

■ scenari • Transport Poverty Lab

Povert  di Trasporto: nasce un Lab anche in Italia

Il Transport Poverty Lab prende il via con l'obiettivo di creare una mappa del fenomeno della povert  di trasporto in Italia per elaborare priorit  di intervento e strategie. Sul tema c'  poca consapevolezza nel nostro Paese

Il tema della "Transport Poverty", cio  la mancanza di mobilit  sicura e sostenibile, ricever  finalmente maggiore attenzione anche in Italia.   nato infatti il Transport Poverty Lab, un gruppo di ricerca che ha preso vita grazie all'iniziativa di Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile e Fondazione Transform Transport ETS, con il supporto di diverse aziende, tra cui Tper, Nordcom e CDP.

Traducibile in italiano come "povert  di trasporto", la Transport Poverty   una forma di vulnerabilit  poco conosciuta e poco studiata nel nostro Paese, a differenza di quanto accade, ad esempio, nel Regno Unito. Ma ha un forte impatto sulla qualit  della vita degli individui, specie dei pi  vulnerabili, e sul tessuto socio-economico, andando a colpire in particolar modo le periferie e i centri abitati minori, collocati in zone rurali o montane.

In questi contesti, infatti, singoli individui, ma anche intere comunit , possono infatti trovarsi nell'impossibilit  di accedere

a soluzioni di mobilit  adeguate, sicure e accessibili. Messe nell'incapacit  di spostarsi, a volte anche solo di pochi chilometri, queste persone hanno difficolt  a partecipare alla vita sociale, a frequentare scuole e corsi di formazione, a trovare un lavoro o a utilizzare i servizi sanitari e di assistenza.

Come si genera la povert  di trasporto

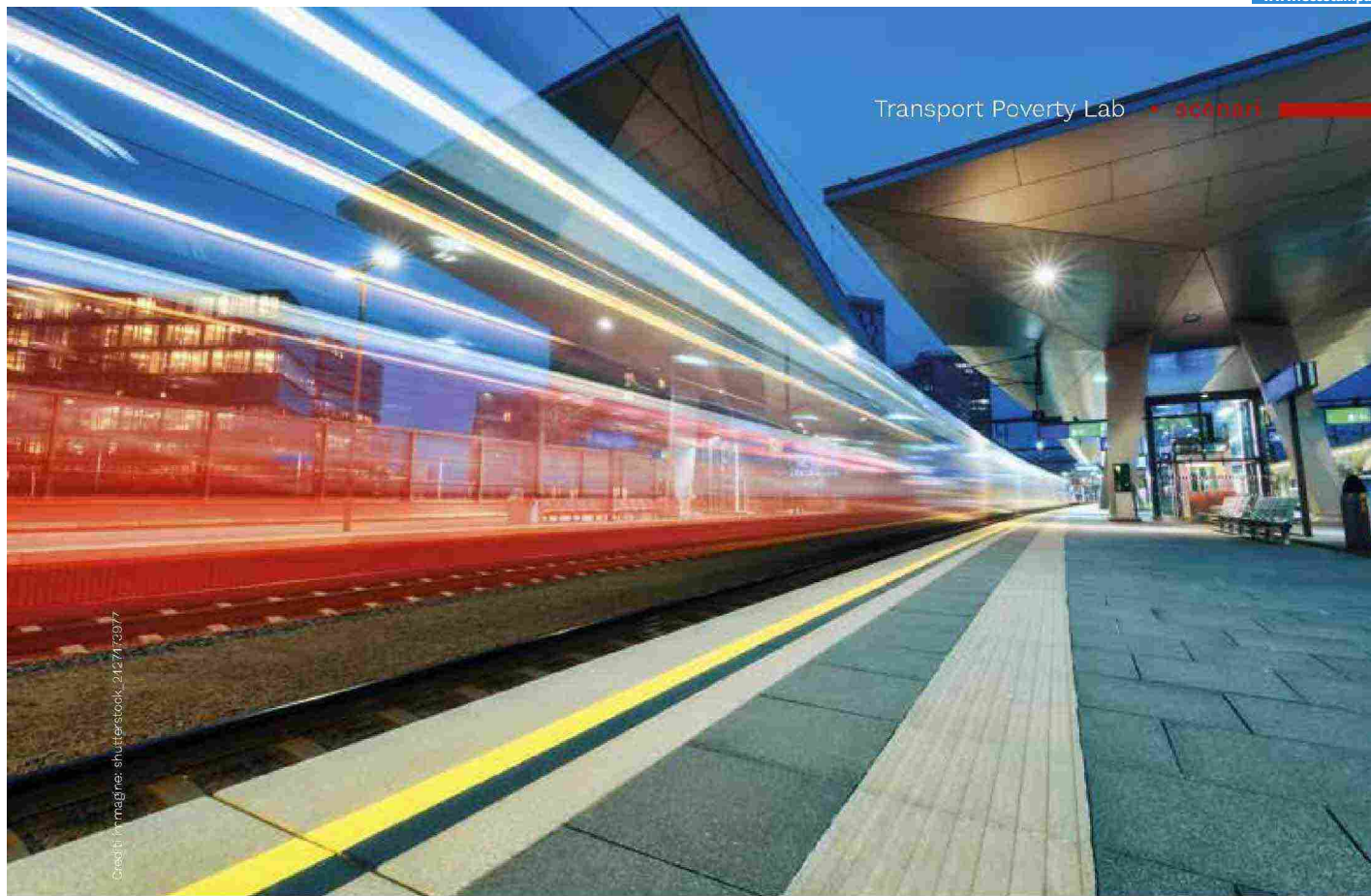
Abbiamo utilizzato tre aggettivi per definire le soluzioni di mobilit  inclusive, cio  "adeguate, sicure e accessibili". Una persona deve quindi avere modo di viaggiare in modo sicuro, a un costo accessibile e in tempi ragionevoli per potere essere "inclusa" dal punto di vista dei trasporti e accedere a una piena vita sociale, formativa e lavorativa. Oltre che ai servizi sanitari.

