



Position Paper Kyoto Club

Il Piano Sociale per il Clima e la transizione giusta della mobilità in Italia

Verso una mobilità equa, inclusiva e decarbonizzata

Ottobre 2025 – Roma

Position Paper Kyoto Club

**Il Piano Sociale per il Clima e
la transizione giusta della mobilità in Italia
Verso una mobilità equa, inclusiva e
decarbonizzata**

ottobre 2025

Sommario

Position Paper Kyoto Club	4
Il Piano Sociale per il Clima e la transizione giusta della mobilità in Italia	4
1. Introduzione: il Social Climate Fund e la sfida della giustizia climatica.....	5
2. Lo stato dell'arte in Italia	5
3. Povertà di trasporto: la dimensione nascosta della disuguaglianza	6
4. Esempi virtuosi in Europa	7
5. Linee Strategiche e Obiettivi prioritari	7
Obiettivo 5.1 – Giustizia climatica e sociale	8
Obiettivo 5.2 – Trasporto pubblico locale e regionale.....	9
Obiettivo 5.3 – Ciclabilità sociale e mobilità attiva	10
Obiettivo 5.4 – Sicurezza stradale e strade per tutti.....	10
Obiettivo 5.5 – Leasing sociale per veicoli elettrici accessibili.....	11
Obiettivo 5.6 – Governance, partecipazione e monitoraggio.....	11
6. Monitoraggio, partecipazione e valutazione	12
7. Conclusioni e raccomandazioni operative	13
8. Scheda tecnica: indicatori e risorse	14
Indicatori di monitoraggio	15

Position Paper Kyoto Club

Il Piano Sociale per il Clima e la transizione giusta della mobilità in Italia

Executive Summary

Il Position Paper di Kyoto Club sul Piano Sociale per il Clima (PSC) propone una visione integrata per una transizione giusta della mobilità, capace di ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali e di rendere la decarbonizzazione un processo inclusivo e misurabile.

Il documento individua tre pilastri trasversali – giustizia climatica, governance multilivello e trasparenza – e sei obiettivi strategici: equità sociale, potenziamento del trasporto pubblico, ciclabilità e mobilità attiva, sicurezza stradale, accesso alla mobilità elettrica tramite leasing sociale, governance partecipata.

Tra le proposte chiave:

1. Creazione del Social Climate Monitor – Italia, piattaforma di monitoraggio pubblico delle misure del PSC.
2. Istituzione di una cabina di regia interministeriale con Regioni e Comuni.
3. Adozione di indicatori sociali e ambientali comuni per valutare l'efficacia delle azioni.
4. Promozione di strumenti innovativi come il leasing sociale per veicoli elettrici e incentivi per la mobilità attiva.

Il Position Paper fissa target concreti al 2030: -30% povertà di trasporto, +30% passeggeri TPL, 40% flotta pubblica a zero emissioni, -50% morti e feriti gravi sulle strade, 300.000 leasing sociali attivi e 9,3 miliardi di euro di risorse disponibili.

Kyoto Club invita le istituzioni italiane a considerare il PSC non solo come un meccanismo compensativo, ma come una leva strutturale di coesione sociale e innovazione ambientale, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo e la Vision Zero 2050.

Questo Position Paper allinea il PSC alle prese di posizione delle reti ambientaliste/sociali: tramite misure non regressive e investimenti strutturali in TPL e mobilità attiva.

1. Introduzione: il Social Climate Fund e la sfida della giustizia climatica

Il **Social Climate Fund (SCF)** rappresenta uno degli strumenti più innovativi introdotti dall'Unione europea per garantire che la transizione verso la neutralità climatica sia **equa, inclusiva e socialmente sostenibile**. È stato istituito con il **Regolamento (UE) 2023/955**, che prevede la creazione di un fondo dedicato a sostenere cittadini, famiglie e imprese vulnerabili colpite dagli effetti dell'estensione del sistema ETS2 (Emission Trading System) ai settori del **trasporto su strada** e degli **edifici**.

L'obiettivo è duplice: attenuare l'impatto economico delle nuove misure di decarbonizzazione e, contemporaneamente, finanziare investimenti strutturali per ridurre le disuguaglianze legate alla **povertà energetica e di trasporto**. Il fondo, che avrà una dotazione complessiva di **oltre 86 miliardi di euro** per il periodo **2026–2032**, costituisce un pilastro chiave del **Green Deal europeo** e della strategia per una **transizione giusta**.

