle dinamiche dei mercati internazionali. Se la *fuel vulnerability* fotografa le famiglie già esposte ai costi del carburante, gli shock dei prezzi mostrano quanto questa vulnerabilità possa aggravarsi quando aumenta il prezzo di benzina e gasolio.

Le simulazioni si concentrano sulle famiglie nei primi tre decili di reddito. Già nello scenario di base – la spesa osservata nel 2024 – il carburante assorbe il **3,8%** della spesa familiare nelle **città metropolitane** (i soli comuni centro), contro il **6,4–6,5%** nei **grandi e piccoli comuni**.

Lo studio simula poi diversi scenari di aumento dei prezzi, costruiti sulla serie storica dei prezzi di benzina e gasolio registrati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica tra il 2005 e il 2026. Per gli scenari a 6 e 12 mesi, l'analisi individua il periodo di 6 (o 12) mesi consecutivi in cui i prezzi sono saliti di più: il rincaro peggiore su **6 mesi** è stato del **26,8%**, quello su **12 mesi** del **34,8%**. Questi rincari vengono poi applicati alla spesa media mensile delle famiglie osservata nel 2024 – l'anno più recente per cui lo studio dispone di dati – per stimare l'effetto sul bilancio familiare.

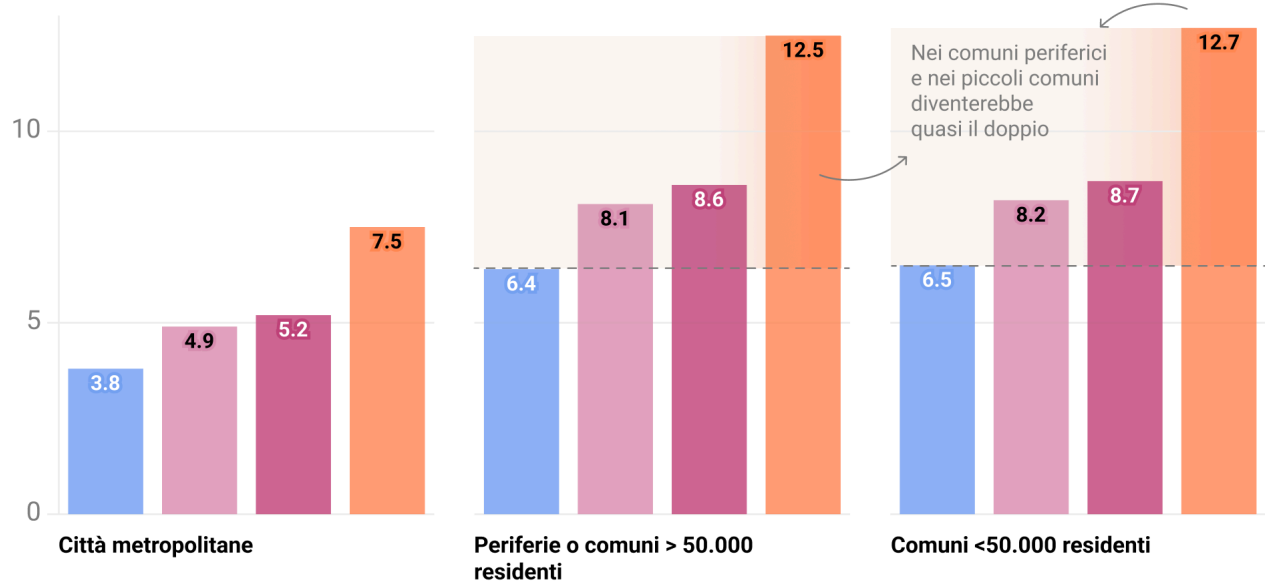
Lo scenario più estremo ipotizza un rincaro del **96,1%**, costruito sulla distanza tra il prezzo minimo e massimo di benzina e gasolio nel periodo 2005–2026. La benzina è aumentata dell'84,7%, da 1,10 euro al litro nel 2005 a 2,04 euro nel marzo 2022, l'inizio della guerra in Ucraina; il gasolio di circa il 108%, da 1,01 euro nel gennaio 2005 a 2,10 euro nell'aprile 2026, in coincidenza con la crisi dello Stretto di Hormuz. Si tratta di uno scenario limite, pensato per misurare la vulnerabilità delle famiglie a uno shock estremo, non di una previsione. Applicando questo rialzo alla spesa per carburante osservata nel 2024,

l'incidenza sulla spesa familiare sale al **7,5%** nelle **città metropolitane** e al **12,5–12,7%** nei **grandi e piccoli comuni**: quasi il doppio rispetto alle città metropolitane. In termini concreti, per le famiglie nei primi tre decili di reddito – quelle già più esposte – significherebbe spendere in media **98 euro in più al mese** in carburante.

Uno shock del prezzo del carburante pesa quasi il doppio nei piccoli comuni rispetto alle città

— Scenario base — Shock max 6 mesi (+26,8%) — Shock max 12 mesi (+34,8%)
— Shock picco-minimo (+96,1%)

Incidenza dei costi del carburante (%)



Fonte: HBS 2024, per i prezzi dei carburanti Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, 2024 • Scenari simulati applicando i rincari storici osservati (2005-2026) alla spesa per carburante delle famiglie nel 2024.



Gli shock energetici determinano il peggioramento della situazione economica di gruppi già vulnerabili. Per chi non dispone di alternative all'automobile, ogni aumento del prezzo dei carburanti riduce ulteriormente il reddito disponibile e può tradursi nella rinuncia a spostamenti essenziali, opportunità di lavoro o formazione e perfino all'accesso alle cure.

La volatilità ricorrente dei mercati energetici incide su una vulnerabilità strutturale, confermando l'urgenza di accelerare la decarbonizzazione dei trasporti. **La risposta non può limitarsi a misure emergenziali come i tagli generalizzati alle accise, costosi e non mirati.** Occorre invece utilizzare le risorse pubbliche per ridurre in modo permanente la dipendenza da benzina e diesel, sostenendo temporaneamente le famiglie più esposte e investendo in alternative di mobilità e tecnologie a zero emissioni accessibili.

1.3 Il doppio svantaggio: trasporti ed energia

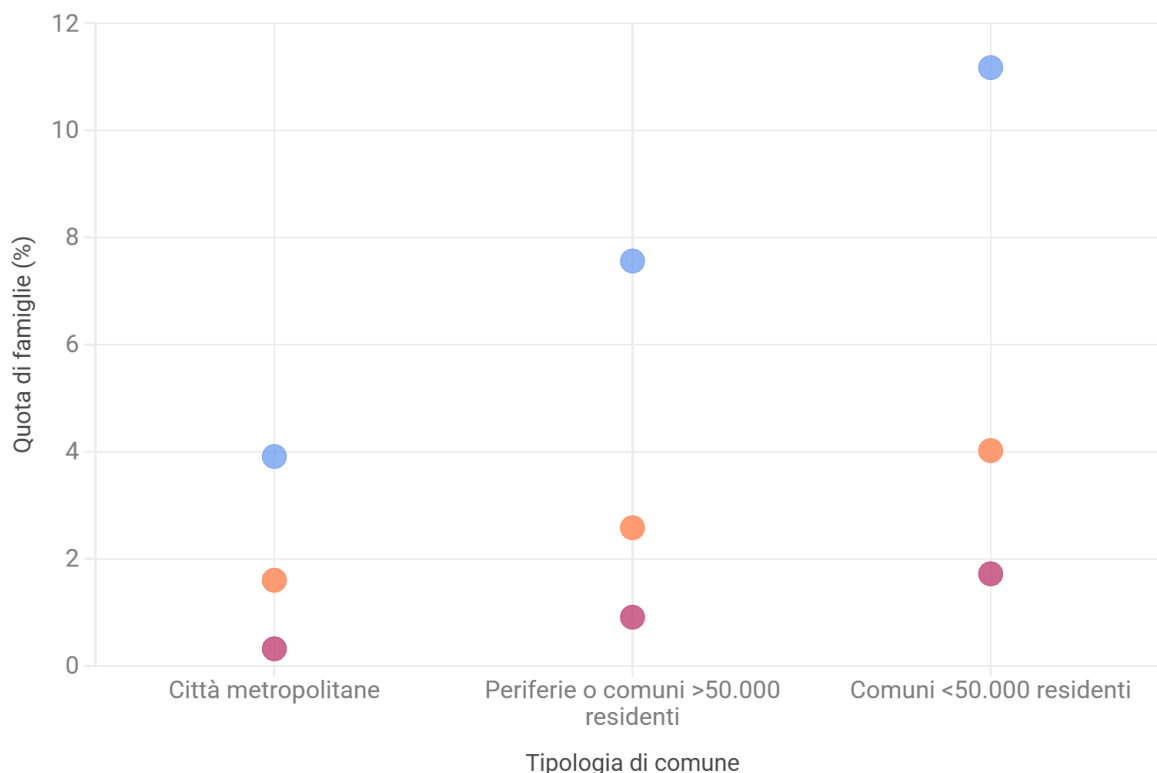
Nei comuni con meno di 50.000 residenti il rischio di essere contemporaneamente esposti a **difficoltà economica nei trasporti e povertà energetica domestica** è oltre **cinque volte più alto** rispetto alle città metropolitane. Lo studio misura la sovrapposizione tra queste due vulnerabilità: ovvero, individua le

