

In Italia quasi una famiglia su 5 è in condizioni di «povertà dei trasporti»: cosa significa, le cause e cosa si può fare in 10 punti di Elena Comelli

Secondo il rapporto di Transport & Environment 4,9 milioni di famiglie (18,5% del totale) costrette a spendere per gli spostamenti quotidiani oltre il doppio della media nazionale (Fonte: <https://www.corriere.it/> 15 ottobre 2026)



In Italia la mobilità è diventata un potente **moltiplicatore di disuguaglianze** e un **fattore di esclusione sociale** che penalizza quasi una famiglia su cinque. Secondo un [rapporto di Transport & Environment con l'Università della Tuscia](#), presentato il 13 ottobre a Roma, 4,9 milioni di famiglie (18,5% del totale) si trovano in condizioni di **povertà dei trasporti**, costrette a spendere per gli spostamenti quotidiani oltre il doppio della media nazionale.

Con il caro carburanti, la spesa media mensile di queste famiglie per muoversi è infatti lievitata a **297 euro**, arrivando ad assorbire il **10,78% dell'intero budget familiare** a fronte di salari reali che, a differenza del resto d'Europa, restano stagnanti. Questo fenomeno, noto come *transport poverty*, non coincide con l'indigenza economica, ma riflette l'arretratezza di un sistema infrastrutturale ancora legato per il 99,3% ai combustibili fossili. La definizione adottata a livello europeo individua tre dimensioni complementari: sostenibilità economica, disponibilità di alternative e raggiungibilità dei servizi. In Italia, soprattutto nei piccoli Comuni e nelle aree più isolate, l'automobile diventa necessità: non è la mancanza di un'auto, ma la dipendenza obbligata da un mezzo privato a creare povertà.

Nei Comuni sotto i 50.000 abitanti, dove il trasporto pubblico è carente, la mobilità si trasforma in una **tassa legata alla sopravvivenza** che arriva a divorare il 30-40% del bilancio domestico. In questi Comuni, spesso la vulnerabilità raddoppia. Oltre alla povertà dei trasporti, si rischia la povertà energetica domestica, che è oltre 5 volte più alta rispetto alle città. Anche le metropoli,

però, non sono immuni da profonde disparità interne: **a Roma, ad esempio, il 42% della popolazione risiede in quartieri periferici penalizzati**, con meno di 300 corse di mezzi pubblici per mille abitanti.

Per quanto riguarda la disponibilità di alternative, l'indice mappa 766 Comuni ad alta criticità, quasi uno su dieci, isolati da reti ferroviarie o linee bus efficienti a causa della marginalità geografica. Qui il fattore chiave non è il reddito medio comunale, ma la **marginalità del territorio**, che costringe anche le famiglie con redditi più bassi a comprare e mantenere una macchina, tanto che anche il decile più basso possiede in media 0,9 auto a nucleo; nelle città metropolitane, laddove il trasporto pubblico è generalmente più diffuso, il tasso di possesso per il decile più basso scende a 0,5 auto - circa la metà.

Infine, l'accessibilità reale ai servizi mostra un Paese a due velocità, in cui la **scarsità di collegamenti verso gli asili nido** in Sicilia e Sardegna frena l'occupazione, e le **distanze dai presidi sanitari** nelle aree montane restano un ostacolo insormontabile anche per chi possiede un mezzo privato.

Questo divario influenza anche la diffusione della transizione elettrica, che come noto è l'unica difesa contro gli shock petroliferi. La diffusione delle auto elettriche, infatti, 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). **A Trento circolano oltre 50 volte più auto elettriche per abitante che a Crotone** - un divario amplificato dai regimi fi scali locali - e l'81% delle province con più di 1.000 punti di ricarica pubblica sono concentrate al Nord (dati 2025).

Per garantire una transizione ecologica che riduca emissioni e disuguaglianze, lo studio suggerisce una **strategia nazionale in dieci punti**, ispirata alle migliori esperienze europee. Le soluzioni spaziano dal rifinanziamento del Fondo Nazionale Trasporti all'introduzione di tariffe sociali nei trasporti pubblici sul modello greco. Per rendere accessibile l'auto elettrica, si potrebbe istituire un programma stabile di social leasing come in Francia, oppure elettrificare il mercato dell'usato, con una riforma della fiscalità delle auto aziendali parametrata alle emissioni, come in Belgio, o anche promuovere flotte elettriche condivise nell'edilizia sociale, come in Austria.

Per le aree interne, invece, si raccomanda **lo sviluppo della mobilità di comunità** e del trasporto a chiamata a tariffe calmierate, oltre all'installazione obbligatoria delle colonnine di ricarica anche nelle zone più marginali. In generale, si raccomanda di integrare la *transport poverty* nella pianificazione nazionale, con indicatori dedicati, valutazioni distributive degli investimenti e consultazioni con le comunità più esposte, affinché il diritto alla mobilità torni ad essere universale.

[**Report Tecnico - Affrontare la Povertà dei Trasporti in Italia: Evidenze, mappatura e opzioni di Policy**](#)