

**INTER  
MOBI  
LITY**  
future  
ways



# Workshop «PIÙ MOBILITÀ CONDIVISA MENO POVERTÀ DEI TRASPORTI»

Luca Refrigeri – Osservatorio Sharing Mobility



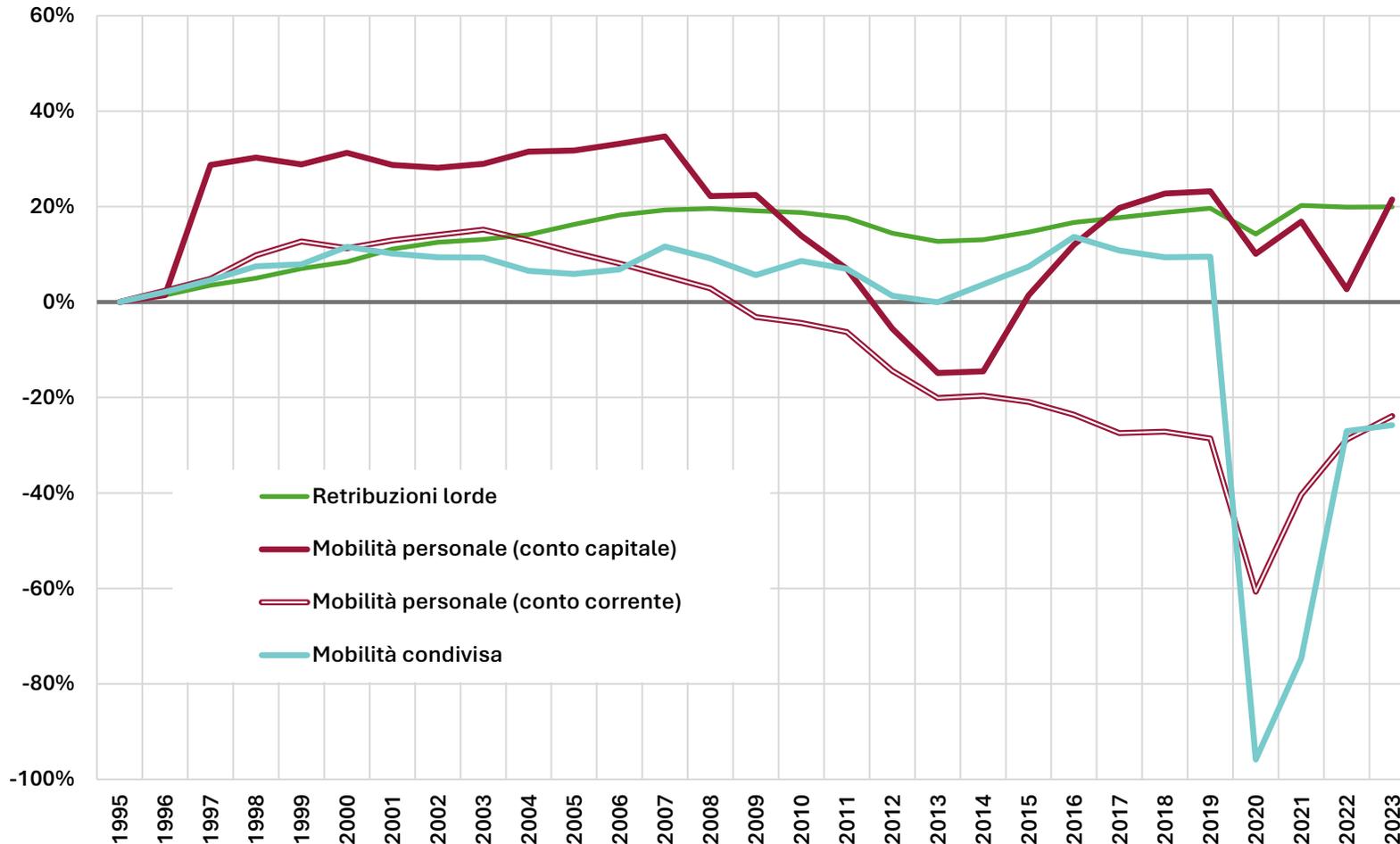
# Opportunità



I see my light come shinin'  
From the west down to the east  
Any day now, any day now  
I shall be released

