

## Primo Green paper sulla povertà dei trasporti in Italia Un fenomeno di vulnerabilità che interessa 7 milioni di italiani

*Sono 7,3 milioni gli italiani che vivono in aree poco servite da trasporto pubblico. I cittadini più vulnerabili? In Calabria, meno in Trentino-Alto Adige. Identificate quattro tipologie di cittadini vulnerabili e un decalogo di misure per contrastarlo*

Milano 30.03 2026. **In Italia oltre 7 milioni di persone vivono in condizioni di “povertà dei trasporti”**, una forma di vulnerabilità sociale ancora poco conosciuta che si declina nell’incapacità di sostenere i costi del trasporto pubblico o privato e nella mancanza o l’accesso limitato ai trasporti necessari per accedere ai servizi essenziali, al lavoro e alle opportunità economiche e sociali.

Il dato emerge dal **primo Green Paper sulla povertà dei trasporti in Italia**, presentato oggi dal Transport Poverty Lab promosso dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, con il supporto di Tper e Nordcom, il patrocinio della Commissione Europea, del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e la collaborazione tecnica dell’Osservatorio Sharing Mobility e della Fondazione Transform Transport ETS

Secondo lo studio, **circa 1,2 milioni di famiglie** si trovano contemporaneamente in una condizione di rischio povertà e sostengono costi di mobilità particolarmente elevati. Al tempo stesso, **7,3 milioni di cittadini** risiedono in aree caratterizzate da un’offerta di trasporto pubblico insufficiente. Il divario territoriale è marcato: nel Sud la disponibilità di trasporto pubblico locale **scende sotto i 200 posti-km** per abitante in alcune aree di Sardegna e Sicilia, **contro una media nazionale di 4.623 e oltre 16.000 posti-km registrati a Milano**. A livello regionale, la quota più elevata di famiglie vulnerabili si registra in Calabria, dove supera il 10%, mentre il dato scende sotto il 2% in Trentino-Alto Adige.

### Le 4 tipologie di cittadini vulnerabili

Il Green Paper ha elaborato una prima matrice della povertà dei trasporti che identifica **4 macro-tipologie di cittadini**, come chiave interpretativa del fenomeno, che vede spesso sovrapporsi le due componenti principali — la difficoltà di sostenere i costi della mobilità e la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per raggiungere opportunità e servizi essenziali:

I cittadini soggetti alla forma più acuta di esclusione, dove il basso reddito si somma all’assenza di opzioni disponibili di trasporto nel territorio (**vulnerabilità assoluta**);

I cittadini con risorse personali adeguate, ma penalizzati da un contesto territoriale povero di servizi di mobilità. Spesso compensano questi limiti facendo ricorso massiccio all’auto privata (**vulnerabilità territoriale**);

I cittadini inseriti in un territorio ben servito, ma con capacità personali limitate. Barriere economiche, fisiche o sociali riducono la fruibilità dei servizi (**vulnerabilità personale**).

I cittadini che dispongono di capacità personali adeguate, in un territorio che offre molteplici opzioni di mobilità efficienti (**disponibilità e accessibilità**)

Il Regolamento Europeo che istituisce il Fondo Sociale per il Clima aggiunge a questa vulnerabilità “strutturale”, una “**vulnerabilità indotta**”, che si verifica quando una misura europea ideata per promuovere la mobilità sostenibile impatta economicamente su cittadini e microimprese. Per contrastarla, il Fondo mobilita circa **85 Miliardi di euro**, da utilizzare nel periodo 2026-2032, destinandone 9 all’Italia.

TPLab ha il supporto di

con collaborazione tecnica di

## Come contrastare la povertà dei trasporti – un decalogo

In Europa più di 25 Milioni di residenti non sono in grado di acquistare un'automobile, più di 10 Milioni non possono permettersi il trasporto pubblico e quasi 90 milioni non dispongono di un'offerta di trasporto pubblico accessibile.

Con quali misure possiamo contrastare la povertà dei trasporti?

Il Regolamento Europeo identifica due macro-categorie di misure su cui gli stati membri possono investire per mitigare l'impatto sociale ed economico su utenti vulnerabili e microimprese:

1. Facilitare l'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni.
2. Facilitare l'accesso alla mobilità condivisa e sostenibile.

