

Tutto quello che gli italiani non sanno dei costi dei trasporti



di Marco Ponti e Francesco Ramella

Discussion
Paper 16
15 aprile 2026

SUMMARY

Gli italiani conoscono il prezzo dei trasporti che utilizzano. Ma sono consapevoli del loro costo? L'ammontare di risorse necessarie a coprire i costi necessari a produrre i servizi di mobilità differisce significativamente dal prezzo a seguito di interventi pubblici di vario genere. Per rispondere a questo interrogativo, BRT ets ha promosso una survey nazionale che è stata effettuata da Eumetra, Istituto di ricerche sociali e marketing a inizio di novembre 2025. I risultati che emergono testimoniano una diffusa ignoranza in merito alla entità e alla stessa esistenza di rilevanti trasferimenti pubblici alle ferrovie e alle imprese di TPL. Solo parzialmente meno approssimativa è la conoscenza della componente fiscale del prezzo dei carburanti e del livello di copertura dei costi di costruzione e gestione delle autostrade. Il caso peggiore è quello dell'inquinamento atmosferico che per la grande maggioranza degli intervistati è in aumento. Il quadro che emerge è congruente con l'informazione che viene abitualmente diffusa su questi temi, con la scarsa conoscenza diretta dei trasporti collettivi che sono utilizzati regolarmente solo da una minoranza delle persone e con gli interessi degli *stakeholder* coinvolti. Se per deliberare in modo appropriato sulle politiche occorre conoscere i problemi si deve concludere che ciò non è oggi possibile nel settore dei trasporti.

1 Un'indagine tra prezzi e costi

Il pieno per l'auto, il pedaggio per l'autostrada, il biglietto per il treno e l'abbonamento per i mezzi pubblici: gli italiani conoscono di certo i prezzi dei trasporti: li pagano e, di solito, se ne dolgono.

Meno noto, questa la nostra ipotesi di lavoro, è l'ammontare di risorse necessarie a coprire i costi necessari a produrre quei servizi e che differisce dal prezzo a seguito di interventi pubblici di vario genere.

Per verificare la correttezza di questo assunto, BRT ets ha promosso una survey nazionale che è stata effettuata da [Eumetra](#), Istituto di ricerche sociali e marketing guidato da Renato Mannheim, a inizio di novembre 2025.

Il campione rispondente è costituito da ottocento intervistati, paritariamente divisi per sesso. Il 28 per cento ha età compresa tra i 18 e i 34 anni, il 43 per cento tra i 35 e i 54 anni e il 28 per cento più di 55 anni. Per poco meno di un terzo svolgono una professione impiegatizia; il 18 per cento sono operai, il 13 per cento casalinghe, il 12 per cento pensionati e il 10 per cento studenti. Poco meno della metà del campione ha uno status economico basso, il 44% uno medio e il restante 9% un titolo alto.

È residente al nord il 46% degli intervistati; il 20% vive al centro e il 34% al Sud.

Il campione è altresì stratificato in base al livello di istruzione (20% basso, 54% medio e 26% alto), all'entità della popolazione del luogo di residenza (12% > 500.000 abitanti; 14% tra 100.000 e 500.000 abitanti; 32% tra 20.000 e 100.000 abitanti; 42% < 20.000 abitanti) e alla appartenenza politica.

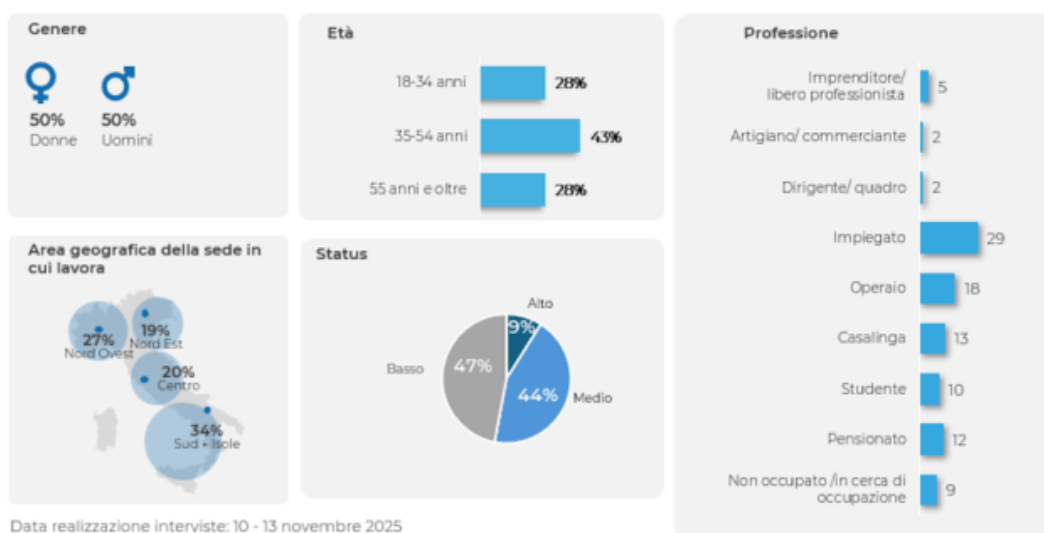


Figura 1 – Profilo del campione rispondente

I quesiti posti al campione statistico sono stati cinque, tutti elementari, ma tali da coprire i principali modi di trasporto terrestre. Oltre a quelli relativi agli

aspetti economici è stato somministrato un quesito relativo al tema dell'inquinamento atmosferico, problematica che è correlata alla mobilità.

Le domande, formulate a risposta multipla predefinita, per aiutare i rispondenti a orientarsi sugli ordini di grandezza in gioco, sono le seguenti:

1. "Le ferrovie sono una SPA autonoma a totale partecipazione statale. Ogni anno pubblicano un proprio bilancio e mostrano di avere un profitto. Che lei sappia, lo Stato contribuisce a finanziare le ferrovie? Quanto stima che sia il contributo dello Stato"
2. "Le aziende di trasporto locale mostrano ogni anno di avere un profitto sul proprio bilancio. Che lei sappia, vi sono erogazioni pubbliche con cui i comuni o le regioni finanziano i servizi di trasporto locali? Quanto pensa che biglietti e abbonamenti coprano del costo di produzione?"
3. "La benzina e il diesel sono molto tassati. Che lei sappia, quanta parte del prezzo sono tasse?"
4. "Come lei sa, le autostrade sono a pagamento. Quanto del costo delle autostrade è pagato da chi le usa?"
5. "Rispetto a 30 anni fa, secondo lei, la qualità dell'aria nelle città italiane ...?"

2 Ok, il prezzo è giusto

Prima di dare conto dei risultati della indagine anticipiamo le "risposte esatte". Per quanto riguarda le ferrovie ogni anno lo Stato trasferisce ad esse risorse per costruzione di nuove linee, gestione e manutenzione della rete e per subsidiare i servizi di trasporto locale per un ammontare compreso tra i 10 e i 15 miliardi.

Negli anni più recenti c'è stata una accelerazione degli investimenti ma l'ordine di grandezza è grosso modo invariato da molti decenni. Si può stimare che l'ammontare dei contributi pubblici alle ferrovie nell'ultimo mezzo secolo sia pari a circa un quarto dell'attuale debito pubblico. Negli ultimi anni pre-Covid il Gruppo Ferrovie dello Stato ha distribuito al MEF un dividendo dell'ordine di cento milioni ossia una quota intorno all'1% delle risorse acquisite; dal 2020 in poi non risulta alcun dividendo.

Oltre alla gestione ordinaria pesa sulle finanze pubbliche anche il contributo dello Stato a copertura del disavanzo di gestione del fondo speciale per i trattamenti pensionistici a favore del personale in quiescenza che nell'ultimo lustro è stato pari a circa 5 miliardi per anno.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, tranne rare eccezioni come la M4 milanese, sono interamente a carico dello Stato gli investimenti in impianti fissi.

Con riferimento ai costi operativi, in base alla più recente dell'Osservatorio nazionale per il TPL, nel 2022 il costo totale di produzione dei servizi è risultato pari a 7,34 miliardi. Di questi, gli utenti ne hanno pagati con biglietti e abbonamenti solo 1,88 miliardi (il dato riflette ancora parzialmente la forte

flessione di domanda verificatasi a seguito della pandemia). Un euro su quattro, gli altri tre sono a carico dei contribuenti e sono pressoché interamente finanziati a scala nazionale con significative differenze di copertura dei costi tra le varie regioni.

