

Il Paese che lascia a piedi 7 milioni di italiani: anche muoversi è diventato un lusso

La difficoltà — o in molti casi l'impossibilità — di sostenere i costi della mobilità o di accedere a mezzi adeguati per andare al lavoro, a scuola, dal medico, in ospedale. Il fenomeno dei vulnerabili e la mancanza della politica (Fonte: <https://www.corriere.it/> 30 marzo 2026)



In Italia c'è una povertà di cui si parla ancora troppo poco, ma che ogni giorno pesa sulla vita di milioni di persone. È la povertà dei trasporti: la difficoltà — o in molti casi l'impossibilità — di sostenere i costi della mobilità o di accedere a mezzi adeguati per andare al lavoro, a scuola, dal medico, in ospedale, a un colloquio o semplicemente per partecipare alla vita sociale.

Il [Green paper](#)

Secondo il primo [Green Paper](#) sulla povertà dei trasporti in Italia i cittadini italiani vulnerabili a questo fenomeno arrivano a 7 milioni. Un numero enorme, che racconta un Paese dove il diritto a muoversi rischia di trasformarsi in un privilegio. Il Forum nazionale si terrà presso la Società Umanitaria ed è [promosso dal Transport Poverty Lab](#), iniziativa della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile con il supporto di Tper e Nordcom, con il patrocinio della Commissione Europea, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le altre emergenze

Per anni il dibattito pubblico si è concentrato — giustamente — sulla povertà energetica e sull'emergenza abitativa. **Ma oggi emerge con chiarezza un'altra faglia sociale: se non puoi permetterti di spostarti, sei tagliato fuori da una parte essenziale della cittadinanza.** La mobilità non è soltanto un servizio: è una condizione materiale per esercitare diritti fondamentali. Senza mezzi accessibili ed economicamente sostenibili, anche il diritto al lavoro, alla salute, all'istruzione e alla partecipazione sociale si restringe.

La definizione europea

Il [Green Paper](#) adotta la definizione europea contenuta nel regolamento che istituisce il Fondo Sociale per il Clima: la povertà dei trasporti è “l'incapacità o la difficoltà di individui e famiglie di sostenere i costi del trasporto pubblico o privato, oppure la mancanza o l'accesso limitato ai trasporti necessari per raggiungere attività e servizi essenziali”. **Tradotto nella vita reale: chi non ha soldi per l'abbonamento, chi è costretto a usare un'auto vecchia e costosa perché non ha alternative, chi vive in una periferia o in un'area interna dove il trasporto pubblico semplicemente non c'è.**

Il paradosso italiano: trasporti sempre più essenziali, ma sempre meno accessibili

Il dato dei 7 milioni di vulnerabili non fotografa un'unica povertà, ma una somma di fragilità che si intrecciano. C'è chi non riesce a pagare il trasporto pubblico, chi non può rinunciare all'auto pur non avendo redditi adeguati, chi vive in territori dove bus e treni sono insufficienti o assenti. È una povertà fatta di portafogli vuoti e territori scollegati. **I numeri raccolti dal [Green Paper](#) sono eloquenti. In Italia circa 2 milioni di persone ritengono che il biglietto del trasporto pubblico costi troppo, e questo dato riguarda 10 milioni di utilizzatori abituali. Ma il problema non è solo il prezzo del servizio: è anche la sua distribuzione. Circa 7,3 milioni di persone vivono in aree poco servite dal trasporto pubblico, in zone dove autobus e collegamenti locali non rappresentano una vera alternativa all'auto privata.**

Il cortocircuito

Qui emerge il grande cortocircuito italiano. Da una parte si chiede ai cittadini di ridurre le emissioni, abbandonare i veicoli più inquinanti e contribuire alla transizione ecologica. **Dall'altra, in vaste aree del Paese, l'auto non è una scelta ma una condanna logistica.** E quando il pieno costa, le assicurazioni salgono, le manutenzioni pesano e i veicoli sono vecchi, la mobilità diventa una tassa sociale sulla fragilità.

Famiglie povere costrette a spendere troppo per spostarsi

Il rapporto mette in fila una contraddizione che racconta bene la realtà italiana: oltre 637 mila famiglie economicamente fragili possiedono almeno un'auto, e circa 166 mila ne possiedono più di una. Non perché siano benestanti, ma perché in molti territori senza macchina non si vive: non si va al lavoro, non si accompagna un figlio a scuola, non si raggiunge un presidio sanitario, non si tiene insieme la quotidianità.

Il rischio povertà

È il volto più concreto della povertà dei trasporti: essere obbligati a sostenere una spesa che non ci si può permettere. **Il rapporto evidenzia che circa 1,2 milioni di famiglie combinano una spesa elevata per i trasporti con una condizione di rischio povertà, cioè con un reddito inferiore al 60% della mediana nazionale.** In questi casi, la mobilità smette di essere uno strumento di inclusione e si trasforma in un moltiplicatore di disuguaglianza.

