



Transports du quotidien, mobilité et logistique : de nouveaux enjeux ?

TDIE
28 janvier 2026

Les défis de mobilité locale en Europe

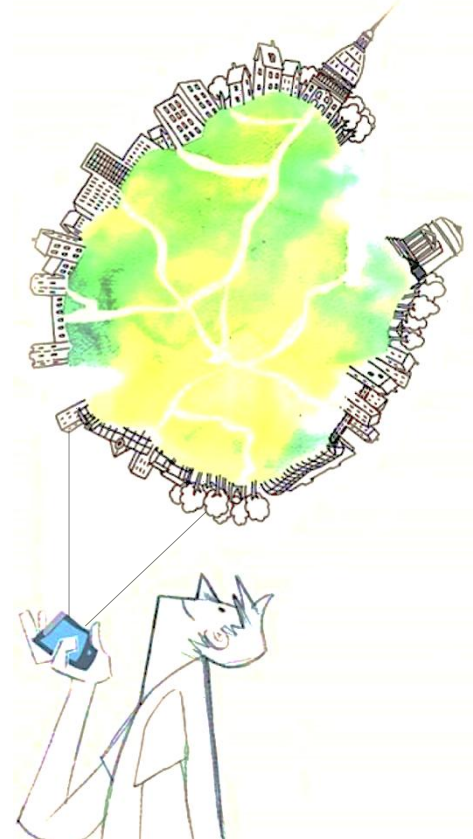
Cristina Pronello

Full Professor

Chair of TRIS – Transport Research for Innovation and Sustainability

Politecnico di Torino

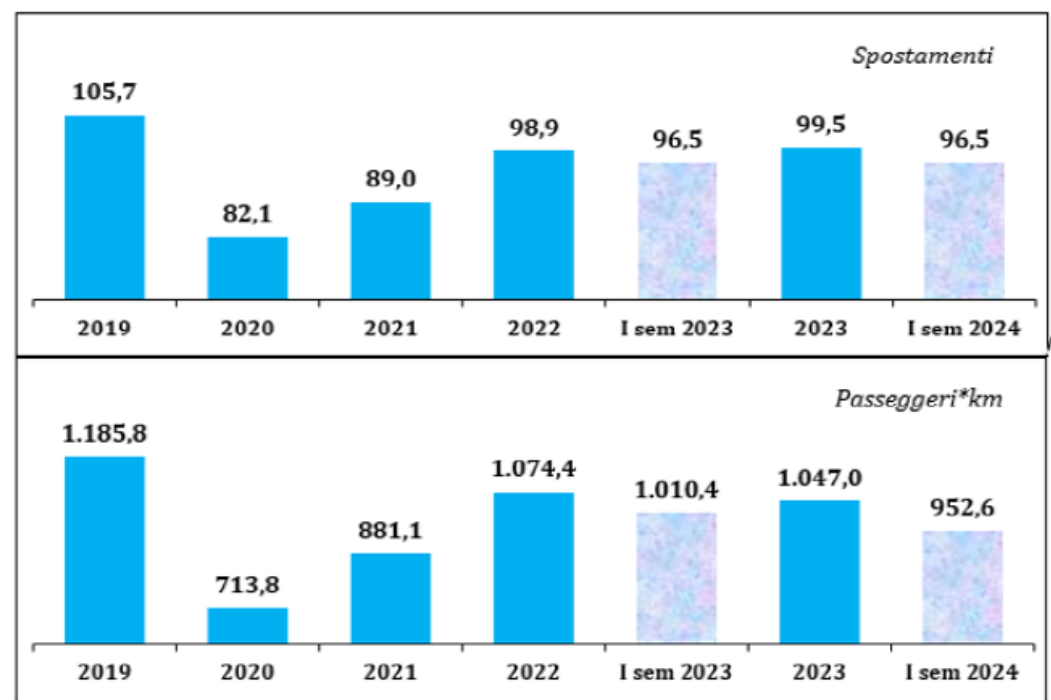
Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio – DIST



La mobilità des Italiens

21e Rapport sur la Mobilité des Italiens - Il faut un changement radical (ISFORT, 26/11/2024)

- La mobilité est affectée par crises devenues structurelles (conflits armés toujours en cours et aux effets générés sur les économies de tous les pays) et crises de longue durée, comme le vieillissement de la population et l'urgence climatique



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Source : <https://www.isfort.it/2024/11/16/presentazione-del-21-rapporto-sulla-mobilita-degli-italiani/>