# JUST TRANSITION > Povertà dei trasporti

Spesa delle famiglie per trasporti (Italia, prezzi costanti, 1995=base)



## Che cosa è la povertà dei trasporti

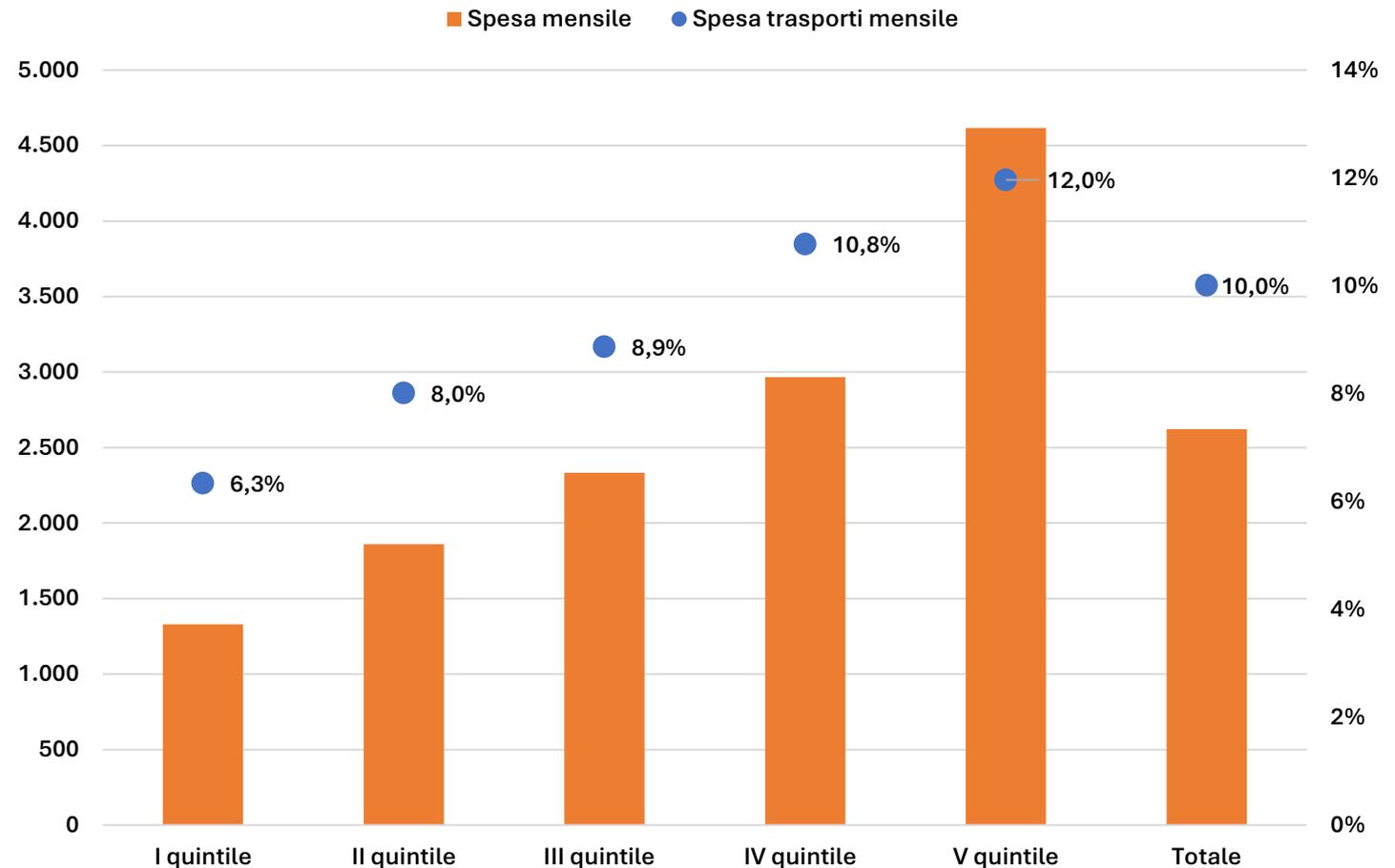
Per *povertà dei trasporti* si intende «l'incapacità o la difficoltà, per individui e famiglie, di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati, oppure l'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per raggiungere servizi e attività socio-economiche essenziali, tenuto conto del contesto geografico».

