



RAPPORTO DI RICERCA

Carburanti e mobilità in Italia: nessuna riduzione strutturale dell'uso dell'auto emerge dagli indicatori disponibili

Dalle crisi petrolifere degli anni Settanta al primo semestre 2026:
contrazioni temporanee e cambiamenti nelle distanze e nelle modalità
di trasporto, ma nessuna diminuzione generale e persistente documentata

Data di chiusura dei dati e delle fonti

31 luglio 2026

CENTRO STUDI DI CONSUMERISMO

Informazioni editoriali

TITOLO

Carburanti e mobilità in Italia: nessuna riduzione strutturale dell'uso dell'auto emerge dagli indicatori disponibili

PUBBLICATO DA

Centro Studi di Consumerismo

AUTORE E CURATORE DEL RAPPORTO

Dott. Francesco Paolo D'Amico

Co-Direttore del Centro Studi di Consumerismo

REVISIONE E SUPERVISIONE SCIENTIFICA

Avv. Francesca Sebastio

Co-Direttrice del Centro Studi di Consumerismo

DATA DI CHIUSURA DEI DATI E DELLE FONTI

31 luglio 2026

DATA DI PUBBLICAZIONE

10 agosto 2026

EDIZIONE

Prima edizione – Agosto 2026

CITAZIONE CONSIGLIATA

Carburanti e mobilità in Italia: nessuna riduzione strutturale dell'uso dell'auto emerge dagli indicatori disponibili, Centro Studi di Consumerismo, Roma, agosto 2026.

RIPRODUZIONE E UTILIZZO

La riproduzione è consentita con citazione della fonte.

CONTATTI

Centro Studi di Consumerismo

info@consumerismo.it

www.associazione.consumerismo.it

Indice

Sintesi esecutiva	5
0.1 Fonti del capitolo	8
1. Introduzione e metodo dell'indagine	9
1.1 La domanda centrale	9
1.2 Obiettivo e natura dell'indagine	9
1.3 I periodi analizzati	10
1.4 Data di chiusura e confrontabilità dei dati	10
1.5 Gli indicatori utilizzati	11
1.6 Come interpretare consumi, spostamenti e traffico	11
1.7 Criteri di interpretazione	12
1.8 Principali limiti	12
1.9 Rilevanza per la tutela dei consumatori	13
1.10 Fonti del capitolo	14
2. Le crisi petrolifere degli anni Settanta	15
2.1 Due crisi durante la motorizzazione di massa	15
2.2 Consumi energetici e diffusione delle autovetture	15
<i>Tabella 2.1 — Consumi energetici dei trasporti e autovetture durante le crisi petrolifere</i>	15
2.3 La prima crisi: la contrazione del 1974	16
2.4 Le misure di austerità e i divieti di circolazione	16
2.5 La motorizzazione continuò a crescere	17
2.6 La seconda crisi: consumi stabili dopo l'aumento del 1979	17
2.7 La diffusione delle autovetture durante la seconda crisi	17
2.8 Il peso crescente della benzina sui bilanci familiari	18
2.9 Le differenze tra le due crisi	18
2.10 Che cosa permettono di concludere gli anni Settanta	18
2.11 Limiti del confronto con il presente	19
2.12 Fonti del capitolo	19
3. Prezzi dei carburanti dal 2022 al primo semestre 2026	21
3.1 Fonti e metodo di confronto	21
3.2 L'andamento annuale tra il 2022 e il 2025	21
<i>Tabella 3.1 — Prezzi medi annuali nazionali di benzina e gasolio</i>	21
3.3 Il primo semestre 2026	23
<i>Tabella 3.2 — Prezzi medi mensili nel primo semestre 2026</i>	23
3.4 Uno shock concentrato tra marzo e maggio	24
3.5 Prezzo finale, imposte e componente al netto della fiscalità	24
3.6 Gli interventi temporanei sulle accise	25
<i>Tabella 3.3 — Principali aliquote applicate nel primo semestre 2026</i>	25
3.7 Il contesto internazionale	26
3.8 Che cosa mostrano i prezzi	26
3.9 Limiti del capitolo	27
3.10 Fonti del capitolo	27

4. Consumi di carburante ed energia utilizzata dalle famiglie dal 2022 al primo semestre 2026	28
4.1 Indicatori differenti per fenomeni differenti	28
4.2 L'andamento annuale dei carburanti	28
<i>Tabella 4.1 — Principali variazioni annuali dei consumi di benzina e gasolio</i>	29
4.3 Il 2022: rincari e ripresa della mobilità	29
4.4 Il 2023: una ricomposizione tra benzina e gasolio	29
4.5 L'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio	30
4.6 Il 2024 e il 2025: crescita della benzina e andamento differenziato del gasolio	30
4.7 La spesa energetica delle famiglie	31
4.8 Il primo semestre 2026: quasi stabilità complessiva e differenze tra prodotti	31
<i>Tabella 4.2 — Vendite al mercato interno nel primo semestre 2026 rispetto al primo semestre 2025</i>	32
4.9 Maggio 2026: la contrazione più intensa	33
4.10 Giugno 2026: la contrazione non prosegue con la stessa intensità	33
4.11 Che cosa mostrano consumi, energia e spesa	34
4.12 Limiti del capitolo	34
4.13 Fonti del capitolo	35
5. Spostamenti, distanze e traffico dal 2022 al primo semestre 2026	36
5.1 I diversi modi di misurare la mobilità	36
5.2 Il 2022: la ripresa dopo la pandemia	36
5.3 Il 2023: spostamenti stabili e percorrenze inferiori	37
5.4 Il primo semestre 2024: stesso numero di viaggi, distanze inferiori	37
5.5 Il primo semestre 2025: più spostamenti, ma mediamente più brevi	38
<i>Tabella 5.1 — Mobilità nel giorno medio feriale: primi semestri 2024 e 2025</i>	39
<i>Box 5.1 — Perché una quota dell'auto più bassa non significa necessariamente meno spostamenti in automobile</i>	39
5.6 Le percorrenze sulla rete autostradale	40
5.7 Il traffico sulla rete ANAS nel 2024 e nel 2025	40
5.8 I dati disponibili per il primo semestre 2026	40
5.9 Che cosa mostrano spostamenti, distanze e traffico	41
5.10 Limiti del capitolo	42
5.11 Fonti del capitolo	42
6. Analisi integrata e conclusioni	43
6.1 La risposta alla domanda centrale	43
6.2 Le crisi petrolifere degli anni Settanta	43
6.3 Il periodo 2022-2025	44
6.4 Il primo semestre 2026	45
6.5 Quadro sintetico delle evidenze	46
<i>Tabella 6.1 — Risultati principali per periodo</i>	46
6.6 Esito dell'ipotesi	48
6.7 Le implicazioni per la tutela dei consumatori	49
6.8 Che cosa il rapporto non può dimostrare	49
6.9 Conclusione finale	50
6.10 Priorità per i prossimi approfondimenti	51
6.11 Fonti del capitolo	51

Sintesi esecutiva

La domanda dell'indagine

L'aumento dei prezzi dei carburanti viene spesso associato all'idea che gli automobilisti reagiscano riducendo l'utilizzo dell'automobile. Questa relazione, tuttavia, non è automatica.

Le famiglie possono rinunciare ad alcuni viaggi, accorciare gli spostamenti, utilizzare mezzi differenti oppure continuare a muoversi sostenendo un costo maggiore. Le possibilità di adattamento dipendono dal reddito, dal territorio, dalla disponibilità di trasporto pubblico e dalla necessità di raggiungere luoghi di lavoro, servizi essenziali e attività quotidiane.

Il rapporto analizza pertanto se, durante le principali crisi energetiche considerate, gli indicatori disponibili mostrino una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile e delle distanze percorse oppure variazioni parziali, temporanee o differenziate della mobilità.

L'analisi prende in esame:

- le crisi petrolifere degli anni Settanta;
- il periodo 2022-2025, iniziato con la crisi energetica successiva all'invasione russa dell'Ucraina;
- il primo semestre 2026, caratterizzato dalle tensioni internazionali e dalle interruzioni dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz.

La data di chiusura dei dati e delle fonti è il 31 luglio 2026.

Il risultato principale

Gli indicatori disponibili non documentano una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile durante i periodi analizzati.

Il risultato non significa che i prezzi non abbiano influenzato i comportamenti o prodotto conseguenze economiche. Significa che le fonti disponibili non permettono di dimostrare che i rincari abbiano determinato una rinuncia ampia e durevole all'automobile.

Sono osservabili contrazioni temporanee dei consumi, riduzioni delle distanze medie, una diminuzione della quota relativa dell'automobile e cambiamenti nella composizione dei carburanti e delle modalità di trasporto. Questi fenomeni non possono però essere attribuiti in modo generale ai rincari.

Non sono documentati:

- una diminuzione generale e continuativa del numero degli spostamenti;
- una contrazione persistente del traffico sulle principali reti osservate;
- una riduzione nazionale direttamente misurabile dei chilometri percorsi dalle sole automobili private.

Che cosa emerge dai diversi periodi

Le crisi petrolifere degli anni Settanta

Durante la prima crisi petrolifera, i consumi energetici dell'intero settore dei trasporti diminuirono del 6,5% nel 1974. La contrazione fu significativa, ma si concentrò in un solo anno e fu seguita da un recupero già nel 1975.

La diminuzione si verificò inoltre mentre erano in vigore misure pubbliche che vietavano la circolazione dei mezzi privati nei giorni festivi. Non è quindi possibile separare l'effetto dei prezzi da quello dei divieti di circolazione, delle altre misure di risparmio energetico e della situazione economica generale.

Durante la seconda crisi petrolifera non si osservò una contrazione analoga. I consumi energetici dei trasporti aumentarono nel 1979 e rimasero sostanzialmente stabili nel 1980 e nel 1981.

In entrambe le crisi continuarono a crescere il numero delle autovetture e il tasso di motorizzazione. Contemporaneamente aumentò fortemente il peso economico della benzina sui bilanci familiari: secondo la ricostruzione dell'ISTAT, la quota della spesa familiare destinata alla benzina passò dall'1,5% del 1963 al 4,6% del 1974 e all'8,7% del 1980.

Il precedente storico mostra quindi che la continuità della motorizzazione può convivere con un forte aumento dell'onere economico sostenuto dalle famiglie.

Il periodo 2022-2025

Il quadriennio non rappresenta una fase continua di rincaro. Il gasolio raggiunse il prezzo medio annuale più elevato nel 2022 e la benzina nel 2023. Nel 2024 e nel 2025 le medie annuali di entrambi i carburanti diminuirono.

Nel 2022 l'aumento dei prezzi coincise con la ripresa della mobilità dopo le limitazioni pandemiche. Aumentarono i consumi di benzina e gasolio per autotrazione, gli spostamenti e le percorrenze autostradali. Il confronto con il 2021 non permette di isolare l'effetto specifico dei prezzi, ma non mostra una contrazione assoluta e generale degli indicatori considerati.

Nel 2023 il numero degli spostamenti rimase sostanzialmente stabile, mentre i passeggeri-chilometro diminuirono del 2,6%. Il numero dei viaggi non si ridusse, ma diminuì la distanza complessivamente percorsa dalle persone, considerando l'insieme delle modalità di trasporto.

Nel primo semestre 2024 gli spostamenti rimasero allo stesso livello dello stesso periodo del 2023, mentre i passeggeri-chilometro diminuirono del 5,7% e la quota modale dell'automobile scese al 63,1%. Nell'intero 2024, tuttavia, l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio aumentò del 5,1%. Nello stesso anno aumentarono anche i principali carburanti destinati alla mobilità e le percorrenze autostradali.

Nel primo semestre 2025 il numero degli spostamenti nel giorno medio feriale aumentò del 6,4%, passando da 96,5 a 102,7 milioni. I passeggeri-chilometro diminuirono invece dello 0,85% e la lunghezza media di uno spostamento passò da 9,9 a 9,2 chilometri. La riduzione si concentrò soprattutto nei tragitti urbani.

La quota modale dell'automobile scese dal 63,1% al 60,8%, mentre aumentò il peso del trasporto collettivo, della bicicletta e della micromobilità. Una quota percentuale più bassa non dimostra però, da sola, che sia diminuito il numero assoluto degli spostamenti effettuati utilizzando l'automobile.

Nel complesso, tra il 2022 e il 2025 emerge un cambiamento nella struttura della mobilità: più spostamenti brevi, distanze medie inferiori e maggiore diversificazione delle modalità utilizzate. Non

emerge invece una riduzione generale del numero dei viaggi o una contrazione persistente del traffico sulle principali reti osservate.

Il primo semestre 2026

Nel primo semestre 2026 i prezzi aumentarono rapidamente tra marzo e maggio e diminuirono parzialmente a giugno. Il prezzo medio mensile massimo fu raggiunto a maggio, con circa 1,93 euro al litro per la benzina e 2,10 euro per il gasolio.

Tra il primo e il secondo trimestre il prezzo medio della benzina aumentò del 10,0%, mentre quello del gasolio crebbe del 21,4%. Le riduzioni temporanee delle accise attenuarono il rincaro finale, senza impedirlo.

Nel mese di maggio, rispetto allo stesso mese del 2025, la somma volumetrica di benzina e gasolio diminuì dell'8,08%. La contrazione risultò più marcata per il gasolio e per le vendite extra-rete, che comprendono in misura rilevante anche utilizzatori commerciali, produttivi e professionali.

A giugno la somma volumetrica dei due prodotti tornò a crescere dello 0,58% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel complesso del semestre diminuì dello 0,45%, risultato di due andamenti opposti: la benzina aumentò del 5,36%, mentre il gasolio diminuì del 3,22%.

La contrazione di maggio costituisce un segnale rilevante, ma non dimostra da sola un rapporto causale tra prezzi e consumi e non si è trasformata, nell'intero semestre, in una diminuzione uniforme dei carburanti stradali.

Per il primo semestre 2026 non sono ancora disponibili dati completi su numero degli spostamenti, distanze medie, passeggeri-chilometro, quota modale dell'automobile e percorrenze delle sole auto private. I risultati del 2026 non sono pertanto direttamente confrontabili, sul piano dei comportamenti individuali, con quelli del primo semestre 2025.

Le implicazioni per i consumatori

La permanenza di elevati livelli di mobilità non significa che i rincari siano stati privi di conseguenze economiche.

Una famiglia può continuare a utilizzare l'automobile perché necessaria per lavorare, accompagnare i figli, raggiungere servizi o muoversi in territori nei quali le alternative sono limitate. La stabilità degli spostamenti o dei consumi aggregati non misura quindi la sostenibilità economica della mobilità.

Il rapporto non dispone dei dati necessari per stabilire quali fasce di reddito, categorie familiari o territori abbiano sostenuto l'onere maggiore, né se alcune famiglie abbiano ridotto altre spese per mantenere invariata la propria mobilità.

La questione consumeristica centrale è pertanto la seguente:

l'assenza di una riduzione generale dell'uso dell'automobile non esclude che i rincari abbiano aumentato l'esposizione economica dei consumatori maggiormente dipendenti dal mezzo privato. Al riguardo, i consumatori in assenza di soluzioni sostitutive all'utilizzo dell'auto propria, sono obbligati ad utilizzare l'auto privata. Ciò dipende anche dalla Inadeguatezza del trasporto pubblico locale, rispetto alla domanda, in termini di scarsa qualità e quantità dei servizi all'utenza, assenza di gare o procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del TPL.
[0.1]

La valutazione delle politiche pubbliche non dovrebbe quindi limitarsi alle quantità complessive di carburante vendute, ma considerare anche il reddito disponibile, la qualità delle alternative di trasporto e la distanza dai servizi essenziali.

I principali limiti

Il rapporto è un'analisi descrittiva e osservazionale. Non calcola l'elasticità dell'utilizzo dell'automobile rispetto al prezzo e non determina quale parte delle variazioni osservate sia stata causata esclusivamente dai rincari.

Manca inoltre una serie nazionale completa e omogenea dei chilometri percorsi esclusivamente dalle automobili private. I dati sui carburanti comprendono anche imprese, trasporto merci e utilizzi professionali; le indagini sugli spostamenti hanno natura campionaria; i dati di traffico riguardano soltanto le reti monitorate.

Per il 2026 una parte delle informazioni è ancora provvisoria e non comprende dati comportamentali completi.

Questi limiti impediscono una misurazione causale perfettamente sovrapponibile dei diversi periodi, ma non cancellano il risultato generale: **gli indicatori documentano cambiamenti e variazioni circoscritte, non una contrazione ampia, uniforme e durevole della mobilità automobilistica.**

0.1 Fonti del capitolo

[0.1] Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Segnalazioni del 3 dicembre 2024,

AS2061 – Roma Capitale - Affidamento ad ATAC S.p.A. del Servizio di Trasporto Pubblico di Superficie e Su metropolitana e Segnalazione del 1° febbraio 2013, AS1017 – Roma Capitale - Affidamento ad ATAC S.p.A. del Servizio di Trasporto Pubblico di Superficie e Su metropolitana 2013-2019

1. Introduzione e metodo dell'indagine

1.1 La domanda centrale

L'aumento del prezzo dei carburanti viene spesso associato all'idea che gli automobilisti reagiscano riducendo l'utilizzo dell'automobile. Questa relazione, tuttavia, non può essere considerata automatica.

