

EXECUTIVE SUMMARY

Affrontare la Povertà dei Trasporti in Italia: Evidenze, mappatura e opzioni di Policy

16 settembre 2026

Obiettivo dello studio

Questo rapporto fornisce un'analisi rigorosa e basata su dati concreti della povertà dei trasporti in Italia, a supporto di Transport & Environment (T&E) nell'elaborazione di raccomandazioni di policy per una transizione della mobilità equa e inclusiva. Lo studio esamina come l'accesso ai trasporti - nelle sue tre dimensioni di affordability, accessibility e availability - sia distribuito in modo diseguale tra famiglie, redditi e territori, e ne analizza le cause, le conseguenze economiche e ambientali e le implicazioni di policy.

L'analisi si basa sui microdati ISTAT dell'Indagine sulle spese delle famiglie (28.054 famiglie campionarie, 2024) e dell'Indagine sugli Aspetti della Vita Quotidiana, integrati con il parco veicolare ACI-PRA, i dati sulle emissioni ISPRA, il reddito fiscale del MEF e, gli indicatori di accessibilità comunale ISTAT e per il LAP, i dati sulle stazioni ferroviarie e i dati OpenStreetMap sui nodi di accesso alle principali arterie stradali e sulla densità delle fermate del trasporto pubblico locale. L'analisi è condotta a livello regionale, provinciale e comunale attraverso indici compositi, modelli di regressione e tecniche di clustering spaziale.

Risultati principali per area tematica

1. Definizione e misurazione della povertà dei trasporti

Nel 2024, a prezzi correnti, la spesa media mensile per i trasporti è stata pari a 297 euro, su una spesa complessiva di 2.755 euro: un'incidenza del 10,78%. Nello stesso anno, secondo le stime dell'Osservatorio italiano sulla povertà energetica (OIPE), circa 2,4 milioni di famiglie, pari al 9,1% di quelle residenti, si trovavano in condizioni di povertà energetica domestica.

L'indicatore principale utilizzato per stimare la povertà dei trasporti a livello nazionale è il 2M, che considera vulnerabili le famiglie la cui quota di spesa per i trasporti supera il doppio della mediana nazionale. Nel 2024 esso identifica 4.892.011 famiglie, pari al 18,46% del totale. Il 2M calcolato utilizzando le mediane regionali, pari al 18,40% e a 4.875.693 famiglie, è impiegato come analisi di sensibilità territoriale. Le soglie di spesa del 10%, 12% e 15% e l'indicatore LEHC_T, che individua le famiglie con spesa residua inferiore al 60% della mediana regionale della spesa totale e costi di trasporto superiori alla relativa mediana regionale, costituiscono misure complementari: non sono sommabili e non sostituiscono il 2M nazionale come indicatore principale.

Il fenomeno presenta inoltre marcate differenze territoriali. Nei comuni con meno di 50 mila abitanti, la quota di famiglie interessate contemporaneamente dalla povertà energetica e da quella dei trasporti raggiunge l'1,72%, un valore oltre cinque volte superiore allo 0,32% rilevato nelle città metropolitane. I dati segnalano quindi una maggiore esposizione delle famiglie residenti nei centri di minori dimensioni, dove alla più elevata dipendenza dall'automobile si associa spesso una minore disponibilità di alternative di trasporto accessibili.

2. Costi delle famiglie e vulnerabilità

Il capitolo analizza sia la diffusione della vulnerabilità legata alla spesa per carburante sia la sua sensibilità alle variazioni dei prezzi. La vulnerabilità al costo del carburante (fuel vulnerability)

identifica, tra le famiglie appartenenti ai primi tre decili di reddito, quelle la cui spesa mensile per carburante supera il doppio della mediana nazionale ponderata.

Nel 2024 si stimano 643.189 famiglie in condizioni di fuel vulnerability, pari all'8,14% dei circa 7,9 milioni di nuclei appartenenti ai primi tre decili di reddito. Il fenomeno presenta una marcata concentrazione territoriale: il 57% delle famiglie vulnerabili risiede nel Mezzogiorno, per un totale di 366.499 nuclei. Sicilia, Puglia, Campania e Calabria ne raccolgono complessivamente 306.795, pari al 47,7% del totale nazionale.

Le simulazioni confermano inoltre un'elevata esposizione agli aumenti dei prezzi del carburante. Nello scenario storico più severo, basato sull'incremento osservato tra il valore minimo e quello massimo dei prezzi, un rincaro del 96,1% determinerebbe un aumento medio della spesa di 98,30 euro al mese per famiglia e porterebbe l'incidenza dei costi del carburante sulla spesa familiare al 18,37%. Applicando i coefficienti di riporto all'universo, si stima che 4.901.828 famiglie appartenenti ai primi tre decili di reddito supererebbero la soglia di vulnerabilità.