La componente fiscale dei carburanti è attualmente pari rispettivamente al 58% e al 57% del prezzo alla pompa di benzina e gasolio¹.

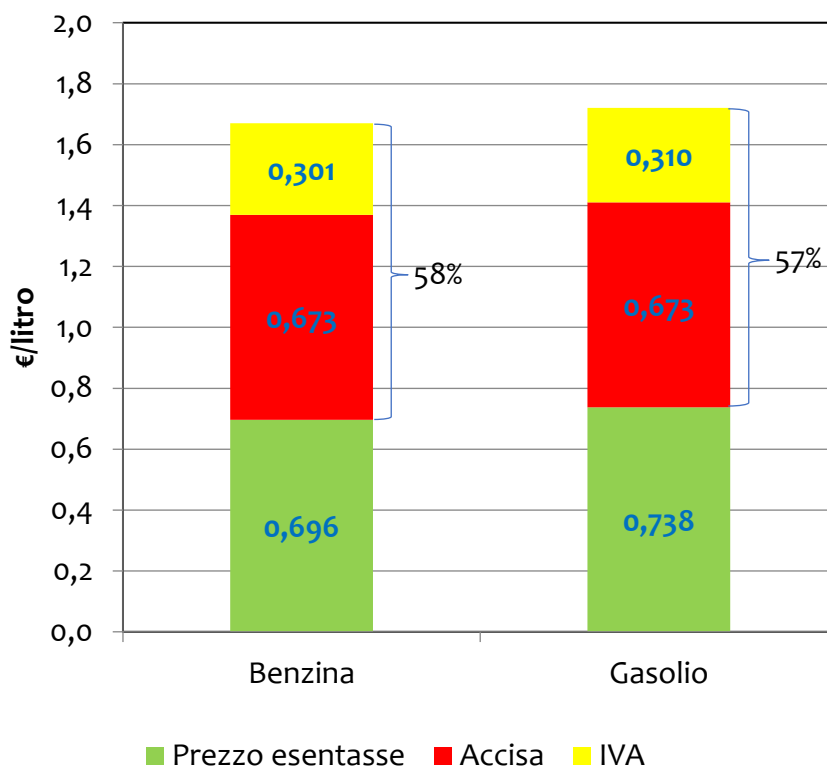


Figura 2 –Composizione del prezzo dei carburanti in Italia al 2/3/2026

Al contrario di quanto accaduto per le ferrovie, negli scorsi decenni i costi di costruzione e gestione delle tratte autostradale sono stati in generale interamente a carico degli utilizzatori e con elevata redditività per i concessionari.

Fanno eccezione la autostrada Salerno – Reggio Calabria, le autostrade siciliane e alcune altre tratte minori oltre alle tangenziali dei maggiori centri urbani. Contributi pubblici sono stati negli ultimi anni riconosciuti all’autostrada Brebemi, alla Pedemontana lombarda e alla Pedemontana veneta (superstrada a pedaggio).

Si rammenta che da più decenni la spesa pubblica di parte corrente e capitale per la rete stradale risulta essere ampiamente inferiore alle entrate fiscali specifiche del settore con un surplus per lo Stato che negli ultimi anni è stato dell’ordine dei 30-40 miliardi all’anno.

¹ Non è stata qui presa in considerazione la riduzione temporanea di 25 centesimi delle accise entrata in vigore lo scorso 19 marzo.

Infine, per quanto concerne la qualità dell'aria, come si può leggere, tra gli altri, in un recente documento di ARPA Piemonte: "le serie storiche di lungo periodo evidenziano, sostanzialmente per tutti gli inquinanti, una nettissima riduzione delle concentrazioni". In particolare, la concentrazione di particolato e anidride solforosa ha registrato una forte diminuzione a partire dagli anni '70, il monossido di carbonio è in calo dagli anni '80 per e dagli anni '90 (non sono disponibili rilevamenti antecedenti) si riducono il biossido di azoto e il benzene.

3 Le risposte

Vediamo ora le risposte, iniziando dalle ferrovie.

È consapevole che le ferrovie ricevano risorse pubbliche meno della metà degli intervistati; il 41% non si esprime e il 12% lo esclude (Figura 3). La maggioranza degli intervistati ignora che siano finanziate dallo stato e solo un'esigua minoranza – il 4% del campione - individua il corretto ordine di grandezza dei trasferimenti pubblici.

La parte largamente dominante dell'opinione pubblica, dunque, ritiene che le ferrovie non siano sussidiate, o lo siano per importi molto inferiori alla realtà.

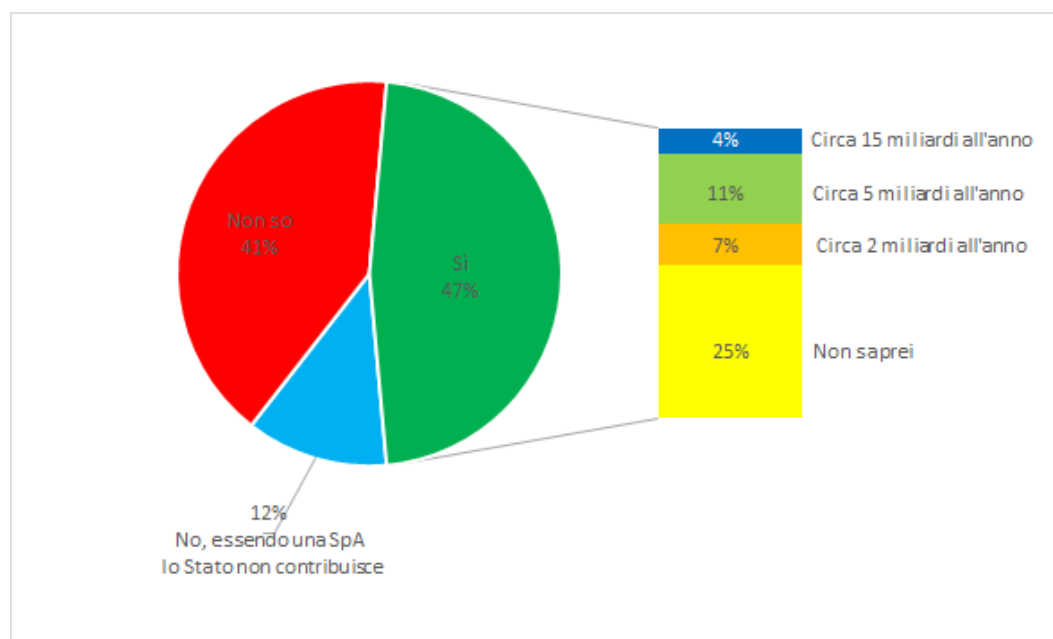


Figura 3 – Il contributo dello Stato alle ferrovie

Dall'analisi incrociata delle risposte con l'appartenenza politica dell'intervistato si rilevano ampie differenze: i votanti del Terzo Polo forniscono una risposta affermativa in merito all'esistenza di contributi pubblici nel 72% dei casi a fronte del 34% degli elettori di Forza Italia; gli altri partiti si collocano su posizioni intermedie.

Per quanto riguarda l'entità del trasferimento la percentuale di risposte corrette più elevata tra le risposte affermative, pari al 18%, è quella di coloro che dichiarano di votare il M5S (Figura 4).