Di fronte a un rincaro, le famiglie possono rinunciare ad alcuni viaggi, accorciare gli spostamenti, utilizzare altri mezzi oppure continuare a muoversi sostenendo un costo maggiore. Le possibilità di adattamento dipendono anche dal reddito, dal territorio, dalla disponibilità di trasporto pubblico, dalla distanza dai luoghi di lavoro e dai servizi essenziali e dalla possibilità concreta di sostituire l'automobile.

La domanda centrale dell'indagine è pertanto:

Durante i periodi di forte aumento dei prezzi dei carburanti, gli indicatori disponibili mostrano una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile e delle distanze percorse oppure variazioni parziali, temporanee o differenziate della mobilità?

L'indagine non parte da una conclusione prestabilita. Le evidenze possono indicare una contrazione generale della mobilità, una riduzione circoscritta ad alcuni periodi o indicatori, una ricomposizione tra mezzi e carburanti oppure l'impossibilità di determinare l'andamento con sufficiente precisione.

1.2 Obiettivo e natura dell'indagine

L'obiettivo è ricostruire che cosa sia accaduto ai principali indicatori della mobilità durante le crisi energetiche considerate, mettendo in relazione:

- i prezzi di benzina e gasolio;
- le quantità di carburante consumate;
- l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio;
- il numero e la lunghezza degli spostamenti;
- la quota di mobilità effettuata in automobile;
- il traffico e le percorrenze rilevati sulle principali reti stradali e autostradali.

Quando le fonti lo consentono, viene considerata anche la spesa energetica sostenuta dalle famiglie per il trasporto privato. La spesa monetaria deve però essere distinta dalle quantità fisiche consumate: un aumento nominale non misura automaticamente una crescita equivalente dell'onere economico reale.

Inoltre, si sottolinea che le dinamiche di prezzo del carburante sono decorrelate dall'utilizzo maggiore o minore dell'automobile in ragione del fatto che nel corso degli anni sono intervenuti interventi legislativi che hanno indotto le Compagnie petrolifere a modificare le politiche di prezzo. In particolare, si fa riferimento al processo di liberalizzazione avvenuto con il Decreto Legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, che ha introdotto un regime autorizzatorio al posto del precedente concessorio, eliminando al contempo gran parte delle limitazioni esistenti rispetto all'apertura di nuovi impianti, tra cui quelle relative a distanze e superfici minime. Il processo di liberalizzazione ha trovato nuovi impulsi in successive modifiche del decreto (Legge 28 dicembre 1999, n. 496) e disposizioni ulteriori, come la Legge 5 marzo 2001, n. 57, in materia di apertura e regolazione dei mercati, nonché

la prima e seconda legge annuale sulla concorrenza (Legge 24 marzo 2012, n. 27; Legge 4 agosto 2017, n. 124). Con riguardo all'esercizio dell'attività, dal 2012 sono state introdotte misure di liberalizzazione sulla tipologia di impianti, sulle forme contrattuali, sulla vendita di beni e servizi non oil.

Il rapporto costituisce un'analisi descrittiva e osservazionale. Non calcola l'elasticità dell'utilizzo dell'automobile rispetto al prezzo dei carburanti e non stima quale parte delle variazioni osservate sia stata causata esclusivamente dai rincari.

Prezzi e mobilità sono infatti influenzati anche dall'andamento dell'economia e dell'occupazione, dall'inflazione, dal reddito disponibile, dalla disponibilità di trasporto pubblico, dal lavoro a distanza, dalla composizione e dall'efficienza del parco veicolare, dal passaggio tra diverse alimentazioni, dalla stagionalità e dall'andamento del trasporto commerciale e professionale.

La contemporaneità tra un aumento dei prezzi e una variazione della mobilità non viene quindi considerata, da sola, prova di un rapporto causale.

1.3 I periodi analizzati

L'analisi prende in esame tre fasi storiche.

La prima riguarda le crisi petrolifere degli anni Settanta, distinguendo la crisi del 1973-1975 da quella del 1978-1981. Il confronto con questo periodo ha natura prevalentemente qualitativa, a causa delle profonde differenze intervenute nella motorizzazione, nell'efficienza dei veicoli, nella rete dei trasporti, nella struttura economica e sociale e nelle politiche pubbliche.

La seconda fase comprende il periodo 2022-2025, iniziato con la crisi energetica successiva all'invasione russa dell'Ucraina. Il 2022 deve essere interpretato con particolare cautela, perché l'aumento dei prezzi coincide con la ripresa della mobilità dopo le limitazioni pandemiche.

Il quadriennio non viene inoltre trattato come una fase continua di rincaro. La benzina raggiunse il prezzo medio annuale più elevato nel 2023, mentre il gasolio registrò il proprio massimo nel 2022. Nel 2024 e nel 2025 le medie annuali di entrambi i carburanti diminuirono.

La terza fase comprende il primo semestre 2026, caratterizzato dalle tensioni internazionali e dalle interruzioni dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz.

Il rapporto analizza la coincidenza temporale tra tali eventi, l'andamento dei prezzi italiani e le variazioni dei consumi di carburante. Non attribuisce però l'intero rincaro alla sola crisi dello Stretto, poiché il prezzo alla pompa dipende anche dalle quotazioni dei prodotti raffinati, dai tassi di cambio, dalle scorte, dai costi logistici e distributivi, dalla fiscalità e dalle condizioni del mercato interno [1.6].

Per il primo semestre 2026 non sono ancora disponibili dati completi e omogenei sul numero degli spostamenti, sulla loro lunghezza, sulla quota modale dell'automobile e sulle percorrenze delle sole auto private. Il periodo può quindi essere analizzato attraverso prezzi e consumi, ma non ancora attraverso una misurazione completa dei comportamenti individuali di mobilità.

1.4 Data di chiusura e confrontabilità dei dati

La data di chiusura dei dati e delle fonti del rapporto è fissata al **31 luglio 2026**.

Il primo semestre 2026 viene confrontato con i primi sei mesi degli anni precedenti. Quando una fonte non dispone ancora del dato di giugno, il confronto viene limitato al periodo gennaio-maggio e tale circostanza viene indicata espressamente.

I confronti mensili vengono effettuati, di norma, con lo stesso mese dell'anno precedente. Le variazioni rispetto al mese immediatamente precedente sono utilizzate soltanto per descrivere la dinamica interna del periodo, poiché possono risentire maggiormente della stagionalità e del calendario.

I dati definitivi vengono distinti da quelli provvisori, preconsuntivi o derivanti da rielaborazioni. Le variazioni percentuali sono calcolate, quando possibile, sui valori originari non arrotondati. Per questa ragione possono emergere minime differenze rispetto ai calcoli effettuati sui valori sintetici riportati nelle tabelle.

1.5 Gli indicatori utilizzati

L'indagine utilizza quattro gruppi principali di indicatori.

Il primo comprende i prezzi medi nazionali della benzina e del gasolio, osservati su base mensile, trimestrale e annuale. Quando rilevante, il prezzo finale viene distinto tra accisa, IVA e componente al netto delle imposte.

Le medie pubblicate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica sono costruite a partire dalle rilevazioni settimanali e, per benzina e gasolio, si riferiscono alla modalità self-service [1.1]. Non descrivono quindi le differenze tra territori, singoli impianti, rete ordinaria e autostradale o modalità servita.

Il secondo gruppo comprende le quantità di benzina e gasolio destinate all'autotrazione, le vendite effettuate nella rete e fuori rete e l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio.

I dati di mercato del Ministero comprendono i consumi delle famiglie, ma anche quelli delle imprese, dei veicoli commerciali, del trasporto merci e di altri utilizzatori professionali [1.2]. I Conti dei flussi fisici di energia dell'ISTAT adottano invece il principio di residenza e consentono di isolare l'energia utilizzata dalle famiglie italiane per il proprio trasporto [1.3]. Le due serie osservano fenomeni collegati, ma non coincidenti.

Il terzo gruppo riguarda il numero degli spostamenti, la distanza media, i passeggeri-chilometro e la distribuzione dei viaggi tra le diverse modalità di trasporto.

Per la mobilità delle persone vengono utilizzati soprattutto i dati dell'Osservatorio Audimob di Isfort, ripresi anche nelle pubblicazioni dell'ISTAT. L'indagine ha natura campionaria e si riferisce alla specifica popolazione osservata nelle singole edizioni. Non costituisce pertanto una rilevazione amministrativa dell'intera popolazione italiana [1.4].

Il quarto gruppo comprende i flussi e le percorrenze rilevati sulle reti stradali e autostradali.

AISCAT misura le percorrenze, espresse in veicoli-chilometro, sulla rete autostradale in concessione. ANAS rileva invece il traffico attraverso le sezioni di conteggio installate sulla propria rete ed elabora il Traffico giornaliero medio e l'Indice di mobilità rilevata [1.5].

Questi indicatori descrivono soltanto le infrastrutture effettivamente monitorate. La categoria dei veicoli leggeri non coincide inoltre esclusivamente con le automobili private, poiché può comprendere motocicli, furgoni e altri veicoli commerciali leggeri.

1.6 Come interpretare consumi, spostamenti e traffico

Gli indicatori utilizzati descrivono aspetti collegati, ma non equivalenti, della mobilità.

I consumi di carburante misurano litri, tonnellate o quantità di energia. Una loro diminuzione non dimostra automaticamente una riduzione equivalente dei chilometri percorsi. Possono incidere anche l'efficienza dei veicoli, la composizione del parco circolante, il passaggio tra diverse alimentazioni, le condizioni del traffico e l'andamento degli utilizzi commerciali e professionali.

Gli spostamenti misurano il numero dei viaggi effettuati. Lo stesso numero di spostamenti può corrispondere a distanze complessive differenti. Se i viaggi diventano più numerosi ma mediamente più brevi, il numero degli spostamenti può aumentare mentre la distanza complessivamente percorsa diminuisce.

I passeggeri-chilometro misurano la distanza percorsa dalle persone, tenendo conto del numero di passeggeri. I veicoli-chilometro misurano invece la distanza percorsa dai veicoli. Nessuno dei due indicatori coincide automaticamente con i chilometri percorsi esclusivamente dalle automobili private delle famiglie.

Il traffico rilevato sulle infrastrutture misura i transiti o le percorrenze sulle reti osservate, ma non permette di stabilire quanto abbia guidato mediamente ciascun cittadino.

Anche la quota modale dell'automobile richiede cautela. Una diminuzione della percentuale di spostamenti effettuati in auto non dimostra, da sola, una riduzione del loro numero assoluto. Se aumentano gli spostamenti complessivi, l'automobile può perdere peso relativo e continuare comunque a essere utilizzata per un numero uguale o maggiore di viaggi.

1.7 Criteri di interpretazione

Il rapporto mantiene distinti:

- ciò che le fonti affermano direttamente;
- ciò che i dati mostrano;
- le elaborazioni effettuate dal Centro Studi;
- le interpretazioni formulate sulla base della lettura congiunta degli indicatori.

Quando un risultato deriva da un calcolo del Centro Studi e non è pubblicato direttamente dalla fonte originaria, tale circostanza viene indicata espressamente.

L'espressione "riduzione generale e persistente", utilizzata nel rapporto, indica una diminuzione non circoscritta a un singolo mese, a un solo carburante o a una sola rete, ma riscontrabile per una durata apprezzabile attraverso più indicatori coerenti.

Nel titolo, l'aggettivo "strutturale" sintetizza la stessa nozione e non indica l'accertamento econometrico di un cambiamento strutturale.

Questa definizione non identifica un test statistico di significatività. Serve a distinguere una variazione temporanea o settoriale da un cambiamento più ampio e durevole della mobilità automobilistica.

1.8 Principali limiti

Il limite più importante è l'assenza di una serie nazionale completa e omogenea dei chilometri percorsi esclusivamente dalle automobili private per tutti i periodi analizzati. Il rapporto non può quindi quantificare direttamente quanti chilometri in più o in meno siano stati percorsi dalle sole auto delle famiglie.

I dati sui carburanti comprendono anche utilizzi professionali, commerciali e legati al trasporto merci. Le indagini sugli spostamenti hanno natura campionaria, mentre i dati di traffico descrivono soltanto le reti e le infrastrutture monitorate.

Il periodo contemporaneo presenta ulteriori difficoltà interpretative. Il 2022 è condizionato dalla ripresa post-pandemica. In tale periodo ci sono state tensioni di prezzo registrate dal 2022 in avanti riconducibili prevalentemente a eventi eccezionali di tipo internazionale, come la pandemia COVID. In Italia, sull'andamento dei prezzi al consumo hanno avuto un'influenza determinante gli interventi regolatori eccezionali. Nello specifico: l'applicazione di un temporaneo sconto fiscale sui carburanti attraverso la limitazione delle accise applicate (a partire da marzo 2022) e sua successiva eliminazione (da gennaio 2023). Quanto all'andamento complessivo dei margini lordi, a livello aggregato è emerso un significativo aumento della loro variabilità.[1.7] Nel 2024 e nel 2025 i prezzi medi annuali risultano in diminuzione; una parte delle informazioni relative al 2026 è ancora provvisoria e non comprende dati comportamentali completi.

Le medie nazionali non permettono infine di misurare sistematicamente le differenze tra fasce di reddito, regioni, aree urbane, periferiche e interne o territori caratterizzati da una diversa disponibilità di trasporto pubblico.

Per queste ragioni, la risposta alla domanda centrale non viene ricavata da un singolo valore, ma dalla lettura integrata di prezzi, consumi fisici, energia utilizzata dalle famiglie, spostamenti, distanze, quote modali, traffico e percorrenze.

1.9 Rilevanza per la tutela dei consumatori

La permanenza di elevati livelli di mobilità durante una fase di rincaro non implica che l'aumento dei prezzi sia stato privo di conseguenze per le famiglie.

L'elevato livello di mobilità persistente nonostante il rincaro carburante, potrebbe essere legato alle nuove scelte di consumo riconducibili da un lato, alle possibilità d'impiego di carburanti alternativi rispetto a quelli di origine fossile (i Bio carburanti), dall'altro la progressiva sostituzione dei veicoli con motore a scoppio alimentati da combustibili fossili petroliferi (c.d. motori termici) da parte di veicoli ad alimentazione elettrica. In ogni caso, da uno studio della Commissione UE, l'incidenza degli autoveicoli elettrici in Italia è ancora trascurabile (0,67% nel 2022).[1.8]

Nei territori nei quali le alternative di trasporto sono limitate, la possibilità di ridurre o sostituire gli spostamenti in automobile può essere minore. In questi casi, il rincaro può tradursi in una maggiore esposizione economica o nella necessità di modificare la frequenza, la lunghezza e l'organizzazione dei viaggi. Tale situazione potrebbe essere ricondotta ad altri fattori esogeni all'aumento del prezzo del carburante, come ad esempio lo scarso livello di fiducia sulla disponibilità di mezzi alternativi e/o di incertezza che regna sull'andamento dei prezzi del carburante che influenzano i comportamenti di utilizzo dell'auto privata. [1.9]

La presente indagine non consente tuttavia di misurare direttamente tale esposizione per reddito, composizione familiare o territorio. Le implicazioni per i consumatori vengono quindi trattate come interpretazioni da approfondire e non come risultati già dimostrati dai dati nazionali analizzati.

1.10 Fonti del capitolo

[1.1] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, *Prezzi mensili dei carburanti e combustibili*, open data e metodologia, sezioni relative al calcolo delle medie, alla componente fiscale e al perimetro della rilevazione, consultazione del 31 luglio 2026.

[1.2] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, *Consumi petroliferi e Bollettino petrolifero*, dati definitivi, preconsuntivi e provvisori, consultazione del 31 luglio 2026.

[1.3] ISTAT, *Flussi fisici di energia – PEFA. Anni 2008-2024*, 6 maggio 2026, serie relative ai consumi energetici delle attività produttive e delle famiglie e al trasporto in conto proprio.

[1.4] Isfort, *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani – Audimob*, dicembre 2025; ISTAT, *Incidenti stradali in Italia – 2025*, 24 luglio 2026, sezioni relative alla domanda e alla struttura della mobilità.

[1.5] AISCAT, statistiche sulle percorrenze della rete autostradale in concessione; ANAS, *Osservatorio del traffico*, metodologia di rilevazione e costruzione dell'Indice di mobilità rilevata; consultazione del 31 luglio 2026.

[1.6] International Energy Agency, *Oil Market Report*, edizioni di marzo e giugno 2026, sezioni relative alle interruzioni e alla ripresa dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz; Commissione europea, Oil Coordination Group, aggiornamento del 24 luglio 2026 sulla sicurezza degli approvvigionamenti europei.

[1.7] Autorità Garante della Concorrenza e del mercato (AGCM), *Indagine conoscitiva IC54*, del 13.6.2023, executive summary, punto 2.

[1.8] Commissione europea, Direzione generale della Concorrenza, *Competition Analysis of the Electric Vehicle Recharging Market Across the EU27 + the UK*, 2023.

[1.9] Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), *Indagine conoscitiva IC54*, 13 giugno 2023, pp. 105-106.

