

Povert  dei trasporti in Italia

Per una transizione equa della mobilit 

Documento di sintesi del [policy briefing](#) di T&E Italia "Povert  dei trasporti in Italia. Analisi e proposte di policy per una transizione equa della mobilit ", basato su uno [studio](#) commissionato a TESSA, spin-off dell'Universit  degli Studi della Tuscia.

La povert  dei trasporti   il volto sociale di una mobilit  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 mobilit : il tasso di motorizzazione pi  alto d'Europa e un parco auto ancora per il 99,3% a combustibili fossili, sovrapposti alla scarsit  di opzioni di mobilit  collettiva, espongono famiglie e imprese alla volatilit  dei prezzi del carburante, alimentano la crisi climatica e generano costi per la salute pubblica.

18,46%

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

643mila famiglie

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

766 comuni

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

Che cos'  la povert  dei trasporti: le tre "A"

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

- **Affordability – sostenibilit  economica:** una famiglia riesce a spostarsi senza spendere una quota eccessiva del proprio reddito?
- **Availability – disponibilit  di alternative:** esistono, nel territorio, alternative reali all'automobile (bus, treno, piste ciclabili)?
- **Accessibility – raggiungibilit  dei servizi:** con i mezzi disponibili, si arriva in tempi ragionevoli a lavoro, scuola, cure e altri servizi essenziali?

Soprattutto nei piccoli comuni e nelle aree pi  isolate, la dispersione di insediamenti e servizi rende difficile un trasporto pubblico capillare: l'automobile passa da opzione a necessit  e, per chi non riesce a sostenerne i costi, la mobilit  pu  diventare un fattore di esclusione sociale.   il cosiddetto **possesso forzato dell'auto (Forced Car Ownership)**: la transport poverty non nasce dalla mancanza di un'auto, ma dalla dipendenza obbligata da essa.

DIMENSIONE 1 | Affordability – il costo della mobilità

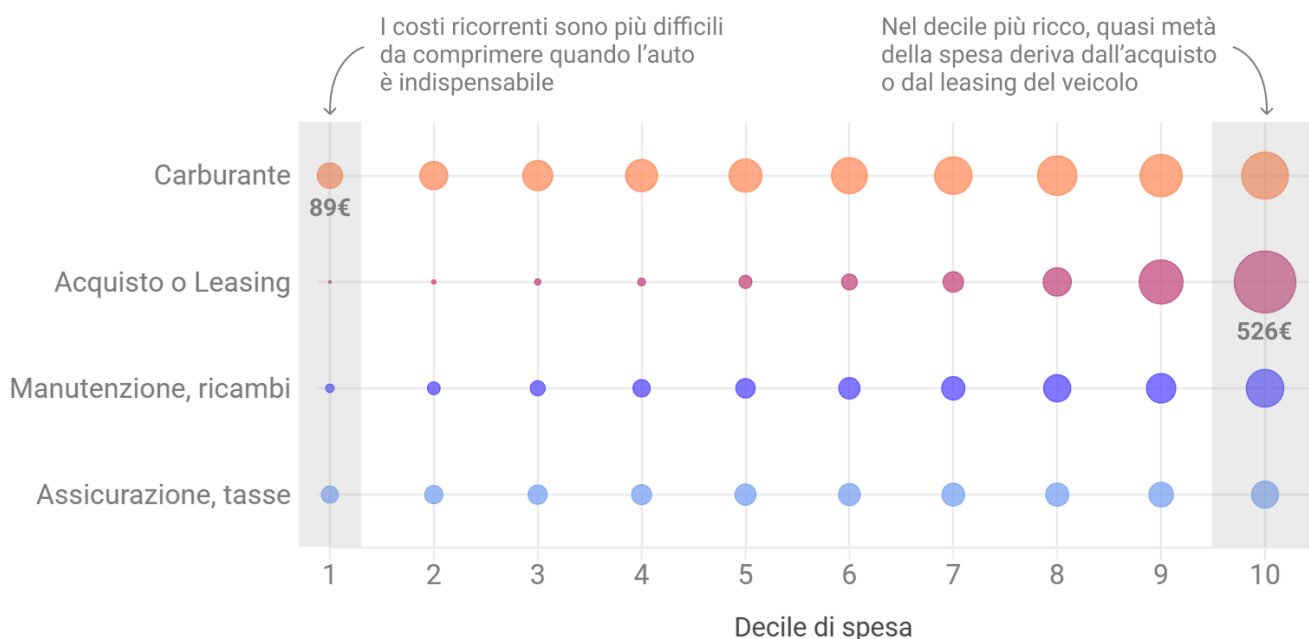
Lo studio considera a rischio di povertà dei trasporti le famiglie la cui quota di spesa per la mobilità supera il doppio della mediana nazionale. In base a questa soglia, **4.892.011 famiglie italiane (18,46%)** sostengono un onere per la mobilità considerato eccessivo.

