2025/1021

26.5.2025

RACCOMANDAZIONE (UE) 2025/1021 DELLA COMMISSIONE

del 22 maggio 2025

sulla povertà dei trasporti: garantire una mobilità accessibile, a prezzi sostenibili ed equa

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

(1) Il principio 20 del pilastro europeo dei diritti sociali ([1]) stabilisce che ogni persona ha il diritto di accedere ai servizi essenziali, compresi i trasporti, e che per le persone che lo necessitano deve essere disponibile un sostegno per l'accesso a tali servizi. I trasporti consentono inoltre di accedere ad altre attività che sono fondamentali per la partecipazione attiva alla società e al mercato del lavoro, quali l'occupazione, l'assistenza sanitaria e l'istruzione. In tale contesto, la povertà dei trasporti è sempre più preoccupante, in particolare per i gruppi vulnerabili, in quanto compromette l'accesso ai servizi e contribuisce in tal modo all'esclusione sociale.

(2) La bussola per la competitività ([2]) sottolinea che un'infrastruttura di trasporto adeguata è un prerequisito per la competitività dell'UE, in quanto sostiene in particolare la logistica, la produzione orientata al bisogno e la mobilità di persone, beni e servizi. La ricerca dimostra inoltre che i trasporti svolgono un ruolo fondamentale nel promuovere lo sviluppo economico, il benessere e l'equità sociale in quanto contribuiscono all'accesso a posti di lavoro di qualità, anche per le persone a rischio di povertà ed esclusione sociale e per alcuni gruppi vulnerabili della società ([3]). I trasporti possono contribuire a rafforzare l'equità e la solidarietà intergenerazionali.

(3) Il Fondo sociale per il clima è stato istituito per affrontare i potenziali effetti distributivi negativi dell'estensione della copertura dei mercati del carbonio dell'UE all'edilizia e al trasporto su strada e attenuarli grazie a un nuovo sistema di scambio di quote di emissione (ETS2) conformemente alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). Il Fondo sociale per il clima dovrebbe mobilitare 86,7 miliardi di EUR tra il 2026 e il 2032 per sostenere le famiglie vulnerabili, gli utenti vulnerabili dei trasporti e le microimprese vulnerabili che sono particolarmente colpiti dalla povertà energetica e dei trasporti. Per accedere a tali finanziamenti, gli Stati membri devono presentare i rispettivi piani sociali nazionali per il clima entro il 30 giugno 2025 e conseguire i pertinenti traguardi e obiettivi in maniera soddisfacente. La presente raccomandazione intende sostenere gli Stati membri nel loro lavoro.

(4) Gli Stati membri possono utilizzare il Fondo sociale per il clima per sostenere misure e investimenti strutturali volti a migliorare l'efficienza energetica e decarbonizzare gli edifici, nonché a promuovere soluzioni di mobilità pulita, a condizione che tali iniziative siano destinate principalmente alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili o agli utenti vulnerabili dei trasporti. Le misure e gli investimenti ammissibili nel settore dei trasporti sono destinate tra l'altro a incentivare l'uso di trasporti pubblici accessibili e a prezzi sostenibili, a sostenere gli enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo e nella predisposizione di mobilità sostenibile su richiesta, servizi di mobilità condivisa e soluzioni di mobilità attiva, a facilitare l'accesso a veicoli e biciclette a emissioni zero, a sviluppare infrastrutture per la ricarica e il rifornimento e a sostenere lo sviluppo di un mercato dei veicoli di seconda mano a emissioni zero.

(5) L'articolo 2, punto 2, del regolamento sul Fondo sociale per il clima ([5]) ha introdotto, a livello dell'Unione, la prima e unica definizione esistente di «povertà dei trasporti» ai fini del regolamento. Per povertà dei trasporti si intende «l'incapacità o la difficoltà degli individui e delle famiglie di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati o l'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per l'accesso a servizi e attività socioeconomici essenziali, tenuto conto del contesto nazionale e geografico».

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_it.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_it.
([3]) *Economic Perspectives on Transport and Equality* (OCSE, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (EU 2022).
([4]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Per quanto riguarda la definizione di povertà dei trasporti contenuta nel regolamento sul Fondo sociale per il clima, è possibile individuare le tre dimensioni seguenti:

a) accessibilità economica: capacità degli individui e delle famiglie di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati

b) disponibilità dei trasporti: esistenza e frequenza dei servizi di trasporto

c) accessibilità: capacità degli individui e delle famiglie di accedere a servizi e attività socioeconomici essenziali entro un lasso di tempo ragionevole.

Una quarta dimensione, ossia l'«adeguatezza del sistema dei trasporti», pur non rientrando nella definizione ufficiale, è utile per descrivere l'utilizzabilità del sistema. L'«adeguatezza» comprende diversi elementi supplementari, quali l'affidabilità, l'idoneità per le persone che lo utilizzano per le attività professionali e/o i compiti di assistenza (come gli spostamenti da e verso il luogo di lavoro e il trasporto di minori), la sicurezza del sistema dei trasporti e la sua disponibilità al di fuori delle fasce orarie principali, l'assenza di barriere e l'ampia disponibilità di informazioni sulle possibilità di spostamento ([6]).