2. Le crisi petrolifere degli anni Settanta

2.1 Due crisi durante la motorizzazione di massa

Le crisi petrolifere degli anni Settanta colpiscono l'Italia mentre l'automobile assumeva un ruolo sempre più importante nella mobilità quotidiana e nell'organizzazione della vita familiare.

La prima crisi, iniziata nel 1973, coincise con un improvviso aumento dei costi energetici e con l'adozione di misure pubbliche straordinarie per contenere i consumi. La seconda, sviluppata tra la fine degli anni Settanta e l'inizio del decennio successivo, determinò un nuovo aumento dell'onere economico dei carburanti in un Paese ormai più intensamente motorizzato.

Per ricostruire che cosa accadde vengono considerati due indicatori:

- i consumi energetici dell'intero settore dei trasporti;
- il numero delle autovetture rilevate nella serie storica ACI-ISTAT.

I due indicatori descrivono fenomeni differenti. I consumi energetici comprendono tutte le modalità di trasporto e non isolano le automobili private. Il numero delle autovetture misura invece la diffusione del veicolo, ma non indica quanto frequentemente fosse utilizzato né quanti chilometri percorresse.

La loro lettura congiunta permette di ricostruire le tendenze generali, ma non di misurare direttamente le percorrenze delle sole automobili private.

2.2 Consumi energetici e diffusione delle autovetture

TABELLA 2.1 — CONSUMI ENERGETICI DEI TRASPORTI E AUTOVETTURE DURANTE LE CRISI PETROLIFERE

Anno	Consumi energetici dei trasporti, Mtep	Autovetture rilevate nella serie ACI-ISTAT, milioni	Autovetture per 1.000 abitanti
1972	17,87	12,48	229,6
1973	19,24	13,42	245,2
1974	17,99	14,30	259,5
1975	18,79	15,06	271,6
1978	22,47	16,24	289,2
1979	24,40	17,07	303,2
1980	24,35	17,69	313,4
1981	24,31	18,60	329,3

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Tavola 1.12, relativa al Bilancio energetico nazionale, e Tavola 17.5, relativa alle statistiche dell'Automobile Club d'Italia [2.1] [2.2].

I consumi energetici comprendono l'intero settore dei trasporti. La serie ACI relativa a questi anni considera le autovetture per le quali risultava pagata la tassa di circolazione e può pertanto non coincidere perfettamente con la totalità dei veicoli materialmente esistenti.

2.3 La prima crisi: la contrazione del 1974

Tra il 1972 e il 1973 i consumi energetici del settore dei trasporti aumentarono da 17,87 a 19,24 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio.

Nel 1974 scesero a 17,99 Mtep, registrando una diminuzione del 6,5% rispetto all'anno precedente. Nel 1975 risalirono a 18,79 Mtep, con un incremento del 4,4% rispetto al 1974 e un livello superiore del 5,1% a quello del 1972 [2.1].

La prima crisi coincise quindi con una contrazione marcata dei consumi energetici dei trasporti. La diminuzione si concentrò tuttavia nel 1974 e fu seguita da un recupero già nell'anno successivo.

Il dato riguarda l'intero settore dei trasporti e comprende le fonti energetiche utilizzate dalle automobili private, dai veicoli commerciali, dal trasporto merci e dai mezzi collettivi.

La diminuzione del 6,5% non può quindi essere tradotta automaticamente in un'analogia riduzione dei viaggi effettuati dalle famiglie o dei chilometri percorsi dalle automobili private.

La serie documenta una contrazione aggregata dell'energia impiegata nei trasporti, ma non permette di stabilire quali componenti della mobilità si siano ridotte e in quale misura.

2.4 Le misure di austerità e i divieti di circolazione

La diminuzione dei consumi osservata nel 1974 coincise con l'applicazione di provvedimenti pubblici che limitarono direttamente la mobilità privata.

Il programma nazionale di austerità fu approvato dal Consiglio dei ministri il 22 novembre 1973. Dal 2 dicembre venne vietata la circolazione dei mezzi privati nei giorni festivi. Le misure furono progressivamente attenuate a partire dall'aprile 1974 [2.3].

Il decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, disciplinò le sanzioni per l'inosservanza dei divieti di circolazione festiva. Il provvedimento fu convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1973, n. 842 [2.4].

Una parte della riduzione della circolazione durante la fase dell'austerità non derivò quindi da una scelta spontanea degli automobilisti in risposta al prezzo, ma dall'impossibilità giuridica di utilizzare i mezzi privati in determinati giorni.

La contrazione dei consumi energetici del 1974 è compatibile con un temporaneo minore utilizzo dei mezzi di trasporto. Non permette però di separare l'effetto del rincaro da quello dei divieti di circolazione, delle altre misure di risparmio energetico e della congiuntura economica.

Il 1974 non può pertanto essere interpretato come una misurazione isolata della reazione degli automobilisti al prezzo dei carburanti.

2.5 La motorizzazione continuò a crescere

Mentre nel 1974 diminuivano i consumi energetici dei trasporti, il numero delle autovetture rilevate nella serie ACI-ISTAT continuava ad aumentare.

Tra il 1972 e il 1975 le autovetture passarono da circa 12,48 a 15,06 milioni, con un incremento del 20,7%. Nello stesso periodo il tasso di motorizzazione aumentò da 229,6 a 271,6 autovetture ogni mille abitanti [2.2].

La crescita del parco non dimostra che ogni automobile percorresse più chilometri o fosse utilizzata con maggiore frequenza. Mostra esclusivamente che la crisi petrolifera non interruppe il processo di diffusione dell'automobile nella società italiana.

L'aumento del numero delle vetture e la diminuzione temporanea dei consumi energetici non sono necessariamente in contraddizione. Il numero dei veicoli disponibili può crescere anche mentre diminuisce la loro intensità media di utilizzo, soprattutto in presenza di limitazioni obbligatorie alla circolazione.

Il parco automobilistico deve quindi essere interpretato come indicatore della prosecuzione della motorizzazione, non come misura diretta dell'utilizzo dell'auto.

2.6 La seconda crisi: consumi stabili dopo l'aumento del 1979

La dinamica osservata durante la seconda crisi petrolifera fu differente.

Tra il 1978 e il 1979 i consumi energetici dei trasporti aumentarono da 22,47 a 24,40 Mtep, con una crescita dell'8,6%. Nel 1980 e nel 1981 rimasero pressoché invariati, attestandosi rispettivamente a 24,35 e 24,31 Mtep.

Il valore del 1981 risultava ancora superiore dell'8,2% rispetto a quello del 1978 [2.1].

Nell'intero settore dei trasporti non emerge quindi una contrazione paragonabile a quella registrata nel 1974. Dopo l'aumento del 1979, i consumi si stabilizzarono su un livello più elevato.

La serie non permette di stabilire quanti chilometri fossero percorsi dalle automobili private né se alcune famiglie avessero ridotto la frequenza o la lunghezza degli spostamenti. Non consente inoltre di separare la mobilità personale dal trasporto merci e dagli altri utilizzi professionali.

Il dato aggregato non sostiene tuttavia l'ipotesi di una diminuzione ampia e persistente dell'energia impiegata nei trasporti durante il periodo 1979-1981.

Il confronto non presuppone che il quadro economico e normativo della seconda crisi fosse identico a quello della prima. Il capitolo si limita a considerare le misure direttamente documentate e gli indicatori quantitativi selezionati, senza ricostruire in maniera esaustiva l'intera politica energetica adottata tra il 1979 e il 1981.

2.7 La diffusione delle autovetture durante la seconda crisi

Anche durante la seconda crisi il numero delle autovetture continuò ad aumentare.

Tra il 1978 e il 1981 le vetture rilevate nella serie ACI-ISTAT passarono da 16,24 a 18,60 milioni, con un incremento del 14,5%. Il tasso di motorizzazione salì contemporaneamente da 289,2 a 329,3 autovetture ogni mille abitanti [2.2].

Come nel periodo precedente, la crescita del parco non misura direttamente i chilometri percorsi. Permette però di osservare che il nuovo shock petrolifero non arrestò la diffusione dell'automobile.

La seconda crisi presenta quindi un quadro nel quale i consumi energetici dei trasporti non diminuirono e il numero delle autovetture continuò a crescere. Queste evidenze non dimostrano che ogni cittadino abbia guidato di più, ma non indicano un arretramento della motorizzazione o una contrazione generale dell'energia impiegata nei trasporti.

2.8 Il peso crescente della benzina sui bilanci familiari

La mancata riduzione generale dei consumi dei trasporti non significa che le crisi siano state prive di conseguenze economiche per le famiglie.

La ricostruzione storica dell'ISTAT indica che la quota della spesa familiare destinata alla benzina, pari all'1,5% nel 1963, raggiunse il 4,6% nel 1974 e l'8,7% nel 1980 [2.5].

L'Istituto osserva inoltre che, negli anni Settanta, la crescita della quota di spesa destinata ai trasporti non fu determinata da una maggiore mobilità, ma dal fatto che l'utilizzo dei mezzi di trasporto era diventato più costoso.

Questi valori non misurano direttamente i litri acquistati, il numero dei viaggi o i chilometri percorsi. Documentano però che, durante entrambe le crisi, la benzina assorbì una parte fortemente crescente delle risorse delle famiglie.

La prosecuzione della motorizzazione e la tenuta degli indicatori aggregati non devono pertanto essere interpretate come assenza di conseguenze per i consumatori. L'automobile continuò a diffondersi mentre aumentava sensibilmente il peso economico necessario per alimentarla.

I dati non consentono di stabilire quanto le famiglie abbiano compensato il maggiore costo riducendo altri consumi, modificando la frequenza degli spostamenti o utilizzando diversamente l'automobile. È tuttavia documentato che la benzina assorbì una quota crescente del bilancio familiare.

2.9 Le differenze tra le due crisi

Le due crisi petrolifere non coincisero con lo stesso andamento degli indicatori.

La prima fu accompagnata da una marcata diminuzione dei consumi energetici dei trasporti nel 1974. La contrazione fu però temporanea, fu seguita da un recupero già nel 1975 e si verificò mentre erano in vigore limitazioni obbligatorie alla circolazione privata.

Durante la seconda crisi, invece, i consumi energetici dei trasporti aumentarono nel 1979 e rimasero sostanzialmente stabili nel biennio successivo. Non compare quindi una contrazione aggregata analoga a quella del 1974.

In entrambi i periodi continuarono ad aumentare il numero delle autovetture e il tasso di motorizzazione. Contemporaneamente, la benzina assorbì una quota crescente della spesa familiare.

La prima crisi mostra pertanto una riduzione temporanea dei consumi energetici dei trasporti, condizionata anche dalle misure pubbliche di austerità. La seconda mostra una sostanziale tenuta degli stessi consumi aggregati dopo l'aumento del 1979.

2.10 Che cosa permettono di concludere gli anni Settanta

Le fonti disponibili non consentono di quantificare la variazione dei chilometri percorsi dalle automobili private durante le crisi petrolifere degli anni Settanta.

Non è disponibile una serie nazionale, diretta e omogenea che permetta di stabilire quanto sia variata la percorrenza media per vettura, quante famiglie abbiano rinunciato ad alcuni viaggi o quale parte delle variazioni osservate sia stata determinata esclusivamente dall'aumento dei prezzi.

I dati permettono tuttavia di ricostruire un quadro generale.

La prima crisi coincise con una contrazione significativa ma temporanea dell'energia utilizzata nei trasporti. La diminuzione fu influenzata anche dalle limitazioni obbligatorie alla circolazione e fu seguita da un recupero già nel 1975.

Durante la seconda crisi non si osserva una riduzione aggregata analoga. I consumi aumentarono nel 1979 e si mantennero sostanzialmente stabili nei due anni successivi.

Nel corso di entrambe le crisi continuarono a crescere il numero delle autovetture e il tasso di motorizzazione. Allo stesso tempo, aumentò fortemente il peso della benzina sui bilanci familiari.

La conclusione più sostenibile è pertanto la seguente:

Le crisi petrolifere degli anni Settanta coincisero con un aumento rilevante dell'onere economico sostenuto dalle famiglie e, nel 1974, con una contrazione temporanea dell'energia impiegata nei trasporti, influenzata anche dai divieti di circolazione. Le evidenze disponibili non documentano però una riduzione generale e persistente degli indicatori riconducibili alla mobilità automobilistica, né consentono di misurare direttamente le percorrenze delle sole auto private.

2.11 Limiti del confronto con il presente

Il confronto tra gli anni Settanta e le crisi contemporanee deve rimanere prevalentemente qualitativo.

Da allora sono cambiati profondamente la consistenza e le caratteristiche del parco automobilistico, l'efficienza dei veicoli, le alimentazioni disponibili, la rete stradale e autostradale, l'offerta di trasporto pubblico, l'organizzazione del lavoro e la distribuzione territoriale della popolazione e dei servizi.

Anche le definizioni statistiche non sono perfettamente sovrapponibili. I consumi energetici storici riguardano l'intero settore dei trasporti, mentre la serie ACI utilizzata per quegli anni considera i veicoli per i quali risultava pagata la tassa di circolazione. Nessuno dei due indicatori misura direttamente l'intensità di utilizzo delle automobili private.

L'elevata inflazione del periodo rende inoltre improprio confrontare direttamente i prezzi nominali espressi in lire con quelli contemporanei in euro.

Gli anni Settanta costituiscono quindi un precedente storico utile per comprendere il rapporto tra crisi energetiche, mobilità e spesa familiare, ma non rappresentano un termine di confronto numerico perfettamente equivalente alle crisi del XXI secolo.

2.12 Fonti del capitolo

[2.1] ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, 2011, Capitolo 1 "Ambiente ed energia", Tavola 1.12, pagina 59; fonte originaria: Ministero dello sviluppo economico, Bilancio energetico nazionale.

[2.2] ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, 2011, Capitolo 17 "Trasporti e incidenti stradali", Tavola 17.5, pagina 769; fonte originaria: Automobile Club d'Italia.

[2.3] Senato della Repubblica, Archivio storico, *Regime fiscale dei prodotti petroliferi e “una tantum” sui veicoli a motore*, sezione relativa al programma nazionale di austerità approvato il 22 novembre 1973, al divieto di circolazione festiva introdotto dal 2 dicembre 1973 e al progressivo allentamento delle misure dall'aprile 1974.

[2.4] Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741, *Sanzioni per la inosservanza di divieti di circolazione nei giorni festivi*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 304 del 26 novembre 1973; convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1973, n. 842, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 334 del 31 dicembre 1973.

[2.5] ISTAT, *I consumi cambiano insieme al Paese*, 17 aprile 2026, sezione “Il boom economico e la nascita della società dei consumi”, dati sulla quota della spesa familiare destinata alla benzina nel 1963, 1974 e 1980.

3. Prezzi dei carburanti dal 2022 al primo semestre 2026

3.1 Fonti e metodo di confronto

L'analisi utilizza i prezzi medi nazionali della benzina e del gasolio per autotrazione pubblicati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica attraverso il sistema Sisen e i relativi open data.

Per entrambi i carburanti vengono considerate serie omogenee riferite ai prezzi praticati in modalità self-service. I valori originari sono espressi in euro per mille litri e vengono convertiti in euro al litro dividendo per mille [3.1].

Le medie mensili sono calcolate dal MASE ponderando le rilevazioni settimanali per il numero di giorni durante i quali ciascun prezzo risulta valido nel mese di riferimento. Le medie trimestrali, semestrali e annuali vengono successivamente ottenute ponderando i valori mensili per il numero effettivo dei giorni compresi nei rispettivi periodi.

La stessa metodologia viene applicata alle componenti fiscali. Quando un'aliquota cambia durante il mese, il valore mensile dell'accisa rappresenta quindi una media ponderata e non l'aliquota vigente nell'ultimo giorno del periodo.

Per gli anni 2022-2025 vengono utilizzate le medie annuali consolidate, utili a ricostruire la tendenza generale. Per il 2026 vengono invece esaminati i valori mensili e le medie trimestrali e semestrali, poiché lo shock non si distribuì uniformemente lungo i primi sei mesi.

Tutti i prezzi riportati sono nominali. Non misurano direttamente l'accessibilità economica dei carburanti rispetto all'inflazione, ai redditi o al potere d'acquisto delle famiglie.

3.2 L'andamento annuale tra il 2022 e il 2025

Il periodo compreso tra il 2022 e il 2025 non presenta un aumento continuo dei prezzi.

