

Tutto quello che gli italiani non sanno dei costi dei trasporti

Di [Marco Ponti](#) – lavoce.info

il [06/02/2026](#)

in [In evidenza](#)

A un campione di italiani sono state rivolte domande su ferrovie, trasporto locale, autostrade, tasse sui carburanti e qualità dell'aria. L'obiettivo era sondare il livello di conoscenza dei sussidi pubblici. Le risposte rivelano un'ignoranza diffusa.

Costi dei trasporti in un sondaggio

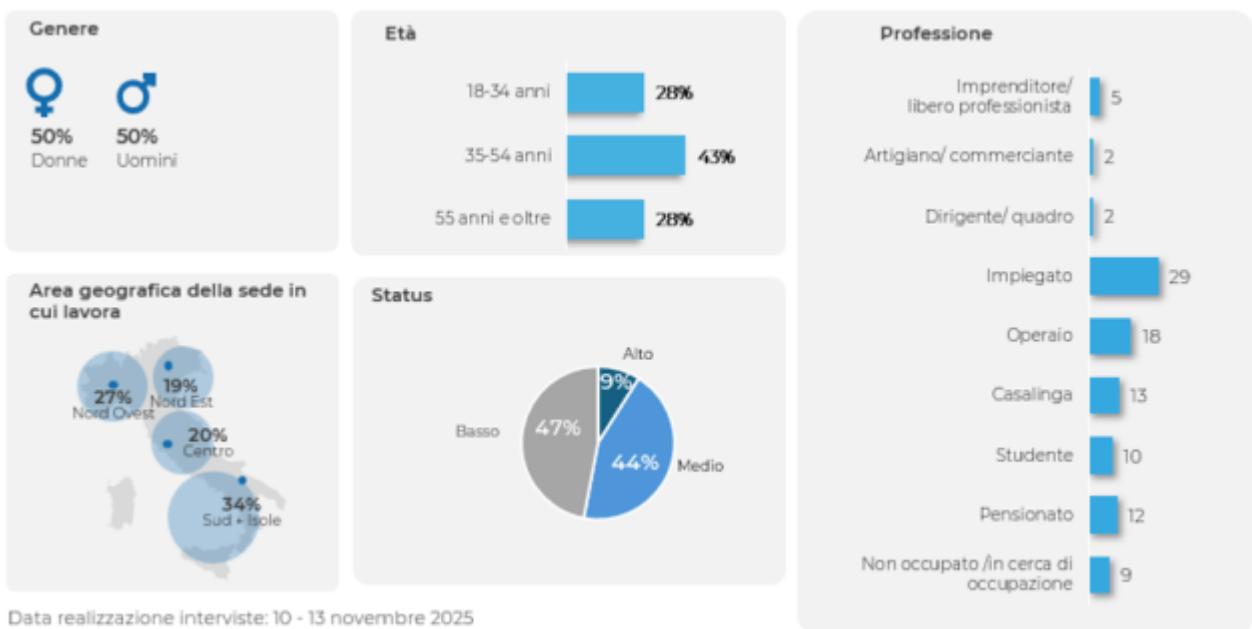
Gli italiani conoscono di certo i prezzi dei trasporti: li pagano ogni giorno. Sembra invece che molto meno sappiano dei costi necessari a produrre quei servizi: sono spesso molto diversi dai prezzi e sono costi anche pubblici e, più in generale, sociali.

Proprio partendo dai forti e motivati dubbi che il livello di informazione fosse in Italia adeguato, BRT ets ha promosso una survey nazionale, effettuata da [Eumetra](#) a inizio di novembre 2025.

I risultati sono sommariamente riassunti qui di seguito.

Iniziamo dalla campionatura. Gli intervistati sono egualmente suddivisi 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.

Figura 1 – Profilo del campione rispondente (Base: 800 intervistati)



I quesiti posti al campione statistico sono stati cinque, tutti elementari, ma tali da coprire i principali modi di trasporto terrestre e i costi più significativi: auto, treno, trasporti locali, tariffe autostradali, e costi ambientali nelle città.

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

Si sondava la conoscenza del livello di sussidio pubblico alle ferrovie e ai trasporti locali, la tassazione della benzina, la copertura dei costi autostradali e infine l'andamento dell'inquinamento urbano. I dubbi iniziali di chi ha promosso e finanziato la survey sembrano stati ampiamente confermati per quattro quesiti su cinque.