(7) Le cause della povertà dei trasporti dipendono dai bassi livelli di reddito e da altri ostacoli sistemici, quali il mancato accesso ad alloggi a prezzi sostenibili in prossimità del luogo di lavoro, a strutture scolastiche e a servizi essenziali, l'isolamento geografico, l'assenza o la disponibilità limitata di trasporti pubblici o privati o specifiche caratteristiche socioeconomiche, demografiche e fisiche che limitano la capacità delle persone di beneficiare di servizi di trasporto adeguati.

(8) Secondo uno studio della Commissione, la spesa totale per i trasporti è più elevata nelle zone a media densità demografica, probabilmente per via di una percentuale maggiore di pendolari e di un maggior numero di spostamenti da tali zone verso le città (ad esempio per motivi di lavoro o per acquisti) ([7]). Come delineato nella strategia dell'UE per le regioni ultraperiferiche ([8]), i trasporti svolgono un ruolo cruciale per le regioni ultraperiferiche, che sono le zone più remote dell'UE. In genere le isole e le regioni ultraperiferiche sono particolarmente colpite dalla povertà dei trasporti, anche per quanto riguarda l'accesso dei residenti ai servizi socioeconomici essenziali, l'elevata dipendenza dal trasporto aereo e marittimo e la minore sostituibilità tra i modi di trasporto ([9]).

(9) I dati di Eurostat ([10]) indicano che nel 2023 la percentuale di persone che non potevano permettersi un'automobile ed erano a rischio di povertà (ossia con un reddito inferiore al 60 % del reddito equivalente mediano) variava dal 6 % circa (5,5 % in Italia, 6 % a Cipro e 6,2 % a Malta) a oltre il 30 % (34,3 % in Finlandia, 34 % in Romania e 32,4 % in Slovacchia e Ungheria). La situazione varia notevolmente a seconda del tipo di famiglia. In 12 Stati membri oltre il 30 % delle persone a basso reddito e con figli a carico (44,4 % in Slovacchia, 43,4 % in Ungheria) non poteva permettersi un'automobile nel 2023.

(10) Più in generale, gli individui o le famiglie a basso reddito e a reddito medio-basso che possono permettersi trasporti pubblici o privati possono essere considerati «a rischio di povertà dei trasporti» se una quota significativa del loro bilancio personale è destinata ai trasporti (ad esempio più del doppio della mediana della popolazione del paese).

(11) La prevenzione e l'attenuazione della povertà dei trasporti sono una delle priorità della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). L'infrastruttura TEN-T deve garantire una mobilità e un'accessibilità senza soluzione di continuità per tutti gli utenti, in particolare quelli che si trovano in situazioni di povertà dei trasporti o di vulnerabilità.

([6]) Cfr. Commissione europea, direzione generale per l'Occupazione, gli affari sociali e l'inclusione, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. *et al.*, *Transport poverty*: *definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, ottobre 2024.

([7]) Commissione europea, relazione tecnica del JRC, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions, an analysis of EU data and socioeconomic indicators*, 2022.

([8]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Mettere al primo posto le persone, garantire una crescita sostenibile e inclusiva, liberare il potenziale delle regioni ultraperiferiche dell'UE» [COM(2022) 198 final del 3.5.2022].

([9]) Nel continente europeo i voli a corto raggio possono essere sostituiti più facilmente dagli spostamenti in treno o in auto rispetto a quanto avviene nelle regioni ultraperiferiche; cfr. lo studio del Parlamento europeo realizzato su richiesta della commissione TRAN, dal titolo *Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*, PE 759.311, marzo 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf .

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) Nella sua visione a lungo termine per le zone rurali d'Europa ([11]) la Commissione invita gli Stati membri e le regioni a sviluppare strategie di mobilità rurale sostenibile, con l'obiettivo generale di creare «zone rurali più forti, connesse, resilienti e prospere entro il 2040». Questa visione richiede sforzi per mantenere e migliorare il servizio di trasporto pubblico a prezzi sostenibili e le infrastrutture come le ferrovie, le vie navigabili interne, le strade, le stazioni di ricarica e rifornimento per sostenere soluzioni di mobilità a zero emissioni, le piste ciclabili, i collegamenti multimodali, anche con mezzi di trasporto attivi, nonché i trasporti marittimi a corto raggio e il trasporto aereo.

(13) Come indicato nel piano d'azione industriale della Commissione per il settore automobilistico europeo ([12]), i regimi di leasing sociale ([13]) possono contribuire a fornire soluzioni di mobilità pulita e a prezzi sostenibili agli utenti vulnerabili dei trasporti e potrebbero essere finanziati con i fondi che il Fondo sociale per il clima mobiliterà tra il 2026 e il 2032. Inoltre, i veicoli autonomi condivisi, le navette autonome e i veicoli telecomandati potrebbero contribuire a risolvere le sfide del primo/ultimo miglio per le comunità scarsamente servite ([14]).

(14) La Commissione ha agevolato lo scambio di buone pratiche tra gli Stati membri per quanto riguarda le misure e gli investimenti efficaci sotto il profilo dei costi da includere nei piani sociali per il clima ([15]) e per lo svolgimento di consultazioni pubbliche ([16]). Ha pubblicato documenti di orientamento relativi all'attuazione del Fondo sociale per il clima ([17]), nonché una serie di raccomandazioni contenenti buone pratiche per il Fondo sociale per il clima, formulate dal sottogruppo «Trasporto pubblico e mobilità condivisa» del gruppo di esperti sulla mobilità urbana ([18]).