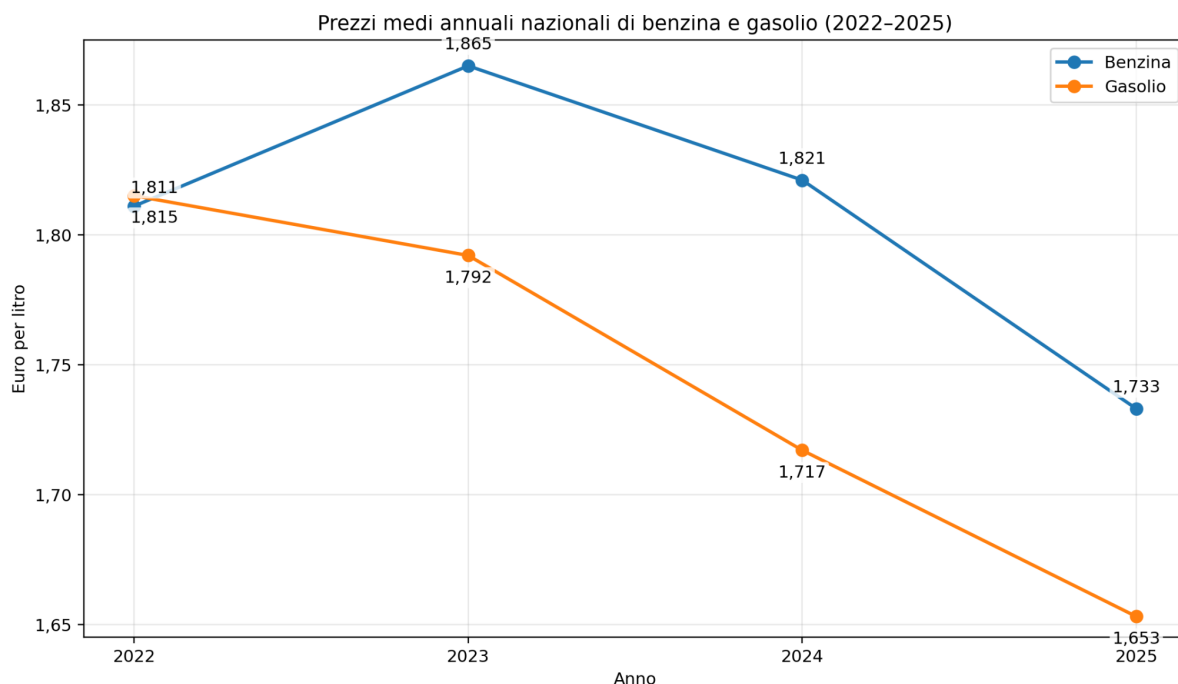
La benzina raggiunse il valore medio annuale più elevato nel 2023. Il gasolio registrò invece il proprio massimo nel 2022 e diminuì nei tre anni successivi.

TABELLA 3.1 — PREZZI MEDI ANNUALI NAZIONALI DI BENZINA E GASOLIO

Euro per litro, modalità self-service

Anno	Benzina	Gasolio
2022	1,811	1,815
2023	1,865	1,792
2024	1,821	1,717
2025	1,733	1,653

Fonte primaria: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati MASE-Sisen [3.1]. I valori sono coerenti con la serie ISPRA che rielabora i dati ministeriali. Le variazioni percentuali sono calcolate sui valori originari non arrotondati.



Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati MASE-Sisen. Modalità self-service.

Il prezzo medio della benzina aumentò da 1,811 euro al litro nel 2022 a 1,865 euro nel 2023, con una crescita del 3,0%. Nel 2024 diminuì del 2,4%, attestandosi a 1,821 euro, e nel 2025 scese ulteriormente a 1,733 euro, il 4,9% in meno rispetto all'anno precedente.

Tra il massimo del 2023 e il 2025 la benzina diminuì complessivamente del 7,1%.

Il gasolio seguì una dinamica differente. La media annuale passò da 1,815 euro al litro nel 2022 a 1,792 euro nel 2023, con una riduzione dell'1,3%. Scese poi del 4,2% nel 2024 e del 3,7% nel 2025. Rispetto al 2022, il valore del 2025 risultava inferiore di circa il 9,0%.

Il quadriennio non può pertanto essere descritto come un'unica fase di rincaro. Il 2022 e il 2023 rappresentano la parte più critica, mentre nel 2024 e nel 2025 le medie annuali di entrambi i carburanti risultano in diminuzione.

Questa distinzione è essenziale per interpretare gli indicatori della mobilità. Le variazioni osservate nel 2024 e nel 2025 non possono essere considerate una reazione a un nuovo aumento annuale generalizzato dei prezzi, poiché nello stesso periodo benzina e gasolio risultavano mediamente meno cari rispetto agli anni precedenti. Si rileva inoltre che, nel 2022, l'andamento dei prezzi dei carburanti in Italia si è inserito in uno scenario geopolitico e macroeconomico caratterizzato da significativi aumenti, che in alcuni mesi hanno interessato sia la benzina sia il diesel, superando la soglia dei 2 euro/litro. La situazione descritta si è verificata tanto sulla rete di distribuzione ordinaria quanto su quella autostradale, dove i prezzi al consumo risultano sistematicamente più elevati [3.3].

3.3 Il primo semestre 2026

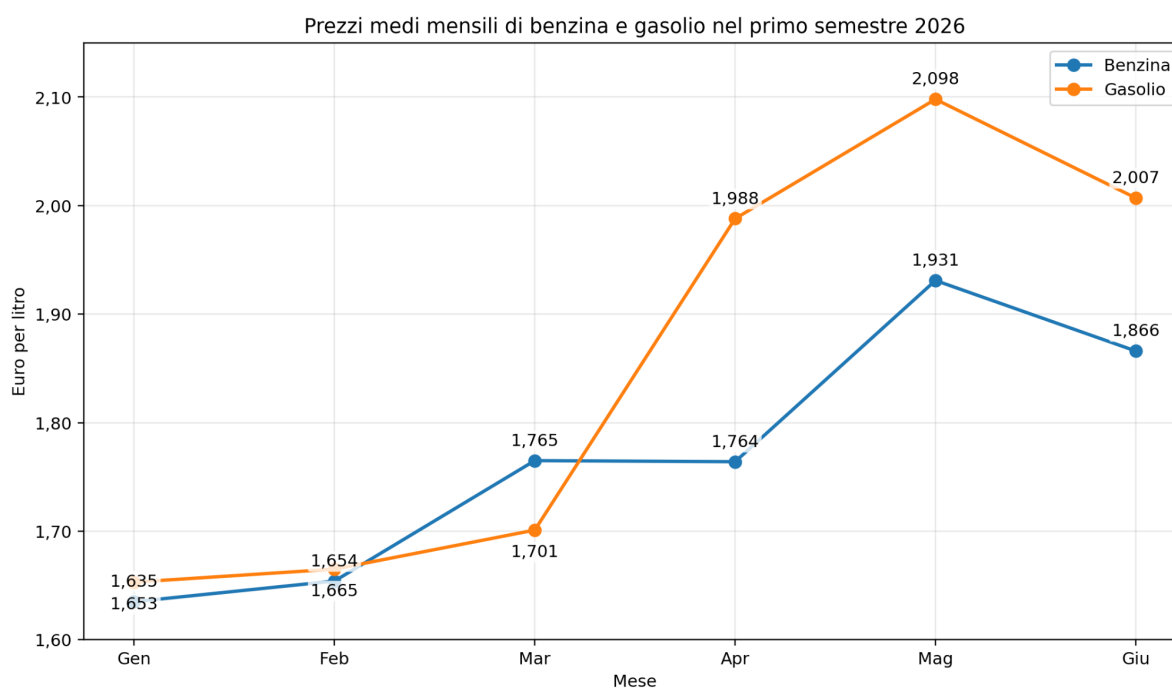
Nel primo semestre 2026 la dinamica dei prezzi fu molto più irregolare di quanto possa mostrare la sola media dei sei mesi.

TABELLA 3.2 — PREZZI MEDI MENSILI NEL PRIMO SEMESTRE 2026

Euro per litro, modalità self-service

Mese	Benzina	Gasolio
Gennaio	1,635	1,653
Febbraio	1,654	1,665
Marzo	1,765	1,701
Aprile	1,764	1,988
Maggio	1,931	2,098
Giugno	1,866	2,007
Media gennaio-giugno	1,770	1,853

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati MASE-Sisen [3.1]. La media semestrale è ponderata per il numero dei giorni di ciascun mese.



Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati MASE-Sisen. Modalità self-service.

A gennaio e febbraio i prezzi si collocavano su livelli relativamente contenuti. L'aumento iniziò a manifestarsi con maggiore evidenza a marzo e divenne particolarmente intenso tra aprile e maggio, soprattutto per il gasolio.

Il prezzo della benzina passò da 1,635 euro al litro a gennaio a 1,931 euro a maggio, con una crescita del 18,1%. A giugno diminuì a 1,866 euro, rimanendo comunque superiore del 14,1% rispetto a gennaio.

Il gasolio aumentò da 1,653 euro a gennaio a 2,098 euro a maggio, con una crescita del 26,9%. A giugno scese a 2,007 euro, un valore ancora superiore del 21,4% rispetto all'inizio dell'anno.

Il massimo mensile fu raggiunto a maggio per entrambi i carburanti. In quel mese il gasolio costava mediamente circa 17 centesimi al litro più della benzina.

3.4 Uno shock concentrato tra marzo e maggio

La media dell'intero semestre attenua l'intensità della variazione avvenuta al suo interno.

Per la benzina, la media del primo trimestre fu pari a 1,686 euro al litro. Nel secondo trimestre salì a 1,854 euro, con un incremento del 10,0%.

Per il gasolio la media aumentò da 1,673 euro nel primo trimestre a 2,032 euro nel secondo, con una crescita del 21,4%.

La differenza tra i due trimestri mostra che il gasolio fu interessato da uno shock più rapido e intenso. Il passaggio principale avvenne tra marzo e aprile, quando il prezzo medio salì da 1,701 a 1,988 euro al litro, con un incremento del 16,9% in un solo mese.

Per la benzina il maggiore aumento mensile si verificò invece tra aprile e maggio, quando il prezzo passò da 1,764 a 1,931 euro al litro, con una crescita del 9,5%.

Il primo semestre 2026 non deve pertanto essere descritto come un periodo di prezzi uniformemente elevati. È più preciso parlare di uno shock concentrato tra marzo e maggio, preceduto da due mesi relativamente meno critici e seguito da una parziale diminuzione a giugno.

La riduzione registrata a giugno non riportò comunque i prezzi ai livelli di gennaio e febbraio.

3.5 Prezzo finale, imposte e componente al netto della fiscalità

La struttura del prezzo permette di distinguere il prezzo finale pagato dal consumatore dalla componente fiscale e dal prezzo al netto delle imposte.

Quest'ultimo viene talvolta definito "componente industriale", ma non coincide con il margine o con il profitto degli operatori. Comprende le quotazioni dei prodotti raffinati, i costi di approvvigionamento, la logistica, la distribuzione e le altre componenti che precedono l'applicazione delle imposte.

Per la benzina, tra il primo e il secondo trimestre 2026, il prezzo finale aumentò da 1,686 a 1,854 euro al litro, con una crescita del 10,0%.

Nello stesso periodo il prezzo al netto delle imposte passò da 0,744 a 0,939 euro al litro, aumentando del 26,1%. Secondo la serie trimestrale pubblicata dal MASE, il complesso delle imposte, formato da accisa e IVA, si ridusse da 0,941 a 0,916 euro al litro [3.1].

L'aumento del prezzo finale della benzina nel secondo trimestre non è quindi riconducibile a un incremento della componente fiscale. In termini contabili, la variazione riflette la crescita del prezzo

al netto delle imposte, mentre le riduzioni temporanee delle accise ne attenuarono la trasmissione sul prezzo pagato dal consumatore.

I valori medi trimestrali dell'accisa sono quelli pubblicati dal MASE e derivano dalla ponderazione delle medie mensili. Non rappresentano una semplice media aritmetica delle aliquote giuridicamente vigenti nei singoli giorni.

La scomposizione non consente, da sola, di stabilire se l'aumento della componente al netto delle imposte fosse interamente proporzionato alle quotazioni internazionali o quale parte fosse riconducibile ai diversi segmenti della filiera. Una simile valutazione richiederebbe un'analisi specifica delle quotazioni dei prodotti raffinati, dei tassi di cambio, dei differenziali, dei costi di distribuzione e dei margini.

3.6 Gli interventi temporanei sulle accise

Nel corso del semestre le aliquote di accisa furono modificate più volte attraverso una successione di provvedimenti legislativi e ministeriali.

TABELLA 3.3 — PRINCIPALI ALIQUOTE APPLICATE NEL PRIMO SEMESTRE 2026

Euro per mille litri

Periodo	Benzina	Gasolio
1° gennaio - 18 marzo	672,90	672,90
19 marzo - 7 aprile	472,90	472,90
8 aprile - 1° maggio	472,90	472,90
2 - 10 maggio	622,90	472,90
11 - 22 maggio	622,90	472,90
23 maggio - 6 giugno	622,90	572,90
7 - 30 giugno	622,90	622,90

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo sui provvedimenti pubblicati nella Gazzetta Ufficiale [3.2].

Nota metodologica: la tabella ricostruisce le aliquote stabilite dai provvedimenti normativi e non viene utilizzata per ricalcolare le medie mensili o trimestrali pubblicate dal MASE, elaborate secondo la metodologia statistica ministeriale.

Dal 19 marzo al 7 aprile il decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, rideterminò entrambe le aliquote a 472,90 euro per mille litri.

Il decreto-legge 3 aprile 2026, n. 42, mantenne lo stesso livello dall'8 aprile al 1° maggio. Il provvedimento fu successivamente abrogato dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, che ne fece salvi gli atti adottati, gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti.

Dal 2 al 10 maggio il decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, riportò l'accisa sulla benzina a 622,90 euro per mille litri, mantenendo quella sul gasolio a 472,90 euro. Un decreto ministeriale dell'8 maggio conservò le stesse aliquote dall'11 al 22 maggio.

Dal 23 maggio al 6 giugno il decreto-legge 22 maggio 2026, n. 89, fissò l'accisa sulla benzina a 622,90 euro per mille litri e quella sul gasolio a 572,90 euro. Anche questo decreto fu successivamente abrogato, in questo caso dalla legge 25 giugno 2026, n. 113, con salvezza degli effetti già prodotti. La stessa legge trasferì la disciplina nel testo convertito del decreto-legge n. 63.

Dal 7 giugno anche l'accisa sul gasolio fu riportata a 622,90 euro per mille litri, riallineando i due prodotti. La misura fu disposta dal decreto ministeriale 5 giugno 2026.

La successione normativa spiega perché le accise medie mensili e trimestrali non coincidano con una singola aliquota. Gli interventi fiscali contribuirono a contenere il prezzo finale, ma non impedirono il forte aumento registrato tra marzo e maggio, in particolare per il gasolio.

3.7 Il contesto internazionale

L'aumento dei prezzi nella primavera del 2026 coincise con la crisi internazionale che interessò i flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz.

Nel marzo 2026 l'Agenzia internazionale dell'energia descrisse la crisi come la più ampia interruzione dell'offerta nella storia del mercato petrolifero globale. I flussi di greggio e prodotti raffinati attraverso lo Stretto, pari a circa 20 milioni di barili al giorno prima del conflitto, si ridussero drasticamente.

Nel mese di giugno, con l'allentamento delle tensioni e l'avvio di accordi provvisori, le spedizioni iniziarono a recuperare, passando dal minimo di maggio di circa 9,6 milioni di barili al giorno a circa 12 milioni. La stessa Agenzia sottolineò tuttavia che il ritorno alle condizioni precedenti non sarebbe stato immediato [3.4].

La coincidenza temporale rende plausibile che la crisi internazionale abbia contribuito al rincaro osservato in Italia. I prezzi nazionali alla pompa non consentono però di attribuire l'intera variazione a un solo evento geopolitico.

Il prezzo italiano dipende anche dalle quotazioni dei prodotti raffinati, dai tassi di cambio, dalla struttura degli approvvigionamenti, dalle scorte, dai costi logistici e distributivi e dalle misure fiscali adottate durante il periodo.

Alla data di chiusura del rapporto, il gruppo di coordinamento petrolifero della Commissione europea non segnalava problemi immediati di approvvigionamento nell'Unione, pur avvertendo che la durata della crisi avrebbe potuto produrre ulteriori tensioni sul mercato [3.4].

3.8 Che cosa mostrano i prezzi

L'analisi restituisce due risultati distinti.

Il primo riguarda il periodo 2022-2025. Le medie annuali non descrivono un rincaro continuo: la benzina raggiunse il massimo nel 2023, mentre il gasolio lo aveva raggiunto nel 2022. Entrambi diminuirono nel 2024 e nel 2025.

Il secondo riguarda il 2026. All'interno del primo semestre si verificò uno shock intenso e concentrato, particolarmente forte per il gasolio. I prezzi raggiunsero il massimo a maggio e diminuirono parzialmente a giugno, senza tornare ai livelli di inizio anno.

La scomposizione del prezzo della benzina mostra inoltre che l'aumento del secondo trimestre coincise con una forte crescita della componente al netto delle imposte, mentre le imposte medie diminuirono. Gli interventi temporanei sulle accise attenuarono quindi il rincaro finale.

Questi risultati definiscono il contesto nel quale devono essere letti consumi e mobilità. Nel 2022 e nel 2023 si osservano livelli annuali elevati; nel 2024 e nel 2025 prevale una diminuzione delle medie. Il primo semestre 2026 presenta una nuova accelerazione, ma concentrata in un intervallo temporale ancora troppo breve per valutarne gli effetti strutturali.

3.9 Limiti del capitolo

I prezzi utilizzati sono medie nazionali in modalità self-service. Non descrivono le differenze territoriali, i prezzi praticati sulle autostrade, la modalità servita o i valori massimi osservati nei singoli impianti.

Le medie non misurano inoltre il prezzo effettivamente pagato da ogni famiglia, che dipende dal luogo e dal momento del rifornimento, dal carburante utilizzato e dalle abitudini individuali.