famiglie che, dopo aver sostenuto le spese di trasporto e quelle energetiche domestiche, restano con un budget insufficiente a coprire gli altri bisogni essenziali.

Doppia povertà: energetica e dei trasporti

Nei piccoli comuni il rischio è oltre 5 volte quello delle città metropolitane

Indicatore ● Povertà energetica domestica ● Povertà dei trasporti ● Sovrapposizione



Fonte: HBS 2024



Le due condizioni condividono elementi comuni, quali basso reddito e dipendenza da tecnologie ad alto consumo energetico, prevalentemente alimentate con combustibili fossili. Nei territori più isolati queste vulnerabilità tendono a rafforzarsi reciprocamente, con il rischio di costringere le famiglie a scegliere tra sostenere i costi degli spostamenti o quelli dell'energia domestica.

L'[Osservatorio Italiano sulla Povertà Energetica](#) stima circa **2,4 milioni di famiglie** (9,1% del totale) in condizioni di povertà energetica nel 2024. Considerare separatamente queste due forme di vulnerabilità rischia di sottostimare le difficoltà economiche affrontate da una parte rilevante della popolazione.

→ **Come intervenire:** integrare le politiche contro la povertà energetica e dei trasporti, promuovendo anche soluzioni di mobilità elettrica condivisa nell'edilizia sociale [\[07\]](#).

1.4 Chi accede davvero al mercato dell'auto

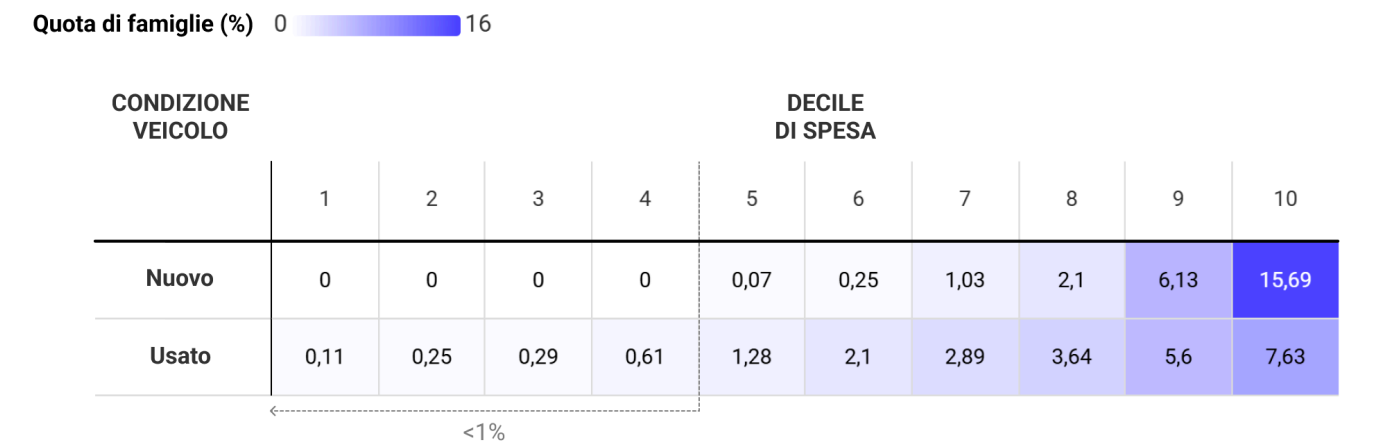
Con **701 autovetture ogni 1.000 residenti nel 2024**, l'Italia detiene il tasso di motorizzazione più elevato dell'Unione europea. Il divario con gli altri grandi Stati membri si sta inoltre ampliando nel

tempo: dal 2018 il tasso di motorizzazione italiano cresce dell'1,3% l'anno, quasi il doppio rispetto alla Germania (0,7%) e a un ritmo nettamente superiore a quello di Spagna (0,4%) e Francia (0,3%).

Nel primo decile di spesa circa il **60% delle famiglie** – circa 1,57 milioni di nuclei – non possiede alcun veicolo, mentre nel decimo questa quota scende sotto il **3%**. Nel decimo decile, inoltre, quasi il **70%** delle famiglie possiede due o più automobili. Il divario dipende soprattutto dalla capacità economica: a parità di spesa, il numero medio di veicoli varia solo marginalmente tra Nord, Centro e Sud.

Anche gli acquisti più recenti (i dodici mesi precedenti l'indagine ISTAT 2024) riflettono questa disuguaglianza: nei primi quattro decili gli acquisti di auto nuove sono pressoché assenti e anche quelli dell'usato riguardano una quota molto ridotta di famiglie, **meno dell'1%**.

Nei primi quattro decili meno dell'1% delle famiglie acquista un'auto, nemmeno usata



Fonte: HBS 2024 • Quota di famiglie che ha acquistato un'auto nuova o usata nei 12 mesi precedenti l'indagine, per decile di spesa.



Fino all'ottavo decile, il **mercato dell'usato rappresenta il principale canale di accesso all'automobile**, mentre l'acquisto di veicoli nuovi diventa significativo solo nelle fasce di spesa più elevate. Nel decimo decile, invece, oltre il **15,5%** delle famiglie (circa 410mila nuclei) ha acquistato un'auto nuova nell'ultimo anno.

Per le famiglie meno abbienti comprare un'auto – anche usata – resta quasi impossibile.

L'elevato tasso di motorizzazione non contraddice la bassa propensione all'acquisto, ma riflette lo stock accumulato nel tempo, non i flussi recenti, che restano riservati alle famiglie con spesa più elevata. **Il rinnovo del parco circolante resta quindi una prerogativa delle fasce più abbienti.**

Non solo una questione di reddito

Nei territori più marginali, la dipendenza dall'auto e la scarsità di alternative non sono un fenomeno episodico, ma una vulnerabilità strutturale. Affrontarla significa rendere la mobilità più equa e accessibile per tutti.

766 comuni

sono ad alta criticità per la mancanza di alternative all'auto: quasi 1 comune italiano su 10.

0,9 auto/famiglia

Nei piccoli comuni, anche le famiglie più povere possiedono in media quasi un'auto per nucleo. Nelle città metropolitane, laddove il trasporto pubblico è più diffuso, il tasso scende a 0,5, circa la metà.

Quasi 3 volte

L'offerta di trasporto pubblico nei capoluoghi delle città metropolitane rispetto agli altri capoluoghi di provincia.