I finanziamenti alle ferrovie e i sussidi al Tpl

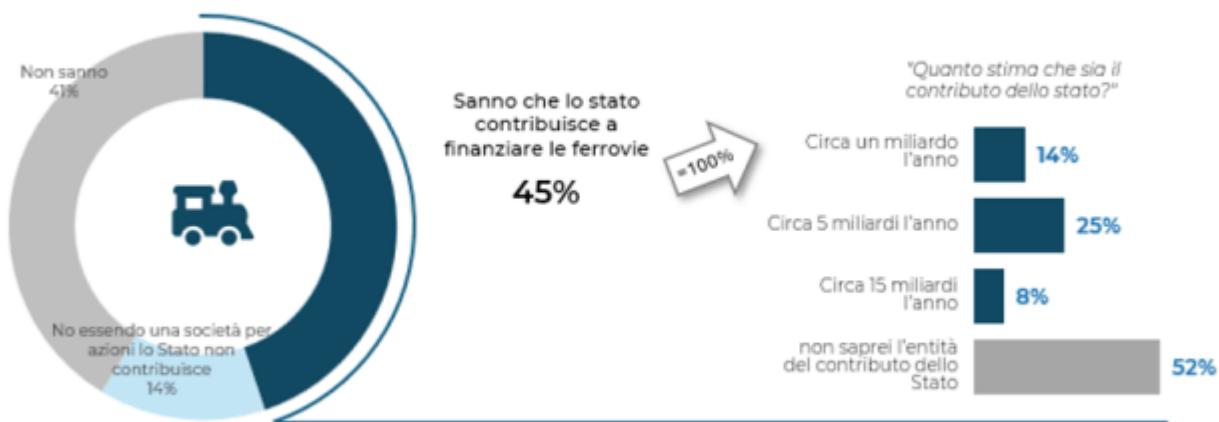
Iniziamo dalle ferrovie. La maggioranza degli intervistati ignora che siano finanziate dallo stato, e tra quelli che ne sono a conoscenza, solo un'esigua minoranza individua l'ordine di grandezza dei trasferimenti pubblici annui (siamo sui 15 miliardi di euro annui).

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

Il risultato è perfettamente coerente con la sistematica (e formalmente corretta) pubblicazione sui media di bilanci, che mostrano modesti profitti.

Figura 2 – Il contributo dello Stato alle ferrovie

*"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?"*



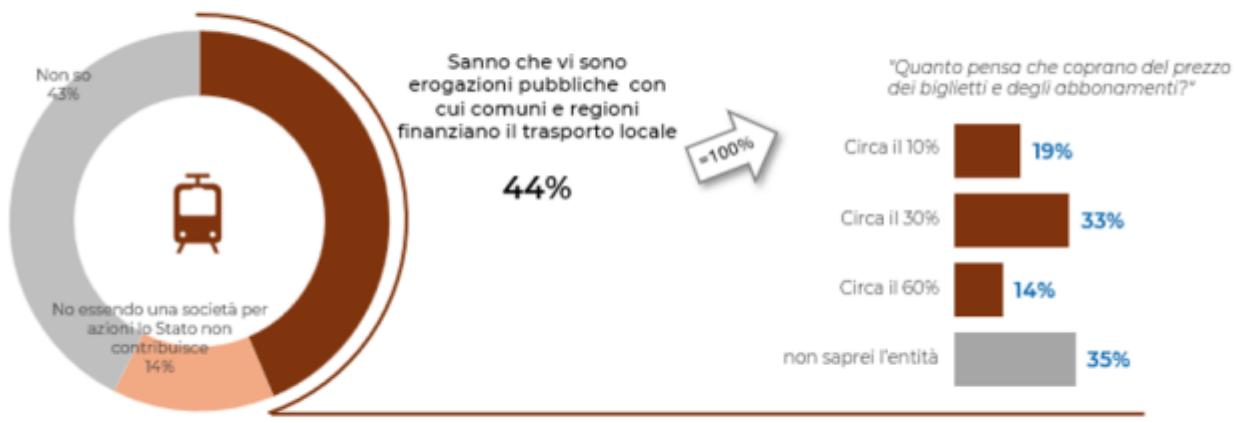
Base casi: totale campione: 800 casi

Risultati del tutto simili, e con simili motivazioni, emergono anche per i trasporti pubblici locali: pochissimi hanno un'idea realistica che in questo comparto i trasferimenti (includendovi gli investimenti) coprono in media circa il 70 per cento dei costi del servizio.