I prezzi sono espressi in termini nominali. Il capitolo non misura quindi la variazione del loro peso rispetto ai redditi, al costo generale della vita o alla capacità di spesa delle diverse categorie di consumatori.

La componente al netto delle imposte non deve essere interpretata come profitto della filiera. Per valutarne la formazione sarebbe necessario confrontarla con le quotazioni internazionali dei prodotti raffinati, i tassi di cambio, i costi logistici e distributivi e gli eventuali margini lordi.

Infine, la presenza di uno shock di prezzo non dimostra automaticamente un effetto causale sui comportamenti di mobilità. Tale relazione viene esaminata attraverso i dati sui consumi, sull'energia utilizzata dalle famiglie, sugli spostamenti e sul traffico presentati nei capitoli successivi.

3.10 Fonti del capitolo

[3.1] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, *Prezzi mensili dei carburanti e combustibili*, *Prezzi medi annuali dei carburanti e combustibili*, open data e metodologia, serie relative a benzina e gasolio auto, consultazione del 30 luglio 2026; ISPRA, *Prezzi del trasporto*, aggiornamento del 30 giugno 2026, rielaborazione dei dati MASE utilizzata come controllo di coerenza delle medie annuali.

[3.2] Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e Normattiva: decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito dalla legge 13 maggio 2026, n. 79; decreto-legge 3 aprile 2026, n. 42; legge 22 maggio 2026, n. 88; decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, convertito dalla legge 25 giugno 2026, n. 113; decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 8 maggio 2026; decreto-legge 22 maggio 2026, n. 89; decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 5 giugno 2026.

[3.3] AGCM, Indagine Conoscitiva, IC54, del 13.6.2023, testo allegato, pag. 3.

[3.4] International Energy Agency, *Oil Market Report*, edizioni di marzo e giugno 2026, sezioni relative all'interruzione e alla successiva ripresa dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz; Commissione europea, Oil Coordination Group, aggiornamento del 24 luglio 2026 sulla sicurezza degli approvvigionamenti petroliferi nell'Unione europea.

4. Consumi di carburante ed energia utilizzata dalle famiglie dal 2022 al primo semestre 2026

4.1 Indicatori differenti per fenomeni differenti

L'andamento dei consumi viene analizzato attraverso due gruppi di indicatori che descrivono fenomeni collegati, ma non coincidenti.

Il primo gruppo è costituito dalle vendite e dai consumi di prodotti petroliferi pubblicati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Questi dati misurano le quantità di benzina, gasolio e altri prodotti vendute o immesse nel mercato interno.

Comprendono i rifornimenti delle famiglie, ma anche quelli delle imprese, dei veicoli commerciali, del trasporto merci e di altri utilizzatori professionali. Possono inoltre comprendere carburanti acquistati in Italia da soggetti non residenti [4.1].

Il secondo gruppo è costituito dai Conti dei flussi fisici di energia dell'ISTAT, che adottano il principio di residenza e consentono di distinguere l'energia utilizzata dalle famiglie italiane per il trasporto in conto proprio da quella impiegata nelle attività produttive [4.2].

Questa serie è più vicina alla domanda dell'indagine, perché isola i consumi energetici delle famiglie residenti. Misura però quantità di energia e non direttamente il numero degli spostamenti o i chilometri percorsi.

Anche le unità di misura devono rimanere separate:

- le tonnellate e i litri descrivono quantità fisiche di carburante;
- i terajoule misurano il contenuto energetico;
- la spesa in euro rappresenta un valore monetario.

Nessuno di questi indicatori può essere trasformato automaticamente in una misura delle percorrenze automobilistiche.

4.2 L'andamento annuale dei carburanti

I dati annuali non mostrano una riduzione uniforme e continuativa dei principali carburanti utilizzati nella mobilità stradale.

Le fonti adottano però denominazioni e perimetri che non sono sempre perfettamente sovrapponibili. In particolare, "gasolio per autotrazione", "gasolio motori" e "gasolio complessivo" non identificano necessariamente lo stesso aggregato.

La tabella riporta pertanto le variazioni pubblicate dalle singole fonti, indicando espressamente il perimetro utilizzato per il gasolio. I valori non devono essere interpretati come un'unica serie omogenea per tutto il periodo.

TABELLA 4.1 — PRINCIPALI VARIAZIONI ANNUALI DEI CONSUMI DI BENZINA E GASOLIO

Confronto	Benzina	Gasolio	Perimetro del gasolio	Fonte
2022 rispetto al 2021	+12,0%	+2,7%	Gasolio per autotrazione	MASE
2023 rispetto al 2022	+3,8%	-1,9%	Gasolio per autotrazione	MASE
2024 rispetto al 2023	+5,3%	+1,0%	Gasolio motori	UNEM
2025 rispetto al 2024	+3,9%	-1,0%	Gasolio complessivo; gasolio motori -225 mila tonnellate	UNEM

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo sui file definitivi MASE relativi agli anni 2021-2025 e sui riepiloghi annuali UNEM elaborati a partire dalle statistiche petrolifere nazionali [4.1] [4.3] [4.4].

La tabella non viene utilizzata per sommare indistintamente benzina e gasolio lungo l'intero quadriennio. La somma viene effettuata soltanto quando i dati appartengono alla stessa fonte, allo stesso periodo e a perimetri sufficientemente omogenei.

4.3 Il 2022: rincari e ripresa della mobilità

Nel 2022 i consumi di benzina passarono da circa 7,0 a 7,8 milioni di tonnellate, mentre quelli di gasolio per autotrazione aumentarono da circa 23,1 a 23,8 milioni.

Considerando congiuntamente i due prodotti all'interno della stessa serie MASE, la crescita fu prossima al 4,8% rispetto al 2021 [4.1].

Il risultato non dimostra che il forte aumento dei prezzi sia stato privo di conseguenze. Il confronto con il 2021 è condizionato dalla ripresa delle attività e degli spostamenti dopo le limitazioni pandemiche. Non è possibile stabilire quanto i consumi sarebbero aumentati in assenza dei rincari.

Il dato direttamente osservabile è più circoscritto: nel 2022 l'aumento dei prezzi non coincise con una contrazione assoluta delle quantità di benzina e gasolio per autotrazione immesse nel mercato interno.

4.4 Il 2023: una ricomposizione tra benzina e gasolio

Nel 2023 i consumi di benzina aumentarono ulteriormente, passando da circa 7,8 a 8,1 milioni di tonnellate. Il gasolio per autotrazione diminuì invece da circa 23,8 a 23,3 milioni di tonnellate.

La somma delle masse dei due prodotti si ridusse di circa lo 0,5%. Si trattò quindi di una flessione contenuta e concentrata nel gasolio, mentre la benzina continuò a crescere [4.1].

La diminuzione del gasolio non può essere attribuita interamente alle famiglie. Per i nuclei familiari rilevano le misure relative alla trasparenza dei prezzi. Nonostante gli interventi normativi siano da tempo perseguiti nel più generale contesto di liberalizzazione delle attività di distribuzione al consumo, l'andamento del prezzo del combustibile viene attentamente considerato dai consumatori

e andrebbe valutata l'effettiva utilità degli strumenti messi a disposizione delle famiglie, come ad esempio l'Osservatorio prezzi o l'app messa a disposizione degli utenti ai sensi dell'articolo 5 del D.M. 31 marzo 2023, nonché degli ulteriori strumenti previsti per il monitoraggio dei prezzi, anche in relazione al rapporto costi/benefici.

Il prodotto è utilizzato anche dal trasporto merci, dai veicoli commerciali, dal trasporto collettivo e da numerose attività professionali.

Il risultato mostra soprattutto una diversa dinamica tra i due carburanti. Non consente di stabilire se le automobili private delle famiglie abbiano percorso più o meno chilometri.

4.5 L'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio

Le stime dell'energia utilizzata dalle famiglie sono soggette a revisioni periodiche.

L'edizione dei Conti dei flussi fisici di energia pubblicata dall'ISTAT il 6 maggio 2026 ha aggiornato l'intera serie storica 2008-2023 e ha introdotto le stime relative al 2024 [4.2].

Le variazioni molto contenute riferite agli anni precedenti non vengono quindi utilizzate come prova autonoma di un aumento o di una diminuzione della mobilità privata, soprattutto quando il loro segno è cambiato tra successive edizioni della serie.

Il risultato più solido dell'aggiornamento riguarda il 2024: l'energia utilizzata dalle famiglie residenti per il trasporto in conto proprio aumentò del 5,1% rispetto al 2023 [4.2].

La crescita dell'energia non equivale necessariamente a un aumento della stessa entità nei chilometri percorsi. Possono incidere:

- la composizione e l'efficienza del parco veicolare;
- le alimentazioni utilizzate;
- le condizioni di circolazione;
- la natura e la lunghezza degli spostamenti;
- il numero di passeggeri trasportati.

Il dato mostra tuttavia che nel 2024 non si verificò una riduzione dell'energia complessivamente impiegata dalle famiglie residenti per il proprio trasporto.

4.6 Il 2024 e il 2025: crescita della benzina e andamento differenziato del gasolio

Secondo il riepilogo annuale UNEM, nel 2024 i consumi di benzina aumentarono del 5,3%, pari a circa 432 mila tonnellate, raggiungendo un livello superiore a 8,6 milioni di tonnellate. Il valore appartiene alla serie UNEM e non viene raccordato aritmeticamente ai valori arrotondati della serie MASE utilizzata per gli anni precedenti.

Anche il gasolio motori crebbe dell'1,0%, pari a circa 231 mila tonnellate, avvicinandosi a 24 milioni di tonnellate [4.3].

L'aumento dei carburanti si accompagnò alla crescita del 5,1% dell'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio. I due indicatori hanno perimetri differenti, ma nessuno dei due mostra una contrazione complessiva delle quantità utilizzate per la mobilità nel corso del 2024.

Nel 2025 la benzina aumentò nuovamente del 3,9%, pari a circa 338 mila tonnellate, sfiorando i 9 milioni di tonnellate.

Il gasolio complessivo diminuì invece dell'1,0%, per circa 261 mila tonnellate. Gran parte della flessione risultò riconducibile al gasolio motori, diminuito di circa 225 mila tonnellate [4.4].

La dinamica del 2025 conferma una ricomposizione tra prodotti: la benzina continua a crescere, mentre il gasolio diminuisce.

Questo andamento può riflettere diversi fattori, tra cui la trasformazione delle alimentazioni del parco automobilistico e le variazioni del trasporto merci e degli utilizzi commerciali e professionali. I dati non consentono di attribuire la diminuzione del gasolio esclusivamente a una scelta delle famiglie di utilizzare meno l'automobile.

4.7 La spesa energetica delle famiglie

Nel 2023 la spesa nominale sostenuta dalle famiglie per l'energia destinata al trasporto in conto proprio fu pari a circa 47,5 miliardi di euro, con un aumento dello 0,5% rispetto al 2022 [4.5].

Il valore riguarda l'energia utilizzata dalle famiglie per il proprio trasporto. Non rappresenta il costo complessivo della mobilità, che comprende anche l'acquisto e la manutenzione dei veicoli, le assicurazioni, i pedaggi e le altre spese connesse.

L'aumento dello 0,5% è espresso a prezzi correnti. Nello stesso anno l'inflazione media misurata dall'indice nazionale dei prezzi al consumo fu pari al 5,7% [4.6].

L'inflazione generale non rappresenta un deflatore specifico dei carburanti o del trasporto privato e non permette di calcolare direttamente la variazione reale di questa voce. Impedisce però di interpretare automaticamente il +0,5% nominale come un aumento equivalente dell'onere economico reale.

La formulazione più corretta è quindi che nel 2023 la spesa nominale per l'energia destinata al trasporto in conto proprio rimase sostanzialmente stabile. Il dato non viene utilizzato come prova autonoma né di un aumento né di una riduzione del peso economico sostenuto dalle famiglie.

4.8 Il primo semestre 2026: quasi stabilità complessiva e differenze tra prodotti

Per il primo semestre 2026 il MASE costituisce la fonte originaria dei dati provvisori sulle vendite, indicate anche come consumi, di prodotti finiti al mercato interno e pubblicate nella Tavola 9 del Bollettino petrolifero.

La Tabella 4.2 riprende la rielaborazione FIGISC del 22 luglio 2026, che presenta in miliardi di litri i dati cumulati del periodo gennaio-giugno e distingue benzina, gasolio, vendite nella rete ed extra-rete [4.7] [4.8].

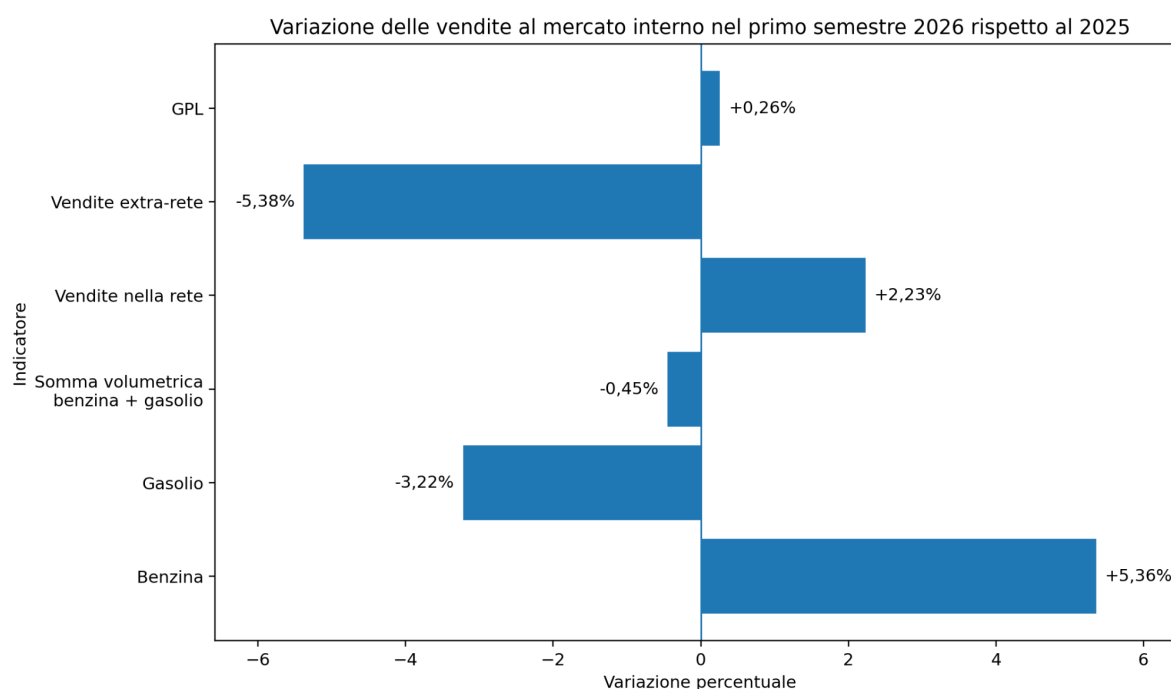
I valori cumulati e le variazioni percentuali sono assunti direttamente dalla pubblicazione relativa a giugno e non vengono ricostruiti sommando i dati arrotondati delle singole uscite mensili. Il MASE rimane la fonte originaria dei dati provvisori, mentre FIGISC è la fonte della rielaborazione utilizzata nella tabella.

TABELLA 4.2 — VENDITE AL MERCATO INTERNO NEL PRIMO SEMESTRE 2026 RISPETTO AL PRIMO SEMESTRE 2025

Indicatore	Gennaio-giugno 2025	Gennaio-giugno 2026	Variazione
Benzina	7,097 miliardi di litri	7,477 miliardi di litri	+5,36%
Gasolio	14,897 miliardi di litri	14,418 miliardi di litri	-3,22%
Somma volumetrica di benzina e gasolio	21,994 miliardi di litri	21,895 miliardi di litri	-0,45%
Vendite nella rete	14,247 miliardi di litri	14,565 miliardi di litri	+2,23%
Vendite extra-rete	7,746 miliardi di litri	7,329 miliardi di litri	-5,38%
GPL	1,393 miliardi di litri	1,396 miliardi di litri	+0,26%

Nota: Le voci rete ed extra-rete si riferiscono alla somma di benzina e gasolio e non comprendono il GPL.

Fonte: FIGISC, Consumi mensili giugno 2026, 22 luglio 2026, rielaborazione dei dati provvisori MASE [4.8]. I valori cumulati e le variazioni percentuali sono quelli pubblicati nella rilevazione relativa a giugno. Le percentuali sono calcolate dalla fonte sui quantitativi non arrotondati e possono pertanto presentare minime differenze rispetto ai calcoli effettuati sui valori sintetici riportati nella tabella.



Fonte: FIGISC, rielaborazione dei dati provvisori MASE. Il dato aggregato rappresenta la somma volumetrica di benzina e gasolio.

Nel complesso, la somma volumetrica di benzina e gasolio diminuì dello 0,45%. La variazione è vicina alla stabilità aggregata e deriva da andamenti opposti: la benzina aumentò del 5,36%, mentre il gasolio diminuì del 3,22%.

Anche la distinzione tra canali distributivi è rilevante. Le vendite nella rete aumentarono del 2,23%, mentre quelle extra-rete diminuirono del 5,38%.