- Spesa media mensile per trasporti: **297 euro, pari al 10,78% del budget familiare** (era il 9,32% nel 2020), in un Paese in cui i salari reali, a differenza del resto d'Europa, non sono tornati a crescere.
- Tra le famiglie con auto, **la quota di spesa sale dal 9% (decile di spesa più basso) al 16,4% (decile più alto)**; ma per le famiglie meno abbienti si tratta quasi solo di costi ricorrenti (carburante, assicurazione, tasse, manutenzione) difficili da comprimere, mentre per le più ricche la spesa riflette soprattutto l'acquisto del veicolo.
- Nei **comuni sotto i 50.000 residenti** la quota mediana di spesa è molto più alta che nelle città metropolitane, più servite dal trasporto pubblico, con casi che arrivano al 30-40% del bilancio familiare ("*mobility inequality*").

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

Focus: fuel vulnerability

L'indice individua la quota di famiglie nei primi tre decili di reddito la cui spesa mensile per carburante supera il doppio della mediana nazionale. A livello nazionale sono **643.189 famiglie (8,14% dei primi tre decili)**, concentrate per il **57% nel Mezzogiorno**.

Il divario si amplifica con gli **shock energetici**. In uno scenario limite, che applica alla spesa per carburante delle famiglie nel 2024 un rincaro del **96,1%** (la media degli aumenti tra i prezzi minimi e massimi di benzina e gasolio registrati tra il 2005 e il 2026), l'incidenza sulla spesa familiare sale dal **3,8% al 7,5% nelle città metropolitane**, ma dal **6,4–6,5% al 12,5–12,7% nei grandi e piccoli comuni**, dove quasi raddoppia. **Per le famiglie già più esposte significa spendere in media 98 euro in più al mese**.

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

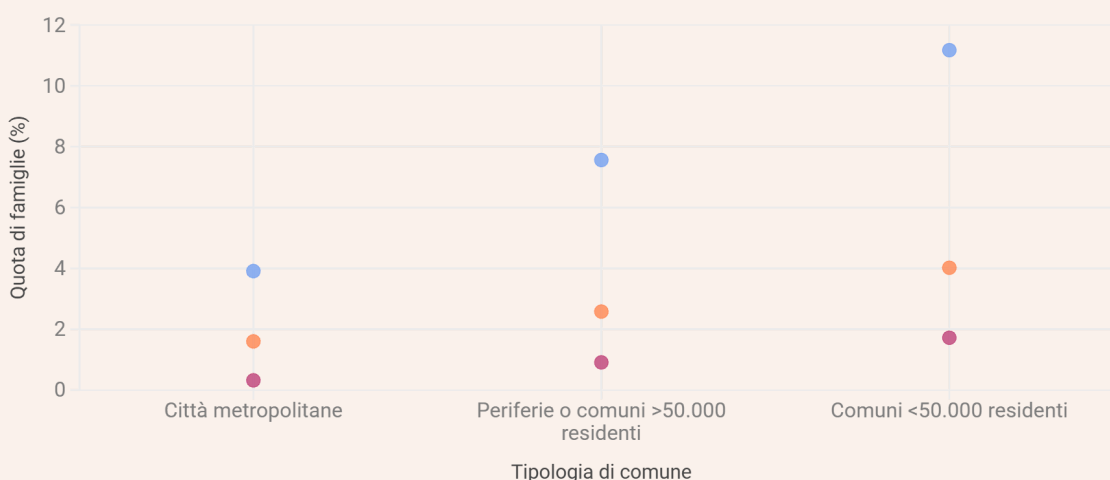
Il doppio svantaggio: trasporti ed energia