Anche le aziende del Tpl con rare eccezioni mostrano utili annuali.

Figura 3 – Il contributo pubblico ai trasporti locali

*"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 finanziato i servizi di trasporto locali?"*



Base casi: totale campione: 800 casi

La tassazione dei carburanti

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, anche se solo un terzo ne conosce il reale ammontare, che è di oltre il 60 per cento dell'importo.

Figura 4 – La consapevolezza della quota di tasse sul carburante dell'auto: “1 su 4 dichiara di non avere idea di quanto incidano le tasse sul costo del carburante”

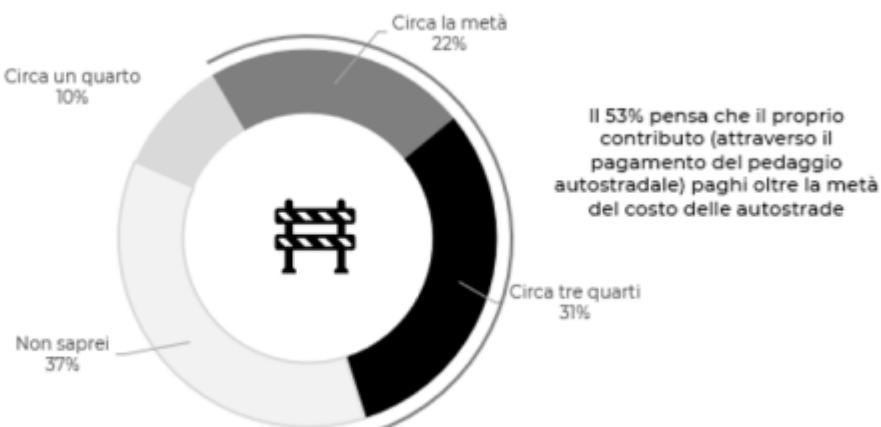


Pedaggi autostradali

Sulle tariffe autostradali, il livello di conoscenza aumenta ulteriormente. Oltre la metà degli intervistati sa che il pedaggio paga una quota dei costi di costruzione e gestione dell'infrastruttura, anche se solo un terzo è a conoscenza del fatto che copre quasi interamente tali costi. D'altra parte, la presenza di tratte autostradali gratuite, o che hanno goduto di finanziamenti parziali, rende un po' imprecisa una valutazione media di tale copertura.

Figura 5 – Il contributo degli automobilisti (user) al costo delle autostrade: “1 su 3 dichiara di non avere idea di quanto incida il prezzo del pedaggio sul costo delle autostrade”

*"Come lei sa, le autostrade sono a pagamento.
Quanto del costo delle autostrade è pagato da chi le usa?"*



Base casi: totale campione: 800 casi

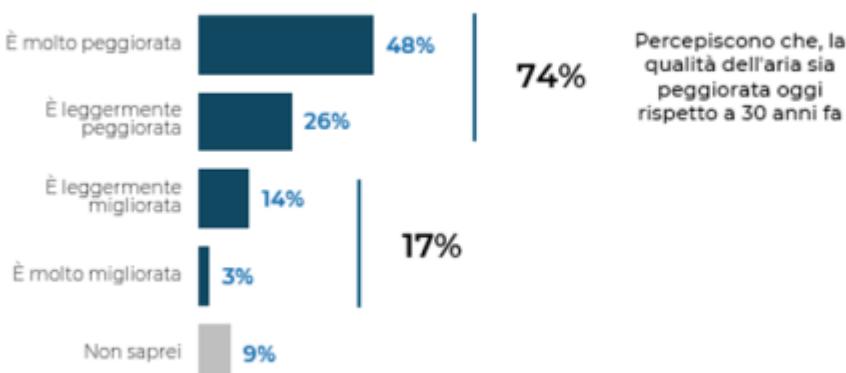
Inquinamento in città

Ma il vero crollo informativo si raggiunge sull'andamento della qualità dell'aria nei grandi centri: ben il 74 per cento la ritiene peggiorata e solo il 3 per cento sa che rispetto a trent'anni fa è molto migliorata, pur trattandosi di valori medi tra molti indicatori, quindi con qualche inevitabile imprecisione. In particolare, per "qualità dell'aria" alcuni degli intervistati potrebbero anche aver erroneamente inteso la presenza di gas nocivi per il clima, ma che notoriamente non sono nocivi per la salute umana.