Il circuito extra-rete comprende in misura rilevante rifornimenti destinati ad attività commerciali, produttive e professionali, ma non coincide integralmente con tali utilizzi.

La maggiore diminuzione dell'extra-rete è quindi compatibile con un contributo delle attività diverse dalla mobilità privata delle famiglie, ma non consente di quantificarlo o di escludere altre spiegazioni.

Il risultato semestrale non mostra una contrazione uniforme dei principali carburanti stradali. Evidenzia soprattutto una ricomposizione tra benzina e gasolio e una differenza significativa tra rete ed extra-rete.

4.9 Maggio 2026: la contrazione più intensa

Maggio fu il mese nel quale benzina e gasolio raggiunsero i prezzi medi più elevati del semestre. Nello stesso mese si verificò la contrazione più ampia delle quantità rispetto allo stesso periodo del 2025.

La somma volumetrica di benzina e gasolio diminuì dell'8,08%. La benzina scese del 3,90% e il gasolio del 10,36%.

Le vendite nella rete diminuirono del 5,58%, mentre quelle extra-rete si ridussero del 12,69%. Anche il GPL registrò una flessione del 4,51% [4.9].

La coincidenza tra il massimo mensile dei prezzi e la diminuzione delle quantità costituisce il segnale più evidente di una possibile relazione tra lo shock e la contrazione osservata.

Non dimostra però che l'aumento dei prezzi sia stato l'unica causa. Possono avere inciso anche:

- il calendario;
- l'andamento delle attività economiche;
- il trasporto merci;
- le scorte e le strategie di acquisto degli operatori;
- la composizione della domanda.

Il calo più marcato del gasolio e dell'extra-rete impedisce inoltre di attribuire integralmente la contrazione alle automobili private delle famiglie.

Maggio viene esaminato separatamente perché coincide con il picco dei prezzi, non perché rappresenti da solo l'andamento dell'intero semestre.

4.10 Giugno 2026: la contrazione non prosegue con la stessa intensità

A giugno, con prezzi ancora superiori a quelli di gennaio ma in diminuzione rispetto al picco di maggio, il quadro cambiò.

Rispetto a giugno 2025, la benzina aumentò del 5,02%, mentre il gasolio diminuì dell'1,66%. La loro somma volumetrica crebbe dello 0,58%.

Le vendite nella rete aumentarono del 3,28%, mentre quelle extra-rete rimasero in diminuzione del 4,52%. Il GPL aumentò del 2,27% [4.8].

La contrazione diffusa osservata a maggio non proseguì quindi con la stessa intensità nel mese successivo.

Un solo mese di recupero non consente di stabilire che la diminuzione precedente fosse definitivamente temporanea. Impedisce però di considerarla, da sola, l'inizio di una tendenza già consolidata.

Il primo semestre rimase nel complesso vicino alla stabilità, con la diminuzione concentrata nel gasolio e nell'extra-rete e con la benzina e le vendite nella rete in aumento.

4.11 Che cosa mostrano consumi, energia e spesa

Le evidenze delineano una sequenza articolata.

Nel 2022 i rincari non coincisero con una diminuzione assoluta dei carburanti per autotrazione, nel contesto della ripresa successiva alla pandemia.

Nel 2023 si verificò una modesta flessione della somma di benzina e gasolio per autotrazione, concentrata nel gasolio, mentre la benzina continuò a crescere.

Nel 2024 aumentarono sia i principali carburanti destinati alla mobilità sia l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio.

Nel 2025 proseguì la crescita della benzina, accompagnata da una diminuzione del gasolio, che comprende in misura rilevante utilizzi differenti dalla mobilità privata delle famiglie.

Nel primo semestre 2026 la somma volumetrica di benzina e gasolio rimase vicina alla stabilità. La contrazione più ampia si concentrò nel mese di maggio, ma non proseguì con la stessa intensità a giugno. La diminuzione risultò più marcata nel gasolio e nel circuito extra-rete.

Nel periodo analizzato non emerge quindi una riduzione ampia, uniforme e persistente delle quantità di carburante o dell'energia impiegata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio.

Questa conclusione deve restare circoscritta. I consumi fisici e l'energia utilizzata non misurano direttamente il numero degli spostamenti o i chilometri percorsi.

Il capitolo non dimostra quindi che le famiglie abbiano guidato di più o di meno. Mostra che, attraverso questi indicatori, non emerge una contrazione generale e durevole delle quantità associate alla mobilità automobilistica.

4.12 Limiti del capitolo

I dati di mercato comprendono famiglie, imprese, trasporto merci e altri utilizzi professionali. Le serie basate sulle vendite nel territorio nazionale non hanno lo stesso perimetro dei Conti ISTAT fondati sulla residenza.

Le denominazioni utilizzate per il gasolio non sono sempre sovrapponibili. "Gasolio per autotrazione", "gasolio motori" e "gasolio complessivo" vengono pertanto mantenuti distinti e non trattati come un'unica serie omogenea.

Le quantità annuali sono espresse prevalentemente in tonnellate, mentre la rielaborazione FIGISC del primo semestre 2026 è presentata in litri. I due gruppi non vengono sommati o confrontati direttamente.

I dati del 2026 sono provvisori e potranno essere aggiornati. Anche la serie dell'energia utilizzata dalle famiglie è soggetta a revisioni periodiche, particolarmente rilevanti quando le variazioni annuali sono contenute.

La spesa di 47,5 miliardi di euro è espressa a prezzi correnti e riguarda esclusivamente l'energia utilizzata per il trasporto in conto proprio. Non rappresenta il costo complessivo della mobilità e non consente, senza un deflatore specifico, di misurare la variazione reale dell'onere economico.

4.13 Fonti del capitolo

[4.1] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, *Consumi petroliferi*, file definitivi annuali 2021-2025 e dati mensili preconsuntivi e provvisori 2026.

[4.2] ISTAT, *Flussi fisici di energia – PEFA. Anni 2008-2024*, 6 maggio 2026, dati relativi all'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio e avvertenza sulla revisione della serie 2008-2023.

[4.3] UNEM, *Comunicato consumi petroliferi dicembre 2024*, 23 gennaio 2025, riepilogo annuale dei consumi di benzina e gasolio motori.

[4.4] UNEM, *Comunicato consumi petroliferi dicembre 2025*, 22 gennaio 2026, riepilogo annuale dei consumi di benzina, gasolio e GPL.

[4.5] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, *La situazione energetica nazionale nel 2023*, 4 settembre 2024, sezione dedicata ai consumi e alla spesa energetica delle famiglie.

[4.6] ISTAT, *Prezzi al consumo – Dicembre 2023*, 16 gennaio 2024, variazione media annua dell'indice nazionale dei prezzi al consumo.

[4.7] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, *Bollettino petrolifero 2026*, Tavola 9, "Vendite al mercato interno", dati provvisori del primo semestre 2026.

[4.8] FIGISC, *Consumi mensili giugno 2026*, 22 luglio 2026, rielaborazione dei dati provvisori MASE relativi al mese e al periodo gennaio-giugno 2026.

[4.9] FIGISC, *Consumi mensili maggio 2026*, 19 giugno 2026, rielaborazione dei dati provvisori MASE relativi al mese e al periodo gennaio-maggio 2026.

5. Spostamenti, distanze e traffico dal 2022 al primo semestre 2026

5.1 I diversi modi di misurare la mobilità

L'utilizzo dell'automobile non può essere ricostruito attraverso un solo indicatore. Le fonti disponibili osservano aspetti differenti della mobilità e devono essere mantenute distinte.

L'Osservatorio Audimob di Isfort misura, attraverso indagini campionarie telefoniche e via computer, il numero degli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale, la loro lunghezza, i passeggeri-chilometro e la distribuzione dei viaggi tra i diversi mezzi di trasporto.

L'appendice metodologica del 22° Rapporto Audimob indica come popolazione di riferimento le persone di età compresa tra 14 e 84 anni. Le pubblicazioni ISTAT che riprendono i risultati più recenti descrivono invece la popolazione osservata come compresa tra 14 e 85 anni. Il rapporto mantiene questa differenza nelle rispettive citazioni e non la corregge autonomamente [5.1] [5.4] [5.5].

Nella metodologia Audimob, lo spostamento è definito come un viaggio effettuato per raggiungere una destinazione. Gli spostamenti compiuti esclusivamente a piedi e di durata inferiore a cinque minuti non vengono inclusi nel numero ordinario degli spostamenti, ma sono considerati separatamente nell'indicatore della mobilità di prossimità [5.1].

Le statistiche sul traffico autostradale misurano invece le percorrenze dei veicoli, espresse in veicoli-chilometro, sulla rete autostradale in concessione. L'indicatore comprende automobili, motocicli, veicoli commerciali e mezzi pesanti e non consente di identificare direttamente le sole automobili private.

ANAS rileva i transiti attraverso le sezioni di conteggio installate sulla rete gestita dall'ente. L'Indice di mobilità rilevata viene calcolato sulla base del Traffico giornaliero medio mensile delle sezioni osservate e descrive soltanto la parte della rete coperta dalla rilevazione [5.6].

I passeggeri-chilometro e i veicoli-chilometro non sono equivalenti. I primi misurano la distanza percorsa dalle persone, tenendo conto dei passeggeri trasportati; i secondi misurano la distanza percorsa dai veicoli. Nessuno dei due coincide automaticamente con i chilometri percorsi esclusivamente dalle automobili private delle famiglie.

5.2 Il 2022: la ripresa dopo la pandemia

Nel 2022 il forte aumento dei prezzi dei carburanti coincise con una netta ripresa della mobilità rispetto al 2021, anno ancora condizionato dalle limitazioni connesse alla pandemia.

Secondo la serie Audimob, gli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale aumentarono da circa 89 milioni nel 2021 a 98,9 milioni nel 2022.

Anche i passeggeri-chilometro registrarono una crescita significativa, tornando sopra il miliardo nel giorno medio feriale [5.1] [5.2].

Sulla rete autostradale le percorrenze aumentarono del 10,7% rispetto al 2021, pur rimanendo inferiori dell'1,4% al livello del 2019 [5.2].

Il confronto con il 2021 non permette di isolare l'effetto dei prezzi. La mobilità stava recuperando dopo la fase più intensa dell'emergenza sanitaria e non è possibile stabilire quanto sarebbe cresciuta in assenza dei rincari.

Il risultato direttamente osservabile resta più circoscritto: nel 2022 l'aumento dei prezzi non coincise con una diminuzione generale degli spostamenti o delle percorrenze autostradali.

5.3 Il 2023: spostamenti stabili e percorrenze inferiori

Nel 2023 il numero degli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale raggiunse 99,5 milioni, con una crescita dello 0,6% rispetto al 2022.

La fase di forte recupero post-pandemico rallentò quindi sensibilmente, ma il numero complessivo dei viaggi non diminuì [5.3] [5.4].

I passeggeri-chilometro registrarono invece una diminuzione del 2,6%, pur rimanendo sopra il miliardo nel giorno medio feriale. Il dato percentuale è quello pubblicato dall'ISTAT sulla base delle rilevazioni Audimob e non viene ricalcolato attraverso valori assoluti già arrotondati [5.4].

Il numero dei viaggi rimase pertanto sostanzialmente stabile, mentre diminuì la distanza complessivamente percorsa dalle persone. Il risultato è compatibile con spostamenti mediamente più brevi, ma riguarda l'insieme delle modalità di trasporto e non le sole automobili.

Nello stesso anno la quota modale dell'automobile si attestò al 64,7%, in diminuzione rispetto al 66,3% del 2022. Il trasporto collettivo recuperò invece parte del peso perso durante la pandemia [5.4].

La diminuzione della quota modale dell'auto non dimostra, da sola, una riduzione del numero assoluto degli spostamenti effettuati in automobile. La quota può diminuire anche quando cresce la mobilità complessiva o aumentano più rapidamente le altre modalità di trasporto.

Sulla rete autostradale le percorrenze aumentarono del 3,8% rispetto al 2022 [5.3].

La crescita del traffico autostradale e la diminuzione dei passeggeri-chilometro non sono necessariamente contraddittorie. Le due misure osservano popolazioni, mezzi, distanze e infrastrutture differenti.

5.4 Il primo semestre 2024: stesso numero di viaggi, distanze inferiori

Nel primo semestre 2024 gli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale furono 96,5 milioni, lo stesso livello registrato nel primo semestre 2023.

I passeggeri-chilometro diminuirono invece del 5,7%. Anche in questo caso il numero complessivo dei viaggi rimase stabile, mentre si ridusse la distanza percorsa dalle persone [5.4].

Per interpretare correttamente i dati sulla partecipazione alla mobilità è necessario distinguere tre categorie:

- il tasso di mobilità ordinaria, relativo a chi effettua almeno uno spostamento rilevato dall'indagine;
- il tasso di mobilità di prossimità, relativo a chi compie esclusivamente tragitti brevissimi a piedi;
- la quota delle persone che non effettua alcuna uscita durante la giornata.

Nel primo semestre 2023 il tasso di mobilità ordinaria era pari all'80,8%, la mobilità di prossimità al 7,1% e la quota dei non mobili al 12,0%.

Nel primo semestre 2024 i tre valori si attestarono rispettivamente all'80,1%, al 6,7% e al 13,2% [5.4].

La diminuzione di 0,7 punti del tasso di mobilità ordinaria non deve quindi essere confrontata direttamente con l'aumento di 1,2 punti dei non mobili: una parte della variazione riguarda anche la mobilità di prossimità.

La quota modale dell'automobile si attestò al 63,1%, circa 2,5 punti percentuali in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'automobile rimase comunque la modalità largamente prevalente [5.4].

Il quadro del primo semestre 2024 mostra pertanto una sostanziale stabilità del numero dei viaggi, accompagnata da una diminuzione delle distanze e del peso relativo dell'automobile. Non permette di stabilire se siano diminuiti nella stessa misura i chilometri percorsi dalle sole auto private.

5.5 Il primo semestre 2025: più spostamenti, ma mediamente più brevi

Nel primo semestre 2025 il numero degli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale salì a 102,7 milioni, con un aumento del 6,4% rispetto ai 96,5 milioni dello stesso periodo del 2024.

Anche il tasso di mobilità ordinaria risalì dall'80,1% del primo semestre 2024 all'80,8% del primo semestre 2025, tornando sul livello registrato nello stesso periodo del 2023 [5.5].

Il valore si avvicinò ai 105,7 milioni registrati nel 2019, utilizzati dall'ISTAT come benchmark pre-pandemico. Il confronto con il 2019 riguarda un valore medio annuale e non un primo semestre perfettamente omogeneo; viene mantenuto perché proposto direttamente dalla fonte istituzionale [5.5].

I passeggeri-chilometro seguirono una dinamica differente. Nel primo semestre 2025 si attestarono a 944,5 milioni nel giorno medio feriale, lo 0,85% in meno rispetto allo stesso periodo del 2024 e circa il 20% in meno rispetto al benchmark del 2019.

La distanza giornaliera percorsa dalla popolazione mobile diminuì da 23,8 a 23,3 chilometri. La lunghezza media di uno spostamento passò da circa 9,9 chilometri nel primo semestre 2024 a 9,2 chilometri nel primo semestre 2025 [5.5].

Il valore di 9,9 chilometri si riferisce al primo semestre 2024 e non deve essere confuso con la media di 9,6 chilometri pubblicata per l'intero anno 2024.

Il calo della distanza media si concentrò soprattutto nella mobilità urbana, dove la lunghezza media dei viaggi scese a 3,4 chilometri.

Gli spostamenti extraurbani registrarono invece un lieve aumento della distanza media, raggiungendo 25,1 chilometri, un livello comunque inferiore ai 26,8 chilometri del 2019 [5.5].

Il dato complessivo non descrive quindi un accorciamento uniforme di tutti i viaggi. Mostra soprattutto una crescita degli spostamenti brevi e urbani, accompagnata da una dinamica differente dei tragitti extraurbani.

TABELLA 5.1 — MOBILITÀ NEL GIORNO MEDIO FERIALE: PRIMI SEMESTRI 2024 E 2025

Mobilità nel giorno medio feriale: primo semestre 2024 e 2025

Più spostamenti complessivi, ma distanze medie e quota dell'automobile in diminuzione

Indicatore	1° sem. 2024		1° sem. 2025	Variazione
Spostamenti complessivi	96,5 milioni	→	102,7 milioni	+6,4%
Passeggeri-chilometro	952,6 milioni	→	944,5 milioni	-0,85%
Distanza giornaliera della popolazione mobile	23,8 km	→	23,3 km	-2,1%
Lunghezza media di uno spostamento	9,9 km	→	9,2 km	-7,1%
Quota modale dell'automobile	63,1%	→	60,8%	-2,3 punti

Nota: la variazione della quota modale è espressa in punti percentuali; gli altri valori sono variazioni percentuali.

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati Isfort-Audimob e ISTAT.

Fonte: elaborazione del Centro Studi di Consumerismo su dati Isfort-Audimob e ISTAT [5.1] [5.5]. I valori riguardano il giorno medio feriale e la popolazione di riferimento indicata nelle rispettive pubblicazioni. Le variazioni possono presentare minime differenze per effetto degli arrotondamenti.