2.1 Quando mancano le alternative all'automobile (*availability*)

Le differenze territoriali emergono con chiarezza osservando il tasso di possesso dell'automobile: **nei piccoli comuni l'automobile è una necessità.**

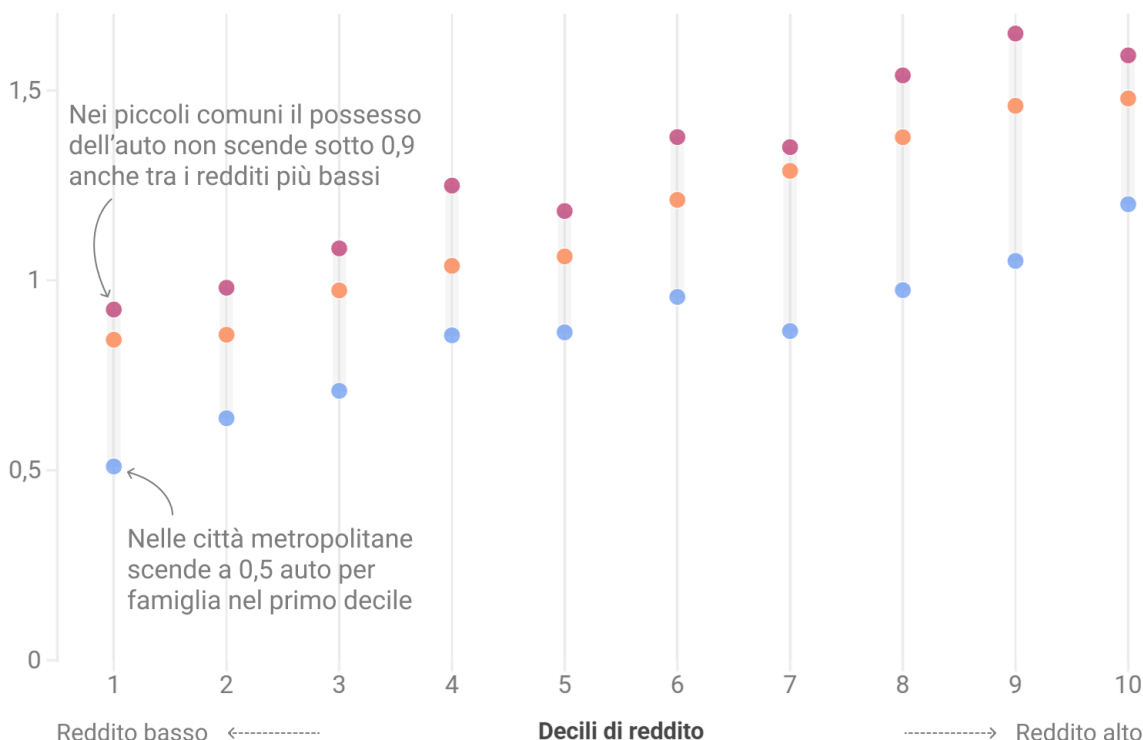
*Il **possesso forzato dell'auto** (Forced Car Ownership) descrive le famiglie che usano l'auto non per scelta ma per assenza di alternative: la transport poverty non nasce dalla mancanza di un'auto, ma dalla dipendenza forzata dal mezzo privato, i cui costi di gestione risultano difficili da sostenere per molte famiglie.*

Nelle città metropolitane il tasso di motorizzazione diminuisce al diminuire del reddito: nel decile più basso le famiglie possiedono in media **0,5 auto**, indicazione del fatto che la presenza del trasporto pubblico e di servizi più accessibili consente di ridurre la dipendenza dall'auto privata. Nei comuni con meno di 50.000 residenti la situazione è diversa: anche tra le famiglie con i redditi più bassi il possesso dell'automobile non scende sotto **0,9 veicoli per nucleo**, evidenziando una soglia minima di motorizzazione che non si riduce nemmeno per i redditi più bassi.

Nei piccoli comuni anche le famiglie a basso reddito possiedono quasi un'auto ciascuna

● Città metropolitane ● Periferie o comuni > 50.000 residenti ● Comuni <50.000 residenti

Numero medio di auto per famiglia



Fonte: HBS 2024



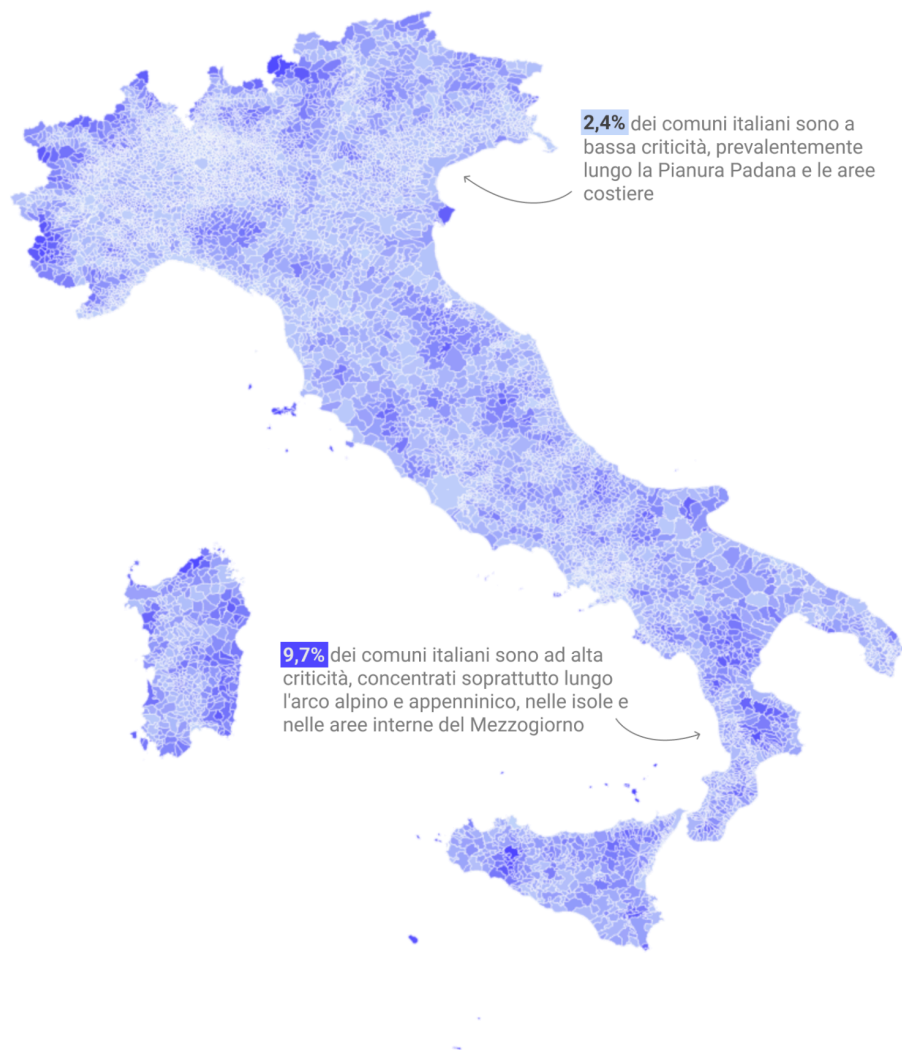
2.1.1 Dove mancano le alternative all'auto

Per valutare quanto un territorio offra alternative all'automobile, lo studio utilizza un indicatore di **Local Availability Poverty (LAP)**, che combina la prossimità alla rete ferroviaria, l'accessibilità alle principali arterie stradali e la disponibilità di trasporto pubblico locale, misurata attraverso la densità delle fermate. Quanto minore è la disponibilità di queste infrastrutture, tanto maggiore è il rischio di dipendere dall'automobile per gli spostamenti quotidiani.

L'analisi restituisce una geografia molto netta. Sulla base dei dati del Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale (CCISS) e di OpenStreetMap 2026, lo studio identifica **766 comuni ad alta criticità** (9,7% dei comuni italiani), concentrati soprattutto lungo l'arco alpino e appenninico, nelle isole e nelle aree interne del Centro-Sud. All'estremo opposto, **190 comuni** (2,4%) presentano livelli ridotti di criticità e si concentrano prevalentemente nella Pianura Padana e lungo le principali direttrici costiere.

I comuni rurali sono i più penalizzati dalla carenza di alternative all'auto

Distribuzione dell'indice di Local Availability Poverty 0.03 1



Fonte: CCISS e OSM



Il principale fattore associato alla scarsità di alternative all'automobile non è il reddito medio del comune, ma la sua **marginalità territoriale**, misurata secondo la classificazione della Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI), che lo studio distingue nelle due macro-categorie "aree interne" e "centri". A parità di altre caratteristiche del comune (età degli abitanti, presenza di popolazione straniera, grado di urbanizzazione, altitudine e reddito) i comuni delle aree interne hanno comunque una maggiore scarsità di alternative all'automobile rispetto ai centri. In particolare, per potersi spostare senza macchina, la collocazione territoriale e la perifericità del comune pesano quasi il doppio (1,7 volte) rispetto alla sua ricchezza.