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 6 – L'attuale qualità dell'aria: "oggi, rispetto a 30 anni fa, solo una minima parte dei cittadini italiani pensa che la qualità dell'aria che respiriamo sia migliorata"

"Rispetto a 30 anni fa, secondo lei, la qualità dell'aria nelle città italiane ...?"



Base casi: totale campione: 800 casi

A chi spetta fare chiarezza

Che conclusioni provvisorie trarne? Innanzitutto, che l'informazione è in generale molto inadeguata, il che di per sé è un fatto che desta qualche preoccupazione. Se per deliberare correttamente occorre prima conoscere, possiamo dire che la condizione necessaria per prendere buone decisioni non è verificata.

In secondo luogo, possiamo dire che ovviamente 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 essere un dovere per i decisori pubblici che erogano quei trasferimenti, 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. Certo, si tratta di realtà in cui i trasferimenti pubblici sono mediamente meno frequenti o meno rilevanti.

La sottostima delle tasse sui carburanti da parte degli italiani 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 panier 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.

La consapevolezza superiore alle attese degli utenti sul ruolo delle tariffe autostradali nel coprire i costi del sistema è probabilmente dovuta alla discussione mediatica e politica sugli aumenti annuali, e anche a una componente ideologica rispetto alla particolare iniquità di elevati profitti di soggetti privati non esposti a una reale concorrenza. Tuttavia, non è mai stato sollevato dai media, né è mai entrato nel dibattito politico, il tema del possibile ammortamento degli investimenti già avvenuto (come nel caso di una concessione spagnola).

Infine, è evidente la causa dell'ignoranza (verificata anche fuori d'Italia) dei miglioramenti avuti nella qualità dell'aria delle maggiori città. Le persone non possono avere consapevolezza diretta dell'evoluzione dell'inquinamento; "sanno" 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 (seppur ripetutamente rivisti al ribasso) sono rispettati ed è funzionale all'imposizione di misure di restrizione della circolazione per determinate categorie di veicoli.

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.

Lavoce è di tutti: sostienila!

Lavoce.info non ospita pubblicità e, a differenza di molti altri siti di informazione, l'accesso ai nostri articoli è completamente gratuito. L'impegno dei redattori è volontario, ma le donazioni sono fondamentali per sostenere i costi del nostro sito. Il tuo contributo rafforzerebbe la nostra indipendenza e ci aiuterebbe a migliorare la nostra offerta di informazione libera, professionale e gratuita. Grazie del tuo aiuto!

SOSTIENI lavoce

Correlati

[Trasporti locali: il sussidio avvantaggia i più ricchi](#)18/12/2015In "Infrastrutture e trasporti"

[Via le accise sui carburanti? Sì, ma solo tagliando la spesa](#)22/05/2018In "Energia e ambiente"

[Nove grafici sui trasporti in Italia](#)01/08/2025In "La parola ai grafici"

Marco Ponti ha insegnato economia dei trasporti ed economia ambientale, prima a Venezia e poi per dieci anni come ordinario al Politecnico di Milano. Ha svolto attività di consulenza per la Banca Mondiale (in 15 paesi in via di sviluppo), per la Commissione Europea, per l'OECD, per cinque ministri dei trasporti, per le Ferrovie dello Stato e per il ministero del Tesoro. È stato presidente o consigliere di amministrazione di diverse società pubbliche e private del settore. Svolge attività di ricerca nell'ambito delle analisi di fattibilità economica e finanziaria dei progetti, regolazione economica e politiche pubbliche del settore (investimenti e gestione). È stato recentemente coordinatore del gruppo di valutazione economica delle infrastrutture di trasporto ed esperto della Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del primo governo Conte e membro dell'Advisory Board dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art). È attualmente responsabile dell'associazione non-profit Bridges Research, che svolge ricerche indipendenti nel settore.