(15) La raccolta di dati sugli indicatori pertinenti per le politiche è fondamentale per definire le priorità strategiche, individuare i principali beneficiari e monitorare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi strategici. Diversi indicatori elaborati da Eurostat possono sostenere questo processo e consentire il confronto dei risultati in tutta l'UE, sulla base dei quadri di valutazione e dei quadri di monitoraggio esistenti, quali il quadro di valutazione della situazione sociale ([19]), nonché di altri dati condivisi nell'ambito degli esami periodici dello stato di attuazione della raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa per tutti ([20]).

(16) L'Osservatorio europeo per una transizione equa, che sarà avviato nel 2026, dà seguito alla raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica ([21]) ed ha l'obiettivo di rafforzare la base di conoscenze sugli aspetti della transizione verde relativi all'equità. L'Osservatorio è destinato a sviluppare e rilevare dati pertinenti, elaborare indicatori standardizzati, raccogliere le migliori pratiche e agevolare la condivisione dei dati relativi alle tendenze e alle politiche pertinenti, anche per quanto riguarda la povertà dei trasporti e i gruppi vulnerabili.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/it/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo» [COM(2025) 95 final], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Cfr. ad esempio il regime francese di leasing sociale nella sezione 3.6.3 di: Commissione europea, direzione generale per l'Azione per il clima, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. *et al.*, *Support for the implementation of the Social Climate Fund –Note on good practices for cost-effective measures and investments: executive summary*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/f14392ba-3509-11ef-b441-01aa75ed71a1.

([14]) Cfr. Agenzia europea dell'ambiente, *Transport and Environment Report 2022*, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Commissione europea, direzione generale per l'Azione per il clima, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. *et al.*, *Support for the implementation of the Social Climate Fund –Note on good practices for cost-effective measures and investments: executive summary*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/f14392ba-3509-11ef-b441-01aa75ed71a1.

([16]) Commissione europea, direzione generale per l'Azione per il clima e Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund: note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/5dbb39a1-350e-11ef-b441-01aa75ed71a1.

([17]) Commissione europea, «Comunicazione della Commissione - Orientamenti sui piani sociali per il clima [C(2025) 881 final, del 5.3.2025], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1743592503911&uri=CELEX%3A52025XC01597.

([18]) *Public Transport and Shared Mobility EGUM Subgroup*, 10.06.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Cfr. https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

([20]) Cfr. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/it/pdf.

([21]) Raccomandazione del Consiglio, del 16 giugno 2022, relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica (2022/C 243/04), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Date le interconnessioni con vari settori di intervento, la povertà dei trasporti non può essere affrontata isolatamente. È essenziale adottare un approccio intersettoriale nell'elaborazione di misure rivolte ai gruppi vulnerabili, ad esempio collegando la costruzione di alloggi sociali alla fornitura di infrastrutture di trasporto adeguate, sostenibili ed economicamente accessibili.

RACCOMANDA AGLI STATI MEMBRI:

Sezione I – *Elaborare un approccio strategico per combattere e prevenire la povertà dei trasporti*

1. Integrare la povertà dei trasporti nelle strategie di lotta alla povertà e nelle strategie settoriali esistenti (ad esempio nel settore dell'energia) a livello nazionale e regionale con obiettivi chiaramente definiti e misurabili, piani di attuazione realizzabili e dotati di tappe intermedie, responsabilità chiare e risorse adeguate a lungo termine. L'obiettivo generale dovrebbe essere quello di prevenire e ridurre la povertà dei trasporti, rispettando nel contempo l'ambiente e gli specifici obiettivi climatici concordati e tenendo conto della sostenibilità economica. È possibile trarre ispirazione dal processo descritto nel regolamento (UE) 2023/955 per l'istituzione dei piani sociali nazionali per il clima a titolo del Fondo sociale per il clima, dalla raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica e dagli orientamenti per l'elaborazione di piani di mobilità urbana sostenibile ([22]), ed è opportuno allinearvisi. Costituiscono fasi importanti di questo processo:

   a) l'individuazione dei gruppi vulnerabili colpiti dalla povertà dei trasporti, sulla base dei dati disponibili e delle cause profonde di tale povertà nei territori nazionali, tenendo conto di tutte le dimensioni della povertà dei trasporti;

   b) l'individuazione e l'analisi dei problemi e una pianificazione interdisciplinare che coinvolga i portatori di interessi e i cittadini, con particolare attenzione alle autorità e ai rappresentanti regionali e locali, attraverso una consultazione pubblica completa e trasparente e un processo di coinvolgimento dei portatori di interessi; si dovrà assicurare la partecipazione attiva dei gruppi destinatari in tutte le fasi;

   c) l'individuazione di misure e investimenti adeguati collegati a traguardi, obiettivi e tempistiche misurabili per la progressiva eliminazione della povertà dei trasporti, con il ricorso a valutazioni d'impatto distributivo per le misure e le riforme ([23]);

   d) L'attuazione di misure e investimenti e il suo monitoraggio pubblico. La valutazione dei progressi sulla base di una serie di indicatori di prestazione ed eventualmente con l'adeguamento delle politiche mediante il ricorso ai processi di governance, ai quadri di valutazione e agli indicatori esistenti, a seconda dei casi.

2. Assicurare la coerenza e le sinergie con l'attuazione e gli esami periodici dei progressi compiuti nell'ambito della raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica. Tenere conto delle esigenze in materia di trasporto al momento di elaborare piani di inclusione per i beneficiari di un reddito minimo ([24]).