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 5 volte più alto rispetto alle città metropolitane. Le due vulnerabilità condividono fattori comuni – tra cui basso reddito e dipendenza da tecnologie ad alto consumo energetico – e nei territori più marginali possono rafforzarsi a vicenda. L'Osservatorio Italiano sulla Povertà Energetica stima **2,4 milioni di famiglie (9,1%) in povertà energetica nel 2024**: considerare le due vulnerabilità separatamente rischia di sottostimare le difficoltà di una parte rilevante della popolazione.

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

T&E

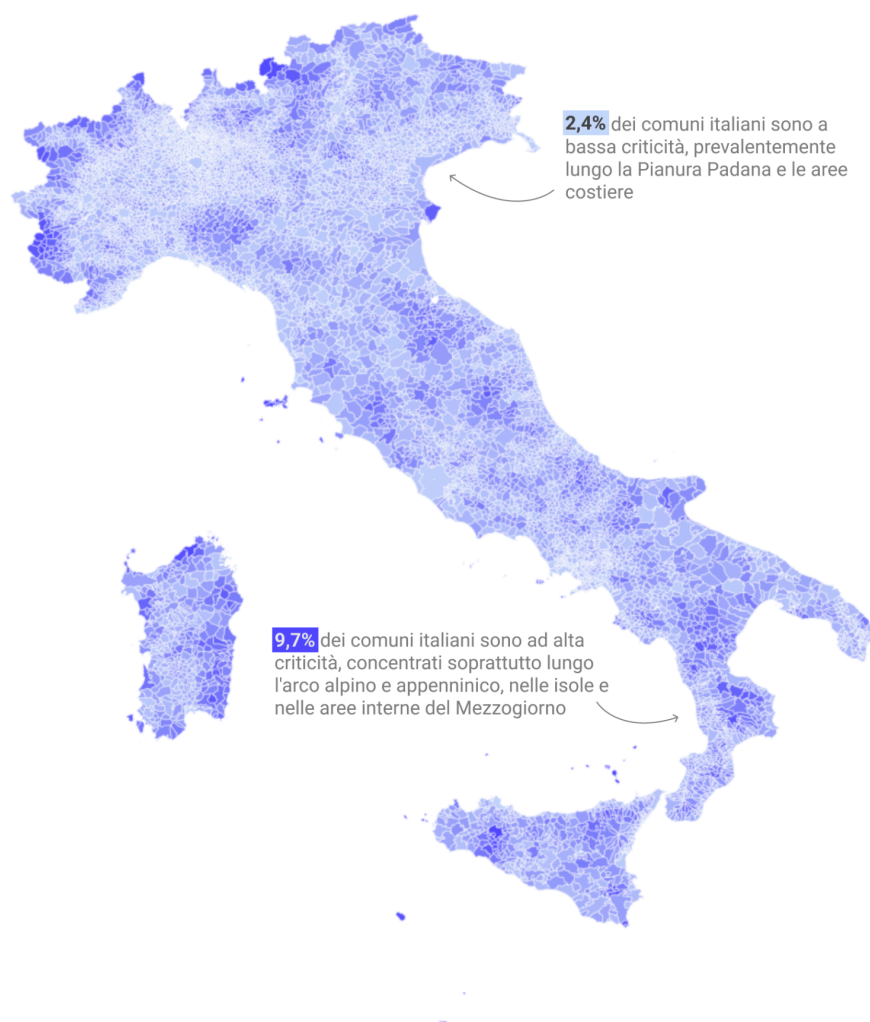
DIMENSIONE 2 | Availability – la disponibilità di alternative

Lo studio misura la disponibilità di alternative con l'indicatore di **Local Availability Poverty (LAP)**, costruito su prossimità alla rete ferroviaria, accessibilità alle principali arterie stradali e disponibilità del trasporto pubblico. Ne emerge una geografia netta: **766 comuni (9,7% del totale, quasi 1 su 10) sono ad alta criticità**, contro 190 comuni (2,4%) a bassa criticità.