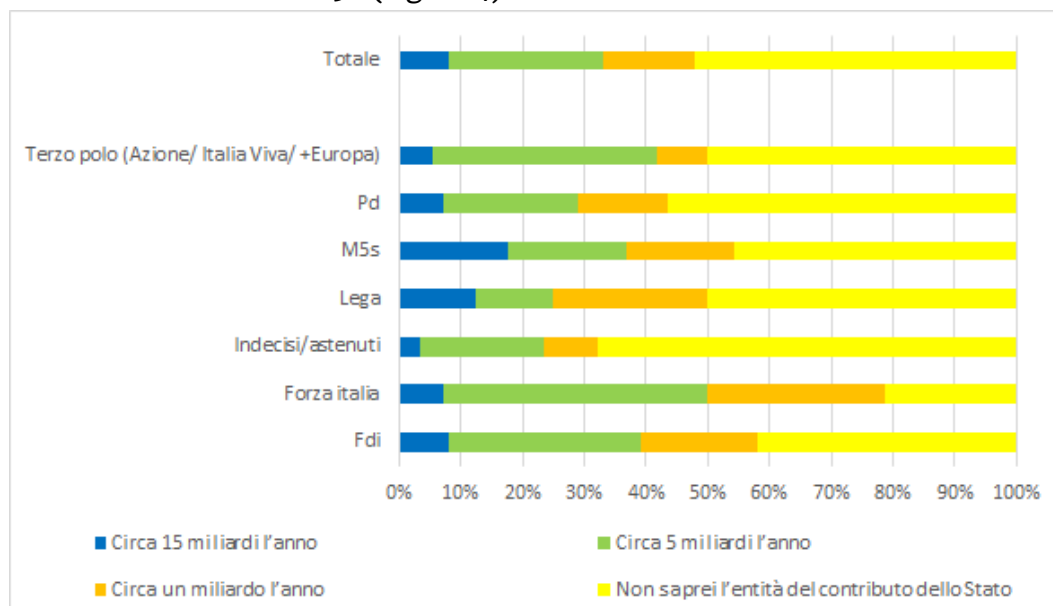


Figura 4 – Entità del contributo dello Stato alle ferrovie; ripartizione per partito

Risultati analoghi a quelli visti per le ferrovie si registrano anche per i trasporti pubblici locali: meno della metà dei rispondenti è consapevole che essi siano finanziati pubblicamente (Figura 5).

Come per la domanda precedente il più elevato grado di conoscenza in merito all'esistenza di contributi pubblici si registra tra gli elettori del Terzo Polo (64% di sì) e il più basso tra quelli di Forza Italia (32%).

Solo il 15% degli intervistati ha un'idea realistica del loro peso percentuale sul totale dei costi di produzione.

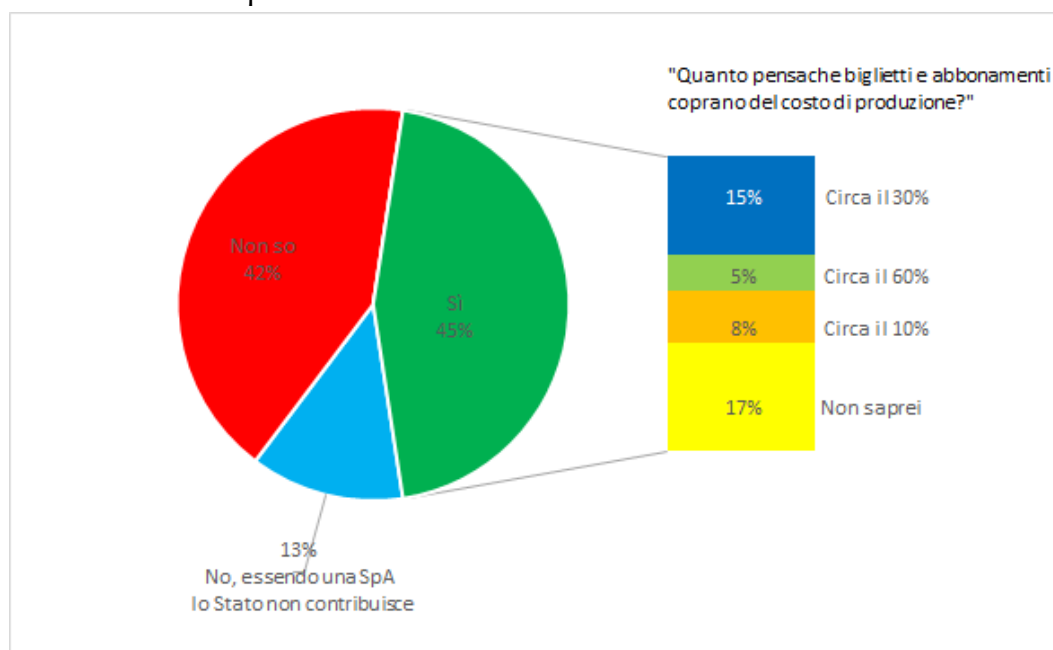


Figura 5 – Il contributo dello Stato ai trasporti locali

Con riferimento all'appartenenza politica, tra coloro che sono consapevoli dell'esistenza di una contribuzione pubblica, la percentuale più elevata di risposte corrette (62%) è quella di coloro che votano per Forza Italia e la più bassa (12%) tra quelli della Lega (Figura 6).

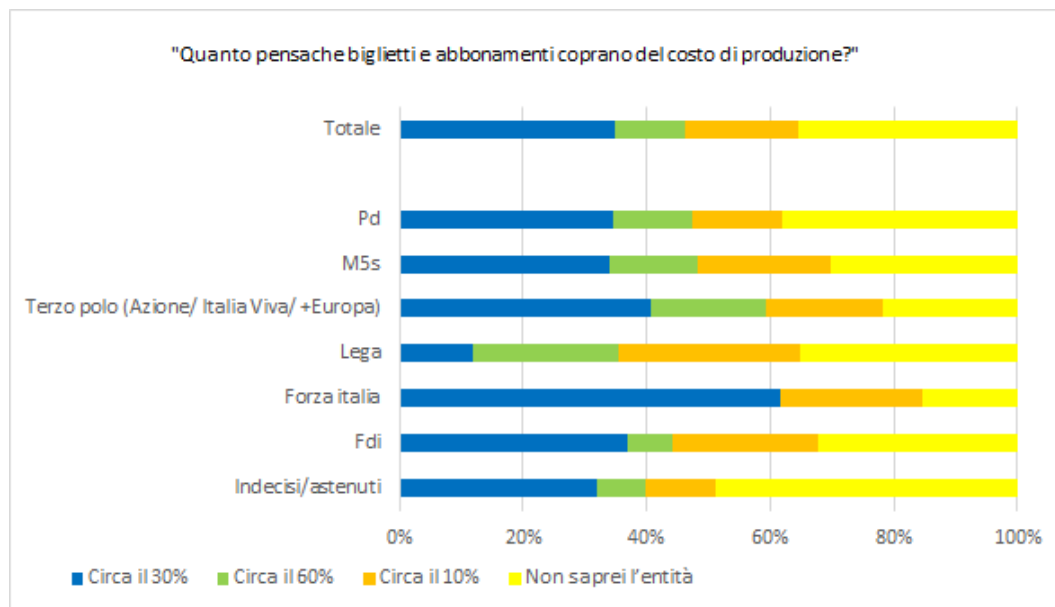


Figura 6 – Copertura dei costi di produzione tramite ricavi da traffico; ripartizione per partito

Il quadro informativo è meno approssimativo per quanto concerne la tassazione dei carburanti: oltre la metà degli intervistati è consapevole che i prezzi alla pompa sono per la maggior parte tasse; poco meno di un terzo ritiene che la componente fiscale sia circa la metà e analoga percentuale di rispondenti afferma che sia pari a 2/3 valore di poco superiore al dato reale (Figura 7).

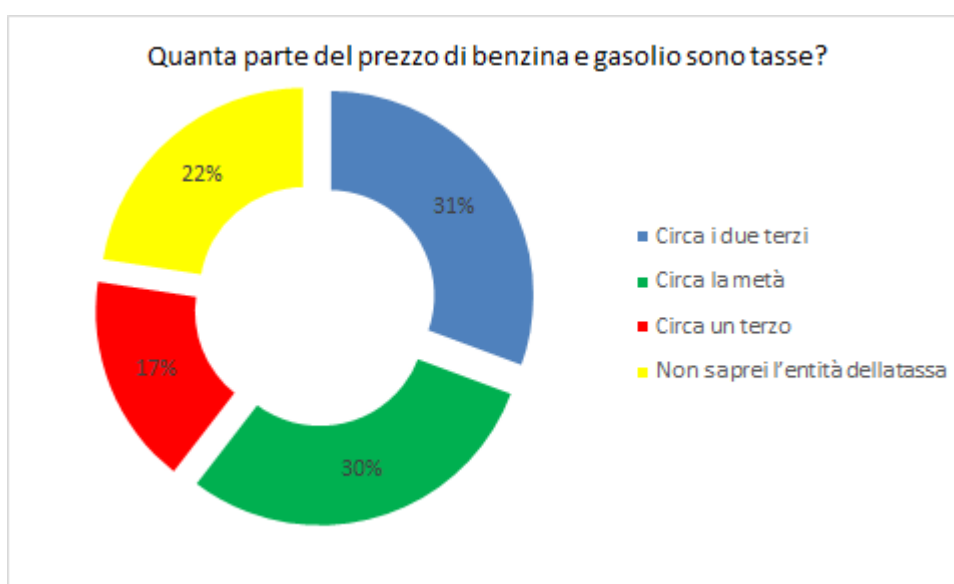


Figura 7 – Componente fiscale del prezzo dei carburanti

Con riferimento a questa domanda, la percentuale maggiore di risposte corrette (47%) è quella degli elettori della Lega; per tutti gli altri partiti la quota oscilla intorno al 30% (Figura 8).