Per accedere ai fondi, ogni Stato membro deve presentare alla Commissione europea un **Piano Sociale per il Clima (PSC)**, nel quale definire le misure e gli interventi che intende attuare. Il PSC deve individuare obiettivi misurabili, indicatori di impatto, beneficiari target e tempistiche di realizzazione.

2. Lo stato dell'arte in Italia

In Italia, il **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)** ha avviato nel 2025 la redazione del **Piano Sociale per il Clima** con una consultazione pubblica svoltasi dal 29 maggio al 15 giugno. Il piano redatto prevede una dotazione finanziaria complessiva stimata di circa **9,3 miliardi di euro**, di cui il 75% proveniente dal fondo europeo e il restante 25% da cofinanziamenti nazionali:

- 3,2 miliardi di euro andranno alla riqualificazione energetica degli edifici di proprietà pubblica (ERP) in classe F e G e di quelli di proprietà delle microimprese vulnerabili da cui si attende, complessivamente, un risparmio di circa 250 milioni annui: 125 milioni per circa 210.000 famiglie vulnerabili e 131 milioni per oltre 80.000 microimprese.
- 1,375 miliardi di euro saranno destinati all'ampliamento del Bonus Sociale Gas Plus;
- 3,105 miliardi finanzieranno lo sviluppo di servizi di mobilità pubblica e hub di prossimità nelle aree svantaggiate;
- 1,74 miliardi saranno dedicati alla misura "Il Mio Conto Mobilità", con portafogli digitali per il trasporto pubblico rivolti alle persone in condizione di povertà dei trasporti.

Il documento trasmesso alla Commissione europea, secondo diverse organizzazioni ambientali e sociali, presenta criticità significative:

- **Coinvolgimento limitato degli enti locali**, che sono invece attori chiave per attuare le misure di prossimità.

- **Mancanza di indicatori chiari** sulla misurazione della povertà di trasporto e sull'efficacia degli interventi previsti.
- Rischio di **concentrare le risorse in sussidi temporanei**, anziché finanziare soluzioni strutturali e durature (come servizi di trasporto pubblico, ciclabilità, intermodalità).

Kyoto Club ritiene che il PSC rappresenti un'occasione storica per integrare le politiche di **mobilità sostenibile, giustizia sociale e transizione ecologica**, rafforzando la coerenza con altri strumenti di pianificazione: **PNRR, PUMS, PAESC e NECP**.

Nel solco delle posizioni già espresse da Kyoto Club sul PSC, questo Position Paper recepisce e consolida tre contributi chiave:

1. PSC e mobilità ciclistica – Il documento “Fondo sociale per il clima e mobilità ciclistica: proposte per una transizione energetica equa” evidenzia il ruolo della ciclabilità quotidiana come infrastruttura sociale (scuole, sanità, lavoro) e propone misure dedicate (reti protette nei quartieri vulnerabili, intermodalità bici+TPL, cargo-bike e bike sharing sociale). Tali indirizzi sono qui integrati nell'Obiettivo 5.3 e nella Scheda indicatori (quota di popolazione con rete ciclabile entro 500 m; incentivi e-bike/cargo-bike; parcheggi sicuri in stazioni e scuole).
2. Appello di Kyoto Club con reti ambientaliste e sociali (19/06/2025) – Le organizzazioni chiedevano di correggere il PSC per carenze di analisi d'impatto sociale, di coerenza e per il limitato coinvolgimento della società civile. Il presente documento recepisce tali rilievi rafforzando: (i) la valutazione ex-ante/ex-post degli effetti distributivi; (ii) la cabina di regia multilivello con presenza stabile di Regioni, Comuni e reti sociali/ambientaliste; (iii) un percorso partecipativo continuo (Forum annuale, osservatori locali).
3. Report congiunto Kyoto Club–Legambiente su ETS2/PSC (23/06/2025) – Il rapporto stima per famiglie italiane maggiori spese fino a ~230 €/anno tra energia e trasporti, se non accompagnate da misure mirate. Ne discende l'urgenza di strumenti non regressivi (trasferimenti mirati, efficienza energetica, TPL e mobilità attiva), per evitare che la transizione diventi “un lusso per pochi”. Le scelte operative e gli indicatori del presente Paper incorporano questi principi (v. nuovi KPI su spesa netta delle famiglie vulnerabili e su target di mitigazione ETS2).