# JUST TRANSITION > Impatto distributivo

## Spesa delle famiglie

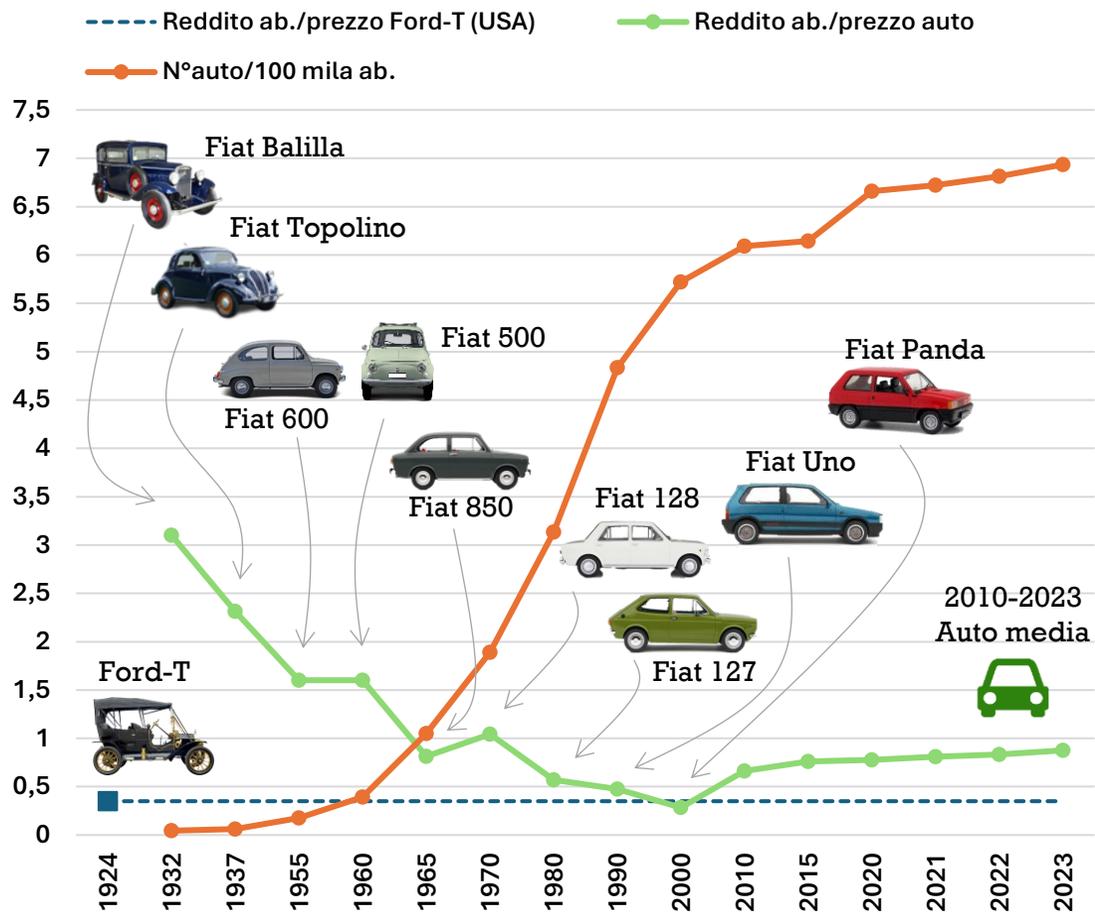
- Guardando ai dati sulla spesa mensile delle famiglie italiane è possibile osservare come i trasporti in media rappresentino, con il 10% sul valore complessivo, la terza voce di spesa, subito dopo le spese legate all'abitazione (39%) e le spese per il cibo (18%).
- Il 60% delle famiglie italiane spenda per i trasporti meno del valore medio nazionale, stimato a 262 €/mese.