3. Assicurare la coerenza con le misure e gli investimenti previsti e con gli impegni assunti nell'ambito di vari programmi e piani correlati, ad esempio nel quadro dei piani per la ripresa e la resilienza, dei programmi della politica di coesione, dei piani territoriali per una transizione giusta, dei piani nazionali per l'energia e il clima, delle strategie immobiliari a lungo termine, dei piani nazionali di ristrutturazione degli edifici e dei piani sociali per il clima.

4. Responsabilizzare gli attori locali e regionali e rafforzarne la capacità di determinare, elaborare e realizzare le misure e gli investimenti appropriati, consentendo l'accesso a formazioni, strumenti e risorse adeguati. Tali soggetti svolgono un ruolo fondamentale nell'adattare le soluzioni alle esigenze specifiche delle loro comunità e nel garantire un'attuazione efficace a livello locale.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en?prefLang=it.

([23]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Valutare meglio l'impatto distributivo delle politiche degli Stati membri» (COM(2022) 494 final del 28.9.2022), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Raccomandazione del Consiglio, del 30 gennaio 2023, relativa a un adeguato reddito minimo che garantisca l'inclusione attiva (2023/C 41/01).

5. Condividere le buone pratiche, gli insegnamenti tratti e gli effetti delle misure su vari gruppi vulnerabili, al fine di promuovere l'apprendimento reciproco e migliorare l'efficacia degli interventi in tutta l'UE, anche attraverso contributi al futuro osservatorio europeo per una transizione equa.

Sezione II — *Pianificazione delle politiche*

6. Stabilire che cosa debba essere considerato un livello sufficiente di accessibilità ai trasporti a prezzi sostenibili, per regione e anche a livello locale, garantendo che la distribuzione spaziale dei servizi socioeconomici essenziali e la fornitura di opzioni e infrastrutture di trasporto siano allineate.

7. Trarre ispirazione dal quadro per l'accessibilità elaborato dalla Commissione e dal Forum internazionale dei trasporti presso l'OCSE, che si basa i) sull'accessibilità, definita come numero totale di destinazioni raggiungibili in un intervallo di tempo fisso, ii) sulla prossimità, ossia sul numero totale di destinazioni situate entro una determinata distanza, e iii) sulle prestazioni dei trasporti, intese come rapporto tra accessibilità e prossimità (confronto tra popolazione accessibile e popolazione vicina) ([25]). Includere gli spostamenti multimodali, come le combinazioni autobus/treno, nel determinare le priorità in materia di investimenti nelle infrastrutture. Tenendo conto anche dell'accessibilità economica dei trasporti, valutare se migliorare o ampliare le infrastrutture esistenti, costruire nuove infrastrutture o migliorare la connettività multimodale, come le piste ciclabili verso le stazioni ferroviarie o gli autobus di collegamento con le stazioni ferroviarie.

8. Sostenere e incoraggiare le autorità locali delle zone urbane e periurbane nel contrasto alla povertà dei trasporti in fase di preparazione e attuazione dei piani urbani di mobilità sostenibile. Valutare la possibile adozione di approcci analoghi per la pianificazione di soluzioni di mobilità nelle regioni rurali e remote che non sono contemplate dai piani urbani di mobilità sostenibile.

9. Valutare la possibilità di rimediare alle carenze significative di dati attraverso un rilevamento dei dati regolare e sistematico ([26]), rendendo i risultati accessibili al pubblico su piattaforme di dati amministrative a vari livelli della pubblica amministrazione. Valutare l'elaborazione e l'utilizzo eventuale di indicatori e dati disaggregati, anche per genere e reddito, in combinazione con indicatori geospaziali (cfr. esempi inclusi nell'allegato I), almeno a livello NUTS 3 ([27]), riguardanti la disponibilità delle reti di trasporto e la dimensione dell'accessibilità (ubicazione dei servizi socioeconomici essenziali).

10. Massimizzare l'efficienza degli strumenti di finanziamento nazionali e dell'UE disponibili per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di trasporto volti a contrastare la povertà dei trasporti, promuovendo nel contempo la mobilità sostenibile in tutta l'UE. Considerare le risorse disponibili, il calendario degli investimenti, le esigenze delle popolazioni locali nonché i costi e i benefici dei vari modi di trasporto in tale contesto.

11. Cooperare con altri Stati membri per allineare delle loro politiche in materia di rilevamento dei dati e fornire soluzioni di trasporto al di là delle frontiere nazionali, in particolare per gli utenti vulnerabili dei trasporti e incoraggiare il contributo dei portatori di interessi anche a livello transfrontaliero.

([25]) Commissione europea, direzione generale della Politica regionale e urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2021 Inforegio - Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Per il trasporto su strada, cfr. Commissione europea, *Road Transport Performance in Europe*, 2018, Inforegio - Road transport performance in Europe.

([26]) Elementi importanti a tale riguardo sono ad esempio: l'ubicazione delle fermate dei trasporti pubblici e gli orari delle corse (frequenza dei collegamenti), i tempi degli spostamenti pendolari basati su dati in tempo reale (in particolare i flussi di traffico nelle ore di punta), gli spostamenti più frequenti a livello locale, i dati sulla rete stradale, i dati relativi alla proprietà di autovetture e alle infrastrutture ciclabili e pedonali e i dati sull'ubicazione dei servizi socioeconomici essenziali. I dati dovrebbero idealmente fornire informazioni sulle attuali tendenze relative a tutti i modi di trasporto, sui motivi della scelta di un determinato modo di trasporto in una data area geografica e sul livello di integrazione dei modi di trasporto (multimodalità).