3. Povertà di trasporto: la dimensione nascosta della disuguaglianza

Il concetto di **povertà di trasporto** (*transport poverty*) descrive la condizione in cui persone o famiglie non possono permettersi un livello adeguato di mobilità, o vivono in aree dove i servizi di trasporto sono scarsi o inaccessibili.

In Italia, la povertà di trasporto è un fenomeno diffuso ma ancora poco misurato:

- Si stima che **oltre 6 milioni di cittadini** vivano in aree prive di collegamenti pubblici adeguati.
- Le **aree interne e periferiche** sono particolarmente vulnerabili: qui la dipendenza dall'auto privata è altissima e i costi di trasporto pesano fino al 20% sul reddito familiare.

- **Donne, giovani e anziani** risultano più esposti, in particolare laddove la rete di trasporto pubblico è discontinua o poco accessibile.

Ridurre la povertà di trasporto significa migliorare l'accesso all'istruzione, al lavoro, alla salute e alla vita sociale, contribuendo alla **coesione territoriale** e alla **giustizia climatica**. Il PSC italiano dovrà quindi porsi obiettivi concreti in questa direzione, misurando indicatori di accessibilità e convenienza economica.

4. Esempi virtuosi in Europa

Portogallo – Green Mobility Plan 2024–2025

Trasporto pubblico gratuito per giovani e studenti, abbonamento ferroviario mensile a 20 euro, incentivi per biciclette elettriche e cargo-bike. Il piano, accompagnato da un fondo per la rigenerazione urbana e la ciclabilità, ha portato a un aumento del 25% dell'uso del trasporto pubblico.

Austria – KlimaTicket Ö

Abbonamento unico nazionale per tutti i trasporti pubblici, con costi ridotti e cofinanziamento climatico regionale. Ha ridotto la spesa media per mobilità e favorito lo shift modale.

Germania – Deutschlandticket

Abbonamento mensile da 49 euro valido su tutto il territorio, che ha incrementato del 15% gli utenti del trasporto pubblico e ridotto significativamente le emissioni urbane.

Francia – Plan Mobilité Solidaire

Tariffe agevolate per i redditi bassi, potenziamento ferroviario regionale e incentivi alla mobilità attiva, in un approccio integrato tra mobilità e politiche sociali.

5. Linee Strategiche e Obiettivi prioritari

Il **Piano Sociale per il Clima** deve tradurre il principio di *giustizia climatica* in azioni concrete, capaci di rendere la transizione ecologica un percorso di **inclusione, salute e coesione territoriale**. Non un semplice strumento di compensazione economica, ma una **leva strutturale per ridurre la povertà energetica e di trasporto**, garantendo a tutti i cittadini pari accesso ai servizi di mobilità sostenibile.

Per raggiungere tali risultati, il Piano deve basarsi su tre pilastri trasversali:

- **Giustizia climatica e sociale:** orientare le risorse verso persone e territori più vulnerabili, riducendo in modo permanente le disuguaglianze di accesso all'energia e alla mobilità.
- **Governance multilivello:** istituire una **cabina di regia nazionale** che coinvolga Regioni, Comuni, aziende di trasporto, società civile e cittadini in un processo partecipato.
- **Trasparenza e monitoraggio:** rendere pubblici dati, target e risultati attraverso una **piattaforma di reporting online** e un sistema di indicatori sociali e ambientali comuni.

Gli **obiettivi prioritari** delineano una visione integrata di **mobilità sostenibile e accessibile**, articolata su sei assi:

- equità sociale e giustizia climatica,
- trasporto pubblico locale e regionale,
- ciclabilità e mobilità attiva,
- sicurezza stradale,
- accesso alla mobilità elettrica (leasing sociale),
- governance partecipata e monitoraggio.

Ogni asse definisce **linee operative e traguardi al 2030**, coerenti con la *Vision Zero* e la **neutralità climatica 2050**.