In particolare, proponendo una prima tassonomia operativa, la Guidance on the Social Climate Plans offre un insieme chiaro e strutturato di misure, un vero e proprio **Decalogo di misure per il contrasto alla povertà dei trasporti**:

1. Sostegno finanziario e incentivi fiscali per l'acquisto diretto di veicoli a basse e zero emissioni;
2. Schemi per il noleggio o leasing di veicoli a zero emissioni per i gruppi vulnerabili in base a fattori come il reddito, l'accessibilità dei trasporti pubblici, e i tempi e le distanze tra casa e luogo di lavoro per evitare effetti regressivi.
3. Investimenti in infrastrutture di ricarica pubbliche intelligenti e bidirezionali a prezzi competitivi, in aree con utenti vulnerabili e in povertà da trasporto.
4. Sussidi per l'acquisto o il leasing di veicoli a zero emissioni destinati alle microimprese (ad esempio taxi, furgoni, camion, veicoli a uso speciale o cargo-bike).
5. Bonus aggiuntivi per la rottamazione di veicoli diesel e benzina, con la garanzia che non vengano acquistati veicoli sostitutivi inquinanti.
6. Promozione dell'uso di biciclette, e-bike, cargo-bike e soluzioni di micromobilità, favorendo sia la creazione di infrastrutture ciclabili sicure che colleghino aree a basso reddito con destinazioni chiave, oltre a sussidi per acquisto, noleggio a lungo termine o leasing di biciclette, e-bike o cargo-bike.
7. Incentivi all'uso di trasporti pubblici economici e accessibili, supportando enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo di mobilità sostenibile su richiesta, mobilità condivisa e opzioni di mobilità attiva.
8. Sostegno pubblico a servizi on-demand, "mobilità come servizio (MaaS)" e sharing mobility, per coprire l'intera catena di percorsi, inclusi il primo e ultimo miglio, tenendo conto delle esigenze dei gruppi vulnerabili nelle aree remote e svantaggiate, anche attraverso voucher sovvenzionati.
9. Estensione dell'offerta di trasporto pubblico e di infrastrutture correlate, soprattutto in aree rurali e urbane poco servite, beneficiando gli utenti vulnerabili dei trasporti.
10. Investimenti in hub di mobilità, per facilitare lo scambio e le connessioni tra trasporto pubblico, mobilità condivisa, ciclismo e camminata nelle aree suburbane, periurbane e rurali.

A livello internazionale si sono recentemente diffusi strumenti di intervento di vario genere all'interno di queste macro-categorie, in alcuni casi in attuazione anche in Italia. Ecco alcuni esempi:

- **Mobility Wallet**: portafogli digitali legati al reddito offerti dallo Stato per pagare trasporto pubblico, sharing mobility, taxi, etc. (es. Los Angeles, Bruxelles, Francia).

TPLab ha il supporto di



con collaborazione tecnica di

- **Bonus per acquisto auto e bici elettriche** destinati a famiglie a basso ISEE (Italia, California, Germania).
- **Leasing sociale per veicoli a zero emissioni**, destinati a famiglie e alle microimprese in base a fattori come il reddito, l'accessibilità dei trasporti pubblici, e i tempi e le distanze tra casa e luogo di lavoro
- **Tariffe agevolate su taxi e ridehailing**: sconti per donne, anziani, disoccupati (es. Roma, Trento).
- **Trasporto pubblico sussidiato**: abbonamenti gratuiti o a prezzo ridotto (es. Bonus Trasporti Italia, modello “Solidarity Pricing” in Francia).
- **Trasporto a chiamata (Demand Responsive Transit)**: servizi con tariffe sociali o gratuiti per aree rurali o periferiche
- **Carpooling incentivato**: premi o tariffe agevolate per pendolari con redditi bassi (es. Francia, progetto Karos).