Spesa complessiva mensile (distribuzione per quintili) e spesa per i trasporti (Italia, 2022, € | %)

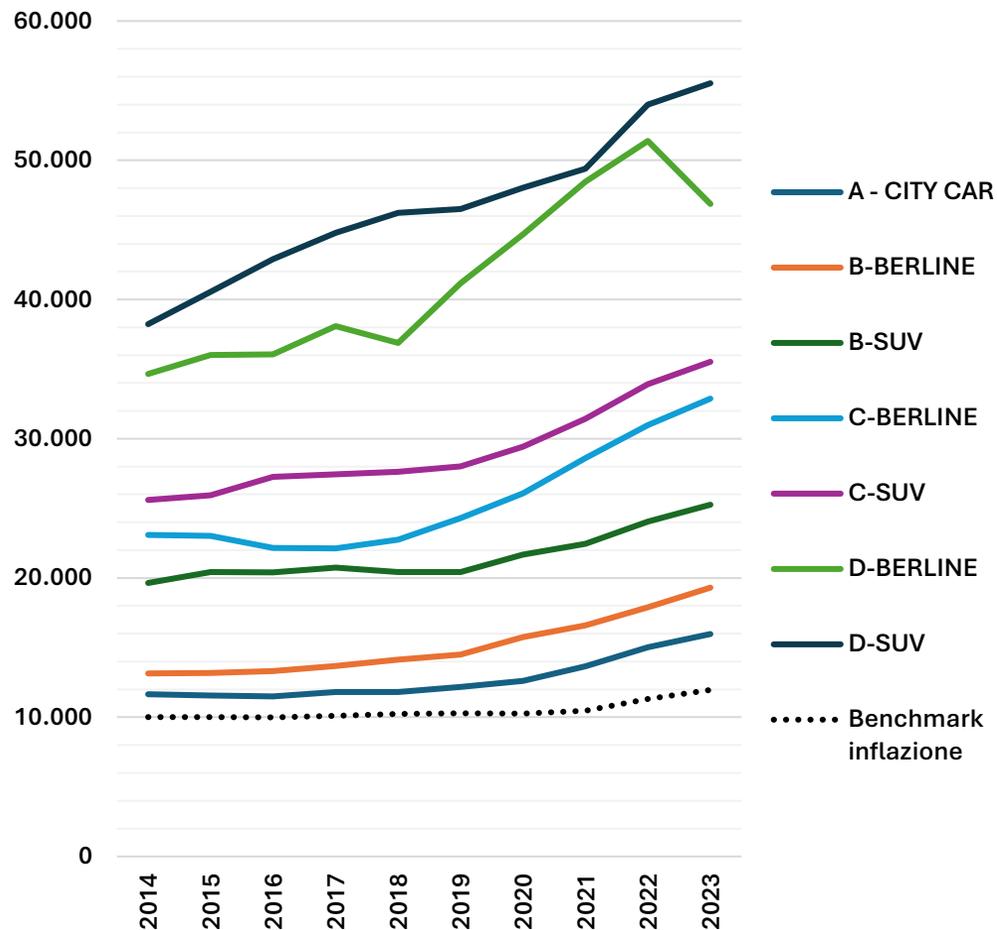


# JUST TRANSITION > Impatto distributivo

## Rapporto tra reddito pro capite e prezzo auto (Italia, 1924-2023)



## Prezzo medio ponderato dell'auto per segmento (Italia, 2014-2023,€)

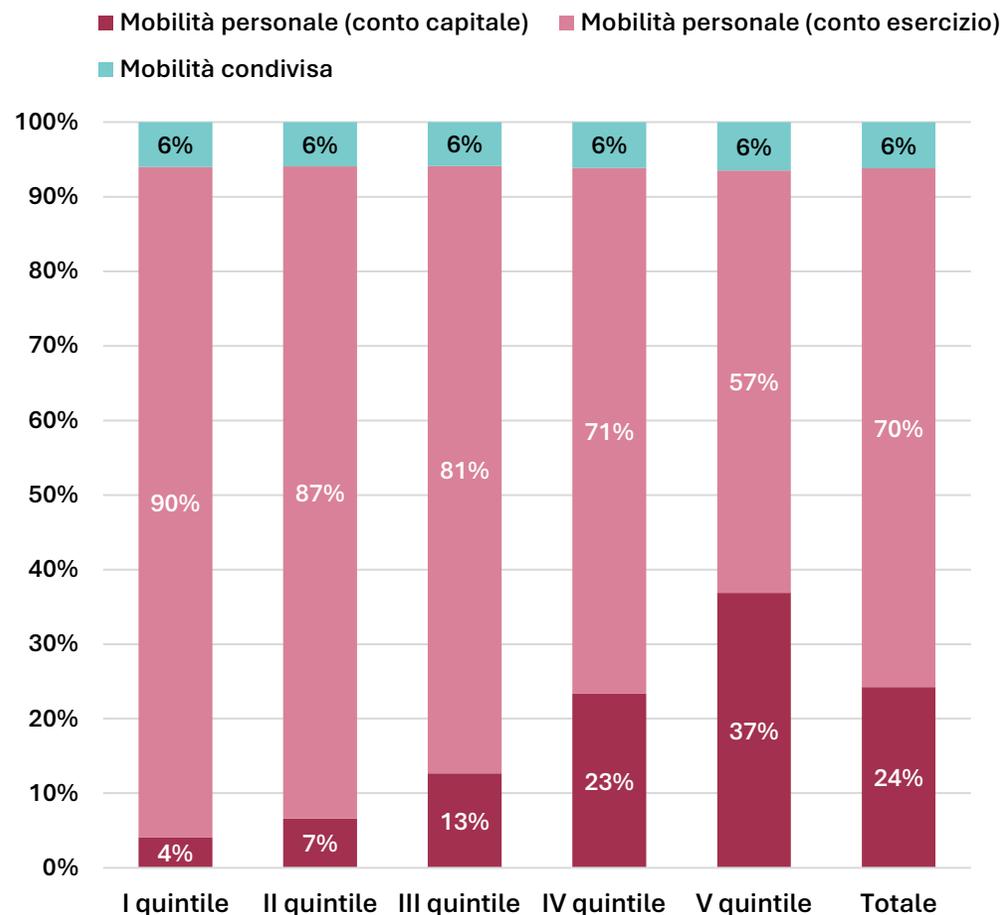


# JUST TRANSITION > Impatto distributivo

- Le spese sono fortemente sbilanciate verso la mobilità personale (peso varia in base al reddito!)