Obiettivo 5.1 – Giustizia climatica e sociale

La transizione ecologica deve essere anche **una transizione di equità**, in grado di ridurre le disuguaglianze economiche e territoriali. Il Social Climate Fund rappresenta l'occasione per costruire un modello di mobilità che non lasci indietro nessuno.

Linee di intervento prioritarie:

1. Mappare e monitorare la **povertà energetica e di trasporto**, integrando dati socioeconomici, territoriali e ambientali.
2. Istituire un **indice nazionale di vulnerabilità climatica** per orientare le risorse del fondo verso aree e categorie più fragili.
3. Sviluppare strumenti di **fiscalità verde progressiva**, premiando chi riduce le emissioni e protegge i redditi più bassi.
4. Sostenere programmi di **rigenerazione urbana e mobilità inclusiva** nei quartieri periferici e nelle aree interne.

Target 2030:

1. -30% povertà di trasporto nelle aree urbane e periurbane;

2. 100% Regioni con un piano territoriale di adattamento e inclusione climatica;
3. +25% accesso ai servizi di mobilità sostenibile per famiglie vulnerabili.

Obiettivo 5.2 – Trasporto pubblico locale e regionale

Il **trasporto pubblico** è la spina dorsale di una mobilità equa, sicura e decarbonizzata. Il PSC deve garantire un sistema accessibile, efficiente e integrato a livello nazionale.

Linee di intervento prioritarie:

1. **Rinnovo ecologico della flotta:** sostituzione di bus diesel con veicoli elettrici o a idrogeno, almeno **40% del parco rinnovato entro il 2030**.
2. **Aumento dell'offerta:** frequenze massime di 10 minuti nelle linee urbane principali e ampliamento dei servizi serali e festivi.
3. **Tariffe sociali e abbonamenti clima:** riduzione del 30% del costo medio per le famiglie vulnerabili e gratuità per giovani e over 70.
4. **Integrazione modale e bigliettazione unica:** un solo titolo per bus, tram, metro e treni in tutto il Paese.
5. **Servizi flessibili nelle aree interne:** TPL a chiamata elettrico coordinato digitalmente.

Servizi per le aree interne e vallive

Le aree interne, montane e vallive rappresentano il banco di prova della giustizia climatica applicata alla mobilità. In questi territori, dove la densità abitativa è bassa e la dipendenza dall'auto privata è elevata, il PSC deve sostenere un potenziamento strutturale dei servizi ferroviari e degli autobus regionali, favorendo il ripristino o l'incremento delle corse e la riattivazione delle linee sospese, in particolare quelle con funzione di collegamento intermodale verso i poli sanitari, scolastici e lavorativi. Accanto a ciò, occorre promuovere servizi a chiamata elettrici e forme di mobilità condivisa di area o vallata, sperimentando modelli cooperativi di car sharing, van sharing e bike sharing di comunità, gestiti a livello locale anche attraverso soggetti dell'economia sociale. Tali sperimentazioni, da sostenere con incentivi dedicati del Piano Sociale per il Clima, possono rafforzare l'accessibilità dei cittadini più vulnerabili, ridurre i costi di trasporto e valorizzare le reti territoriali già attive (GAL, unioni di Comuni, agenzie per la mobilità). Un approccio di questo tipo permetterebbe di trasformare la transizione ecologica in un'occasione di coesione territoriale e innovazione locale, creando occupazione e servizi di prossimità sostenibili.

Target 2030:

1. +30% passeggeri rispetto al 2023;
2. copertura TPL entro 800 m per l'80% della popolazione urbana;
3. -20% uso dell'auto privata;
4. -35% emissioni CO₂ dal comparto trasporti urbani.

Obiettivo 5.3 – Ciclabilità sociale e mobilità attiva

La **ciclabilità sociale** promuove l'uso quotidiano della bicicletta come diritto universale, accessibile a tutte le fasce di reddito e territori. È uno strumento concreto di salute, inclusione e riduzione della povertà di mobilità.

Linee di intervento prioritarie:

1. Reti ciclabili sicure nei quartieri popolari e connessioni protette con scuole, ospedali e fermate TPL.
2. Incentivi per l'acquisto o leasing di **e-bike e cargo-bike** per famiglie a basso reddito.
3. Servizi di **bike sharing gratuito o scontato** nei quartieri vulnerabili.
4. Laboratori di **ciclofficina sociale** e programmi di educazione ciclabile.
5. Integrazione bici-treno e parcheggi sicuri in stazioni, scuole e spazi pubblici.