Box 5.1 — PERCHÉ UNA QUOTA DELL'AUTO PIÙ BASSA NON SIGNIFICA NECESSARIAMENTE MENO SPOSTAMENTI IN AUTOMOBILE

Tra il primo semestre 2024 e lo stesso periodo del 2025, la quota modale dell'automobile è diminuita dal 63,1% al 60,8%. Nello stesso intervallo, tuttavia, il numero complessivo degli spostamenti nel giorno medio feriale è aumentato da 96,5 a 102,7 milioni.

Applicando aritmeticamente la quota modale al numero complessivo degli spostamenti si ottengono circa:

- 60,9 milioni di spostamenti di persone effettuati in automobile nel primo semestre 2024;
- 62,4 milioni nel primo semestre 2025.

Questa elaborazione non costituisce una stima statistica dell'aumento dei viaggi in automobile. Serve esclusivamente a mostrare che una diminuzione della quota percentuale dell'auto può convivere con un numero assoluto di spostamenti non inferiore, quando la mobilità complessiva aumenta.

Non è quindi possibile affermare, sulla base di questo calcolo, che gli spostamenti effettivi in automobile siano aumentati del 2,5%. È invece possibile concludere che la sola diminuzione della quota modale non dimostra una riduzione del loro numero assoluto.

Nota metodologica: elaborazione illustrativa del Centro Studi di Consumerismo su dati Isfort-Audimob e ISTAT. Il calcolo utilizza valori medi già arrotondati, non considera gli intervalli di confidenza dell'indagine, non distingue conducenti e passeggeri, non misura il numero dei veicoli utilizzati né i chilometri percorsi e non consente di stabilire se la differenza sia statisticamente significativa.

5.6 Le percorrenze sulla rete autostradale

Le percorrenze sulla rete autostradale in concessione non mostrano, nel periodo consolidato, una contrazione generale.

Rispetto all'anno precedente aumentarono:

- del 10,7% nel 2022;
- del 3,8% nel 2023;
- del 2,2% nel 2024;
- dell'1,9% nel 2025 [5.2] [5.3] [5.4] [5.5].

Nel 2024 la crescita fu pari al 2,1% per i veicoli leggeri e al 2,3% per quelli pesanti. Nel 2025 le percorrenze aumentarono del 2,0% per i veicoli leggeri e dell'1,6% per quelli pesanti.

Le pubblicazioni annuali riportano anche valori assoluti o soglie complessive espresse in miliardi di veicoli-chilometro. Tali valori non vengono utilizzati per costruire autonomamente una serie continua, poiché possono risentire di aggiornamenti, arrotondamenti o differenze nel perimetro delle reti considerate.

L'analisi si basa pertanto sulle variazioni annuali pubblicate dalle rispettive fonti.

La continuità delle variazioni positive non è compatibile con una diminuzione ampia e persistente del traffico sulla rete autostradale osservata.

Il dato non permette però di stabilire quanto abbia guidato mediamente ogni cittadino. I veicoli leggeri comprendono anche motocicli, furgoni e mezzi commerciali leggeri e non coincidono esclusivamente con le automobili private.

5.7 Il traffico sulla rete ANAS nel 2024 e nel 2025

Nel 2024 l'Indice di mobilità rilevata da ANAS aumentò di 0,7 punti per il traffico complessivo e di 1,4 punti per i mezzi pesanti [5.4].

Nel 2025 l'indice del traffico complessivo registrò una variazione positiva di 0,1 punti, mentre quello relativo ai mezzi pesanti aumentò di 2,2 punti [5.5].

I risultati descrivono una sostanziale stabilità del traffico complessivo sulla rete ANAS e una crescita più evidente della componente pesante.

Dalle variazioni del traffico complessivo e dei mezzi pesanti non può essere ricavato matematicamente l'andamento dei soli veicoli leggeri.

L'Indice di mobilità rilevata è costruito attraverso i valori di Traffico giornaliero medio delle sezioni osservate e non come una semplice somma dalla quale sia possibile sottrarre la componente pesante [5.6].

La combinazione dei risultati può essere compatibile con una dinamica meno favorevole dei veicoli leggeri rispetto ai mezzi pesanti, ma non permette di determinarne con precisione il segno o l'intensità.

5.8 I dati disponibili per il primo semestre 2026

Alla data di chiusura dell'indagine non è disponibile una rilevazione Audimob relativa al primo semestre 2026. L'ultima pubblicazione utilizzabile riguarda il primo semestre 2025 [5.5].

Non è quindi possibile misurare direttamente, per il periodo gennaio-giugno 2026:

- il numero complessivo degli spostamenti;
- la loro lunghezza media;
- i passeggeri-chilometro;
- la quota modale dell'automobile;
- il numero degli spostamenti effettuati utilizzando l'auto.

Le fonti primarie ANAS esaminate non rendono inoltre disponibile, in forma completa e direttamente confrontabile, una serie pubblica omogenea riferita a tutti i mesi del primo semestre 2026.

Per evitare di costruire una tendenza semestrale attraverso comunicazioni mensili incomplete o fonti giornalistiche che riproducono dati parziali, il rapporto non utilizza i valori ANAS del 2026 nella conclusione principale.

Questa scelta non implica che il traffico sia aumentato o diminuito. Significa che, sulla base delle fonti primarie omogenee disponibili alla data di chiusura, non è possibile formulare una valutazione sufficientemente solida sull'andamento complessivo del semestre.

Il primo semestre 2026 può pertanto essere analizzato attraverso prezzi e consumi di carburante, ma non ancora attraverso una misurazione completa dei comportamenti individuali o delle percorrenze delle sole automobili private.

5.9 Che cosa mostrano spostamenti, distanze e traffico

Nel periodo per il quale sono disponibili dati consolidati, gli indicatori delineano una dinamica articolata.

Nel 2022 gli spostamenti e le percorrenze autostradali aumentarono sensibilmente nel contesto della ripresa post-pandemica.

Nel 2023 il numero dei viaggi rimase sostanzialmente stabile, mentre diminuirono i passeggeri-chilometro. Il dato è compatibile con un accorciamento medio degli spostamenti, ma riguarda tutte le modalità di trasporto.

Nel primo semestre 2024 gli spostamenti rimasero allo stesso livello del primo semestre precedente, mentre le distanze complessive diminuirono ulteriormente.

Nel primo semestre 2025 il numero degli spostamenti aumentò del 6,4%, mentre i passeggeri-chilometro e le distanze medie diminuirono. La riduzione riguardò soprattutto la lunghezza dei tragitti urbani.

L'automobile perse una parte della propria quota relativa, ma rimase largamente la modalità prevalente. La rielaborazione aritmetica delle quote non consente di dimostrare un aumento effettivo degli spostamenti in auto, ma mostra che la riduzione della quota percentuale non equivale necessariamente a una riduzione del loro numero assoluto.

Le percorrenze dei veicoli sulla rete autostradale continuarono ad aumentare tra il 2022 e il 2025. Gli indicatori ANAS mostrarono nel 2024 e nel 2025 una sostanziale stabilità del traffico complessivo e una crescita più evidente della componente pesante.

La formulazione più sostenibile è quindi che, fino al primo semestre 2025, la popolazione abbia continuato a effettuare un numero elevato di spostamenti, con una crescita dei viaggi brevi, una riduzione delle distanze medie e una maggiore diversificazione delle modalità utilizzate.

Non è possibile concludere che ogni cittadino abbia guidato di più. Non emerge però una riduzione ampia, uniforme e persistente degli spostamenti o del traffico sulle principali reti osservate.

Per il primo semestre 2026 l'assenza di dati comportamentali completi impedisce di stabilire se lo shock dei prezzi abbia modificato il numero dei viaggi, la quota dell'automobile o le percorrenze individuali.

5.10 Limiti del capitolo

L'indagine Audimob ha natura campionaria. L'appendice metodologica Isfort indica una popolazione di riferimento compresa tra 14 e 84 anni, mentre le sintesi ISTAT dei dati più recenti riportano la fascia 14-85 anni.

I passeggeri-chilometro comprendono tutte le modalità di trasporto e non isolano le percorrenze delle automobili.

La rielaborazione illustrativa contenuta nel Box 5.1 non costituisce una stima statistica degli spostamenti effettivi in automobile e non misura veicoli o percorrenze.

I veicoli leggeri rilevati sulle reti autostradali e ANAS comprendono mezzi differenti dalle automobili private. Le reti osservate costituiscono inoltre soltanto una parte della viabilità nazionale.

I confronti tra il 2021 e il 2022 sono influenzati dalla ripresa successiva alla pandemia. Le variazioni successive possono dipendere anche dall'organizzazione del lavoro, dalla localizzazione delle attività e dei servizi, dalla composizione demografica, dal turismo e dalla disponibilità di alternative di trasporto.

Per il primo semestre 2026 non sono disponibili dati Audimob e non viene utilizzata una serie completa e omogenea di traffico proveniente direttamente dalle pubblicazioni originarie ANAS.

5.11 Fonti del capitolo

[5.1] Isfort, *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani – Audimob*, dicembre 2025, sezioni dedicate alla domanda di mobilità, allegato statistico e appendice metodologica. L'appendice indica una popolazione di riferimento di 14-84 anni, un errore campionario nazionale inferiore all'1% e 16.557 interviste nel 2024.

[5.2] ISTAT, *Incidenti stradali in Italia – Anno 2022*, 25 luglio 2023, sezioni relative alla ripresa della mobilità e alle percorrenze autostradali.

[5.3] ISTAT, *Incidenti stradali in Italia – 2023*, 25 luglio 2024, sezioni relative alla domanda di mobilità e alle percorrenze autostradali.

[5.4] ISTAT, *Incidenti stradali in Italia – 2024*, 24 luglio 2025, sezione relativa alla mobilità nel 2024; dati originari Isfort-Audimob, AISCAT e ANAS.

[5.5] ISTAT, *Incidenti stradali in Italia – 2025*, 24 luglio 2026, sezione "Mobilità 2025: la domanda è stabile, ma cambia la struttura degli spostamenti rispetto al 2024"; dati originari Isfort-Audimob, AISCAT e ANAS.

[5.6] ANAS, *Osservatorio del traffico*, sezioni dedicate al funzionamento del rilevamento statistico, al Traffico giornaliero medio e alla costruzione dell'Indice di mobilità rilevata, consultazione del 30 luglio 2026.

6. Analisi integrata e conclusioni

6.1 La risposta alla domanda centrale

L'indagine era partita da una domanda:

Durante i periodi di forte aumento dei prezzi dei carburanti, gli indicatori disponibili mostrano una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile e delle distanze percorse oppure variazioni parziali, temporanee o differenziate della mobilità?

La risposta che emerge dall'analisi è la seguente:

Nel periodo analizzato sono documentati cambiamenti nella struttura della mobilità e contrazioni circoscritte: riduzioni temporanee dei consumi, diminuzione delle distanze medie, perdita di quota relativa dell'automobile e ricomposizione tra carburanti, mezzi di trasporto e tipologie di spostamento.

I dati disponibili non mostrano però una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile e non consentono di attribuire in modo generale questi cambiamenti ai rincari.

Non sono invece documentati:

- una diminuzione generale e continuativa del numero degli spostamenti;
- una contrazione persistente del traffico sulle principali reti osservate;
- una riduzione nazionale direttamente misurabile dei chilometri percorsi dalle sole automobili private.

Il risultato non significa che i prezzi non abbiano influenzato i comportamenti. Significa che le fonti disponibili non permettono di dimostrare che i rincari abbiano prodotto una rinuncia ampia e durevole all'automobile.

6.2 Le crisi petrolifere degli anni Settanta

Durante la prima crisi petrolifera i consumi energetici dell'intero settore dei trasporti diminuirono del 6,5% nel 1974.

La contrazione fu significativa, ma si concentrò in un solo anno e fu seguita da un recupero già nel 1975. Si verificò inoltre durante l'applicazione di misure pubbliche che vietavano la circolazione dei mezzi privati nei giorni festivi.

Una parte della diminuzione non può quindi essere interpretata come una scelta spontanea degli automobilisti determinata esclusivamente dall'aumento dei prezzi.

Durante la seconda crisi petrolifera non si osservò una contrazione aggregata analoga. I consumi energetici dei trasporti aumentarono nel 1979 e rimasero sostanzialmente stabili nel 1980 e nel 1981.

Nel corso di entrambe le crisi continuarono ad aumentare il numero delle autovetture e il tasso di motorizzazione. La crescita del parco non dimostra un aumento dei chilometri percorsi da ciascun veicolo, ma mostra che le crisi non interruppero la diffusione dell'automobile nella società italiana.

Contemporaneamente aumentò fortemente il peso economico della benzina sui bilanci familiari. Secondo la ricostruzione dell'ISTAT, la quota della spesa familiare destinata alla benzina passò dall'1,5% del 1963 al 4,6% del 1974 e all'8,7% del 1980.

Il precedente storico mostra quindi che la continuità della motorizzazione può convivere con un forte aumento dell'onere economico sostenuto dalle famiglie.

Le fonti degli anni Settanta non consentono tuttavia di quantificare i chilometri percorsi dalle sole automobili private. Documentano una contrazione temporanea durante la prima crisi, influenzata anche dai divieti di circolazione, e una sostanziale tenuta dei consumi aggregati durante la seconda.

6.3 Il periodo 2022-2025

Il periodo iniziato nel 2022 non costituisce una fase uniforme di aumento dei prezzi.

Il gasolio raggiunse il proprio prezzo medio annuale più elevato nel 2022. La benzina raggiunse il massimo nel 2023. Nel 2024 e nel 2025 le medie annuali di entrambi i carburanti diminuirono.

Le dinamiche della mobilità devono pertanto essere interpretate distinguendo lo shock iniziale dalla successiva fase di riduzione dei prezzi medi annuali.

Nel 2022 l'aumento dei prezzi coincise con la ripresa della mobilità dopo le limitazioni pandemiche. I consumi di benzina e gasolio per autotrazione aumentarono, gli spostamenti tornarono a crescere e le percorrenze autostradali registrarono un incremento del 10,7% rispetto al 2021.

Il confronto non permette di isolare l'effetto specifico dei prezzi, perché il 2021 rappresentava ancora un anno anomalo. Mostra però che nel primo anno della crisi energetica non si verificò una contrazione assoluta e generale degli indicatori considerati.

Nel 2023 il numero degli spostamenti rimase sostanzialmente stabile, mentre i passeggeri-chilometro diminuirono del 2,6%. La benzina continuò a crescere e il gasolio per autotrazione diminuì.

Il risultato descrive una mobilità nella quale il numero dei viaggi non si riduce, ma diminuisce la distanza complessivamente percorsa dalle persone. Non permette però di attribuire l'intera contrazione delle distanze alle automobili.

Nel primo semestre 2024 il numero degli spostamenti rimase allo stesso livello dello stesso periodo del 2023, mentre i passeggeri-chilometro diminuirono del 5,7% e la quota modale dell'automobile scese al 63,1%.

Nell'intero 2024 l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio aumentò del 5,1%. Nello stesso anno aumentarono i consumi di benzina e gasolio motori e le percorrenze sulla rete autostradale.

Gli indicatori osservano fenomeni differenti, ma non mostrano una contrazione complessiva dell'energia utilizzata dalle famiglie o del traffico sulla rete autostradale considerata.

Nel primo semestre 2025 gli spostamenti effettuati nel giorno medio feriale aumentarono da 96,5 a 102,7 milioni, con una crescita del 6,4% rispetto allo stesso periodo del 2024.

I passeggeri-chilometro diminuirono invece dello 0,85% e la lunghezza media di uno spostamento passò da 9,9 a 9,2 chilometri. La diminuzione si concentrò soprattutto nei tragitti urbani.

La quota modale dell'automobile scese dal 63,1% al 60,8%, mentre aumentò il peso del trasporto collettivo, della bicicletta e della micromobilità.

La riduzione della quota relativa dell'automobile non dimostra però, da sola, una diminuzione del numero assoluto degli spostamenti effettuati in auto. Quando cresce la mobilità complessiva, una percentuale inferiore può corrispondere a un numero di viaggi non inferiore.

Le percorrenze autostradali continuarono inoltre ad aumentare nel 2025, sia per i veicoli leggeri sia per quelli pesanti.

Nel periodo 2022-2025 emerge quindi una trasformazione della struttura della mobilità: aumento degli spostamenti brevi, riduzione delle distanze medie, minore quota relativa dell'automobile e maggiore diversificazione delle modalità utilizzate.

Non emerge invece una riduzione generale del numero dei viaggi o una contrazione persistente del traffico sulle principali reti osservate.

Al riguardo, si precisa che il rapporto tra i rincari e l'uso dell'autovettura privata può essere influenzato da vari fattori legati ai nuovi stili di vita e alle nuove forme di mobilità, nonché all'inadeguatezza di misure e/o mezzi sostitutivi all'uso dell'auto privata. Il prezzo del carburante rappresenta comunque uno dei fattori che possono incidere sulle scelte di consumo. Si sottolinea, peraltro, che le misure introdotte dal legislatore con gli interventi volti a garantire la correttezza delle informazioni rese al pubblico e una loro maggiore fruibilità rispetto all'effettivo ambito di scelta vanno nella direzione di aumentare la trasparenza a effettivo beneficio dei consumatori. Tuttavia, gli strumenti previsti, come l'Osservatorio sui prezzi e l'applicazione informatica prevista dall'art. 1, comma 3-bis, del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23, sono da ritenere positivi, purché consentano all'utente di impostare una ricerca sulla base di propri criteri di scelta. [6.4]

6.4 Il primo semestre 2026

Il primo semestre 2026 presenta un quadro più recente e incompleto.