I risultati indicano quindi che la vulnerabilità al costo del carburante, oltre a interessare una quota significativa delle famiglie a basso reddito e a concentrarsi nel Mezzogiorno, può ampliarsi rapidamente in presenza di forti oscillazioni dei prezzi.

3. Emissioni e impatto ambientale

Per mantenere una base temporale coerente con i dati sulle emissioni, sul reddito e sulle caratteristiche territoriali, questa sezione utilizza il parco ACI-PRA riferito al 2024.

Nel 2024 l'82,5% dei veicoli circolanti era alimentato esclusivamente a benzina o a gasolio, con quote rispettivamente pari al 42,7% e al 39,8%. Le autovetture elettriche rappresentavano lo 0,7% del totale, mentre le motorizzazioni ibride raggiungevano complessivamente circa il 7%. Il restante 9,8% comprendeva soprattutto veicoli a benzina e GPL (7,6%), a benzina e metano (1,8%) e a metano (0,4%).

Alla limitata diffusione delle tecnologie alternative si associa una marcata differenziazione socioeconomica nel rinnovo del parco. A livello comunale, la quota di veicoli Euro 6, appartenenti alle classi ambientali più recenti, presenta una forte correlazione positiva con il reddito medio. La relazione è invece negativa per i veicoli Euro 2, la cui presenza risulta più elevata nei comuni con livelli di reddito più bassi.

La capacità economica dei territori è strettamente associata alla velocità di sostituzione dei veicoli: nei comuni economicamente più fragili il rinnovo del parco procede più lentamente e rimane maggiore la presenza di mezzi appartenenti alle classi ambientali più datate. Il nesso con la povertà dei trasporti è diretto: le famiglie che non possono sostituire veicoli vecchi e meno efficienti sostengono costi operativi più elevati e restano maggiormente esposte agli aumenti del carburante e ai costi della transizione, soprattutto dove l'automobile è indispensabile. A ciò si aggiunge una maggiore esposizione locale agli inquinanti atmosferici.

4. Tipologia e distribuzione dei veicoli

La diffusione della mobilità elettrica presenta marcati divari territoriali, che interessano sia il parco veicolare sia le infrastrutture di ricarica. Il dato più aggiornato disponibile nel rapporto è riferito a giugno 2026, quando la quota mensile delle immatricolazioni di autovetture interamente elettriche

(BEV) ha superato per la prima volta il 10,1%, con un incremento dell'84,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le analisi regionali e provinciali restano invece riferite allo stock ACI-PRA al 31 dicembre 2024, ultima base annuale omogenea e completa disponibile. In tale base, la Lombardia conta 57.381 veicoli elettrici, pari al 20,5% del totale nazionale, mentre Calabria, Basilicata e Molise raggiungono complessivamente 4.428 veicoli, meno dell'1,6% dello stock nazionale. Le differenze risultano ancora più evidenti a livello provinciale. Crotone registra il valore più basso, con 158 veicoli elettrici, pari a 0,98 ogni mille abitanti. Anche la città metropolitana di Napoli, nonostante una popolazione prossima ai tre milioni di residenti, presenta una diffusione contenuta: 4.236 veicoli, corrispondenti a 1,43 ogni mille abitanti.

Nel 2025 il numero di punti di ricarica installati è aumentato del 13% rispetto al 2024, ma la distribuzione territoriale è rimasta fortemente disomogenea. Più della metà delle province dispone di un numero di punti di ricarica compreso tra 201 e 500, mentre soltanto 16 province superano le 1.000 unità e 13 di queste, pari all'81%, sono localizzate nel Nord. La concentrazione dei veicoli e delle infrastrutture nelle aree più attrezzate ed economicamente più forti limita l'accesso delle famiglie vulnerabili ai minori costi operativi della mobilità elettrica e le lascia più esposte alle oscillazioni dei prezzi dei carburanti. La crescita nazionale non elimina quindi la necessità di riequilibrare territorialmente la transizione.

5. Disponibilità dei trasporti: pattern spaziali e sociali

Per analizzare la disponibilità dei trasporti necessari alla mobilità quotidiana, il rapporto utilizza come indicatore principale il Local Availability Poverty (LAP), un indice composito compreso tra 0 e 1 che considera la prossimità alla rete ferroviaria e alle principali arterie stradali e la densità delle fermate del trasporto pubblico locale. Valori più elevati indicano una minore disponibilità di alternative di trasporto.

