

## Executive summary del Green Paper sulla povertà dei trasporti

Il *Transport Poverty Lab* (<https://www.transportpoverty.it/>), promosso dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile con il supporto di *Tper* e *Nordcom* e presentato con il patrocinio della Commissione Europea, del Ministero dell'Ambiente / Sicurezza Energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la collaborazione tecnica dell'Osservatorio Sharing Mobility e della Fondazione Transform Transport ETS, ha come obiettivo quello di proporre soluzioni per affrontare in modo sistemico e strutturato il fenomeno della povertà dei trasporti. Il *Lab* opera come **piattaforma di analisi e progettazione partecipata**, coinvolgendo associazioni di categoria, enti locali, istituti di ricerca, imprese del settore trasporti e stakeholder della mobilità sostenibile.

Il Transport Poverty Lab presenterà a Milano il prossimo 30 Marzo il **Primo Green paper sulla povertà dei trasporti in Italia**, un documento organico sul tema che ha l'obiettivo di fissare un punto di partenza per conoscere e condividere il fenomeno. Il Green Paper è stato realizzato seguendo tre direttrici di analisi, sintetizzabili con "3 C": **Considerare; Conoscere; Contrastare la povertà dei trasporti**.

### Capitolo 1): "Considerare" la povertà dei trasporti

Che cosa è la povertà dei trasporti? Il Regolamento Europeo che istituisce il Fondo Sociale per il Clima definisce la povertà dei trasporti come *"l'incapacità o la difficoltà di individui e famiglie di sostenere i costi del trasporto privato o pubblico, o la mancanza o l'accesso limitato ai trasporti necessari per accedere a servizi e attività socioeconomiche essenziali, considerando il contesto nazionale e spaziale"*.

La mobilità è una condizione abilitante della partecipazione economica e sociale per gli individui: ridurre le barriere economiche e territoriali che limitano la mobilità personale significa anche rendere effettivo l'esercizio di diritti fondamentali degli individui. La **Costituzione italiana** offre un ancoraggio di principio: l'uguaglianza sostanziale e la rimozione degli ostacoli economici e sociali (art. 3), il diritto al lavoro (art. 4) e la tutela della salute (art. 32) presuppongono condizioni materiali che consentano alle persone di raggiungere luoghi, servizi e opportunità (vedi il concetto di *"Mobility as a right"*).

Le due componenti principali della povertà dei trasporti — la difficoltà di sostenere i costi della mobilità e la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per raggiungere opportunità e servizi essenziali — nella realtà tendono spesso a sovrapporsi.

Il Green Paper ha quindi elaborato una **prima matrice della povertà dei trasporti** come chiave interpretativa del fenomeno, offrendo un framework utile per l'analisi, la misurazione e la definizione delle policy. Rispetto al grado di vulnerabilità alla povertà dei trasporti, la matrice identifica 4 macro-tipologie di cittadini:

- 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*);

TPLab ha il supporto di



con collaborazione tecnica di



- 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*)

È fondamentale conoscere e considerare con attenzione i dati e le informazioni sull'ampiezza e la dislocazione territoriale di queste 4 categorie di cittadini, per poter dare la giusta dimensione al fenomeno, e *soprattutto per poter scegliere le policy e misure più adatte a contrastare efficacemente le diverse tipologie di vulnerabilità utilizzando al meglio i Fondi disponibili.*

Il Regolamento Europeo aggiunge a questa vulnerabilità “strutturale”, quella forma di vulnerabilità che si verifica quando una misura europea ideata per promuovere la mobilità sostenibile, come ad esempio la prossima introduzione dell'ETS2, possa impattare su cittadini e microimprese *che risentano in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che non abbiano i mezzi per acquistare veicoli a zero e a basse emissioni o per passare a modi di trasporto alternativi sostenibili, compresi i trasporti pubblici*”. Si può parlare in questo caso di “**vulnerabilità indotta**”. Il supporto a chi possa essere colpito da questo tipo di vulnerabilità è un cardine importante del Green Deal e del pacchetto “Fit for 55”, basato sul principio della Just Transition.

Per contrastare tale vulnerabilità, il Fondo Sociale per il clima sostiene misure e investimenti per ridurre le emissioni nei settori del trasporto stradale e dell'edilizia, riducendo i costi per le famiglie, le microimprese e gli utenti vulnerabili dell'energia e dei trasporti. Il Fondo mobilita circa **85 Miliardi di euro**, da utilizzare nel periodo 2026-2032. All'Italia sono destinati circa **9 Miliardi di euro**.

Il Social Climate Fund è un punto di partenza, non di arrivo. Il contrasto alla povertà dei trasporti richiede un approccio che non si esaurisce nella compensazione degli effetti, ma che deve coinvolgere l'intero quadro delle politiche di mobilità sostenibile, sia a livello nazionale che locale.

Il PSC rappresenta, in questo senso, un passaggio importante, così come il regolamento che lo definisce. Ma la sua funzione non dovrebbe essere quella di chiudere il campo, bensì di aprire uno spazio di azione e di riflessione, in cui il contrasto alla povertà dei trasporti venga affrontato in modo sistemico.