([27]) Una regione NUTS 3 è un'unità territoriale quale definita nel regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS).

Sezione III – *Progettazione delle politiche*

12. Dare priorità alle misure di cui beneficiano gli individui e le famiglie più colpiti dalla povertà dei trasporti, sulla base di solide valutazioni degli impatti distributivi delle misure e delle politiche pertinenti.

13. Le misure di sostegno mirate possono, ad esempio riguardare primariamente le famiglie a reddito basso o a reddito medio-basso che vivono in aree geografiche scarsamente servite, senza tuttavia lasciare indietro i gruppi vulnerabili delle zone più prospere, quali le grandi città. Un altro approccio consiste nel concentrare il sostegno su categorie specifiche di persone vulnerabili, in particolare quelle che dipendono da trasporti motorizzati basati sui combustibili fossili e che non hanno accesso a opzioni di trasporto pubblico adeguate e a prezzi sostenibili o per i quali la disponibilità di tali servizi è inadeguata o limitata nella loro zona. Un'altra soluzione consiste nel combinare i miglioramenti del sistema di trasporto pubblico (accessibile a tutti) con prezzi ridotti o buoni per i trasporti pubblici destinati ai gruppi vulnerabili (cfr. l'allegato II, che elenca alcuni esempi di misure e investimenti, nonché gli orientamenti della Commissione sui piani sociali per il clima). In tal modo l'offerta globale di trasporto può essere migliorata a vantaggio di tutti e sarà più facile realizzare economie di scala.

14. Garantire che le misure non si limitino alle persone che dispongono di automobili o biciclette, ma includano anche la decarbonizzazione del settore dei trasporti locali e delle relative infrastrutture. Prendere in considerazione tutte le forme di mobilità: trasporto pubblico multimodale e nuovi servizi basati sul ridesharing e sul car sharing (compresi eventualmente veicoli autonomi), e servizi di mobilità condivisa, tra cui la micromobilità, i servizi a richiesta, la mobilità attiva (spostamenti a piedi e in bicicletta).

15. Trarre spunto dalle buone pratiche e dalle priorità d'azione delineate nella recente comunicazione della Commissione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali ([28]), che possono accelerare la sostituzione dei veicoli aziendali a emissioni zero e quindi sostenere l'emergere di un ampio mercato dell'usato.

16. Valutare la possibilità di fornire agli utenti vulnerabili dei trasporti e alle microimprese vulnerabili l'accesso a veicoli a zero emissioni nuovi e di seconda mano, attraverso misure quali i regimi di leasing sociale, unitamente alla realizzazione di infrastrutture di ricarica. Nel progettare i regimi per il noleggio o il leasing di veicoli a emissioni zero destinati a gruppi vulnerabili, si potrebbe tenere conto di fattori quali il livello di reddito, l'accessibilità e la disponibilità dei trasporti pubblici esistenti e di servizi di mobilità condivisa, così come le distanze e i tempi medi degli spostamenti pendolari.

17. Incentivare l'utilizzo del modo di trasporto più sostenibile a disposizione, garantendo nel contempo che corrisponda alle esigenze quotidiane dei gruppi destinatari. Privilegiare i trasporti pubblici rispetto alla mobilità individuale non attiva, riducendo la dipendenza dalle autovetture private. Sostenere il miglioramento dei collegamenti dei trasporti pubblici nelle aree urbane e il collegamento con le zone rurali, periferiche e remote. Pur concentrando il sostegno immediato sui gruppi colpiti dalla povertà dei trasporti, elaborare politiche che tengano conto di esigenze di trasporto più ampie. Ciò consentirà non solo di contrastare la povertà dei trasporti, ma anche, più in generale, di migliorare la connettività, ridurre le emissioni di CO_2 e di inquinanti atmosferici, la congestione, gli incidenti e il rumore e offrire un'alternativa valida a tutti i gruppi di popolazione.

18. Aumentare i bacini di utenza del trasporto collettivo di massa mediante la sua combinazione con autobus, nonché navette a richiesta, soluzioni di mobilità condivisa (come veicoli, biciclette elettriche e monopattini elettrici condivisi, ma anche veicoli autonomi condivisi e tragitti condivisi attraverso il car pooling), mobilità come servizio e mobilità attiva.

19. Per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale che non sono commercialmente sostenibili, valutare la possibilità dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, che prevedano un'adeguata compensazione per gli operatori del trasporto pubblico, al fine di garantire una fornitura adeguata di servizi che soddisfino un'esigenza di servizio pubblico ([29]). Nelle zone scarsamente servite, valutare la possibilità di offrire sostegno per i servizi a richiesta, come il trasporto collettivo su strada o i taxi collettivi, in particolare nelle zone scarsamente popolate. Incoraggiare l'ingresso sul mercato degli operatori dei trasporti riducendo gli ostacoli amministrativi o giuridici alla fornitura di servizi, al fine di aumentare la scelta e l'accessibilità e di ridurre i prezzi per gli utenti, in particolare gli utenti vulnerabili.