**On. Vannia Gava** (Viceministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica) *“La povertà dei trasporti non è una categoria astratta, ma una condizione che riguarda milioni di cittadini che rinunciano a opportunità di lavoro, studio o cura, oppure sostengono costi elevati per l’auto privata in assenza di alternative accessibili. Riteniamo che l’introduzione dell’ETS2 possa accentuare queste fragilità se non accompagnata da misure concrete. In questo contesto si inserisce il Piano Sociale per il Clima, che destina all’Italia circa 9 miliardi di euro, intervenendo sia sulla domanda sia sull’offerta: da un lato il conto mobilità, con voucher per circa un milione di utenti vulnerabili ogni anno; dall’altro quasi 3 miliardi di investimenti per rafforzare il trasporto pubblico, la mobilità a domanda, gli hub di interscambio e le infrastrutture nelle aree meno servite. Questo perché il sostegno economico funziona solo se esiste un servizio accessibile e se gli investimenti che funzionano sono quelli che sono comunque accompagnati da una domanda reale.”*

**Edo Ronchi** (Presidente Fondazione per lo sviluppo sostenibile) *“Il settore dei trasporti è l’unico in Italia a non aver ridotto le emissioni di gas climalteranti dal 1990 ad oggi, con un impatto negativo anche sulla salute dei cittadini e sulla vivibilità delle nostre città. Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione è molto importante sostenere le fasce più vulnerabili della popolazione sia negli acquisti di veicoli meno inquinanti che nell’accesso a servizi di mobilità condivisa, perché la transizione ecologica non è un vincolo, ma deve rappresentare un’opportunità per tutti”*.

**Giuseppina Gualtieri** (Vicepresidente Asstra e Amministratore delegato Tper) *“Siamo molto felici di partecipare a questo progetto. Per noi la sostenibilità sociale è una priorità: è un tema al centro delle politiche che ogni giorno, assieme alle nostre istituzioni, mettiamo in campo per aumentare l’accessibilità e il diritto all’utilizzo del trasporto pubblico. Siamo quindi lieti di cogliere questa preziosa occasione di confronto, portando le nostre esperienze e raccogliendo spunti e stimoli importanti per intercettare nuovi bisogni e cambiamenti e dare risposte sempre più efficaci ed inclusive.”*

**Fabrizio Garavaglia** (Presidente Nordcom) *“Favorire e supportare la mobilità come fattore determinante per la qualità della vita di ogni singolo individuo, rappresenta un obiettivo decisivo verso l’equità e le pari opportunità dei cittadini. Nordcom, azienda che offre soluzioni digitali nel trasporto, sostiene fin dalla nascita il Laboratorio di analisi e studio dedicato alla povertà del trasporto in Italia. Gli strumenti digitali, l’innovazione tecnologica, l’intelligenza artificiale sono tutte leve abilitanti per contrastare la povertà dei trasporti. Dal primo Rapporto, che presentiamo oggi a Milano, emerge chiara l’importanza*

TPLab ha il supporto di

con collaborazione tecnica di

*di affiancare, alle scelte strategiche e di sistema, una adeguata pianificazione digitale, ineludibile al fine del raggiungimento degli obiettivi indicati dal Rapporto”.*

**Raimondo Orsini** (Coordinatore del TPLab) *“La Povertà dei Trasporti non coinvolge solo gli strati più svantaggiati della popolazione e le imprese più fragili, ma è un tema che riguarda tutti. Le disuguaglianze che genera una scarsa accessibilità alla mobilità - sotto il profilo delle infrastrutture e del livello di servizio - impattano sui diritti e sullo sviluppo economico dell'intero Sistema Italia. Per questo sono necessarie politiche nazionali e regionali forti e coraggiose, che diano impulso all'offerta e incentivi alla domanda delle forme più avanzate di mobilità condivisa (come i servizi digitali a chiamata e l'accesso alla proprietà dei mezzi elettrici usati), in particolare a vantaggio delle nuove generazioni. Penso sia molto importante che in Italia sia nato il TPLab, come punto di riferimento, di confronto ed elaborazione di soluzioni da parte dell'intera community interessata a questo fenomeno”*

### **Ufficio stampa Transport Poverty Lab**

Fondazione per lo sviluppo sostenibile: Federica Cingolani - [federicacingolani@gmail.com](mailto:federicacingolani@gmail.com) - 335 1329316

Twister: Patrizia Vallecchi [pvallecchi@twistergroup.it](mailto:pvallecchi@twistergroup.it) - 335 6334169

TPLab ha il supporto di



con collaborazione tecnica di