Target 2030:

1. quota modale bici al 10% negli spostamenti urbani;
2. 70% popolazione urbana con accesso a rete ciclabile entro 500 m;
3. -25% spesa media per mobilità nelle famiglie a basso reddito.

Obiettivo 5.4 – Sicurezza stradale e strade per tutti

La sicurezza stradale è la base della mobilità giusta: ridurre incidenti e vittime significa difendere la vita e garantire equità tra utenti.

Linee di intervento prioritarie:

1. **Zone 30** estese e infrastrutture di moderazione del traffico.
2. Programmi **Strade scolastiche** e **Quartieri sicuri** in tutti i capoluoghi.
3. Percorsi pedonali e ciclabili protetti, illuminazione intelligente, videosorveglianza.
4. Sistemi ITS per controllo velocità e gestione dinamica del traffico.
5. Educazione e formazione continua alla sicurezza.
6. Osservatori locali con dati aperti e monitoraggio partecipato.

Target 2030:

1. -50% morti e feriti gravi rispetto al 2019;
2. 100% scuole urbane con percorsi sicuri;
3. 70% rete urbana con limiti 30 km/h;
4. -40% incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti.

Obiettivo 5.5 – Leasing sociale per veicoli elettrici accessibili

Il **leasing sociale** è uno strumento innovativo per rendere accessibile la mobilità elettrica alle famiglie a basso reddito e ai lavoratori delle aree interne, riducendo emissioni e costi di trasporto.

Linee di intervento prioritarie:

1. Programma nazionale di leasing a **canoni calmierati (<200 €/mese)** per veicoli elettrici.
2. Priorità a famiglie vulnerabili e residenti in aree con carenza di TPL.
3. Cofinanziamento SCF + fondi nazionali e regionali.
4. Integrazione con infrastrutture di ricarica domestiche e pubbliche.
5. Supporto alla rottamazione di veicoli inquinanti e accesso agevolato al car sharing elettrico.

Target 2030:

1. 300.000 contratti di leasing sociale attivi;
2. -25% emissioni CO₂ da veicoli privati;
3. -15% spesa media di mobilità per famiglie vulnerabili.

Obiettivo 5.6 – Governance, partecipazione e monitoraggio

Una governance trasparente e partecipata è essenziale per il successo del PSC e per il controllo civico delle politiche di transizione giusta.

Linee di intervento prioritarie:

1. Cabina di regia interministeriale con rappresentanza di Regioni, Comuni, società civile e università.
2. Piattaforma pubblica dei dati SCF per trasparenza e monitoraggio.
3. Indicatori comuni su accessibilità, emissioni, costi e inclusione.
4. Forum annuale “Transizione giusta e mobilità sostenibile” coordinato da Kyoto Club e rete di osservatori locali.
5. Meccanismo di revisione biennale delle misure sulla base dei risultati.

Target 2030:

1. pubblicazione annuale del rapporto “Social Climate Monitor – Italia”;
2. 100% misure monitorate con indicatori di impatto sociale;
3. partecipazione attiva di almeno 200 enti locali al processo di valutazione.

6. Monitoraggio, partecipazione e valutazione

Per rispondere alle richieste di analisi d'impatto, coerenza e trasparenza espresse dalle reti ambientaliste/sociali, il PSC deve adottare un dispositivo di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post integrato nel Social Climate Monitor – Italia:

1. Valutazione distributiva ex-ante: micro-simulazioni degli effetti ETS2/PSC su quintili di reddito, tipi di famiglie (monogenitori, anziani, aree interne), aree territoriali; pubblicazione della Relazione di Impatto Sociale prima dell'allocazione delle risorse.
2. Monitoraggio partecipativo: istituzione di Osservatori locali (Comuni/CM + ARPA + università + reti civiche), consultazioni periodiche e Forum annuale "Transizione giusta e mobilità sostenibile".
3. Open data & replicabilità: dataset pubblici su misure/beneficiari, criteri di selezione, avanzamento fisico-finanziario e KPI sociali/ambientali allineati alla normativa UE e al PSC nazionale.
4. Revisione biennale: adeguamento di misure e target in base ai risultati (principio di outcome-based budgeting).