Tra gli uomini la conoscenza corretta del peso fiscale è molto più alta che tra le donne (69% contro 51%).

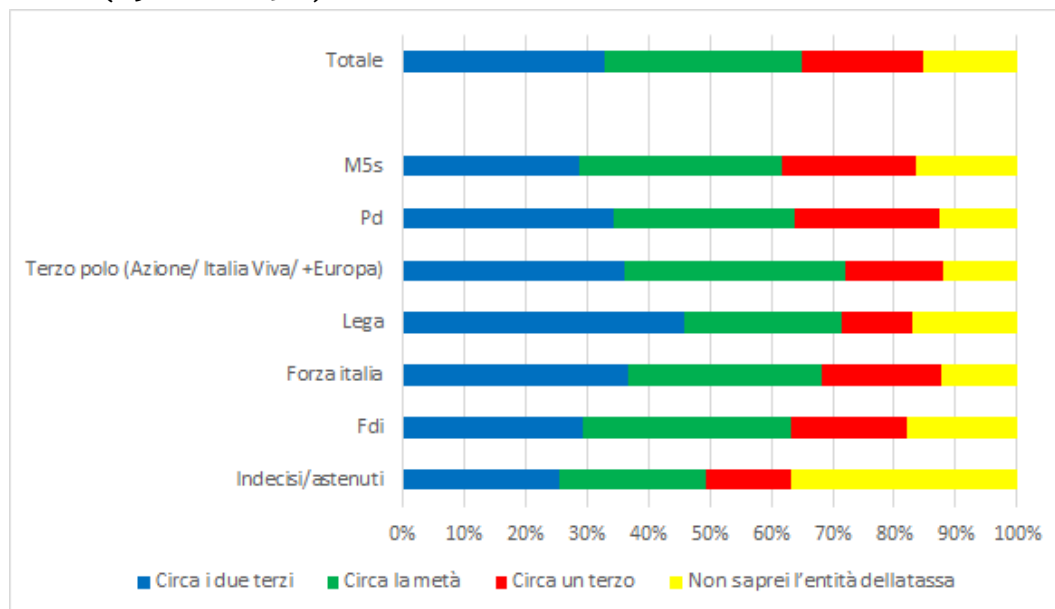


Figura 8 – Componente fiscale del prezzo dei carburanti; ripartizione per partito

Meno di un intervistato su tre è a conoscenza del fatto che i pedaggi coprono la parte largamente maggioritaria dei costi di costruzione e gestione delle infrastrutture autostradali. I restanti si dividono quasi in parti uguali tra coloro che dichiarano di non saperlo e coloro che sottostimano più o meno fortemente la percentuale indicandola pari a un quarto o alla metà (Figura 9).

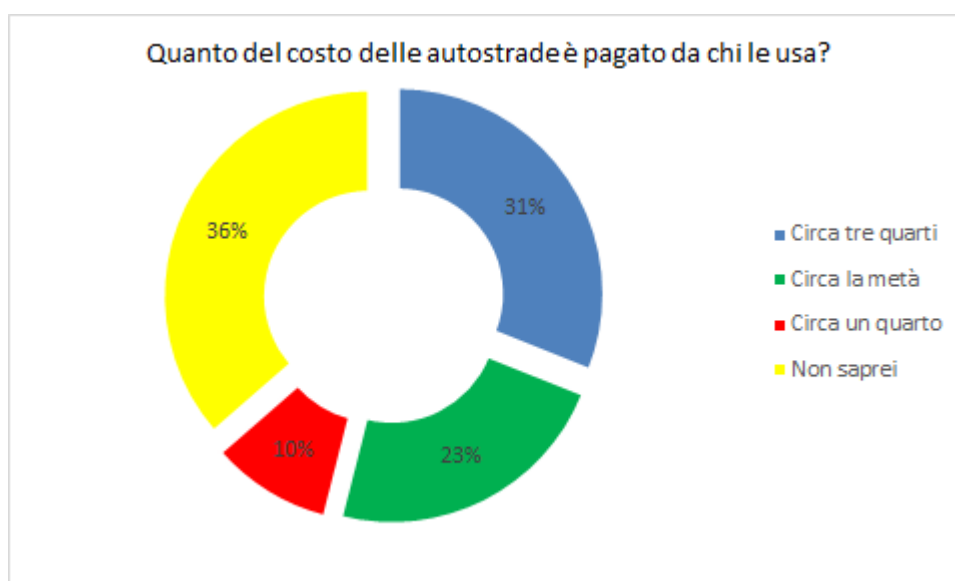


Figura 9 – Copertura dei costi di costruzione e gestione delle autostrade tramite pedaggi

Il quesito che fa registrare la minor percentuale (6%) di “non saprei” è quello relativo alla evoluzione negli ultimi decenni della qualità dell’aria.

Accade però che tra coloro che credono di conoscere la realtà, la quasi totalità fornisce una risposta erronea. Solo il 3% del campione è consapevole del fatto che la qualità dell’aria sia molto migliorata e ben il 74% ritiene sia in atto un peggioramento (Figura 10).

Il dato è identico a quello che emerge da una recente indagine di Eurobarometro che attesta come il 74 per cento degli italiani sia convinto che negli ultimi dieci anni la qualità dell’aria sia peggiorata, il 21 per cento rimasta invariata e il 3 per cento migliorata (il 2 per cento non si esprime).

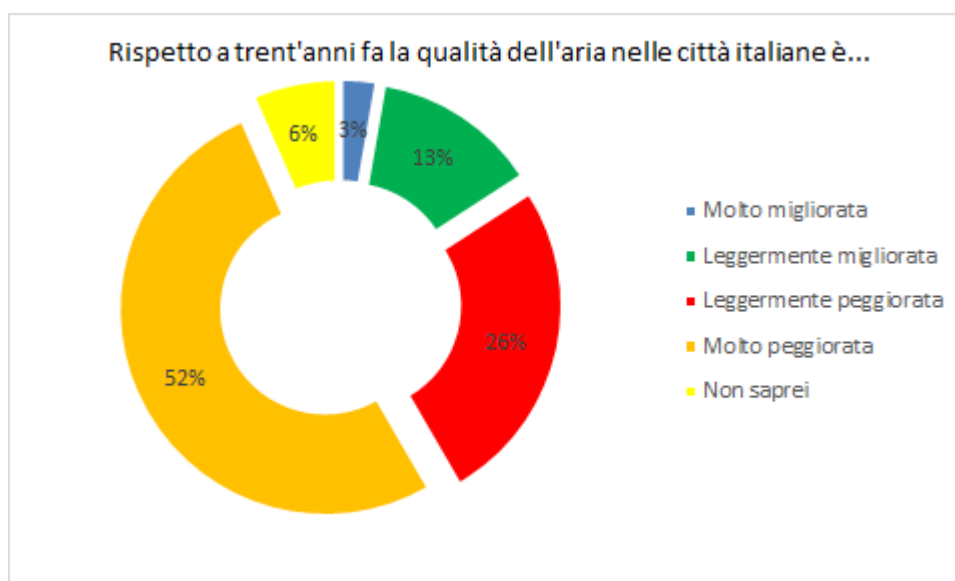


Figura 10 – Evoluzione della qualità dell’aria

Le opinioni più erronee sono quelle espresse dagli elettori di Lega e M5S; tra costoro meno del 10% sono consapevoli del miglioramento della qualità dell’aria, percentuale che sale al 29% per Forza Italia (Figura 11).