Terza voce del bilancio familiare

Non a caso i trasporti sono oggi una delle voci più pesanti del bilancio familiare. **In media, rappresentano il 10% della spesa mensile delle famiglie italiane, terza voce dopo abitazione e alimentazione.** E già in precedenza il Rapporto sulla Just Transition dei Trasporti della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile aveva segnalato che sei famiglie italiane su dieci spendono per i trasporti meno del valore medio nazionale, fissato a 262 euro al mese, mentre il 21% delle famiglie a rischio di povertà affronta costi di mobilità considerati insostenibili.

L'Italia spaccata in due: Milano corre, il Sud resta fermo

Se il reddito conta, il territorio pesa ancora di più. E il [Green Paper](#) mostra una frattura nettissima tra aree forti e aree deboli del Paese. **L'incidenza delle famiglie vulnerabili varia in modo drastico da regione a regione: si passa da meno del 2% in Trentino-Alto Adige a oltre il 10% in Calabria.** Una forbice che certifica una verità spesso rimossa: la povertà dei trasporti è anche geografia della disuguaglianza. Il caso del trasporto pubblico locale è ancora più impressionante. **L'offerta in Italia cambia radicalmente da provincia a provincia: si va da meno di 200 posti-km per abitante in alcune aree del Sud a oltre 16 mila posti-km per abitante a Milano,** contro una media nazionale di circa 4.623. In altre parole: ci sono territori dove la mobilità pubblica è una rete capillare e territori dove è poco più di una promessa sulla carta.

Transizione ecologica come imposizione

Questo squilibrio produce un effetto politico preciso: la transizione ecologica rischia di essere percepita come un'imposizione punitiva da chi vive nei territori più fragili. **Se il trasporto pubblico è scarso o inefficiente, se l'auto elettrica è fuori portata, se i servizi di sharing non**

arrivano in periferia o nelle aree interne, allora il cambiamento ambientale rischia di scaricare il suo costo proprio su chi ha meno margine per sostenerlo.

La transizione verde può creare nuovi esclusi

Ed è qui che il tema della povertà dei trasporti incrocia il grande cantiere europeo della transizione giusta. Il [Green Paper](#) richiama infatti una seconda forma di vulnerabilità, quella “indotta”: la situazione in cui una misura pensata per rendere più sostenibile il sistema dei trasporti — come l’arrivo dell’ETS2, cioè il nuovo sistema europeo di scambio delle emissioni esteso al trasporto stradale — finisce per aumentare i costi per famiglie e microimprese che non hanno le risorse per cambiare veicolo o passare a modalità più pulite.

Il Fondo sociale per il clima

Il rischio è evidente: senza correttivi sociali, la transizione ecologica può produrre esclusione invece che equità. Per questo l’Unione Europea ha previsto il Fondo Sociale per il Clima, che mobilita circa 85 miliardi di euro nel periodo 2026-2032, di cui circa 9 miliardi destinati all’Italia, con l’obiettivo di accompagnare famiglie vulnerabili e microimprese nella trasformazione verde dei trasporti e dell’edilizia. Ma il punto politico, sottolineato anche dal lavoro del Transport Poverty Lab, è che questi fondi non possono bastare da soli. Non serve soltanto compensare chi perde: serve ripensare il sistema della mobilità in chiave di giustizia sociale.

Il vero nodo: in Italia manca una politica nazionale

Ed è qui che il [Green Paper](#) alza il livello della discussione. Il problema non è solo fotografare il disagio, ma costruire una strategia. Oggi in Italia la povertà dei trasporti è ancora un tema sottostimato, frammentato, spesso invisibile nelle politiche pubbliche. Si interviene con bonus temporanei, misure occasionali, sconti settoriali, ma manca ancora una visione strutturale. Il rapporto propone invece di trattare il fenomeno come una questione sistemica, distinguendo almeno quattro grandi categorie di vulnerabilità: chi è povero e vive in territori privi di alternative; chi ha risorse adeguate ma vive in contesti scollegati; chi abita in aree ben servite ma incontra barriere economiche, fisiche o sociali; e infine chi dispone sia di mezzi economici sia di un’offerta efficiente di mobilità. Una mappa utile a ricordare che non tutti i cittadini vulnerabili hanno lo stesso problema, e quindi non tutti hanno bisogno della stessa risposta.

Le soluzioni europee

Le soluzioni possibili, peraltro, esistono già e in parte sono sperimentate in Europa e anche in Italia: mobility wallet legati al reddito per pagare bus, metro, sharing e taxi (esempio Los Angeles, Bruxelles, Francia); abbonamenti agevolati o gratuiti al trasporto pubblico a chi ha un basso Isee, come in California e Germania; leasing sociale per veicoli a basse emissioni; trasporto

a chiamata per aree periferiche e rurali; incentivi al carpooling e alla mobilità condivisa; tariffe sociali per categorie fragili. **Il punto, però, è che nessuna di queste misure può funzionare se resta isolata.** Senza un rafforzamento serio del trasporto pubblico locale, soprattutto fuori dalle grandi città, la povertà dei trasporti continuerà a essere una fabbrica di disuguaglianze.