7. Conclusioni e raccomandazioni operative

Il **Social Climate Fund** rappresenta un'occasione storica per rendere la transizione ecologica realmente giusta e inclusiva. Tuttavia, per garantire risultati duraturi, è necessario un approccio strategico e multilivello che vada oltre la semplice compensazione economica.

Kyoto Club raccomanda di:

1. **Rafforzare la governance** del Piano con una cabina di regia interministeriale e il coinvolgimento stabile di Regioni, Città metropolitane e Comuni.
2. **Stabilire priorità di investimento** chiare, orientate alla riduzione strutturale della povertà di trasporto, al potenziamento del trasporto pubblico e alla mobilità attiva.
3. **Garantire trasparenza e valutazione indipendente** delle misure attraverso report periodici pubblici e open data.
4. **Integrare il PSC con PNRR, PUMS, PAESC e NECP**, evitando duplicazioni e promuovendo sinergie territoriali.
5. **Promuovere innovazione sociale e inclusione** attraverso strumenti come il leasing sociale per veicoli elettrici, incentivi per e-bike e programmi di formazione alla mobilità sostenibile.
6. **Evitare effetti regressivi dell'ETS2**: calibrare trasferimenti mirati e bonus **condizionati** a interventi strutturali (abbonamenti TPL "clima", e-bike/cargo-bike sociali, efficienza energetica domestica), con **priorità a famiglie vulnerabili e aree a bassa accessibilità**.
7. **Assicurare Governance aperta**: includere stabilmente nel **Comitato di indirizzo** del PSC reti ambientaliste/sociali e città metropolitane; pubblicare verbali e matrici di coerenza policy.

Solo una visione coordinata tra politiche climatiche, sociali e di mobilità potrà garantire che la decarbonizzazione sia anche un motore di equità e di miglioramento della qualità della vita urbana.

8. Scheda tecnica: indicatori e risorse

Indicatori principali (2026–2032)

1. **Emissioni di CO₂ urbane:** -35% rispetto al 2019.
2. **Povertà di trasporto:** -30% rispetto ai livelli attuali.
3. **Quota di mobilità attiva (pedonale + ciclabile):** 20% degli spostamenti urbani.
4. **Incidenti stradali mortali:** -50%.
5. **Aumento passeggeri TPL:** +30% su base nazionale.
6. **Flotta pubblica a zero emissioni:** 40% del totale.
7. **Leasing sociali elettrici attivi:** 300.000 contratti.

Risorse e governance finanziaria

Il PSC italiano disporrà di **9,3 miliardi di euro** nel periodo 2026–2032, di cui:

1. **75% provenienti dal Social Climate Fund europeo;**
2. **25% da cofinanziamenti nazionali, regionali e locali.**

Le risorse dovranno essere distribuite secondo criteri di **equità territoriale**, privilegiando aree a maggiore vulnerabilità socioeconomica e carenza di servizi di trasporto.

È auspicabile la creazione di un **Fondo nazionale per la mobilità sostenibile e solidale**, collegato al PSC, per finanziare progetti pilota replicabili su scala regionale.

Indicatori di monitoraggio

Giustizia climatica e inclusione sociale

1. Indice di vulnerabilità climatica e di trasporto (IVCT) per Regione e Comune.
2. % popolazione in povertà di trasporto.
3. Quota di risorse SCF destinate a territori vulnerabili.
4. Numero di progetti di rigenerazione urbana inclusiva finanziati.
5. **Variazione della spesa annua netta** per energia+trasporti **delle famiglie vulnerabili**

Trasporto pubblico locale e regionale

1. Numero passeggeri TPL (urbano e regionale).
2. % popolazione con accesso a fermata TPL entro 800 m.
3. Quota di autobus e tram a emissioni zero.
4. Frequenze medie linee urbane principali.
5. Costo medio mensile di abbonamento come % reddito disponibile.
6. Indice di soddisfazione utenti (qualità e accessibilità).
7. **Costo abbonamento TPL** come % del reddito disponibile nelle famiglie vulnerabili

Ciclabilità sociale e mobilità attiva

1. Quota modale bici/piedi nei capoluoghi.
2. Km piste ciclabili protette ogni 100.000 abitanti.
3. % popolazione urbana con rete ciclabile entro 500 m.
4. Numero incentivi/lease per e-bike e cargo-bike.
5. Numero scuole e luoghi di lavoro con percorsi ciclabili sicuri.
6. % popolazione urbana con **rete ciclabile protetta ≤500 m**; n. **parcheggi bici sicuri** in scuole/stazioni; **incentivi/lease e-bike e cargo-bike** assegnati a famiglie a basso reddito.