Non vi sono rilevanti differenze nelle risposte in relazione all’area geografica dell’intervistato; la consapevolezza del miglioramento è leggermente più elevata al Centro (Figura 12).

E minime sono anche le differenze di risposte in base alle classi di età.

La percentuale di uomini che ritengono la qualità dell’aria sia migliorata è doppia rispetto a quella delle donne (Figura 13).

Vi è una, seppur limitata, maggiore consapevolezza del miglioramento della qualità dell’aria tra coloro che risiedono nelle aree urbane di maggiori dimensioni (Figura 14).

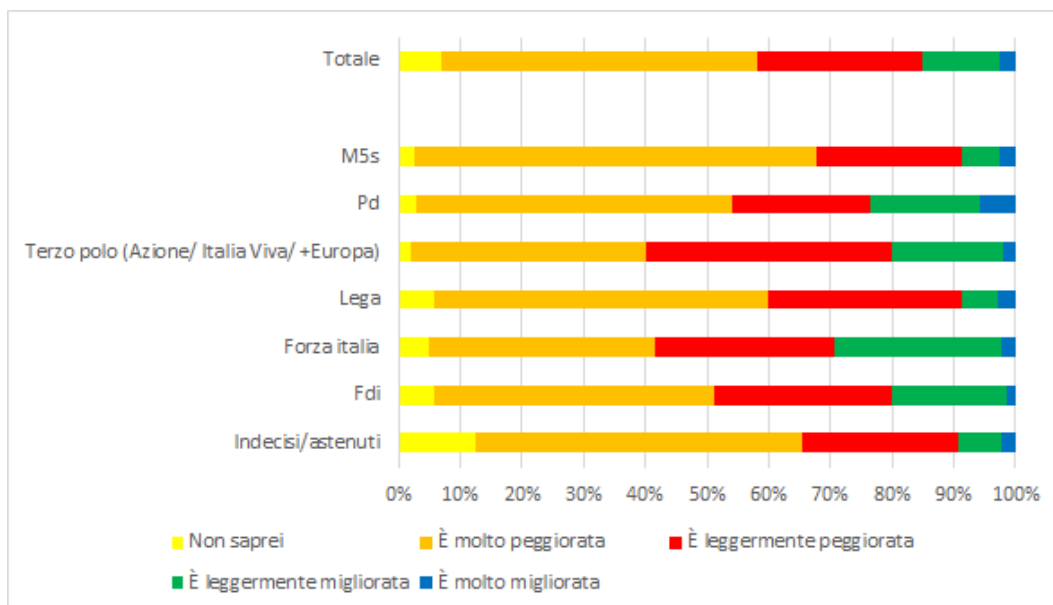


Figura 11 – Evoluzione della qualità dell’aria; ripartizione per partito

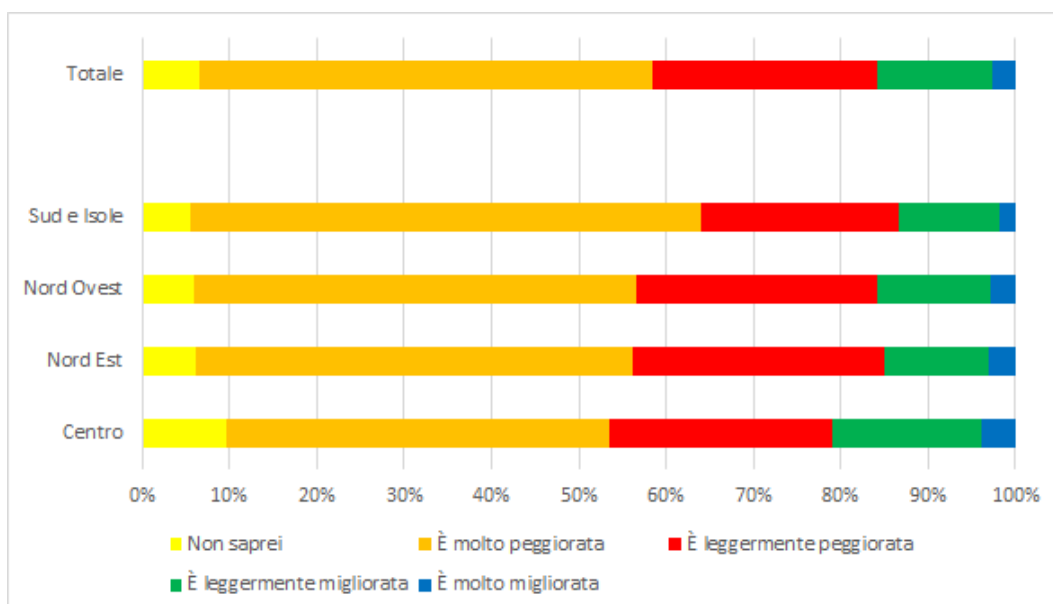


Figura 12 – Evoluzione della qualità dell’aria; ripartizione per area geografica

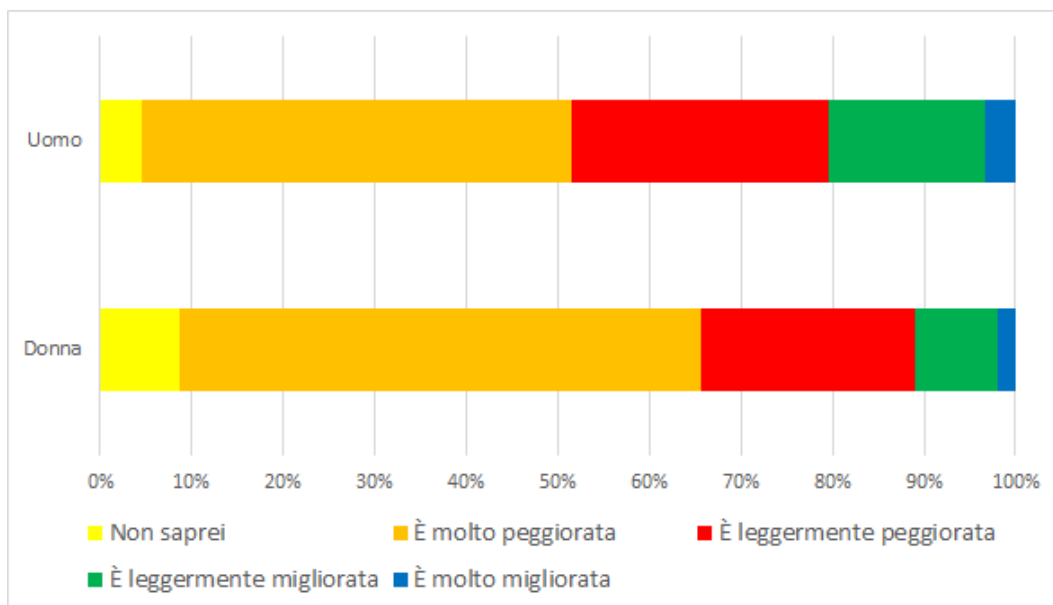


Figura 13 – Evoluzione della qualità dell’aria; ripartizione per sesso

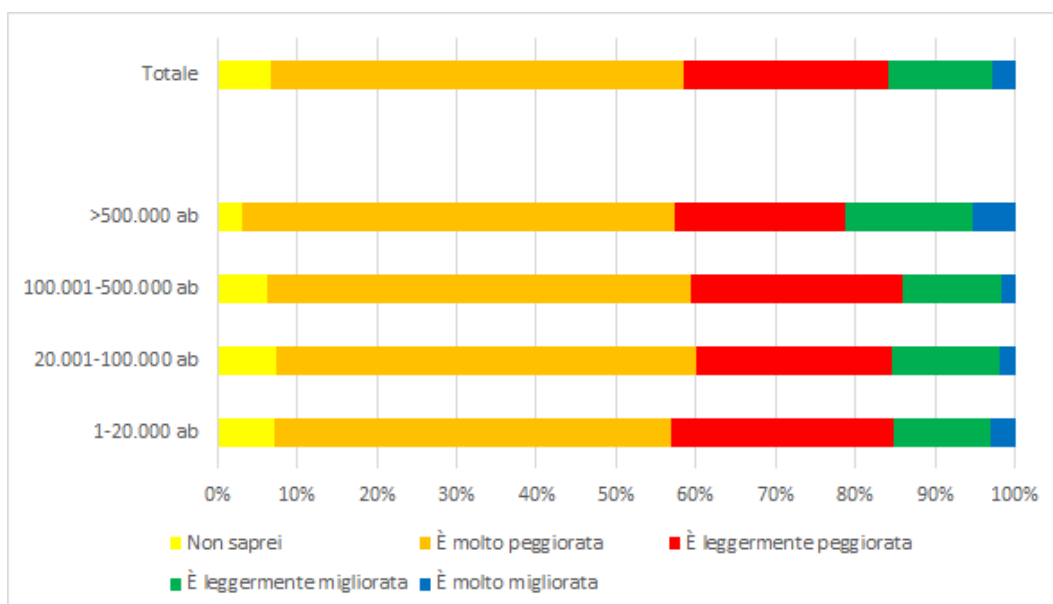


Figura 14 – Evoluzione della qualità dell’aria; ripartizione per popolazione del luogo di residenza