## Capitolo 2: “Comprendere” la povertà dei trasporti

Le indagini sulla povertà dei trasporti disponibili negli ultimi anni avevano già inquadrato alcuni dati molto interessanti. 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.

TPLab ha il supporto di



con collaborazione tecnica di



*Il Rapporto sulla Just Transition dei Trasporti, pubblicato nel 2024 dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile con il supporto del Gruppo FS aveva già evidenziato che:*

- Sei famiglie italiane su 10 possono spendere per i trasporti meno del valore medio nazionale, stimato a 262 €/mese e il 21% delle famiglie a rischio di povertà affronta costi di trasporto insostenibili.
- I trasporti, nella spesa mensile delle famiglie italiane rappresentano in media **la terza voce di spesa**, con il 10% sul valore complessivo, subito dopo le spese legate all'abitazione (39%) e alle spese per il cibo (18%).

Il Green Paper che presenteremo il 30 Marzo elabora una prima immagine dettagliata della povertà dei trasporti, adattando metodologie e selezionando set di indicatori europei di vulnerabilità al caso italiano, e integrando ove possibile le fonti europee con dati nazionali più aggiornati e pertinenti.

Alcuni dati salienti che emergono dall'indagine:

- il numero totale dei cittadini italiani che possiamo considerare vulnerabili alla povertà dei trasporti arriva a **7 milioni** (considerando la multidimensionalità del fenomeno, a seconda del singolo indicatore di vulnerabilità che si prende in considerazione il numero persone di o famiglie colpite può variare sensibilmente).
- Le famiglie che combinano una spesa per i trasporti alta con una condizione di rischio povertà (reddito inferiore al 60% della mediana nazionale) sono circa **1,2 milioni**, con una quota significativa di nuclei in cui i costi di mobilità risultano particolarmente onerosi rispetto alle risorse disponibili.
- L'incidenza delle famiglie vulnerabili secondo l'indicatore varia fortemente a livello regionale, passando da **meno del 2% in Trentino-Alto Adige a oltre il 10% in Calabria**, confermando una marcata polarizzazione territoriale.
- Oltre **637 mila famiglie con risorse economiche insufficienti possiedono almeno un'auto**, e circa 166 mila ne possiedono più di una, segnalando situazioni in cui il possesso del veicolo rappresenta una necessità, ma non una reale capacità economica.
- **Circa 7,3 milioni di persone vivono in aree poco servite dal trasporto pubblico**. Questo numero è molto elevato e riflette una condizione che non può essere trascurata: una fetta significativa della popolazione italiana vive in aree in cui il trasporto pubblico non rappresenta un'opzione praticabile.
- **2 milioni di italiani ritengono che il costo** del biglietto di trasporto pubblico sia troppo elevato (su 10 milioni di utilizzatori abituali), una percezione basata sulla situazione economica degli utenti.
- **Anzianità del parco circolante** (mappa e statistiche pronte lunedì): L'indicatore, una volta disponibili i dati, misurerà la quota di veicoli Euro 5 o precedenti sul totale del parco circolante a livello comunale, permettendo di individuare i territori in cui la diffusione di veicoli più datati è maggiore e potenzialmente più critica.

TPLab ha il supporto di

con collaborazione tecnica di

- **Offerta di trasporto pubblico locale (TPL):** L'offerta di trasporto pubblico locale in Italia mostra forti squilibri territoriali: si passa da **meno di 200 posti-km per abitante** in alcune province del Sud (Sud Sardegna e Sud Sicilia) a **oltre 16.000 posti km per abitante (16.310) a Milano**, a fronte di una media nazionale di circa 4.600 (4.623), evidenziando un accesso molto disomogeneo ai servizi.

### Capitolo 3): Contrastare la povertà dei trasporti

Il Regolamento Europeo identifica due macro-categorie di misure che gli stati membri possono inserire nei Piani Sociali per il Clima per mitigare l'impatto sociale ed economico su utenti vulnerabili e microimprese:

- 1) Facilitare l'accesso a **veicoli a zero e a basse emissioni:** sostegno finanziario o incentivi fiscali per il loro acquisto, nonché infrastrutture pubbliche e private adeguate, in particolare *acquisto di veicoli a zero e a basse emissioni, infrastrutture per la ricarica* e il rifornimento e sviluppo di un *mercato dei veicoli di seconda mano a emissioni zero*.
- 2) Facilitare l'accesso **alla mobilità condivisa e sostenibile:** Incentivare l'uso dei trasporti pubblici accessibili e a prezzi abbordabili; sostenere gli enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo e nella fornitura di servizi a domanda (*demand responsive transit*), servizi di *sharing mobility* e di soluzioni di mobilità attiva.

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).
- **Bonus per acquisto auto e bici elettriche** destinati a famiglie a basso ISEE (Italia, California, Germania).
- **Leasing sociale per veicoli a zero emissioni,** destinati alle 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).

TPLab ha il supporto di



con collaborazione tecnica di