La povertà di disponibilità locale presenta una marcata concentrazione territoriale. L'analisi individua 766 comuni appartenenti a cluster ad alta LAP, concentrati prevalentemente lungo l'arco alpino, nelle isole e in diverse aree interne del Centro-Sud, e 190 comuni appartenenti a cluster a bassa LAP, concentrati in particolare in Lombardia e nelle aree limitrofe a Torino, Bologna e Napoli. I comuni rurali e le aree interne risultano mediamente più svantaggiati, mentre livelli più elevati di reddito e un maggiore grado di urbanizzazione si associano a una minore povertà di disponibilità.

L'indice di Long-Distance Availability Poverty, basato sull'accessibilità ai nodi delle reti a lunga percorrenza, è utilizzato come indicatore diagnostico complementare. Esso consente di individuare condizioni di isolamento territoriale, ma non misura direttamente la qualità della mobilità quotidiana e non giustifica automaticamente la costruzione di autostrade, aeroporti o altre grandi infrastrutture. La scelta degli interventi deve considerare anche la domanda locale, l'accesso ai servizi essenziali, i collegamenti esistenti e gli impatti economici e ambientali.

6. Accessibilità ai beni e servizi

I tempi necessari per raggiungere la scuola e il luogo di lavoro restituiscono una misura dell'onere connesso alla mobilità quotidiana. L'accessibilità percepita ai beni e servizi essenziali è sistematicamente più elevata nel Nord Italia e più debole nel Mezzogiorno e nelle Isole. Le criticità più marcate riguardano i servizi sanitari lungo l'arco alpino, la dorsale appenninica e diverse aree insulari, mentre i divari territoriali nell'accesso ai servizi scolastici risultano presenti ma meno accentuati.

Tra gli studenti, il tragitto verso l'istituto scolastico presenta una mediana di 10 minuti e una media di 14,3 minuti; un quarto delle risposte valide indica tempi pari o superiori a 20 minuti. Per gli occupati, i tempi risultano più elevati lungo l'intera distribuzione: la mediana è pari a 15 minuti, la media a 18,2 e il quarto della distribuzione con i tragitti più lunghi impiega almeno 30 minuti per raggiungere il luogo di lavoro. Le differenze interessano anche la posizione professionale. I lavoratori dipendenti registrano tempi mediamente superiori rispetto agli autonomi, mentre il gruppo composto da direttivi, quadri e impiegati presenta la mediana più elevata, pari a 20 minuti. I risultati indicano che l'onere della mobilità quotidiana non si distribuisce uniformemente neppure all'interno della popolazione occupata.

Implicazioni di policy

Nel complesso, le evidenze mostrano che la povertà dei trasporti in Italia deriva dall'interazione tra condizioni economiche, caratteristiche territoriali, disponibilità di servizi, dipendenza dall'automobile e possibilità di accedere a soluzioni di mobilità prive di combustibili fossili. Nessuna di queste dimensioni, considerata isolatamente, è sufficiente a rappresentare la distribuzione del fenomeno. Le politiche dovrebbero pertanto essere differenziate in funzione dei bisogni delle famiglie e delle caratteristiche dei territori.

Nel breve periodo, trasferimenti monetari temporanei e selettivi, calibrati sul reddito, sulla localizzazione e sulla disponibilità di trasporto pubblico, possono risultare più efficaci dei sussidi generalizzati al carburante o delle riduzioni indiscriminate delle accise. Queste ultime misure tendono infatti a distribuire le risorse anche tra le famiglie non vulnerabili e riducono gli incentivi al risparmio energetico.

Per favorire una transizione elettrica più inclusiva, gli incentivi all'acquisto dovrebbero essere progressivi e modulati in base all'ISEE, includendo anche veicoli elettrici usati con certificazione dello stato di salute della batteria e garanzie minime. A tali interventi dovrebbe affiancarsi un riequilibrio territoriale delle infrastrutture di ricarica e dell'offerta di trasporto collettivo, con priorità per il Mezzogiorno, le aree interne e i comuni meno serviti.

Nei territori a bassa densità, dove il solo potenziamento delle linee tradizionali può non essere sufficiente o sostenibile, l'offerta di trasporto pubblico può essere integrata con servizi flessibili e a domanda. Nelle aree in cui la dipendenza dall'automobile non è riducibile nel breve periodo, possono inoltre essere previste misure per ridurre i costi ricorrenti della mobilità privata, in particolare quelli di manutenzione e assicurazione, purché siano svincolate dalla quantità di carburante acquistata e coerenti con il superamento dei combustibili fossili.

L'attuazione degli interventi dovrebbe infine essere accompagnata da un monitoraggio periodico dei risultati attraverso indicatori disaggregati per reddito, età, genere e territorio. Oltre alle risorse erogate, la valutazione dovrebbe considerare gli effetti sull'accessibilità ai servizi essenziali, sui costi sostenuti dalle famiglie, sulle emissioni e sulla copertura infrastrutturale delle aree svantaggiate.