- Il fattore chiave non è il reddito medio comunale, ma la **marginalità del territorio** (classificazione SNAI), che **pesa circa 1,7 volte quanto il reddito**.
- Nei **piccoli comuni** anche le famiglie con redditi più bassi possiedono in media **0,9 auto a nucleo**; nelle **città metropolitane**, laddove il trasporto pubblico è generalmente più diffuso, il decile più basso scende a un tasso di possesso di **0,5 auto** – circa la metà.

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

T&E

Le medie comunali nascondono però forti disparità interne alle grandi città, dove sono perlopiù i quartieri a reddito più basso ad avere meno alternative all'auto: **a Roma il 42,5% della popolazione vive in zone con meno di 300 corse di trasporto pubblico ogni 1.000 abitanti**.

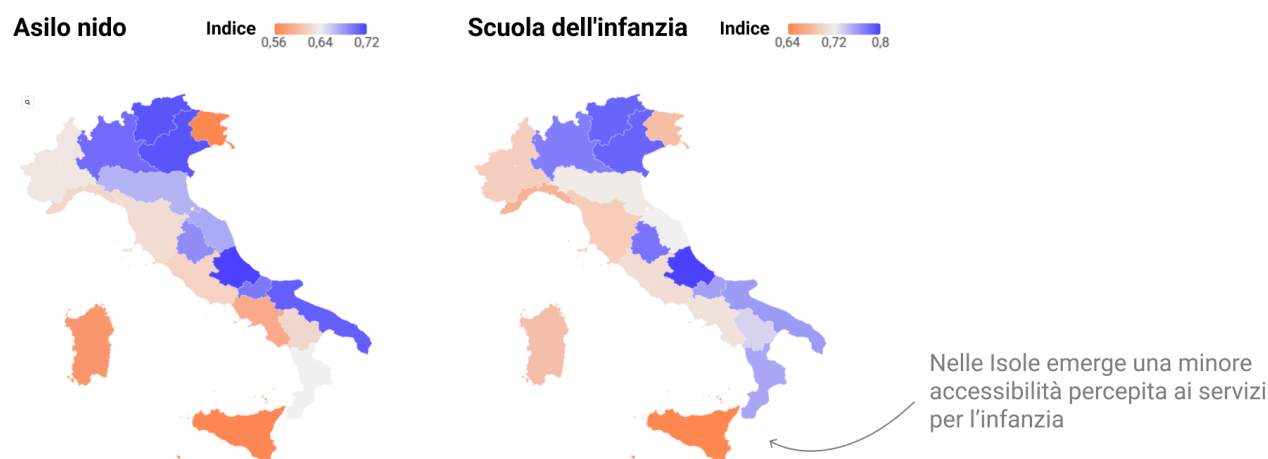
DIMENSIONE 3 | Accessibility – raggiungere i servizi essenziali

L'*accessibility* misura se le alternative disponibili permettono davvero di raggiungere lavoro, scuola, cure e altri servizi essenziali in tempi ragionevoli: un comune può avere un treno vicino e restare comunque isolato dai servizi che contano.

- L'accessibilità percepita ad **asili nido e scuole dell'infanzia** risulta bassa soprattutto in Sicilia e Sardegna – un ostacolo concreto alla partecipazione al lavoro per le famiglie con figli piccoli.
- Anche chi ha l'auto non è al riparo: nelle aree interne, montane e insulari la **distanza dai presidi sanitari resta un ostacolo anche in automobile**; per chi dipende dal trasporto pubblico le criticità sono ancora più diffuse.