Il quadro che emerge dall’analisi delle risposte è, dunque, quello di una diffusissima mancanza di consapevolezza della realtà economica e ambientale nel settore della mobilità delle persone.

Complessivamente, il numero medio di risposte corrette fornite è pari a 1,6 ossia poco più di una su quattro. Il 92% degli intervistati ha fornito meno della metà delle risposte esatte e quasi la metà, una o nessuna (Figura 15).

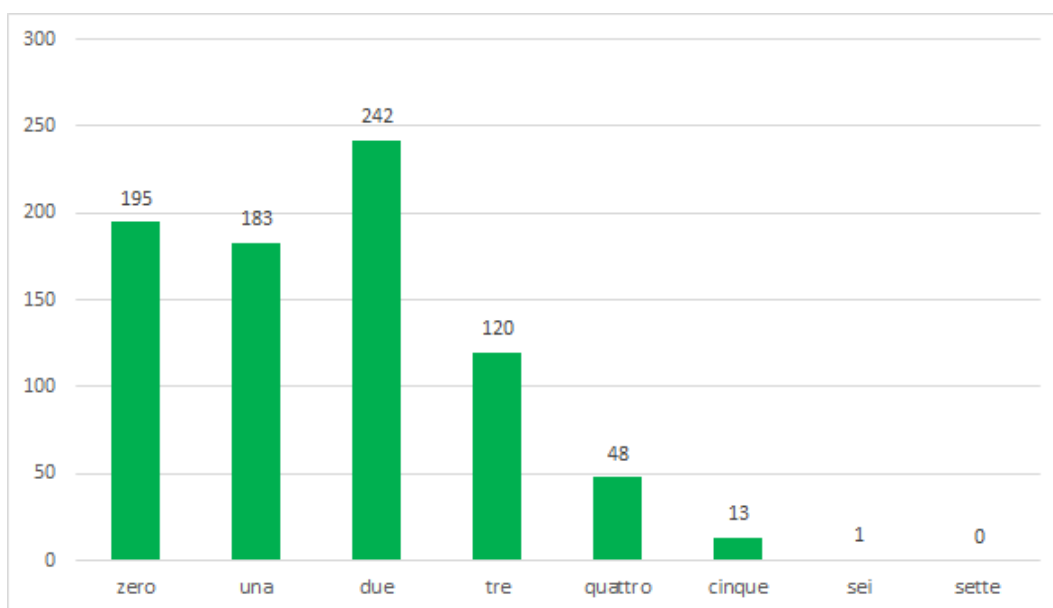


Figura 15 – Distribuzione del n° di risposte corrette

Con riferimento alle intenzioni di voto il maggior numero di risposte esatte è quello del Terzo Polo (2,1) e il minimo di Forza Italia (1,4); il valore minimo in assoluto (1,2) si registra tra gli indecisi/astenuti (Figura 16).

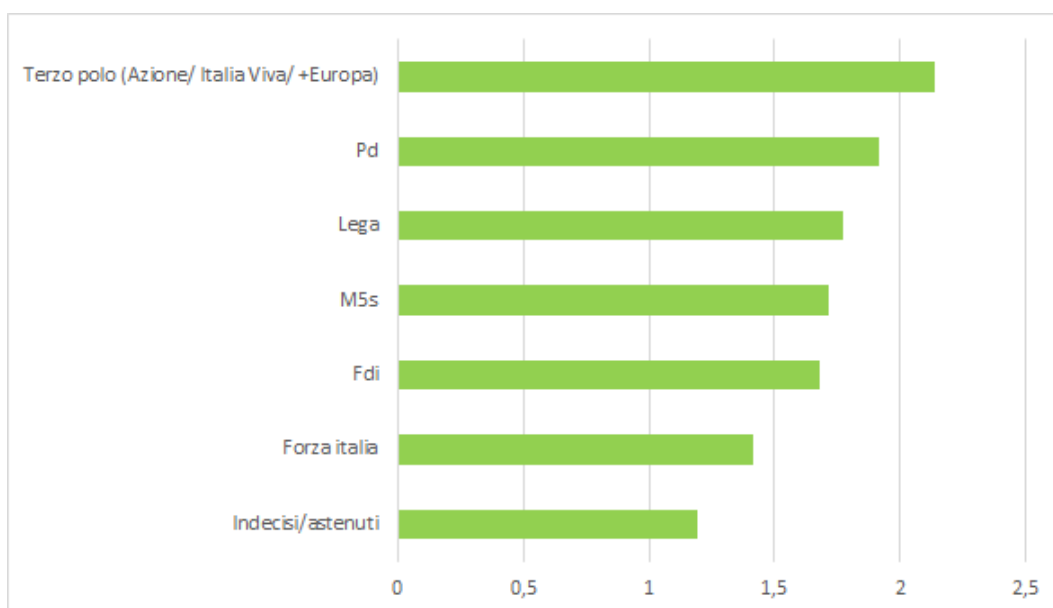


Figura 16 – Distribuzione del n° di risposte corrette; ripartizione per partito

Tra uomini e donne si registra un divario medio di 0,5 risposte esatte a favore del primo gruppo (Figura 17).

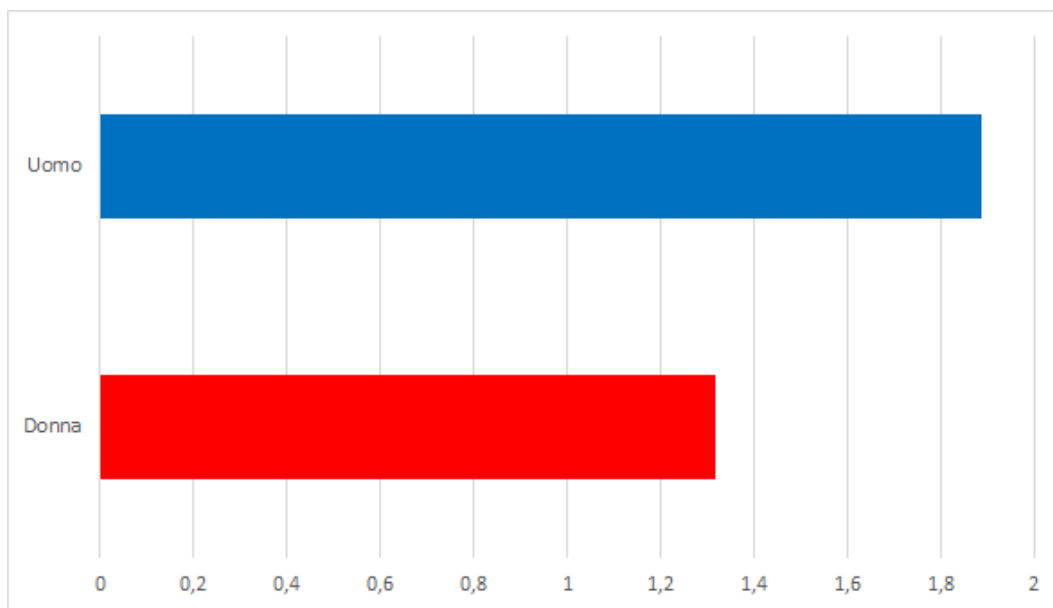


Figura 17 – Distribuzione del n° di risposte corrette; ripartizione per sesso

Scostamenti più contenuti si rilevano con riferimento all'area di residenza: il massimo di risposte corrette è tra coloro che vivono al Centro (1,8) e il minimo al Nord Est (1,5).