([28]) COM(2025) 96 def.

([29]) Visto il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che stabilisce il principio delle gare d'appalto obbligatorie per i contratti di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

20. Valutare la possibilità di pilotare la diffusione di veicoli autonomi condivisi, navette autonome e veicoli gestiti a distanza per fornire trasporti economicamente accessibili ed efficienti nelle comunità scarsamente servite e per risolvere i problemi connessi al primo e all'ultimo miglio, anche garantendo che vi siano condizioni giuridiche adeguate per consentire la fornitura di tali servizi.

21. Agevolare un uso maggiore di biciclette, biciclette elettriche e soluzioni analoghe di micromobilità, nonché gli spostamenti a piedi (grazie a infrastrutture pedonali). Sviluppare una rete di infrastrutture per piste ciclabili sicure, protette e comode, compresi parcheggi per biciclette e servizi correlati (come sistemi di bike sharing), che colleghi le zone a basso reddito con le destinazioni pertinenti. Prendere in considerazione la possibilità di sovvenzionare l'acquisto o il leasing di biciclette, biciclette elettriche e biciclette da trasporto per sostenere gli utenti dei trasporti a basso reddito.

22. Garantire che la parità di genere ([30]), l'inclusività e l'accessibilità, anche economica, dei trasporti pubblici e dei servizi di mobilità condivisa, destinati anche ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, siano integrate nella progettazione e nell'attuazione delle politiche. Prendere in considerazione i modelli di mobilità più complessi (come l'utilizzo di più modi di trasporto) e le esigenze di diversi gruppi sociali, in particolare delle persone che non possono permettersi un'autovettura privata e delle persone con responsabilità di assistenza. Considerare sempre la possibilità di fornire soluzioni di trasporto pubblico o di mobilità attiva per raggiungere le principali sedi di lavoro, in particolare quelle che danno lavoro a un numero significativo di persone a basso reddito.

23. Sostenere misure e investimenti nel settore dei trasporti con infrastrutture digitali adeguate e ampiamente disponibili, in particolare nelle zone remote e rurali. Introdurre servizi innovativi (ove pertinenti), come i bilanci per la mobilità resi disponibili mediante applicazioni di «mobilità come servizio» o portafogli digitali, per fornire un sostegno mirato agli utenti vulnerabili. Integrare le soluzioni digitali con alternative non digitali per rendere le informazioni e i servizi accessibili anche agli utenti con bassi livelli di alfabetizzazione digitale o con un accesso limitato a Internet. Agevolare lo sviluppo e la diffusione dei servizi di trasporto che utilizzano le tecnologie digitali per offrire una scelta più ampia di opzioni di viaggio e ridurre i tempi di attesa, i tempi di viaggio o i costi di trasporto.

24. Sensibilizzare in merito a tutte le misure di contrasto della povertà dei trasporti attraverso canali di comunicazione adeguati, per garantire che i beneficiari designati siano informati e incoraggiati a usufruire delle misure volte ad alleviare la povertà dei trasporti. Rivolgersi alle organizzazioni della società civile, in particolare quelle che rappresentano i gruppi a rischio di povertà dei trasporti, al fine di coinvolgerle in campagne di sensibilizzazione. Cercare di far evolvere l'atteggiamento dei cittadini nei confronti i trasporti sostenibili, rendendo tali soluzioni più accettabili e accessibili a livello nazionale.

Fatto a Lussemburgo, il 22 maggio 2025

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione

([30]) A tal fine le autorità pubbliche e i portatori di interessi nel settore dei trasporti possono avvalersi di strumenti pratici, come il manuale per l'integrazione della dimensione della parità nei trasporti. Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/e8600d42-31e7-11ef-a61b-01aa75ed71a1.

ALLEGATO I

ESEMPI DI INDICATORI DI POVERTÀ DEI TRASPORTI

1. **COMMISSIONE EUROPEA, DIREZIONE GENERALE PER L'OCCUPAZIONE, GLI AFFARI SOCIALI E L'INCLUSIONE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES — FINAL REPORT, OTTOBRE 2024** ([1])

(1) Indicatori incentrati sull'accessibilità economica dei trasporti

a) Quota di popolazione in cui si osserva la mancanza forzata di un'automobile, per gruppo di reddito e tipo di famiglia, per i diversi gruppi di popolazione

b) Quota di popolazione per la quale i biglietti dei trasporti pubblici sono «troppo costosi» (disponibile anche in base al grado di urbanizzazione, ossia città grandi e medie e cinture urbane, zone rurali, e per i diversi gruppi della popolazione)

c) Quota di famiglie identificate mediante gli indicatori di accessibilità economica dei trasporti «6 %» e «2M» ([2]) (disponibile anche in base al grado di urbanizzazione, ossia città grandi e medie, cinture urbane, zone rurali, e per gruppo di popolazione)

d) Percentuale del reddito disponibile destinata ai trasporti (utilizzo dei mezzi di trasporto e servizi di trasporto) (disponibile anche per decile di spesa)

(2) Indicatori incentrati sulla disponibilità dei trasporti

a) Quota di popolazione che si trova in condizioni di deprivazione sociale e materiale e che possiede un'automobile

b) Quota di popolazione per la quale la fermata dei trasporti pubblici più vicina è «troppo lontana» (disponibile anche in base al grado di urbanizzazione: città grandi e medie e cinture urbane, zone rurali)

c) Quota di popolazione per la quale l'accesso ai trasporti pubblici è «molto difficile», per popolazione totale e popolazione rurale