In diverse zone del mondo, le comunit  non hanno a disposizione un servizio di trasporto pubblico sufficiente a garantire la loro inclusione. Se nei paesi emergenti

si tratta di una totale mancanza di infrastruttura, intesa sia come strade sia come servizi di TPL, anche in Occidente stanno aumentando i casi di centri abitati non collegati da mezzi pubblici, oppure serviti con orari limitati e corse poco frequenti.

A questo si aggiunga la difficolt  di molte famiglie nell'acquistare un'automobile privata. Non solo per i costi proibitivi dei veicoli nuovi, ma anche per il vero e proprio boom del mercato dell'usato, dove la crescita della domanda ha portato a un aumento dei prezzi. Per non parlare dei costi di mantenimento di un'automobile, decisamente significativi. Motociclette, motorini, e-bike e monopattini possono fornire una soluzione, ma solo quando la distanza da percorrere e le condizioni stradali lo permettono.

A livello europeo, dicono i dati della Commissione UE, ben il 21% delle famiglie a rischio di povert  affronta costi di trasporto insostenibili. E il 60% delle famiglie italiane ha un budget mensile



per i trasporti al di sotto dei 262 euro al mese. Parliamo del 10% delle disponibilità complessive. Cioè la terza voce di spesa dopo l'abitazione, 39%, e il cibo, 18%.

Che cosa farà il Lab

La povertà di trasporto incrocia quindi fattori socio-economici e altri territoriali, con un mix specifico che influenza l'accessibi-

lità tanto ai servizi di trasporto pubblico quanto ai mezzi privati. Il Transport Poverty Lab nasce proprio per indagare la situazione in Italia, guardando a che cosa succede nel resto del mondo, individuando in primis le metriche che permetteranno di identificare le priorità di intervento e le aree più vulnerabili.

Un approccio aperto ai contributi esterni, una "piattaforma di progettazione partecipata" come si autodefinisce, che vuole coinvolgere imprese di trasporto, associazioni di categoria, enti locali, istituti di ricerca e stakeholder della mobilità sostenibile. Nei prossimi mesi arriverà così un Rapporto sulla povertà di trasporto in Italia, con una prima mappatura del fenomeno e un approfondimento sulla correlazione tra reddito e accessibilità.