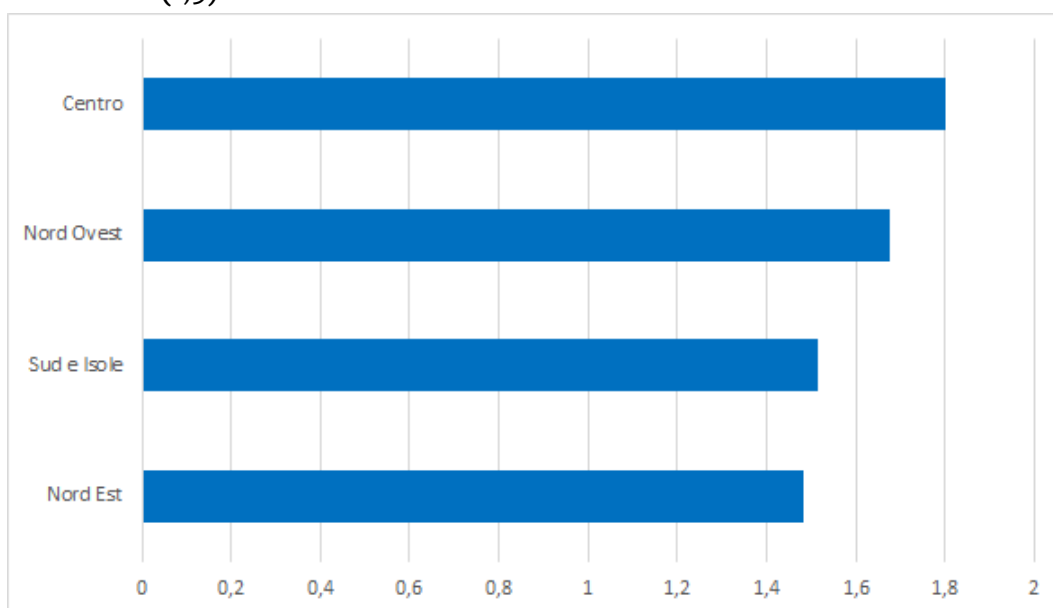


Figura 18 – Distribuzione del n° di risposte corrette; ripartizione per area geografica

Le persone con un titolo di studio alto rispondono correttamente a 1,9 domande, il 58% in più rispetto a chi ha un titolo basso (Figura 19).

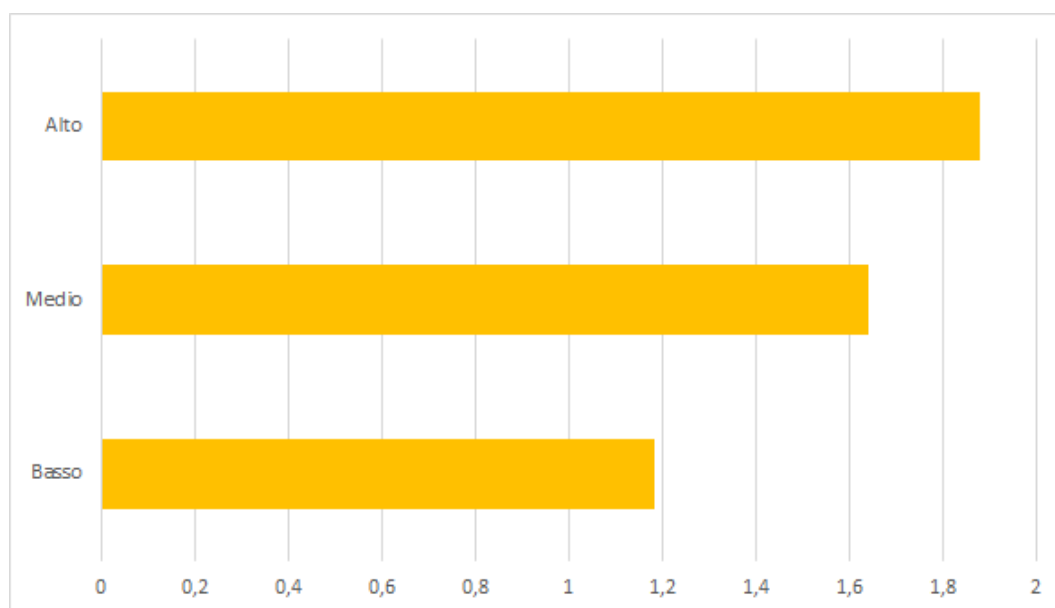


Figura 19 – Distribuzione del n° di risposte corrette; ripartizione per titolo di studio

4 Conclusioni

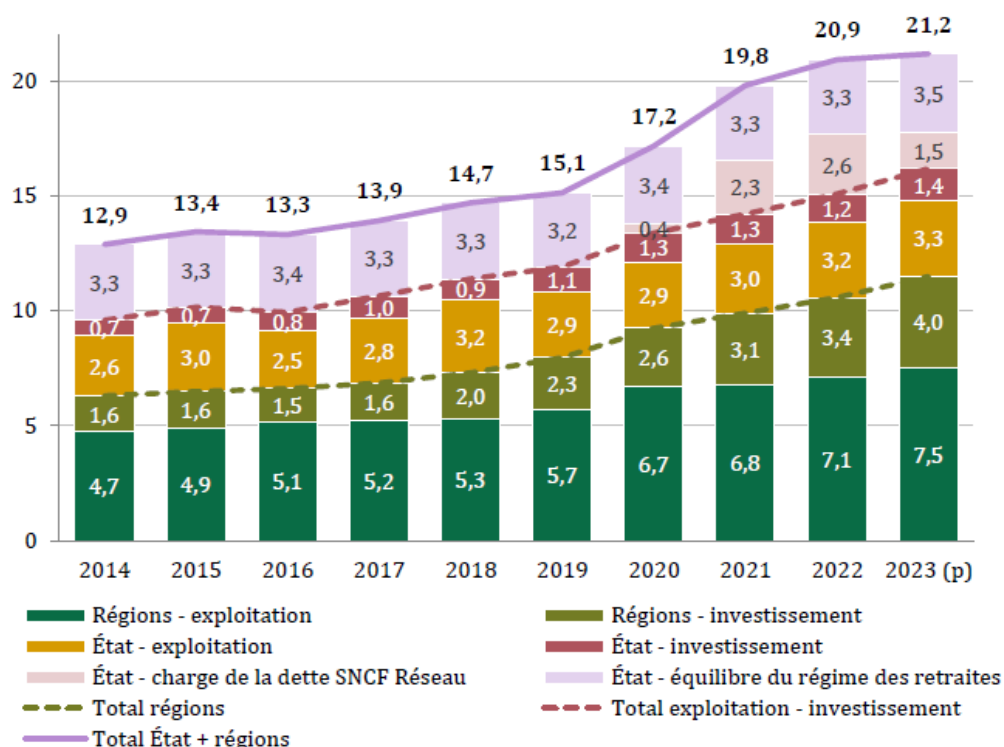
Quali conclusioni si possono trarre dal quadro che emerge dalle risultanze della indagine condotta?

Si può innanzitutto affermare che esso sembra essere coerente con le peculiarità della informazione che viene circolata su questi temi.

I soggetti che godono di ampi trasferimenti pubblici non sono motivati, legittimamente, a renderli noti. E in effetti, trattandosi di imprese, non è loro dovere farlo. Ma dovrebbe esserlo per i decisori pubblici che erogano quei trasferimenti, in particolare in un contesto economico di rilevante scarsità di risorse pubbliche, come quello italiano.

I paesi anglosassoni danno l'impressione di una trasparenza molto maggiore, e anche di un dibattito politico sui trasferimenti pubblici più vivace e informato di quello italiano.