(3) Indicatori incentrati sull'accessibilità dei trasporti

— Quota di popolazione attiva che impiega più di 30 minuti per recarsi ogni giorno al lavoro (sola andata), per grado di urbanizzazione

(4) Indicatori incentrati sull'adeguatezza dei trasporti

— Quota di popolazione che ritiene che l'accesso ai trasporti pubblici sia troppo difficile (per le persone a mobilità ridotta)

2. **ELENCO NON ESAUSTIVO DI ESEMPI DI ULTERIORI INDICATORI UTILI GIÀ ESISTENTI O CHE POTREBBERO ESSERE ELABORATI**

Dimensione dell'accessibilità economica

a) LIHC *(low income, high cost* — reddito basso, costi elevati): indicatore che misura la quota di famiglie la cui spesa per i trasporti è superiore alla mediana nazionale e che sono a rischio di povertà ([3])

([1]) Commissione europea, direzione generale per l'Occupazione, gli affari sociali e l'inclusione, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. *et al.*„ *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies - Final report*, ottobre 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_it. *Fonti:* 1) a): Eurostat [ilc_mddu05], 1) b): *Fonte:* Eurostat [ilc_mdes13a], 1) d): Eurostat [icw_aff_05], 2) c): Eurofound, microdati dell'indagine europea 2016 sulla qualità della vita; 3)]: Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Soglia del 6 %: quota di popolazione che spende per i trasporti più del 6 % o più del doppio della mediana nazionale e la cui spesa totale è inferiore alla mediana nazionale. 2M si riferisce all'indice di spesa sproporzionata (2M = due volte la mediana nazionale). Una famiglia è considerata un «utente vulnerabile dei trasporti» se la spesa per i trasporti rappresenta una percentuale della spesa totale superiore al doppio della mediana nazionale. In altri termini, si tratta di famiglie che, per via della loro situazione socioeconomica, sostengono una spesa sproporzionata per mantenere un livello di mobilità adeguato alle loro esigenze.

([3]) Una combinazione tra l'indicatore precedente e le persone a rischio di povertà o di esclusione sociale, per gruppo di paesi di nascita (popolazione di età pari o superiore a 18 anni) (ilc_peps06n).

b) Indicatore del 10 % (percentuale di famiglie la cui spesa per i trasporti rappresenta più del 10 % del reddito netto)

c) Persone che non possono permettersi l'uso regolare dei trasporti pubblici, per età, genere, posizione professionale e fascia di reddito ([4])

d) Struttura della spesa per consumi in base al grado di urbanizzazione e classificazione dei consumi individuali secondo la funzione (disponibili anche i dati relativi al 2020) ([5])

Dimensione della disponibilità dei trasporti e dell'accessibilità ai servizi essenziali

a) Numero di passeggeri che usufruiscono dei trasporti pubblici nella città e nella zona urbana funzionale per anno

b) Passeggeri/chilometro sui trasporti pubblici nella città e nella zona urbana funzionale per anno

c) Numero di posti bici adiacenti alle fermate e alle stazioni dei trasporti pubblici nella città e nella zona urbana funzionale

d) Tempo medio per percorrere 3 km con il trasporto pubblico attraverso la città e la zona urbana funzionale durante le ore di punta e le ore non di punta

e) Popolazione con una fermata dei trasporti pubblici raggiungibile a piedi (fermata di autobus o tram entro 500 m e/o fermata del treno o della metropolitana entro 1 km) — esiste già per le aree urbane ([6])

f) Persone occupate, in base al tempo per gli spostamenti pendolari, al livello di istruzione conseguito e al grado di urbanizzazione ([7])

g) Popolazione accessibile mediante trasporto ferroviario entro 1,5 ore/popolazione in un raggio di 120 km × 100 ([8])

Per gli spostamenti a piedi, in bicicletta, con i trasporti pubblici, in auto in condizioni di traffico scorrevole, in auto in condizioni realistiche/di traffico congestionato:

h) numero di individui/strutture di servizi raggiungibili entro una determinata soglia di tempo di percorrenza (a livello di griglia, oppure aggregato a livello LAU/NUTS 3)

i) quota di popolazione che ha accesso ad almeno N di strutture di servizi entro una soglia di tempo di percorrenza (per LAU/NUTS 3) («N» è il numero di strutture di servizi pertinenti che dovrebbe essere preso in considerazione in funzione del servizio)

j) tempi di percorrenza per raggiungere N strutture di servizi/individui più vicini (a livello di griglia, oppure aggregato a livello LAU/NUTS 3)

k) Indicatore di accessibilità Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) che conteggia gli individui al di sotto di una soglia di sufficienza predefinita ([9]), ponderato in funzione dell'entità del deficit di accessibilità entro un determinato lasso di tempo di percorrenza (40-50 minuti) (a livello di griglia, oppure aggregato a livello di LAU/NUTS 3)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=it&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=it&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Cfr. l'ottava relazione sulla coesione della Commissione europea, «La coesione in Europa in vista del 2050 - Ottava relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale», 2021, carta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_it.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=it&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Cfr. Commissione europea, direzione generale della Politica regionale e urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2021.
([9]) Cfr. Jean Ryan e Karel Martens, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, ScienceDirect, settembre 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Per quanto riguarda le dimensioni della disponibilità e dell'accessibilità, possono essere utili le pubblicazioni seguenti:

— Commissione europea, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail*, 2021 ([10]).