Gli **over 64** risultano particolarmente esposti alla carenza di alternative di mobilità, perché dipendono maggiormente dalla prossimità dei servizi e da un trasporto pubblico accessibile.

Ridurre il divario territoriale nell'offerta di mobilità significa quindi non solo migliorare l'accessibilità dei territori, ma anche rafforzare l'inclusione sociale delle fasce di popolazione più vulnerabili.

2.1.2 Dove si concentra l'offerta di mobilità

La capacità del trasporto pubblico locale è di **6.695 posti-chilometro** per abitante l'anno nei capoluoghi delle città metropolitane, **quasi il triplo** dei **2.318** registrati negli altri capoluoghi di provincia e **più del triplo** dei **2.120** dei comuni del Sud (dati ISTAT 2023). Questo squilibrio nell'offerta è uno dei fattori per cui, in alcune aree, possedere un'auto smette di essere una scelta e diventa una necessità.

Il divario non riguarda solo il confronto tra capoluoghi metropolitani e altri capoluoghi: la situazione cambia molto anche in base al territorio. La connessione al trasporto pubblico è sistematicamente più elevata nel Nord, mentre Centro, Sud e Isole presentano condizioni meno favorevoli. Tuttavia occorre distinguere: mentre l'**offerta di autobus** conferma il pattern atteso, ovvero si concentra nelle aree metropolitane, per poi rarefarsi progressivamente muovendosi verso le province più periferiche e interne, per quella **ferroviaria**, invece, gli squilibri territoriali non coincidono necessariamente con il tradizionale divario Nord-Sud. Il dato segnala che l'isolamento infrastrutturale è una questione di perifericità specifica di ciascun territorio, più che di macro-area geografica. **Un'evidenza che rafforza la necessità di politiche mirate alle aree interne, indipendentemente dalla loro collocazione Nord o Sud.** La disponibilità di **piste ciclabili**, poi, segue lo schema più prevedibile, con una maggiore concentrazione nel Nord-Est.

Lo stesso divario emerge anche a livello di percezione degli utenti: nell'indagine ISTAT sugli aspetti della vita quotidiana, chi vive nel Nord – in particolare Trentino-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta – si dichiara sistematicamente più soddisfatto di autobus, pullman e treni (su frequenza, puntualità, pulizia e affidabilità) rispetto a chi vive nel Mezzogiorno e nelle Isole.

Il divario nell'accesso alle alternative all'auto è ampio anche all'interno dei capoluoghi metropolitani

Lo studio analizza le disparità tra comuni grandi e piccoli nell'accesso alle alternative di trasporto e nella dipendenza forzata dall'automobile privata. Il dato comunale, però, restituisce solo in parte le differenze all'interno delle grandi città: **ai valori mediamente migliori dei capoluoghi delle città metropolitane corrispondono ampie disparità tra quartieri.**

Come evidenziano i rapporti "[ZTL: Zone a Transizione Limitata](#)" di Clean Cities Campaign e Kyoto Club, la mobilità urbana è una delle tante frontiere di disuguaglianza. A quartieri centrali ben serviti e in genere benestanti si contrappongono ampie aree, non solo periferiche, meno servite e più fragili: redditi medio-bassi, trasporto pubblico frammentato, totale carenza di piste ciclabili e opzioni di mobilità condivisa.

A Napoli, nelle periferie a basso reddito con un trasporto pubblico carente, le auto Euro 4 o inferiori **superano il 75% del parco**: veicoli più vecchi, inquinanti e costosi da mantenere. A Palermo, nelle aree più isolate, la motorizzazione supera in alcuni casi le **1.000 auto ogni 1.000 abitanti**. A Roma il **42,5%** della popolazione vive in zone con **meno di 300 corse** di trasporto pubblico ogni 1.000 abitanti, contro le **oltre 2.500** in alcune zone centrali e le **oltre 1.000** di quartieri benestanti come Parioli. Il divario è ancora più ampio per piste ciclabili, zone pedonali e offerta di veicoli in sharing.

La disuguaglianza nell'accesso ad alternative di mobilità è inoltre correlata a una disuguaglianza di

reddito: sono generalmente i quartieri con il reddito medio più basso a scontare una ridotta offerta di alternative di mobilità urbana. **Anche nelle grandi città, quindi, l'uso di veicoli vecchi e inquinanti è spesso una scelta obbligata.** Nelle zone densamente abitate, un alto tasso di motorizzazione aggrava inoltre la congestione ed espone maggiormente le famiglie agli aumenti dei carburanti e dei costi di gestione dell'auto.

Il Bonus Trasporti, introdotto nel 2022 per mitigare l'impatto del rincaro energetico, ha sostenuto l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico per i redditi medio-bassi. La misura ha prodotto un effetto progressivo: la quota di famiglie che destina oltre il 15% della spesa alla mobilità, nel primo decile di spesa, si è ridotta dal 7% a meno del 5%. La sua portata resta tuttavia limitata, poiché favorisce chi già utilizza il trasporto pubblico e non raggiunge le famiglie vulnerabili nelle aree rurali e periferiche, dove l'offerta è insufficiente e la *Forced Car Ownership* è più marcata.

→ **Come intervenire: proteggere le famiglie più vulnerabili, anche attraverso tariffe sociali sul trasporto pubblico** [\[03\]](#).

2.2 Quando distanza e tempi limitano l'accesso ai servizi essenziali (*accessibility*)

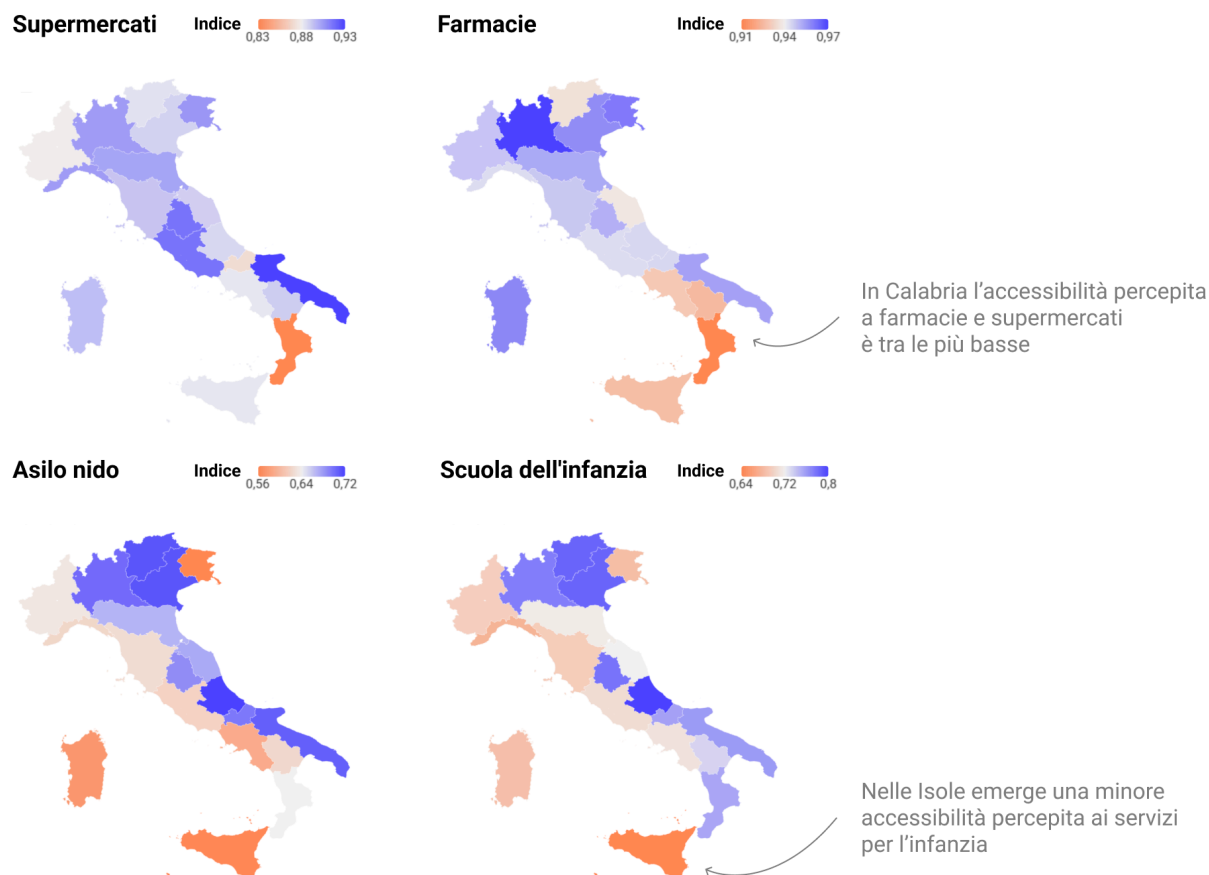
Se l'*availability* misura la disponibilità e la prossimità delle alternative di trasporto, l'*accessibility* misura se queste permettono davvero di raggiungere lavoro, scuola o cure in tempi ragionevoli, tenendo conto anche delle esigenze specifiche di chi si sposta. È la terza dimensione delle tre A.