- Per il 60% delle famiglie italiane, in particolare per quelle meno abbienti, la spesa per l'auto si concentra soprattutto sull'uso e la gestione del veicolo (in particolare sul carburante).
- Meno risorse per l'acquisto di mezzi più efficienti ed ecologici e le misure di Urban Vehicle Access Regulation (UVAR), come le Low o Ultra Low Emission Zone, rischiano di amplificare la vulnerabilità alla povertà dei trasporti -> MA SONO STRUMENTI EFFICACI

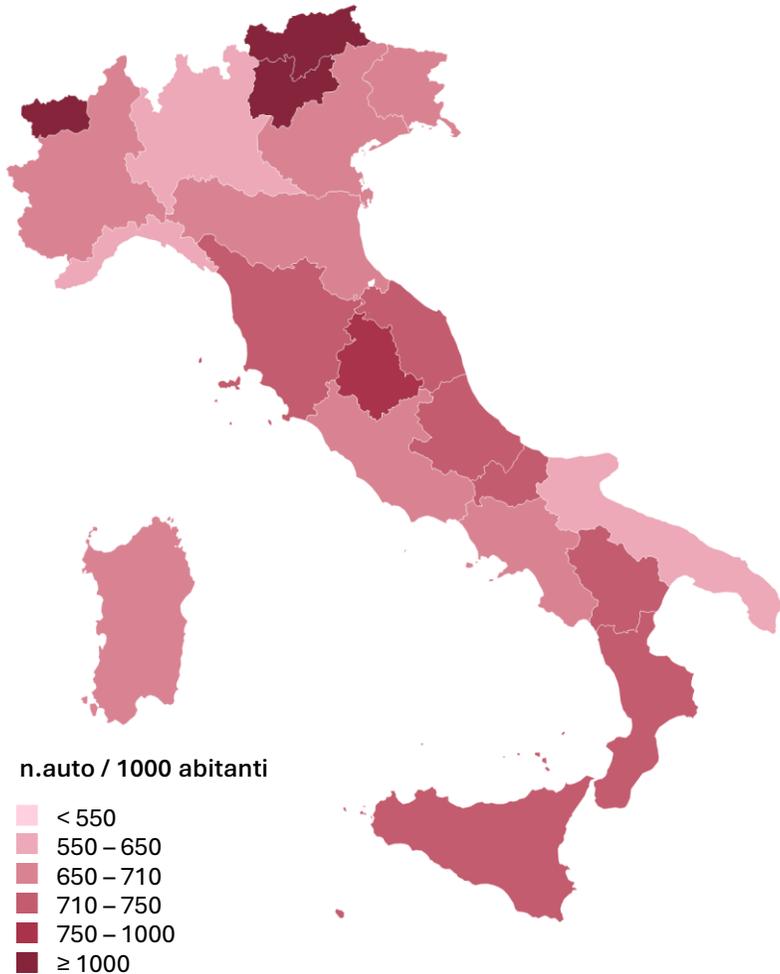
**Più mobilità condivisa meno povertà dei trasporti**

