

Bruxelles, 22 maggio 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	22 maggio 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	C(2025) 3068 annex
Oggetto:	ALLEGATI dell' RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE sulla povertà dei trasporti: garantire una mobilità accessibile, a prezzi sostenibili ed equa

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2025) 3068 annex.

All.: C(2025) 3068 annex



Bruxelles, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ALLEGATI

dell'

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

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

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 2024¹

(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)

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_mdcs13a](#)], 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.

- (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 povertà³
- (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 reddito⁴
- (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

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](#)).

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=it&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=it&category=degurb.degurb_livcon.

- (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 urbane⁶
- (f) Persone occupate, in base al tempo per gli spostamenti pendolari, al livello di istruzione conseguito e al grado di urbanizzazione⁷
- (g) Popolazione accessibile mediante trasporto ferroviario entro 1,5 ore/popolazione in un raggio di 120 km x 100⁸

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 predefinita⁹, 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)

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*, 2021¹⁰.
- Per il trasporto su strada, cfr. Commissione europea, *Road Transport Performance in Europe*, 2018¹¹.

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/lfsa_19plwk28/default/table?lang=it&category=degurb_degurb_labour_du_lfsa_du_lfsa_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>.

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.

- Commissione europea, "La Coesione in Europa in vista del 2050 - Ottava relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale", 2021, cfr. carta 4.7¹².
- Commissione europea, "Nona relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale", 2024¹³.
- OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages - Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, pag. 13¹⁴.

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 trasporto¹⁵.

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

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 II¹⁶

SOSTEGNO ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ESEMPI DI MISURE E INVESTIMENTI MIRATI EFFICACI SOTTO IL PROFILO DEI COSTI¹⁷

- (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 ad 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 zero emissioni 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

¹⁶ 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

¹⁷ Le misure e gli investimenti sono tutti ammissibili a titolo del Fondo sociale per il clima. A seconda della situazione in ciascuno Stato membro.

- (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 zero¹⁸ 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
 - 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.

¹⁸ 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.