Le barriere che ostacolano l'accessibilità possono riguardare la qualità e l'affidabilità delle infrastrutture, i costi di spostamento, la presenza e la qualità dei servizi essenziali sul territorio, o la percezione di sicurezza negli spostamenti. Una fermata dell'autobus vicino casa non basta, se le corse sono troppo poco frequenti per arrivare puntuali al lavoro o a scuola.

Non tutti i servizi essenziali sono percepiti come ugualmente accessibili. La percezione di accessibilità ai servizi di prossimità (farmacie, uffici postali, uffici comunali, supermercati) è sistematicamente più bassa nel Mezzogiorno e nelle Isole rispetto al Nord. Lo stesso vale per **asili nido e scuole dell'infanzia**, la cui accessibilità percepita è particolarmente bassa in Sicilia e Sardegna, mentre farmacie e supermercati restano accessibili nella maggior parte del Paese. La minore accessibilità dei servizi per l'infanzia può tradursi in un ostacolo concreto alla partecipazione al mercato del lavoro, in particolare per le famiglie con figli piccoli.

Non tutti i servizi essenziali sono percepiti come ugualmente raggiungibili

Valori più elevati indicano una maggiore accessibilità percepita



Fonte: Indagine ISTAT Aspetti della vita quotidiana 2024 (AVQ) • La scala colore è calibrata singolarmente per ciascun servizio; lo stesso colore corrisponde a valori diversi tra le mappe.



Anche l'**accesso ai servizi sanitari** varia in modo significativo a seconda del mezzo di trasporto disponibile. Le criticità più marcate riguardano chi si sposta con il trasporto pubblico nelle zone appenniniche e alpine, in gran parte del Lazio (esclusa la provincia di Roma) e in Sardegna; per chi usa un mezzo privato, i problemi si concentrano soprattutto nei territori montani tra Calabria e Liguria, sulle Alpi e in alcune province del Centro-Sud. Nelle aree montane, insulari e interne, migliorare l'accesso alla sanità non implica necessariamente aumentare in modo generalizzato il numero delle strutture: lo studio indica piuttosto la necessità di combinare collegamenti affidabili verso i presidi di riferimento con servizi territoriali, trasporto a chiamata, assistenza domiciliare e telemedicina.

Guardando invece ai tempi degli spostamenti quotidiani, indipendentemente dal mezzo utilizzato, emergono criticità anche nell'accesso a scuola e al lavoro. Per la maggior parte degli studenti la scuola è raggiungibile in tempi contenuti, ma una quota non trascurabile affronta tragitti **prossimi a un'ora**. Per gli occupati, uno su quattro impiega **almeno 30 minuti** per raggiungere il luogo di lavoro.

Queste stime si basano solo su chi risulta occupato o rientra per età nella fascia scolastica. Restano fuori dal calcolo, ad esempio, le persone che non lavorano proprio per le difficoltà di raggiungere un impiego. Ad ogni modo, l'accessibilità ai servizi e la disponibilità di alternative all'automobile descrivono

due aspetti dello stesso problema. **Dove i servizi sono più lontani e le alternative all'auto sono limitate, aumentano i tempi di percorrenza, cresce la dipendenza dai mezzi privati e le famiglie diventano più esposte ai costi della mobilità.**

Migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali significa quindi non solo ridurre le disuguaglianze territoriali e, dove possibile, avvicinare i servizi alle persone, ma anche alleggerire il peso economico che la distanza impone alle famiglie più esposte.

→ **Come intervenire:** rafforzare le alternative all'auto e sviluppare soluzioni specifiche per i territori con minori opzioni di mobilità [\[01\]](#) [\[02\]](#) [\[08\]](#) [\[09\]](#).

La transizione della mobilità può essere anche una politica sociale

Chi emette di più non coincide con chi vive nei territori più vulnerabili. Una transizione equa deve far contribuire maggiormente chi ha più capacità economica e offrire alternative concrete a chi oggi è intrappolato nella dipendenza dai combustibili fossili.

Oltre 5 volte

Il divario per reddito nella diffusione delle auto elettriche, tra comuni più ricchi e più poveri.

Oltre 50 volte

Il divario per territorio nella diffusione delle auto elettriche, tra la provincia di Trento (prima) e quella di Crotone (ultima).

Reddito ↑ NOx ↑ CO₂ ↑

Anche nei comuni più ricchi, dove il parco è più moderno, le auto elettriche restano appena 7,76 ogni 1.000 residenti: troppo poche per pesare sulle emissioni.

3.1 Reddito, età del parco veicolare ed emissioni: comuni vs province

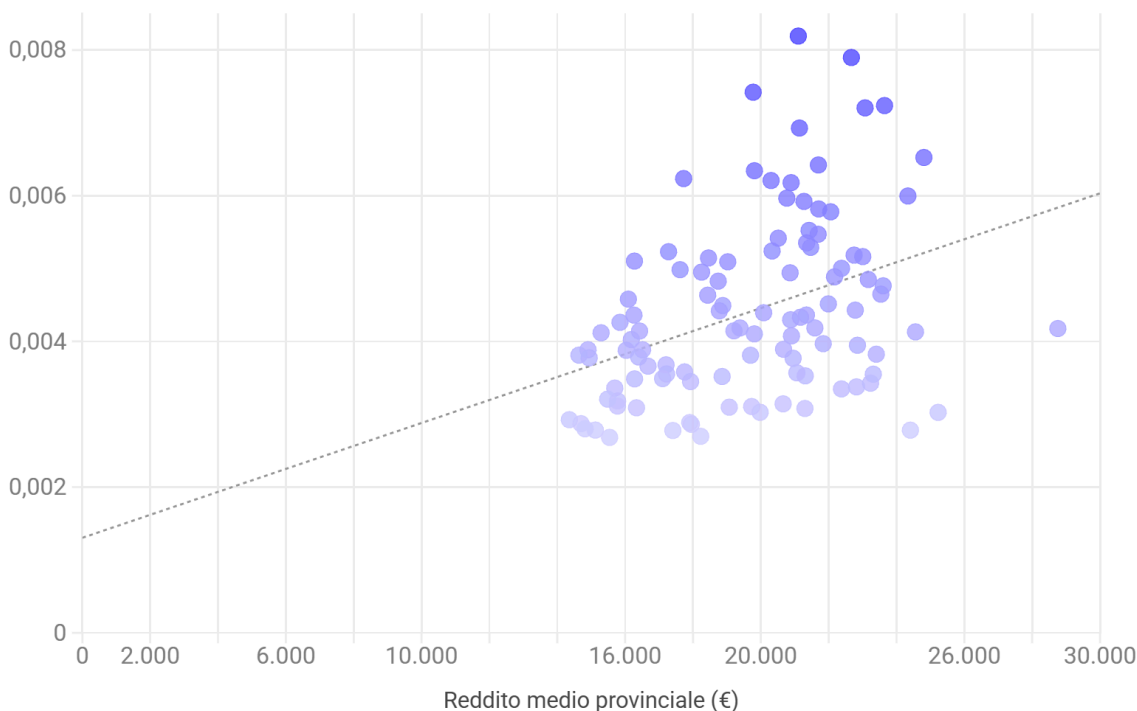
A livello comunale, il reddito medio è strettamente associato alla composizione del parco auto: nei comuni meno ricchi il ricambio dei veicoli è più lento. Sono infatti più diffuse le classi Euro più datate (Euro 0–Euro 4), soggette a standard meno stringenti sulle emissioni di inquinanti atmosferici locali – come ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM) – e dannose soprattutto per la qualità dell'aria e la salute. All'aumentare del reddito cresce la presenza delle classi veicolari più recenti, in particolare Euro 6. Il rinnovo del parco avviene quindi più rapidamente nei territori economicamente più forti.