BOLOGNA SPERIMENTA L'ABBONAMENTO AI MEZZI CORRELATO AL REDDITO

Dal 1 maggio 2025, a Bologna sono state introdotte alcune novità per rendere più accessibile l'utilizzo del trasporto pubblico. La gratuità del tragitto casa-scuola, già in vigore da marzo per chi accompagna i bambini alle scuole primarie e dell'infanzia, è stata infatti estesa anche ai percorsi verso gli asili nido.

Sono inoltre entrate in vigore le nuove tariffe per gli abbonamenti annuali, con fasce di agevolazione in base all'ISEE: 230 euro per la fascia sotto i 20.000; 250 euro per la fascia sotto i 25.000; 280 euro per la fascia sotto i 35.000. Al di sopra di tale soglia, invece, il costo dell'abbonamento annuale sale da 300 a 310 euro. Sotto i 20mila euro, quindi, si ottiene uno sconto del 23%.

Gli abbonati hanno inoltre diritto a due corse al giorno (di massimo 30 minuti l'una) con il servizio di sharing di bici elettriche, Corrente, facilitando così la percorrenza dell'ultimo miglio verso la propria destinazione.

scenari • Transport Poverty Lab

Il lavoro da fare è moltissimo, vista la scarsa conoscenza del tema in Italia. Il Lab lavorerà quindi su tre direttrici. La prima è la diffusione della consapevolezza del fenomeno all'interno del dibattito pubblico e istituzionale sui trasporti. La seconda è la costruzione di una solida base dati, per comprendere e verificare il fenomeno nel nostro Paese. La terza direttrice è la proposizione di politiche pubbliche, strumenti normativi e soluzioni integrate per ridurre l'esclusione legata alla mobilità.

Che cosa si può fare?

Altri Paesi sono più avanti dell'Italia non solo a livello di consapevolezza, ma anche per quanto riguarda le misure di mitigazione. Al momento, la maggior parte delle azioni si concentra sul lato della domanda: cercano cioè di ridurre le barriere economiche che impediscono alle fasce vulnerabili di accedere ai servizi di

mobilità esistenti. Oppure di acquistare un proprio veicolo. Sono invece più rare le iniziative che lavorano sul rafforzamento dell'offerta, magari con una integrazione o una partnership tra trasporto pubblico, settore privato e terzo settore.

Spendere meno

Diverse iniziative intervengono sul momento del pagamento del trasporto, per abbassarne l'impatto. I mobility wallet, ad esempio, sono portafogli digitali (come Apple Pay o Google Wallet) per pagare con un unico strumento TPL, mobilità condivisa e taxi.

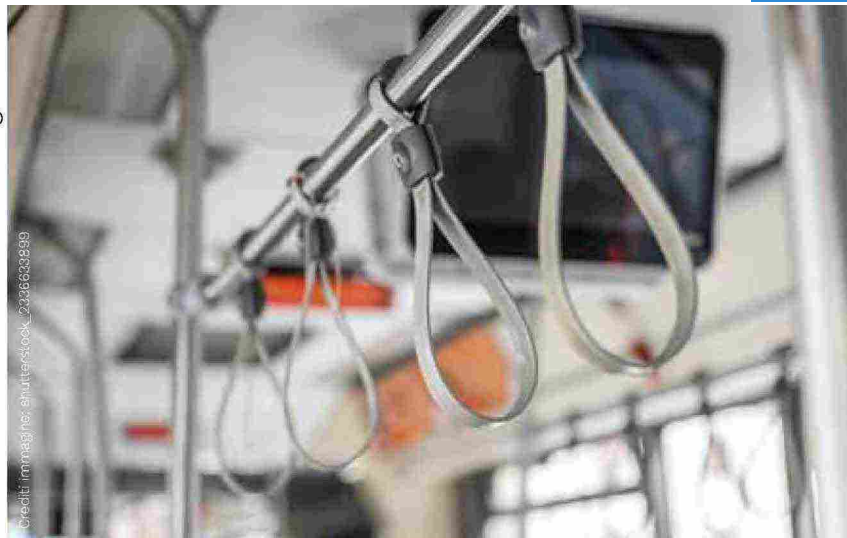
L'importo da pagare viene adattato al reddito del viaggiatore: una procedura automatica e codificata nella app, che esclude quindi un pagamento in contanti. Si lavora su questo fronte da Los Angeles a Bruxelles, passando per alcuni comuni francesi, solo per citare qualche esempio.