Ripartizione delle voci di spesa delle famiglie per i trasporti (Italia, 2022, %)

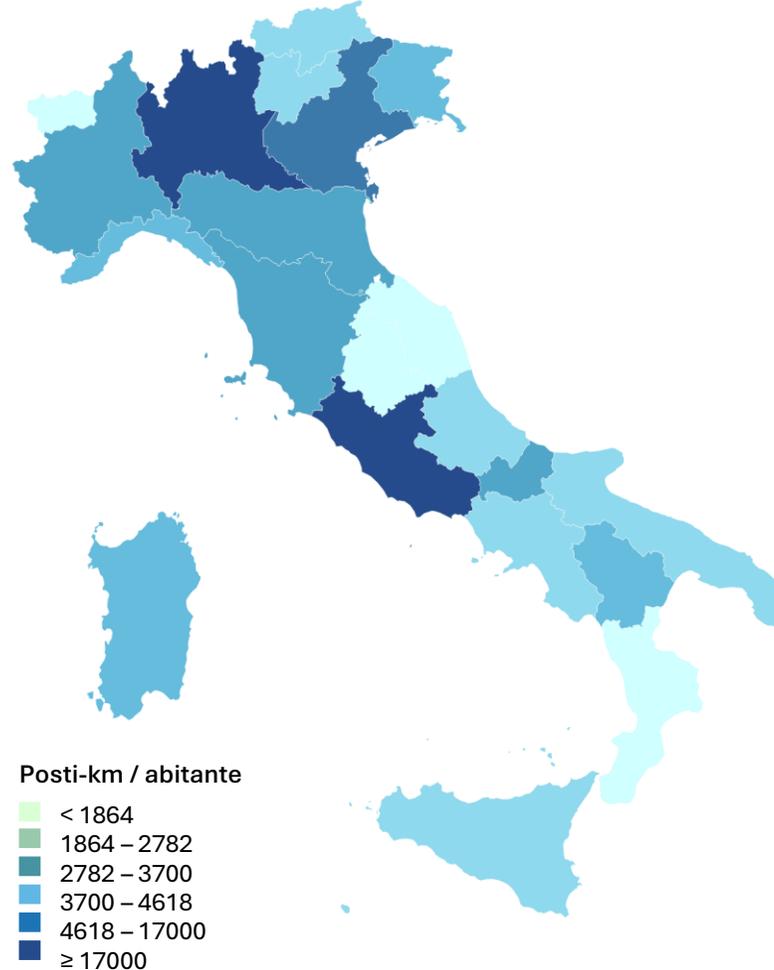


# JUST TRANSITION > Divari territoriali

Tasso di motorizzazione per regione  
(Italia, 2023, Auto ogni 1000/ab.)



Offerta di Tpl per regione  
(Italia, 2022, Posti-km ab.)