I prezzi erano relativamente più contenuti a gennaio e febbraio. Aumentarono rapidamente tra marzo e maggio e diminuirono parzialmente a giugno.

Il prezzo medio mensile massimo fu raggiunto a maggio, con circa 1,93 euro al litro per la benzina e 2,10 euro per il gasolio.

Tra il primo e il secondo trimestre il prezzo medio della benzina aumentò del 10,0%, mentre quello del gasolio crebbe del 21,4%.

La scomposizione del prezzo della benzina mostra che l'aumento del secondo trimestre coincise con una crescita della componente al netto delle imposte. Le riduzioni temporanee delle accise attenuarono il rincaro finale, senza impedirlo.

Sul versante dei consumi, maggio registrò la contrazione più ampia del semestre. Rispetto allo stesso mese del 2025, la somma volumetrica di benzina e gasolio diminuì dell'8,08%.

Il calo risultò più marcato per il gasolio e per le vendite extra-rete. Questo perimetro comprende in misura rilevante anche utilizzatori commerciali, produttivi e professionali.

La coincidenza tra il massimo mensile dei prezzi e la contrazione delle quantità rappresenta un segnale rilevante. Non dimostra però che il rincaro sia stato l'unica causa della diminuzione osservata.

A giugno il quadro cambiò: la somma volumetrica di benzina e gasolio tornò a crescere dello 0,58% rispetto allo stesso mese del 2025.

Nel complesso del primo semestre, la somma volumetrica di benzina e gasolio diminuì dello 0,45%. La benzina aumentò del 5,36%, mentre il gasolio scese del 3,22%. Le vendite nella rete aumentarono e quelle extra-rete diminuirono.

La contrazione di maggio non proseguì quindi con la stessa intensità nel mese successivo e non determinò, nell'intero semestre, una diminuzione uniforme dei carburanti stradali.

Non è possibile ricavare da questi dati una misura della reattività dei consumi al prezzo. I prezzi e le quantità considerate hanno perimetri, prodotti e basi temporali differenti e sono influenzati anche dal trasporto merci, dagli utilizzi professionali, dal calendario e dall'andamento delle attività economiche.

Per il primo semestre 2026 non è inoltre disponibile una rilevazione Audimob completa. Non possono quindi essere misurati direttamente:

- il numero degli spostamenti;
- la loro lunghezza media;
- i passeggeri-chilometro;
- la quota modale dell'automobile;
- le percorrenze individuali delle sole auto private.

Il rapporto non utilizza neppure una serie semestrale ANAS costruita attraverso comunicazioni mensili incomplete o fonti secondarie.

Lo shock del 2026 può quindi essere analizzato attraverso prezzi e consumi di carburante, ma non ancora attraverso una misurazione completa dei comportamenti individuali di mobilità.

6.5 Quadro sintetico delle evidenze

TABELLA 6.1 — RISULTATI PRINCIPALI PER PERIODO

Periodo	Evidenze osservate	Interpretazione sostenibile
Prima crisi petrolifera, 1973-1975	Consumi energetici dei trasporti -6,5% nel 1974; recupero nel 1975; divieti festivi di circolazione	Contrazione significativa ma temporanea, non attribuibile esclusivamente ai prezzi
Seconda crisi petrolifera, 1978-1981	Consumi in aumento nel 1979 e sostanzialmente stabili nel 1980-1981; motorizzazione in crescita	Nessuna contrazione aggregata analoga al 1974
2022	Aumento di carburanti, spostamenti e percorrenze autostradali	Confronto condizionato dalla ripresa post-pandemica; nessuna riduzione assoluta generale
2023	Spostamenti +0,6%; passeggeri-chilometro -2,6%; quota auto in diminuzione	Numero dei viaggi stabile, distanze complessive inferiori

Primo semestre 2024	Spostamenti stabili; passeggeri-chilometro -5,7%; quota auto 63,1%	Mobilità stabile nel numero, ma mediamente meno estesa
Intero 2024	Energia delle famiglie per il trasporto +5,1%; carburanti e percorrenze autostradali in aumento	Nessuna contrazione complessiva degli indicatori energetici e autostradali
Primo semestre 2025	Spostamenti +6,4%; passeggeri-chilometro -0,85%; lunghezza media 9,2 km; quota auto 60,8%	Più spostamenti, soprattutto brevi, con minore distanza media e maggiore diversificazione modale
Primo semestre 2026	Forte rincaro tra marzo e maggio; somma volumetrica di benzina e gasolio -0,45% nel semestre; contrazione concentrata a maggio. Non disponibili dati completi su spostamenti, distanze, quota modale e percorrenze delle sole auto private	I dati disponibili descrivono prezzi e consumi di carburante, ma non consentono un confronto comportamentale diretto con il primo semestre 2025 né di stabilire se sia cambiato l'utilizzo individuale dell'automobile

Nota sulla confrontabilità: le righe della tabella non dispongono tutte dello stesso livello informativo. Per il primo semestre 2025 sono disponibili indicatori sui comportamenti di mobilità, tra cui numero degli spostamenti, passeggeri-chilometro, lunghezza media dei viaggi e quota modale dell'automobile. Per il primo semestre 2026, alla data di chiusura del rapporto, sono invece disponibili principalmente dati sui prezzi e sui consumi di carburante.

Il confronto tra i due semestri non consente pertanto di misurare direttamente una variazione dei comportamenti individuali o delle percorrenze delle sole automobili private.

Fonte: sintesi delle evidenze e delle fonti presentate nei Capitoli 2, 3, 4 e 5.

Che cosa mostrano gli indicatori nei periodi analizzati

Variazioni circoscritte e cambiamenti nella struttura della mobilità, ma nessuna riduzione generale e persistente documentata

Crisi storiche e fase iniziale contemporanea

1973-1975 Consumi energetici -6,5% nel 1974; recupero nel 1975; divieti festivi. Contrazione significativa ma temporanea.	1978-1981 Consumi in aumento nel 1979 e sostanzialmente stabili nel 1980-1981. Nessuna contrazione analoga al 1974.	2022 Carburanti, spostamenti e percorrenze autostradali in aumento. Ripresa post-pandemica; nessuna riduzione generale.	2023 Spostamenti +0,6%; passeggeri-chilometro -2,6%. Viaggi sostanzialmente stabili, distanze inferiori.
---	---	---	--

Evoluzione recente

1° sem. 2024 Spostamenti stabili; passeggeri-chilometro -5,7%. Mobilità stabile nel numero, meno estesa.	Intero 2024 Energia delle famiglie +5,1%; carburanti e autostrade in aumento. Nessuna contrazione degli indicatori energetici e di traffico.	1° sem. 2025 Spostamenti +6,4%; quota auto 60,8%; lunghezza media 9,2 km. Più spostamenti, soprattutto brevi.	1° sem. 2026 Somma volumetrica benzina + gasolio -0,45%; calo concentrato a maggio. Dati comportamentali completi non disponibili.
--	--	---	--

Nota di lettura: i periodi non dispongono dello stesso livello informativo. Per il primo semestre 2026 mancano indicatori completi su spostamenti, distanze, quota modale e percorrenze delle sole auto private.
Fonte: sintesi delle evidenze presentate nei Capitoli 2, 3, 4, 5 e 6 del rapporto.

6.6 Esito dell'ipotesi

L'esito può essere distinto in tre livelli.

La versione forte dell'ipotesi prevedeva che un forte aumento dei prezzi determinasse una riduzione generale e persistente dell'utilizzo dell'automobile.

Questa ipotesi non è confermata dalle evidenze disponibili.

Una seconda ipotesi riguardava la presenza, nel periodo analizzato, di variazioni selettive o circoscritte della mobilità: riduzione di alcuni viaggi, accorciamento delle distanze, cambiamenti nella quota modale, ricomposizione tra carburanti o contrazioni concentrate in determinati periodi.

L'esistenza di alcuni di questi fenomeni è documentata dai dati. Resta invece non verificabile, in termini generali, quanto essi siano riconducibili ai rincari.

Sono infatti documentati:

- la contrazione temporanea dei consumi energetici dei trasporti nel 1974;
- la riduzione dei passeggeri-chilometro nel 2023 e nei primi semestri 2024 e 2025;
- la diminuzione della lunghezza media degli spostamenti;
- la perdita di quota relativa dell'automobile;
- la ricomposizione tra benzina e gasolio;
- la contrazione dei consumi concentrata nel maggio 2026.

Queste variazioni sono compatibili con adattamenti parziali o temporanei della mobilità, ma possono dipendere anche da fattori diversi dai prezzi. L'ipotesi è pertanto sostenuta per quanto riguarda l'esistenza di cambiamenti selettivi, mentre il loro nesso generale con i rincari non può essere dimostrato attraverso i dati disponibili.

Per il primo semestre 2026, infine, l'ipotesi relativa a un cambiamento dei comportamenti individuali di mobilità non può ancora essere verificata direttamente.

I dati disponibili consentono di descrivere prezzi e quantità di carburante, ma non di stabilire come siano cambiati il numero dei viaggi, la quota dell'auto o i chilometri percorsi dalle famiglie.

6.7 Le implicazioni per la tutela dei consumatori

La permanenza di elevati livelli di mobilità durante un rincaro non significa che l'aumento dei prezzi sia stato privo di conseguenze per i consumatori.

Il precedente degli anni Settanta mostra che la diffusione dell'automobile continuò mentre aumentava fortemente la quota della spesa familiare assorbita dalla benzina.

La continuità degli spostamenti può quindi convivere con un maggiore onere economico. Non è necessario che una famiglia rinunci completamente all'automobile perché il rincaro produca conseguenze sul proprio bilancio.

Nel periodo contemporaneo, tuttavia, le medie nazionali utilizzate dal rapporto non permettono di stabilire:

- quali famiglie abbiano sostenuto l'onere maggiore;
- se siano state ridotte altre spese per finanziare il trasporto;
- quanto incidano il reddito e la composizione familiare;
- quali differenze esistano tra aree urbane, periferiche e interne;
- quanto la disponibilità di trasporto pubblico influenzi la possibilità di sostituire l'automobile.

Non può quindi essere presentato come risultato dimostrato che la continuità della mobilità dipenda necessariamente dall'impossibilità di rinunciare all'auto.

È però corretto individuare una questione consumeristica precisa:

La stabilità degli indicatori di mobilità non misura la sostenibilità economica degli spostamenti per le famiglie e non esclude che i rincari abbiano aumentato l'esposizione dei consumatori maggiormente dipendenti dall'automobile.

Questa distinzione è importante anche per le politiche pubbliche. La valutazione degli effetti dei rincari non dovrebbe limitarsi alle quantità complessive di carburante vendute, ma dovrebbe considerare il reddito disponibile, la qualità delle alternative di trasporto e la distanza dai servizi essenziali.

6.8 Che cosa il rapporto non può dimostrare

Non è disponibile, per tutti i periodi analizzati, una serie nazionale completa e omogenea dei chilometri percorsi esclusivamente dalle automobili private.

Non è quindi possibile stabilire direttamente:

- quanti chilometri in più o in meno siano stati percorsi dalle auto delle famiglie;
- come sia variata la percorrenza media per automobilista;
- quale sia l'elasticità dell'utilizzo dell'automobile rispetto al prezzo;
- quale parte delle variazioni osservate sia stata causata esclusivamente dai rincari.

I diversi periodi sono inoltre influenzati da condizioni specifiche.

Nel 1974 furono applicati divieti obbligatori di circolazione. Il confronto relativo al 2022 fu condizionato dalla ripresa post-pandemica. Il 2024 e il 2025 furono caratterizzati da una diminuzione dei prezzi medi annuali. Lo shock del 2026 è recente e non è ancora osservabile attraverso dati comportamentali completi.

I dati sui carburanti comprendono anche imprese, trasporto merci e utilizzi professionali. Le indagini sulla mobilità sono campionarie. I dati autostradali e ANAS riguardano soltanto le infrastrutture monitorate e comprendono veicoli differenti dalle automobili private.

Questi limiti impediscono una misurazione causale e perfettamente sovrapponibile dei diversi periodi. Non cancellano però il risultato generale della lettura congiunta: gli indicatori documentano cambiamenti e variazioni circoscritte, ma non una contrazione ampia, uniforme e durevole della mobilità automobilistica.

6.9 Conclusione finale

Nei periodi di crisi energetica analizzati non emerge una risposta unica e costante degli indicatori di mobilità.

Durante la prima crisi petrolifera degli anni Settanta si verificò una contrazione temporanea dei consumi energetici dei trasporti, influenzata anche dalle limitazioni obbligatorie alla circolazione; durante la seconda crisi non si osservò una diminuzione analoga.

Nel periodo 2022-2025, il confronto relativo al 2022 fu condizionato dalla ripresa post-pandemica; nel 2023 rimasero stabili gli spostamenti ma diminuirono le distanze complessive; nel 2024 aumentarono l'energia utilizzata dalle famiglie per il trasporto in conto proprio e le percorrenze autostradali; nel primo semestre 2025 aumentarono gli spostamenti, mentre diminuirono la distanza media e la quota relativa dell'automobile.

Il primo semestre 2026 presenta uno shock di prezzo concentrato tra marzo e maggio, particolarmente intenso per il gasolio. La contrazione dei consumi osservata a maggio costituisce un segnale rilevante, ma la quasi stabilità dell'intero semestre e l'assenza di dati comportamentali completi non permettono di considerarla una trasformazione strutturale.

I dati disponibili non mostrano che gli aumenti dei prezzi abbiano determinato una rinuncia generale e persistente all'automobile. Emergono cambiamenti nella lunghezza dei viaggi, nella distribuzione tra mezzi e carburanti e nell'intensità degli spostamenti, ma questi fenomeni non possono essere attribuiti in modo generale ai rincari. L'automobile conserva un ruolo centrale e non emerge una contrazione durevole degli indicatori complessivi di mobilità e traffico.

Ai fini della tutela dei consumatori, appare pertanto opportuno monitorare le dinamiche dei prezzi e accompagnare l'evoluzione della rete distributiva e della mobilità locale, sostenendo le infrastrutture necessarie e un trasporto pubblico adeguato alle effettive esigenze degli utenti, senza introdurre distorsioni della concorrenza.

La continuità nell'uso dell'auto non va infatti letta come indifferenza ai rincari: per molti consumatori può dipendere dalla mancanza di alternative concretamente adeguate. La tutela

dovrebbe quindi considerare, accanto alle quantità aggregate, anche la capacità delle famiglie di sostenere i costi della mobilità e di accedere ad alternative effettivamente disponibili.

6.10 Priorità per i prossimi approfondimenti

Per superare i limiti dell'indagine sarebbero necessari:

- una serie nazionale delle percorrenze delle automobili private distinta dagli altri veicoli;
- dati sui consumi e sulla spesa disaggregati per reddito e territorio;
- informazioni sulla distanza dai servizi e sull'accessibilità al trasporto pubblico;
- una rilevazione specifica delle strategie adottate dalle famiglie durante i rincari;
- l'aggiornamento dei dati comportamentali relativi al 2026;
- una maggiore omogeneità e accessibilità delle serie pubbliche su traffico, carburanti e mobilità.

Questi approfondimenti permetterebbero di passare dalla descrizione degli indicatori aggregati alla misurazione concreta di come i rincari incidano sulle diverse categorie di consumatori.

6.11 Fonti del capitolo

Il capitolo integra i risultati e le fonti presentati nei Capitoli 2, 3, 4 e 5.

Le principali fonti richiamate sono:

[6.1] ISTAT, *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Capitoli 1 e 17, serie storiche sui consumi energetici dei trasporti e sulle autovetture.

[6.2] Senato della Repubblica, Archivio storico, documentazione sul programma nazionale di austerità del 1973; Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, decreto-legge 23 novembre 1973, n. 741.

[6.3] ISTAT, *I consumi cambiano insieme al Paese*, 17 aprile 2026.

[6.4] AGCM, Cfr. IC54, executive summary, cit.

[6.5] Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Sisen, serie sui prezzi mensili e annuali dei carburanti, sulla composizione del prezzo e sui consumi petroliferi.

[6.6] ISTAT, *Flussi fisici di energia – PEFA. Anni 2008-2024*, 6 maggio 2026.

[6.7] Isfort, *22° Rapporto sulla mobilità degli italiani – Audimob*, dicembre 2025.

[6.8] ISTAT, *Incidenti stradali in Italia*, edizioni relative agli anni 2022, 2023, 2024 e 2025, sezioni dedicate alla mobilità e alle percorrenze autostradali.

[6.9] AISCAT, statistiche sulle percorrenze della rete autostradale in concessione.

[6.10] ANAS, *Osservatorio del traffico*, metodologia di rilevazione e costruzione dell'Indice di mobilità rilevata.

[6.11] FIGISC, rielaborazioni sui dati provvisori MASE relativi ai consumi di maggio e giugno 2026.