— Per il trasporto su strada, cfr. Commissione europea, *Road Transport Performance in Europe*, 2018 ([11]).

— Commissione europea, «La Coesione in Europa in vista del 2050 - Ottava relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale», 2021, cfr. carta 4.7 ([12]).

— Commissione europea, «Nona relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale», 2024 ([13]).

— OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages — Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, pag. 13 ([14]).

Al fine valutare **la qualità e la sufficienza della rete di trasporto pubblico**, i vari modi di trasporto pubblico potrebbero essere suddivisi in «categorie di qualità» in base al livello di frequenza del modo di trasporto (ad esempio meno di 5 minuti, da 5 a 10 minuti, da 10 a 20 minuti ecc.) e alla distanza dalla fermata successiva per ciascun modo di trasporto ([15]).

Dimensione dell'adeguatezza dei trasporti

a) Quota di fermate della metropolitana dotate di servizi per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta

b) Numero di fermate e stazioni dei trasporti pubblici nella città e nella zona urbana funzionale pienamente accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta

c) Numero di mezzi di trasporto pubblico nella città e nella zona urbana funzionale accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, per tipo di veicolo

([10]) Commissione europea, direzione generale della Politica regionale e urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

([11]) https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

([12]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_it.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/IT_9CR_Highlights.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Cfr. l'esempio dell'Austria, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

ALLEGATO II [1]

SOSTEGNO ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ESEMPI DI MISURE E INVESTIMENTI MIRATI EFFICACI SOTTO IL PROFILO DEI COSTI [2]

(1) **Sostegno prioritario alle famiglie a reddito basso o a reddito medio-basso in aree geografiche scarsamente servite**

— Miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e attivazione di linee di autobus/pullman/ferroviarie nelle zone suburbane, periurbane e rurali prevalentemente a basso reddito

— Costruzione di infrastrutture di trasporto pubblico in zone prevalentemente a basso reddito; nodi di mobilità destinati a agevolare gli scambi e i collegamenti tra i trasporti pubblici, la mobilità condivisa e gli spostamenti in bicicletta e a piedi nelle zone prevalentemente suburbane, periurbane e rurali, al fine di collegare tali zone ai centri urbani;

(2) **Sostegno prioritario ai gruppi vulnerabili**

— Specifici servizi di trasporto pubblico «da porta a porta» su richiesta o servizi di trasporto pubblico a richiesta a emissioni zero per i gruppi vulnerabili

— Programmi di buoni per gli abbonamenti ai trasporti pubblici locali e per la mobilità condivisa (comprese biciclette, biciclette elettriche e monopattini) per i gruppi vulnerabili

— Migliore accessibilità dei trasporti pubblici per le persone con disabilità mediante l'installazione di rampe e ascensori e mediante annunci audio

— Costruzione di piste ciclabili sicure, parcheggi per biciclette protetti, stazioni di bike sharing e rastrelliere per il bloccaggio sicure in prossimità di scuole, centri per i giovani e università

— Regimi di leasing sociale per i veicoli a emissioni zero per famiglie, microimprese e altri utenti vulnerabili dei trasporti, unitamente alla relativa infrastruttura di ricarica

(3) **Miglioramento dei trasporti pubblici (a disposizione di tutti) combinato con regimi di sostegno finanziario per i gruppi vulnerabili**

— Acquisto di autobus o veicoli su rotaia a emissioni zero [3] in quartieri urbani, suburbani e periurbani scarsamente serviti, combinato con buoni/portafogli digitali per la mobilità destinati agli utenti vulnerabili dei trasporti

— Predisposizione di servizi di trasporto su richiesta a zero emissioni in zone prive di servizi di trasporto pubblico adeguati o per il collegamento dell'ultimo miglio, eventualmente in combinazione con buoni/portafogli digitali per la mobilità destinati agli utenti vulnerabili dei trasporti

[1] A integrazione della pubblicazione, da parte della Commissione di quanto segue: Commissione europea, direzione generale per l'Azione per il clima, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. *et al.*, *Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for cost-effective measures and investments*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/af68b4c7-3508-11ef-b441-01aa75ed71a1, nonché degli orientamenti della Commissione sui piani sociali per il clima: Commissione europea, «Comunicazione della Commissione — Orientamenti sui piani sociali per il clima», [C(2025) 881 final del 5.3.2025], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597
Le misure e gli investimenti sono tutti ammissibili a titolo del Fondo sociale per il clima.

[2] A seconda della situazione in ciascuno Stato membro.

[3] Veicoli leggeri su rotaia a zero emissioni che consentono di utilizzare le infrastrutture esistenti senza necessità di modernizzarle, o apportando adeguamenti minimi, e di aumentare la frequenza dei servizi forniti.

— Investimenti in infrastrutture pedonali e ciclabili, combinate con sistemi di bike sharing e/o sovvenzioni per l'acquisto, il noleggio a lungo termine e/o il leasing di biciclette, biciclette elettriche e biciclette da trasporto per i gruppi vulnerabili

— Sistemi sovvenzionati di condivisione di veicoli a zero emissioni o programmi sovvenzionati di noleggio per le famiglie a basso reddito, combinati con investimenti in infrastrutture di ricarica pubbliche.