Non tutti i servizi essenziali sono percepiti come ugualmente raggiungibili

Valori più elevati indicano una maggiore accessibilità percepita



Fonte: AVQ • La scala colore è calibrata singolarmente per ciascun servizio; lo stesso colore corrisponde a valori diversi tra le mappe.



La transizione elettrica segue la geografia del reddito

La diffusione delle auto elettriche è oltre **5 volte** più alta nei comuni appartenenti ai due decili più elevati di reddito medio comunale rispetto a quelli nei due decili più bassi (**7,76 contro 1,47 ogni 1.000 residenti**). 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.

Già oggi il passaggio all'elettrico può offrire un [vantaggio economico](#), a fronte di un prezzo d'acquisto che resta il vero ostacolo. Le politiche pubbliche dovrebbero ridurre questa barriera d'accesso, anziché compensare indefinitamente i costi di esercizio dei veicoli fossili.

Le 10 raccomandazioni di T&E

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

Per l'Italia, il quadro europeo offre opportunità concrete: i target UE di CO₂ per le nuove auto hanno già dimostrato di stimolare l'offerta di elettriche accessibili e target di decarbonizzazione più ambiziosi per le flotte aziendali accelererebbero il mercato dell'usato elettrico – il canale su cui si affaccia la gran parte delle famiglie italiane. Le risorse di ETS2, Fondo Sociale per il Clima e flessibilità di bilancio concessa dall'UE per l'energia (2026-2028) possono accompagnare la transizione: la priorità è orientarle verso interventi mirati e strutturali, capaci di ridurre davvero la dipendenza fossile.

RAFFORZARE IL TRASPORTO PUBBLICO E LE ALTERNATIVE ALL'AUTO

- **01 – Rifornire** strutturalmente il Fondo Nazionale Trasporti e investire in trasporto rapido di massa ed elettrificazione degli autobus. (*Best practice:* [Polonia](#))
- **02 – Differenziare** per territorio gli obiettivi di transizione verso modalità di trasporto più sostenibili, con priorità alle aree con minori alternative all'auto. (*Best practice:* [Paesi Bassi](#))
- **03 – Introdurre tariffe** sociali sul trasporto pubblico per i beneficiari di misure di inclusione sociale. (*Best practice:* [Grecia](#))

RENDERE ACCESSIBILE L'ELETTRICO

- **04 – Istituire** un programma stabile di social leasing per l'auto elettrica, nuova e usata, anche come pacchetto "tutto compreso" (assicurazione, manutenzione e ricarica). (*Best practice:* [Francia](#))
- **05 – Introdurre** incentivi strutturali per le auto elettriche usate e un bonus rottamazione, valido anche per l'acquisto dell'usato o a riduzione del canone del social leasing. (*Best practice:* [Cipro](#))
- **06 – Elettrificare** il mercato dell'usato, con una riforma della fiscalità delle auto aziendali parametrata alle emissioni. (*Best practice:* [Belgio](#))
- **07 – Promuovere** ricarica e flotte elettriche condivise nell'edilizia sociale, anche tramite programmi di Corporate Social Responsibility. (*Best practice:* [Austria](#))

SVILUPPARE SOLUZIONI PER LE AREE INTERNE

- **08 – Sviluppare** "community mobility" e trasporto a chiamata nelle aree interne, con microflotte elettriche e tariffe calmierate. (*Best practice:* [Germania](#))
- **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](#))

COSTRUIRE LE BASI CONOSCITIVE

- **10 – Integrare** la transport poverty nella pianificazione nazionale, con indicatori dedicati (come il Transport Poverty Hub del JRC), valutazioni distributive degli investimenti e consultazioni con le comunità più esposte. (*Best practice:* [Spagna](#))

Per ulteriori informazioni

Esther Marchetti, Clean Transport Advocacy Manager, T&E Italia
esther.marchetti@transportenvironment.org | Cell.: +39 3335740430
www.transportenvironment.org | [Bluesky](#) | [LinkedIn](#)