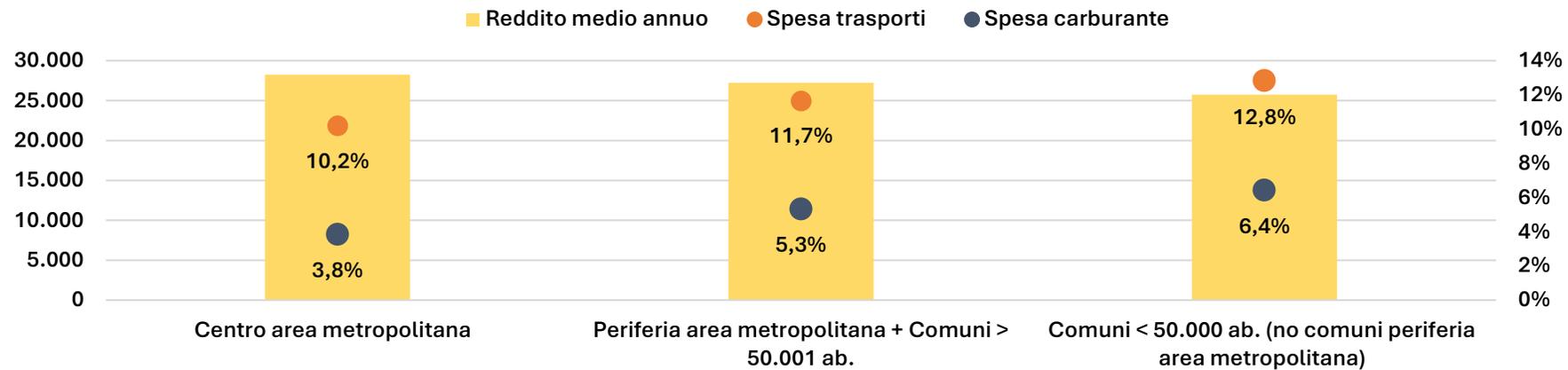
La distribuzione dell'offerta di mobilità condivisa è più squilibrata di quella personale.

Opportunità per:

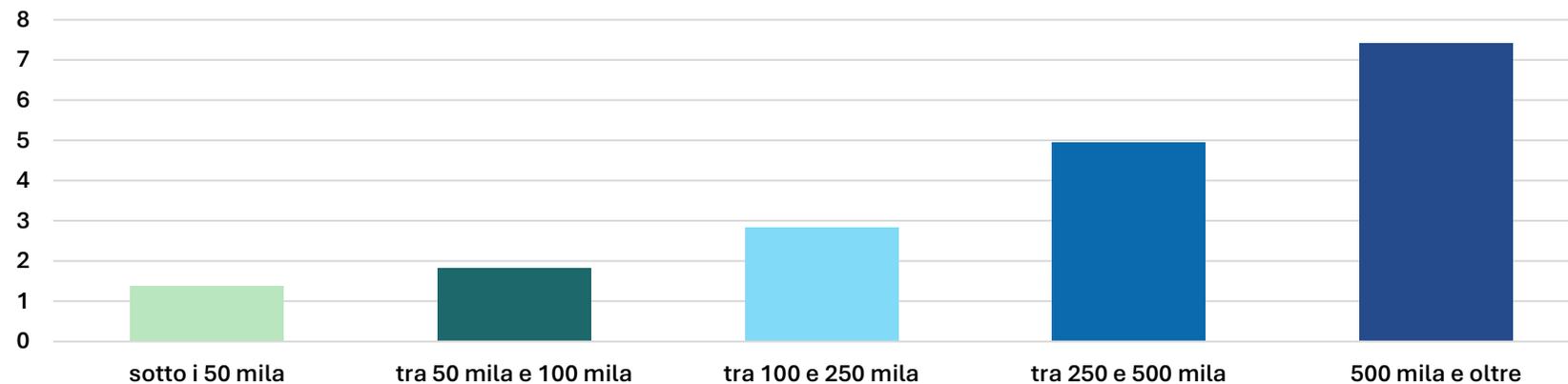
- decarbonizzazione;
- ridurre l'impatto distributivo di alcune misure di mobilità sostenibile;
- **attenuare le disparità territoriali.**

# JUST TRANSITION > Divari territoriali

Reddito medio e spesa per trasporti e carburante secondo il luogo di residenza (Italia, 2022,€ | %)



Offerta di Tpl per classi di comuni (Italia,2022,Posti-km/10k ab.)