In altri casi, come a Trento, si sta sperimentando uno sconto riservato a donne, anziani e disoccupati per utilizzare i taxi oppure servizi di "ridehailing", come potrebbero essere Uber o Bolt. Un'altra idea per lavorare sul lato della domanda è prevedere un abbonamento gratuito, oppure a prezzo ridotto, per i mezzi pubblici: sono esempi di questo tipo il Bonus Trasporti in Italia o il "Solidarity Pricing" francese.

Si affida, ancora, al settore privato l'incentivazione del Carpooling. Il progetto Karos, in corso in Francia, prevede ad esempio premi o tariffe agevolate per i pendolari con redditi bassi che vogliono usufruirne.

Il trasporto a chiamata

Una soluzione che viene già sperimentata in Italia è il trasporto a chiamata, che permette all'utente di richiedere un servizio di trasporto in aree rurali o periferiche, tipicamente con tariffe sociali. Il trasporto a chiamata



Il servizio on demand Pulmi è già operativo tra Ragusa e tre comuni montani

commerciale (cioè con tariffe di mercato e non solidali) sta, tra l'altro, sviluppandosi in modo significativo anche a Milano nelle ore serali e notturne, per offrire a chi vuole rientrare a casa un'alternativa sicura e meno dispendiosa rispetto a mezzi pubblici e taxi.

Decisamente diverso, invece, l'obiettivo di Pulmì, progetto che ha preso il via nella provincia siciliana di Ragusa nell'estate del 2024. Il servizio collega "su richiesta", mediante pullmini, Ragusa e i comuni iblei di Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo. Il coinvolgimento del territorio emerge anche dall'elenco dei promotori: SVI.MED., L'Argent e Fondazione San Giovanni Battista, con il sostegno economico di **Fondazione Con il Sud** e in collaborazione con alcuni comuni della provincia di Ragusa (Ragusa, Modica, Comiso, Ispi-

ca, Pozzallo, Giarratana, Chiaramonte Gulfi, Scicli, Monterosso Almo, Santa Croce Camerina) e dal Consorzio provinciale dei comuni, Gruppo di azione locale - GAL Terra Barocca, Centro commerciale naturale Antica Ibla, Federsanità Anci Sicilia.

Gli utenti di Pulmì possono prenotare in anticipo il proprio itinerario, scegliendo tra una trentina di fermate, mediante call center o app. Il viaggio viene svolto solo quando c'è una richiesta e può svolgersi tra fermate scelte dopo dei focus group locali. Viene effettuato mediante minivan da nove posti, dotati di pedane per l'accesso delle persone disabili. L'idea di Pulmì è integrare il servizio di TPL esistente: le fermate sono state infatti scelte anche per avvicinare gli utenti alle linee locali già operative. E i prezzi sono abbordabili: il pacchetto di 200 corse prepagate, il più con-

veniente, costa 200 euro, cioè 1 euro a corsa. La singola corsa una tantum, invece, costa 5 euro.

Il rebus incentivi

Infine, c'è la strada di facilitare l'accesso alla mobilità privata. Una scelta che non è per tutti, in quanto espone il nucleo familiare a una serie di costi per la manutenzione del veicolo, la sottoscrizione di un'assicurazione, l'acquisto di carburante e così via. Sono generalmente previsti dei bonus, legati al reddito, per dotarsi di un'automobile oppure di una bicicletta elettrica. Sono presenti in moltissimi paesi, Italia compresa, anche se la loro discontinuità e il focus su specifiche tipologie di veicoli può ridurre l'efficacia ai fini della riduzione della povertà di trasporto.

A.G.



Credito immagine: shutterstock/7042449

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

093688