Sicurezza stradale e tutela utenze vulnerabili

1. Numero vittime e feriti gravi per 100.000 abitanti.
2. % rete urbana ≤ 30 km/h.
3. Numero scuole con percorsi "casa-scuola" sicuri.
4. Incidenti pedoni/ciclisti (% variazione 2019).
5. Comuni con Osservatorio locale sicurezza stradale.

Accesso alla mobilità elettrica e leasing sociale

1. Contratti di leasing sociale per veicoli elettrici attivi.
2. % famiglie beneficiarie con reddito <25.000 €.
3. Emissioni medie CO₂/km veicoli privati.
4. Numero punti di ricarica pubblici/domestici in aree vulnerabili.
5. Tasso di rottamazione veicoli Euro 0–3.

Governance, partecipazione e trasparenza

1. Enti locali aderenti alla piattaforma SCF.
2. Pubblicazione annuale del Rapporto “Social Climate Monitor – Italia”.
3. % misure PSC monitorate con indicatori sociali e ambientali.
4. Numero consultazioni pubbliche e forum locali annuali.
5. Indice di trasparenza e accesso ai dati.
6. % di misure con Valutazione d’Impatto Sociale ex-ante pubblicata

Indicatori trasversali di impatto complessivo (2026–2032)

1. Riduzione media emissioni CO₂ urbane: -35%
2. Riduzione povertà di trasporto: -30%
3. Quota mobilità attiva (pedonale + ciclabile): 20%
4. Riduzione incidenti mortali: -50%
5. Incremento uso TPL + ciclabilità: +40%

9. Glossario

SCF – Social Climate Fund: Fondo Sociale per il Clima dell'Unione Europea, istituito dal Regolamento (UE) 2023/955 per sostenere cittadini e territori vulnerabili nella transizione energetica e nella decarbonizzazione dei trasporti e degli edifici.

PSC – Piano Sociale per il Clima: Documento nazionale richiesto agli Stati membri per accedere al Social Climate Fund. Definisce misure, obiettivi, indicatori e beneficiari volti a ridurre la povertà energetica e di trasporto.

PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: Programma di investimenti e riforme finanziato dal Next Generation EU, che mira a sostenere la ripresa economica post-pandemia e la transizione verde e digitale.

PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: Strumento di pianificazione strategica locale volto a migliorare la mobilità e la qualità della vita urbana riducendo l'impatto ambientale del traffico.

PAESC – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima: Documento comunale o metropolitano che definisce gli obiettivi e le azioni per la riduzione delle emissioni e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

NECP – National Energy and Climate Plan: Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, che stabilisce le strategie e i target dell'Italia in materia di efficienza energetica, rinnovabili, emissioni e sicurezza energetica.

Vision Zero 2050: Strategia europea per azzerare le vittime e i feriti gravi negli incidenti stradali entro il 2050, con un obiettivo intermedio di riduzione del 50% entro il 2030.

Povertà di trasporto: Condizione in cui individui o famiglie non dispongono di risorse economiche o infrastrutture adeguate per accedere ai servizi di mobilità necessari per il lavoro, la scuola o la vita sociale.

Ciclabilità sociale: Approccio alla mobilità ciclabile che mira a renderla accessibile, sicura e inclusiva per tutte le fasce di popolazione, in particolare per categorie vulnerabili o a basso reddito.

Leasing sociale per veicoli elettrici: Strumento finanziario che consente l'accesso agevolato a veicoli elettrici per famiglie e lavoratori a basso reddito, attraverso canoni mensili calmierati cofinanziati da fondi pubblici.

TPL – Trasporto Pubblico Locale: Insieme dei servizi di mobilità collettiva (bus, tram, metro, treni regionali) gestiti da enti pubblici o operatori privati sotto regolazione pubblica.

Mobilità attiva: Forma di spostamento che utilizza la propulsione umana – principalmente camminare o andare in bicicletta – spesso integrata con il trasporto pubblico.