A livello provinciale, l'analisi mette in relazione il reddito medio di ciascuna provincia italiana (non il reddito delle singole famiglie, che varia in un intervallo molto più ampio) **con le emissioni di NOx da trasporto stradale.** Secondo l'elaborazione dei dati ISPRA riferiti al 2023, **le emissioni annue pro capite aumentano al crescere del reddito medio provinciale, passando da circa 0,003 a 0,008 tonnellate – e l'aumento pesa ancora di più nelle province che già emettono di più.** Questo risultato potrebbe dipendere da maggiore intensità della mobilità, maggiori percorrenze e più elevati livelli di traffico che caratterizzano le province più abbienti.

Le emissioni pro capite di NOx aumentano con il reddito medio provinciale

Emissioni annue pro capite di NOx (tonnellate) 0 0,01

Emissioni annue pro capite di NOx (tonnellate)



Fonte: Dati ISPRA sulle emissioni (Ambientenonsolo, 2026); dati ISTAT relativi alla popolazione e al reddito (ISTAT, 2019) • I punti rappresentano le province italiane. **T&E**

Una dinamica analoga, seppure meno marcata, emerge per le emissioni climalteranti. Sempre a livello provinciale, le emissioni pro capite di CO₂ – principale gas a effetto serra prodotto dal trasporto stradale – mostrano una relazione positiva, ma più moderata, con il reddito. La presenza di un parco veicolare più recente non implica quindi automaticamente un minore impatto climatico.

Passando al livello regionale, la distribuzione della CO₂ tra i decili di reddito restituisce un quadro articolato. Le emissioni da trasporto privato tendono a concentrarsi nei decili medio-alti e alti, ma questa relazione varia sensibilmente tra territori: in **Trentino-Alto Adige il 10° decile** concentra circa il **40% delle emissioni regionali**, mentre in **Molise è il 1° decile a rappresentarne circa un quarto**. In altri casi – come Sardegna, Basilicata e Calabria – a concentrare le emissioni sono invece i decili intermedi. Il reddito, quindi, non basta da solo a spiegare la distribuzione delle emissioni: contano anche il contesto territoriale, la dipendenza dall'auto e l'intensità della mobilità.

Il rinnovo del parco deve accompagnarsi alla sua decarbonizzazione: sostituire un veicolo a benzina o gasolio con uno più recente, ma sempre a combustione interna, riduce gli inquinanti locali e – in misura più modesta – la CO₂, ma solo l'elettrico li azzerava entrambi allo scarico. La composizione del parco nazionale mostra quanto questa transizione sia ancora limitata: dominano **benzina (42,7%)** e **gasolio (39,8%)**, mentre l'**elettrico si ferma allo 0,7%**.

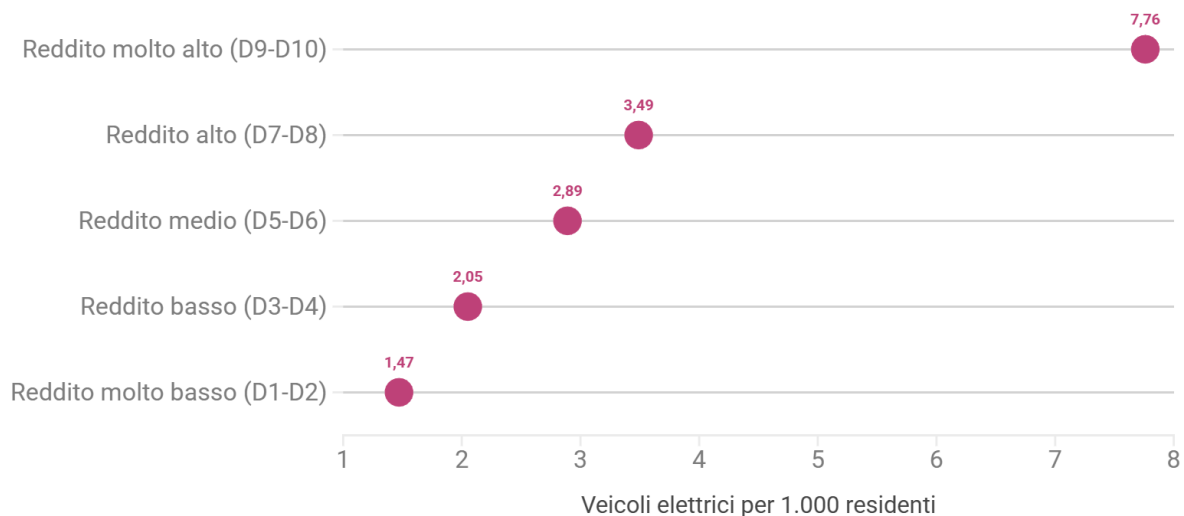
3.2 La geografia dell'elettrico segue quella del reddito, non del bisogno

I dati confermano che la diffusione dei veicoli elettrici resta fortemente condizionata dalla capacità economica delle famiglie, soprattutto in virtù dei costi di accesso.

La relazione con il reddito è netta: nei comuni appartenenti ai due decili di reddito più elevati si registrano **7,76 veicoli elettrici ogni 1.000 residenti**, contro appena **1,47** nei due decili più bassi. **La diffusione dell'elettrico è quindi oltre cinque volte maggiore nei comuni più ricchi.**

La diffusione dell'elettrico è oltre 5 volte maggiore nei comuni più ricchi

Classe di reddito medio comunale



Fonte: Agenzia delle Entrate (2024) e Parco Veicolare ACI (2024). • D1 = redditi medi comunali più bassi; D10 = più alti.



Il dato provinciale aggiunge una sfumatura che il solo reddito non spiega del tutto. Tra le province con la maggiore diffusione dell'elettrico, **Trento registra 53 veicoli ogni 1.000 residenti, Aosta 34 e Bolzano 14**, valori favoriti anche dai regimi fiscali locali. All'estremo opposto, le dieci province con la minore incidenza sono tutte nel Mezzogiorno: **Crotone chiude la classifica con appena 0,98 veicoli ogni 1.000 residenti**. Anche a livello regionale il divario è netto: la sola **Lombardia** concentra il **20,5%** di tutte le auto elettriche italiane, mentre **Calabria, Basilicata e Molise** messe insieme non raggiungono l'**1,6% dello stock nazionale**. Non è solo una questione di dimensione urbana: la città metropolitana di **Napoli**, pur con quasi tre milioni di abitanti, si ferma a **1,43** veicoli elettrici ogni 1.000 residenti. A pesare più della scala urbana sono le condizioni economiche e infrastrutturali del territorio.