Ma anche nel caso della Francia, ad esempio, è disponibile, seppure in un documento del Ministero dell'Economia difficilmente accessibile ai non specialisti, il dato relativo all'entità delle risorse pubbliche che ogni anno vengono trasferite alle ferrovie (Figura 20). Nel caso dell'Italia non risulta essere disponibile un dato analogo e la stima dell'ammontare dei trasferimenti può essere effettuata solo con procedimenti complessi.



Source : Direction du budget.

Note de lecture : Le financement de l'exploitation correspond aux redevances d'infrastructure ainsi qu'aux subventions d'équilibre aux services ferroviaires conventionnés par les régions, Île-de-France Mobilités et l'État.

Figura 20 - Contributi pubblici al gruppo SNCF, anni 2014–2023 (miliardi di € a valori correnti)

Il dato che viene più insistentemente diffuso è quello relativo all'ammontare degli investimenti e la lettura che viene pressoché esclusivamente fornita dello stesso è che quanto più alto è tale parametro e tanto meglio è per la collettività; il fatto che le risorse impiegate vengano in misura largamente maggioritaria prelevate dai contribuenti non è mai menzionato e neppure vengono proposte analisi in merito alla redditività di tali impieghi anche in confronto con possibili alternative.

Un secondo fattore che probabilmente gioca un ruolo importante nella conoscenza assai limitata della realtà economica che caratterizza i trasporti collettivi è dato dal fatto che a utilizzarli con regolarità è una percentuale molto limitata della popolazione. In base ai più recenti dati pubblicati da Eurostat, il 68% degli italiani non se ne serve mai e il 12% lo fa meno di una volta al mese. Solo il 13% se li utilizza almeno una volta alla settimana e il 5% tutti i giorni (Figura 21).

Si può aggiungere che anche tra coloro che si spostano con maggior frequenza con bus e metropolitana, l'interesse è molto più elevato per la qualità del servizio e per il prezzo pagato (quasi sempre giudicato troppo elevato) che non per l'onere a carico dei contribuenti. Onere che viene ripartito su una platea molto più ampia per importi relativamente contenuti se rapportati all'ammontare complessivo di prelievo fiscale e spesa pubblica e che, nella quasi

totalità dei casi, non giustificano l'approfondimento del tema e un'eventuale azione politica.

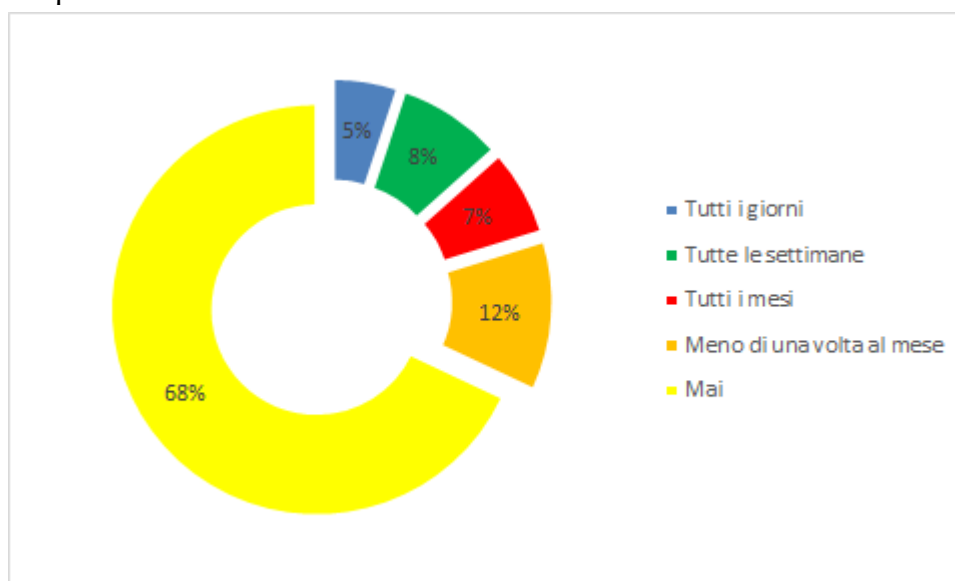


Figura 21 – Frequenza di utilizzo dei trasporti collettivi in Italia

Simmetricamente, la parziale maggiore consapevolezza riscontrata con riferimento al peso della componente fiscale sul prezzo alla pompa dei carburanti (e alla copertura dei costi delle autostrade tramite pedaggi) riflette il fatto che l'acquisto degli stessi è effettuato dalla maggioranza e vi è quindi una molto maggiore conoscenza diretta del tema.

Anche in questo caso la generale sottostima delle tasse si spiega con lo scarso interesse dei decisori pubblici a evidenziare il peso reale di una tassa molto impopolare, che per il trasporto merci pesa anche sul paniere dei beni alimentari, su cui i costi di trasporto incidono molto. Tanto più che il costo di questi beni incide più che proporzionalmente sui redditi più modesti, dei quali costituiscono una quota rilevante, a conferma del carattere regressivo, già accertato dall'Istat, di questa tassa. Al riguardo si ricorda che è per anni stato descritta ufficialmente come un sussidio la minore accisa prevista per il gasolio rispetto alla benzina.

Nel caso delle tariffe autostradali influisce verosimilmente la discussione mediatica e politica sugli aumenti annuale nonché l'informazione relativa all'elevata profittabilità del settore (sebbene non sia mai sollevato dai media il tema del possibile ammortamento già completato degli investimenti).

Non potendo invece alcuno valutare individualmente l'evoluzione del livello di inquinamento, le persone "fanno" quello che raccontano loro i mezzi di informazione che, incessantemente, ripetono che "le nostre città sono sempre più inquinate" (si sa, d'altra parte, che le buone notizie non sono notizie). Un approccio di questo tipo sembra in qualche misura riconducibile al fatto che, pur in presenza di un forte miglioramento, non tutti gli standard in vigore (ripetutamente rivisti al ribasso) sono rispettati ed è funzionale all'imposizione

di misure di restrizione della circolazione per determinate categorie di veicoli oltre che, e ci ricollegiamo al tema precedente, per supportare la richiesta di maggiori trasferimenti pubblici ai trasporti collettivi.

La condizione di peggioramento è reale per quanto riguarda il cambiamento climatico – le emissioni non sono mai state così elevate come oggi – ma anche su questo tema la conoscenza delle persone è difforme da quanto emerge dai dati scientifici di settore (ed è verosimile che in molti casi il problema sia confuso con quello della qualità dell'aria).

Si deve in conclusione constatare che, se per deliberare correttamente occorre prima conoscere, possiamo dire che la condizione necessaria per prendere buone decisioni non è neppure lontanamente verificata.

E non sembrano esservi facili ricette per cercare di rendere la narrazione del settore della mobilità più aderente alla realtà. Gli incentivi dei vari *stakeholder* coinvolti sono in aperto conflitto con questa finalità.

CHI SIAMO?

Bridges Research Trust è un think-tank indipendente. Costituito nel 2017 sotto forma di Trust, nel dicembre 2019 è stato iscritto all'Anagrafe Unica delle ONLUS.

COSA FACCIAMO?

Bridges Research promuove la ricerca nell'ambito delle politiche dei trasporti. L'università italiana, sede fisiologica della libera ricerca, ha sempre meno fondi a questo scopo e rimane quindi più soggetta che mai ad interessi costituiti, politici ed economici. E in Italia manca, o per lo meno scarseggia, la tradizione liberale anglosassone di dedicare risorse private senza scopo di lucro a fini di questa natura.

I NOSTRI RIFERIMENTI

Bridges Research non ha alcuna pretesa di una "neutralità scientifica" (inesistente nel campo dell'economia pubblica), ma fa riferimento a un approccio teorico, noto come "Public choice", il quale assume che il decisore politico sia mosso spesso da obiettivi egoistici e non solo da quelli dichiarati per avere consenso. Quindi siamo tendenzialmente critici nei confronti delle politiche pubbliche e degli attuali meccanismi di spesa, che sono caratterizzati in Italia da informazioni molto spesso manipolate per scopi politici, in particolare quando si tratta di rendere correttamente conto dei risultati conseguiti dall'uso dei soldi dei contribuenti.

I NOSTRI OBIETTIVI

L'obiettivo principale è il controllo della spesa pubblica nel settore che oggi, di norma, non è soggetta a verifiche indipendenti né in termini di efficienza (troppi sprechi) né di efficacia (scarsi risultati).