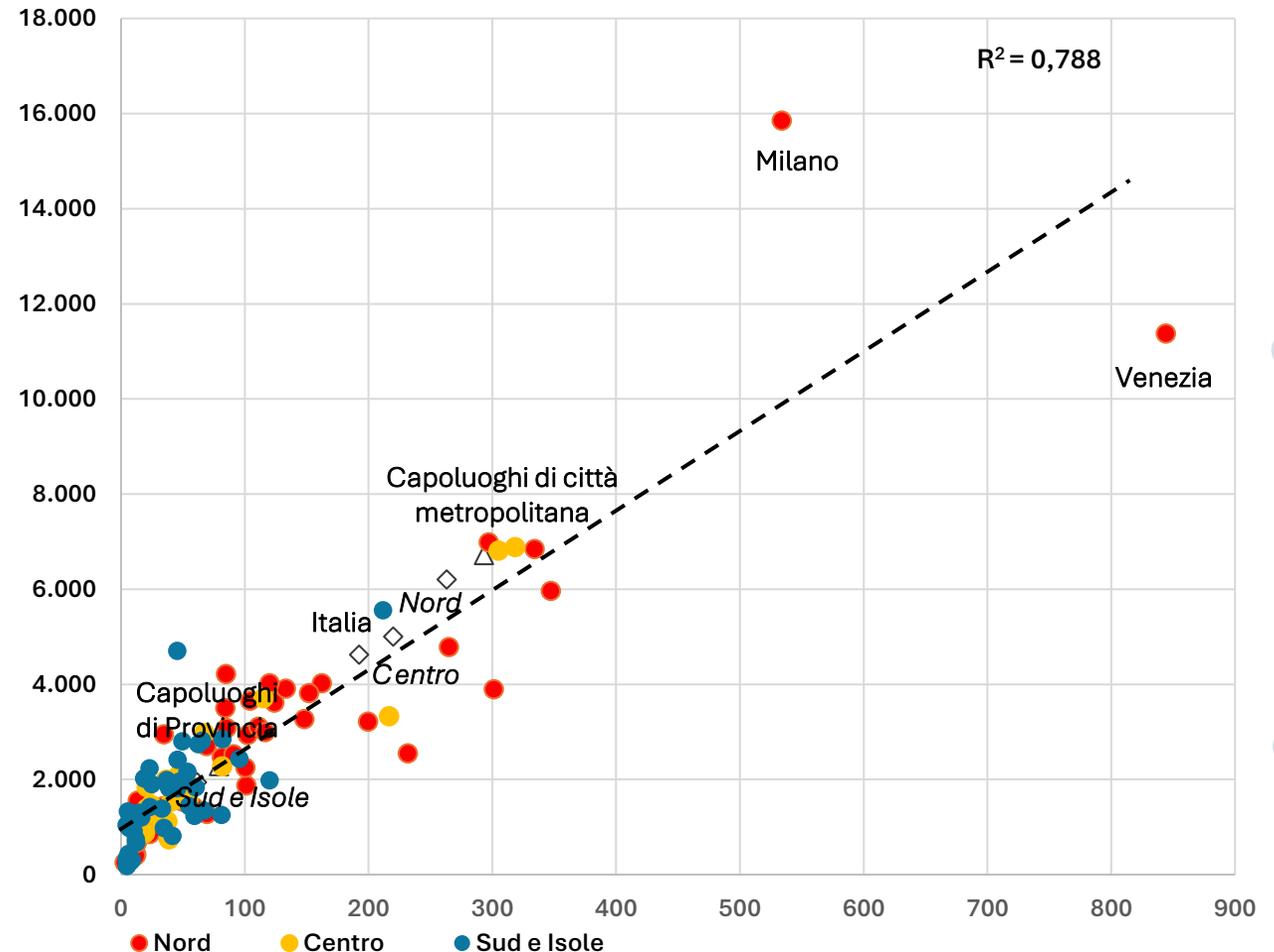


# JUST TRANSITION > Divari territoriali

Offerta di Tpl per comuni e aree del Paese  
(Italia, 2022, Posti-km e Pkm ad ab.)

- Mettendo in relazione i dati dell'attuale offerta di mobilità come servizio pubblico (posti-km di autobus, tram, metropolitana per abitante per anno) delle diverse città analizzate con quelli di domanda (pkm per abitante per anno), si riscontra una fortissima correlazione ( $R = 0,8$ ).
- Le città del Centro e del Meridione sono quelle in cui l'offerta è minore e così anche la domanda, mentre le città capoluogo del Nord del Paese sperimentano una condizione migliore.
- All'aumentare dell'offerta, la domanda aumenta proporzionalmente.

**“If you provide it,  
they will come”**



**INTER  
MOBI  
LITY**  
future  
ways



FONDAZIONE  
PER LO SVILUPPO  
SOSTENIBILE  
Sustainable Development Foundation

Osservatorio Nazionale  
**SHARING  
MOBILITY**