Una distribuzione territoriale simile caratterizza la [rete pubblica di ricarica](#): nel 2025 solo 16 province italiane disponevano di più di mille punti di ricarica, l'**81%** delle quali concentrate al Nord. **Per colmare il divario, lo sviluppo della rete non può limitarsi a seguire la domanda esistente, ma deve contribuire a creare le condizioni per la diffusione dell'elettrico anche nei territori oggi meno infrastrutturati.**

Il recente bonus per le auto elettriche finanziato dal PNRR ha mostrato che la domanda è particolarmente sensibile al costo di acquisto – le nuove immatricolazioni di *full electric* hanno

superato il 10% nel primo semestre 2026. La misura si è però conclusa il 30 giugno 2026 senza essere rinnovata, lasciando l'Italia priva di incentivi nazionali dedicati all'acquisto di veicoli elettrici. **È il limite strutturale degli incentivi stop-and-go: bonus temporanei che generano picchi di domanda seguiti da vuoti prevedibili, l'opposto di ciò che servirebbe per orientare in modo stabile il mercato e la pianificazione industriale delle case automobilistiche.**

3.3 Dal bonus al leasing sociale

ETS2 e Fondo Sociale per il Clima: la proposta di T&E e l'impatto per l'Italia

Affrancare le famiglie più vulnerabili dalla dipendenza dai combustibili fossili richiede investimenti consistenti e mirati. Una leva finanziaria fondamentale arriva dall'*Emissions Trading System 2* (ETS2), il nuovo sistema europeo di scambio delle quote di emissione, che introduce un prezzamento della CO₂ per le emissioni generate dal **trasporto stradale, dall'edilizia e da alcune piccole industrie**.

I fornitori di carburanti e combustibili dovranno acquistare una quota per ogni tonnellata di CO₂ emessa dai prodotti che vendono: un costo che crea un incentivo economico a ridurre i consumi fossili. Le quote vengono vendute all'asta e i ricavi vanno agli Stati membri, che devono usarli per azioni per il clima e misure sociali. L'ETS2 dovrebbe partire nel 2028 e si affiancherà all'ETS1, già attivo dal 2005, che copre le emissioni di energia, industria e aviazione.

Nel breve periodo, però, l'aumento del costo dei combustibili potrebbe pesare di più sulle famiglie vulnerabili. Per questo l'Unione europea ha istituito il Fondo Sociale per il Clima (FSC), operativo già dal 2026, finanziato con una parte delle entrate ETS2 e, nei primi anni, con quote dell'ETS 1, e attuato attraverso i Piani Sociali per il Clima (PSC) nazionali.

Tra il 2026 e il 2032, ETS2 e FSC potrebbero generare circa **250 miliardi di euro di entrate pubbliche** (con un prezzo della CO₂ costante pari a 55 €/t), di cui **circa 65 miliardi destinati al Fondo**.

Le raccomandazioni di T&E:

- Restituire almeno la metà delle entrate dell'ETS2 sotto forma di **sostegno finanziario**, in modo da compensare in particolare i redditi bassi e medio-bassi; destinare il resto agli **investimenti a sostegno della transizione**.
- **Rafforzare il frontloading**, cioè l'anticipo delle risorse disponibili prima dell'entrata a regime dell'ETS2, ampliando la [Frontloading Facility](#) della Banca europea per gli investimenti (BEI), attualmente pari a 3 miliardi di euro per il 2026, per consentire agli Stati membri di avviare tempestivamente le misure sociali.

Per l'Italia sono previste:

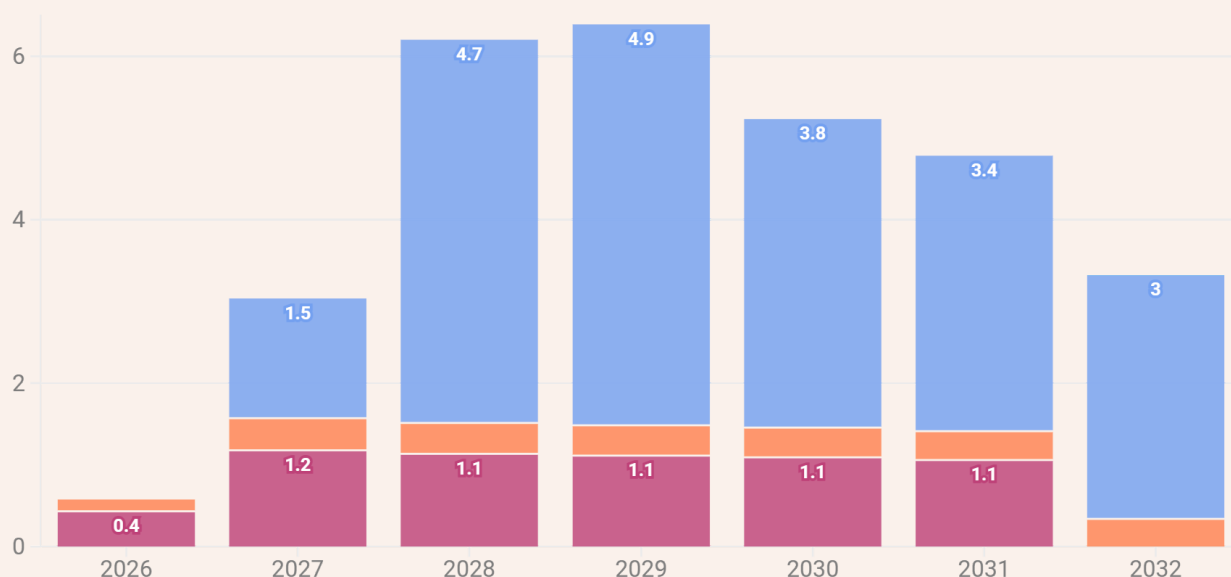
- circa **21 miliardi di euro** di entrate ETS2 tra il 2027 e il 2032, al netto delle risorse destinate al FSC e al cofinanziamento nazionale (con un prezzo della CO₂ costante pari a 55 €/t): il sistema dovrebbe partire nel 2028, ma una parte delle quote del 2028 verrebbe messa all'asta già nel 2027;
- circa **9,4 miliardi di euro** di risorse del FSC tra il 2026 e il 2032 (circa 7 miliardi dal Fondo europeo, più circa 2,3 miliardi di cofinanziamento nazionale minimo, pari al 25% del totale);

- **324,3 milioni di euro** di potenziale allocazione dalla Frontloading Facility della BEI, in proporzione alla quota italiana del Fondo (non sono risorse aggiuntive, ma un anticipo di fondi che andrà restituito).

Italia: Fondo Sociale per il Clima ed entrate ETS2, 2026-2032

■ Fondo Sociale per il Clima (risorse UE) ■ Cofinanziamento nazionale (25%)
■ Entrate aste ETS2 (spesa discrezionale)

Miliardi di euro



Fonte: Elaborazione T&E su Agora Energiewende (2025), ETS2 revenue simulation tool, v1.0 • Si assume prezzo della CO₂ costante di 55 €/t (corrispondente al prezzo di riferimento di 45 €/t corretto per l'inflazione); avvio dell'ETS2 nel 2028, aste anticipate nel 2027 pari al 30% delle quote del 2028, nessun frontloading. Il cofinanziamento nazionale è pari al 25% delle risorse totali del FSC.



Nel settore dei trasporti, il [Piano Sociale per il Clima italiano](#) approvato dal Consiglio dei ministri il 4 agosto 2026 prevede:

- **2,89 miliardi di euro** per [mobilità pubblica e hub di prossimità](#) nelle aree svantaggiate;
- **1,74 miliardi di euro** per ["Il Mio Conto Mobilità"](#), un conto digitale per il trasporto pubblico destinato alle persone in condizioni di povertà dei trasporti.

Lo studio mostra che per le famiglie a reddito medio-basso il mercato dell'usato rappresenta il principale canale di accesso all'automobile, mentre l'acquisto di veicoli nuovi resta concentrato nelle fasce di spesa più elevate. **Per rendere accessibili i veicoli elettrici a queste famiglie servono quindi strumenti diversi dagli incentivi tradizionali.**

Per T&E, il [leasing sociale](#), con canoni calmierati per le famiglie a basso e medio reddito, è uno degli strumenti più promettenti per raggiungere le famiglie oggi escluse dagli incentivi all'acquisto e rendere la transizione realmente inclusiva. Il neonato "noleggio sociale" italiano ([DPCM Automotive 2026](#), ISEE sotto 30.000 euro) va in questa direzione, ma con un limite significativo: a differenza del modello francese a cui si ispira, riservato ai soli veicoli a zero emissioni, la misura italiana disaccoppia transizione e politiche sociali essendo aperta anche ai veicoli endotermici fino a 135 g/km di CO₂.

In questo contesto, anche l'elettificazione delle flotte aziendali rappresenta una leva strategica. I tempi accorciati (3-4 anni in media) di ricambio dei parchi veicoli aziendali possono infatti contribuire ad

alimentare un mercato dell'usato elettrico più accessibile. Una riforma della fiscalità delle flotte [parametrata alle emissioni di CO₂](#), insieme a [obiettivi europei più ambiziosi](#) di elettrificazione, contribuirebbe ad aumentare l'offerta di auto elettriche usate, rendendo la transizione più inclusiva.

→ **Come intervenire:** *rendere accessibile l'auto elettrica anche alle famiglie oggi escluse dal mercato, attraverso leasing sociale, sostegno all'usato e una fiscalità più equa* [\[04\]](#) [\[05\]](#) [\[06\]](#).

Affrontare la transport poverty: le proposte di policy

La povertà dei trasporti nasce dal disallineamento tra i costi della mobilità e le possibilità concrete di adattamento. Dove esistono valide alternative all'automobile, i segnali di prezzo possono favorire il cambiamento. Dove l'auto è l'unico mezzo per raggiungere lavoro, scuola, cure e servizi essenziali, gli stessi aumenti diventano un aggravio inevitabile e alimentano la percezione di una transizione ingiusta.

La mobilità in Italia non è un terreno neutro, ma un moltiplicatore delle disuguaglianze economiche e territoriali già esistenti.

Poiché la mobilità è una condizione essenziale per la partecipazione sociale ed economica, la riduzione delle emissioni deve procedere insieme al rafforzamento dell'accessibilità e delle alternative all'automobile. **Una transizione equa non può essere pensata soltanto per i contesti urbani.** Trascurare le aree rurali e interne ne aggraverebbe la marginalizzazione e ridurrebbe l'accettabilità delle politiche climatiche.

Le politiche pubbliche devono perseguire un duplice obiettivo: ridurre la dipendenza da benzina e gasolio e garantire che questa trasformazione sia accessibile a tutti, **superando interventi emergenziali o generalizzati che lasciano invariato un modello di mobilità intrinsecamente fragile, a favore di un insieme di soluzioni strutturali e complementari**, calibrate sui diversi profili di vulnerabilità e sui territori, capaci di ridurre nel tempo costi, emissioni ed esposizione delle famiglie.

Sicurezza energetica e giustizia sociale non sono obiettivi in tensione: superare la dipendenza dai combustibili fossili significa anche ridurre l'esposizione strutturale del Paese a shock dei prezzi che non controlliamo – un rischio che due crisi energetiche in quattro anni rendono ormai difficile derubricare a episodio isolato.

Nel periodo 2026-2028 l'Italia potrà beneficiare della flessibilità aggiuntiva per l'energia prevista dalla National Escape Clause (clausola di salvaguardia nazionale), a condizione che gli interventi siano mirati, strutturali e coerenti con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili. A questa potrebbero affiancarsi, nel quadro della futura attuazione dell'ETS2 e del Piano Sociale per il Clima, nuove risorse europee destinate ad accompagnare la transizione, così come, in prospettiva, il gettito di un eventuale meccanismo permanente di tassazione degli [extraprofitti delle compagnie petrolifere](#), oggi assente a livello UE. **La priorità non è soltanto mobilitare nuovi fondi, ma orientarli verso interventi mirati e strutturali.** L'esperienza nella gestione dei proventi dell'ETS1 mostra che entrate climatiche non finalizzate rischiano di disperdersi senza modificare le cause della dipendenza fossile.

Le 10 raccomandazioni di T&E

Rafforzare il trasporto pubblico e le alternative all'auto

- 01** **Rafforzare il trasporto pubblico come infrastruttura sociale, non solo climatica,** rifinanziando strutturalmente il Fondo Nazionale Trasporti e investendo in trasporto rapido di massa ed elettrificazione degli autobus, come proposto da [Clean Cities Campaign](#).
Best practice - Polonia: dal 2019 un [fondo nazionale](#) finanzia strutturalmente il ripristino e il potenziamento delle linee di autobus locali, con priorità per aree rurali e meno servite.
- 02** **Differenziare per territorio gli obiettivi di transizione verso modalità di trasporto più sostenibili** (mobilità attiva e sharing mobility), dando priorità agli investimenti nelle aree con minori alternative all'auto.
Best practice - Paesi Bassi: il programma [Natuurlijk!Deelmobiliteit](#), attivo dal 2023, promuove progetti pilota di sharing mobility nelle aree meno servite.
- 03** **Introdurre tariffe sociali sul trasporto pubblico per i beneficiari di misure di inclusione sociale,** valutandone l'inserimento nei Patti di inclusione sociale, e in coordinamento con i servizi esistenti di trasporto sociale e volontario (es. Auser, Croce Rossa).
Best practice - Grecia: l'[ATH.ENA Card](#) prevede gratuità sul TPL di Atene per disoccupati e persone con disabilità e tariffe ridotte per altre categorie.

Rendere accessibile l'elettrico

- 04** **Istituire un programma stabile di social leasing per l'auto elettrica, nuova e usata,** per famiglie vulnerabili e aree meno servite – anche come pacchetto “tutto compreso” (assicurazione, manutenzione e ricarica), sul modello del bundled social leasing proposto da [T&E UK](#).
Best practice - Francia: dal 2024 il ["leasing social"](#) offre auto elettriche in leasing senza anticipo e a canone calmierato alle famiglie a basso reddito che usano l'auto per lavoro; nella [prima edizione](#) ammessi anche usato recente e retrofit.
- 05** **Introdurre incentivi strutturali per le auto elettriche usate e un bonus rottamazione,** quest'ultimo spendibile anche per l'acquisto dell'usato o a riduzione del canone del social leasing.
Best practice - Cipro: programma di incentivi alla [mobilità elettrica](#) 2024-2026 con contributi anche per l'usato elettrico.
- 06** **Elettrificare il mercato dell'usato,** principale canale di accesso all'automobile, riformando la fiscalità delle auto aziendali (IVA, deducibilità, fringe benefit e tassa d'immatricolazione)

parametrandola alle emissioni, per garantire una fiscalità più equa secondo il principio “chi inquina paga”.

Best practice - Belgio: dal 2026 l'[ammortamento](#) è consentito solo per i veicoli aziendali a zero emissioni, con un phase-out graduale per gli endotermici annunciato nel 2021.

07

Promuovere ricarica e flotte elettriche condivise nell'edilizia sociale, anche attraverso programmi di Corporate Social Responsibility – sul modello dell'iniziativa italiana [EnergyPOP](#) sul fotovoltaico contro la povertà energetica.

Best practice - Austria: flotte elettriche condivise e stazioni di ricarica nei complessi di edilizia sociale a [Vienna](#).

Sviluppare soluzioni per le aree interne

08

Sviluppare la “community mobility” e il trasporto a chiamata nelle aree interne, con microflotte di mezzi elettrici condivisi e tariffe calmierate, in particolare per le famiglie vulnerabili.

Best practice - Germania: a [Klixbüll](#) (Schleswig-Holstein, poco più di 1.000 abitanti) dal 2016 è attivo un car sharing elettrico alimentato dal parco eolico comunale, con ricarica cofinanziata anche da fondi europei per lo sviluppo rurale. Il modello è stato poi esteso a livello regionale.

09

Vincolare concessioni e incentivi ai gestori dei punti di ricarica a un rapporto massimo tra installazioni in aree già servite e aree interne.

Best practice - Scozia: fondi pubblici per [ricarica nelle aree rurali e insulari](#), meno attrattive per gli investimenti privati.

Costruire le basi conoscitive

10

Costruire le basi conoscitive della transport poverty, includendola negli strumenti nazionali di pianificazione, con indicatori dedicati e armonizzati (come quelli del [Transport Poverty Hub](#) del Joint Research Centre della Commissione UE), valutazioni distributive degli investimenti e consultazioni strutturate con le comunità più esposte.

Best practice - Spagna: [strategia nazionale](#) dedicata alla povertà dei trasporti, con mappatura territoriale della vulnerabilità.

Per ulteriori informazioni

Esther Marchetti

Clean Transport Advocacy Manager, T&E Italia

esther.marchetti@transportenvironment.org | Cell.: +39 3335740430

www.transportenvironment.org | [Bluesky](#) | [LinkedIn](#)