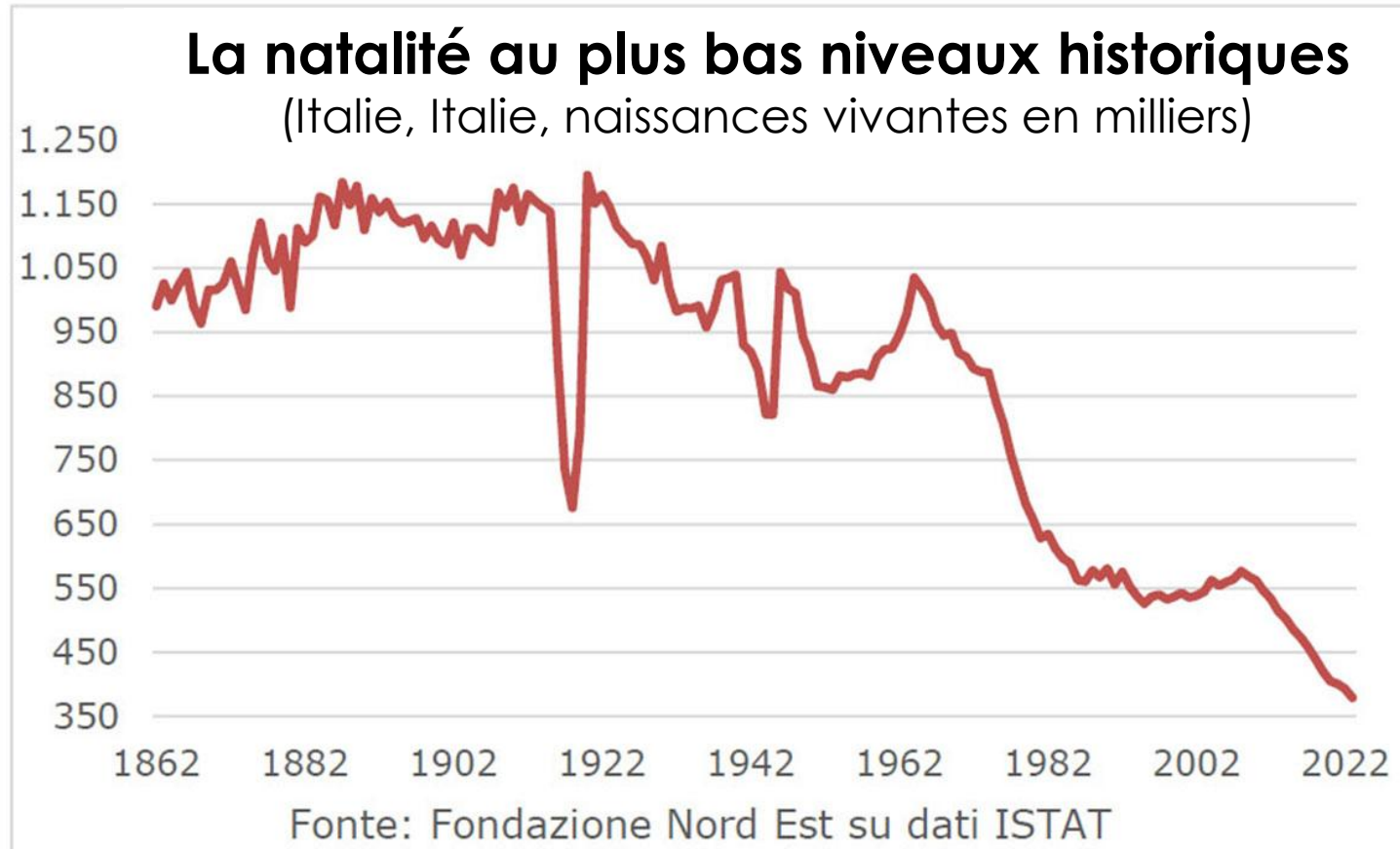
AUDIMOB	Var. % 2022-2023	Var. % 2019-2023
Numero spostamenti	+0,6	-5,9
Numero passeggeri*km	-2,6	-11,7

OSSERVATORIO STM-MIT	Var % 2019-2023	Var % I sem. 2019 – I sem. 2024
Veicoli su rete ANAS	-5	-1
Veicoli Autostrade	+2	+3
Pax treni AV	+2	+7
Pax IC/ICN	+10	+18
Pax TPL ferroviario	-13	-9

CONTO NAZIONALE TRASPORTI	Var % pass.*km 2019-2023
Mezzi pubblici	-12,7
di cui: Ferrovie	+0,5
di cui: Autolinee extraurbane	-22,8
di cui: Trasporto urbano	-21,8
Mezzi privati	-7,8
Totale	-9,5

Le scénario démographique

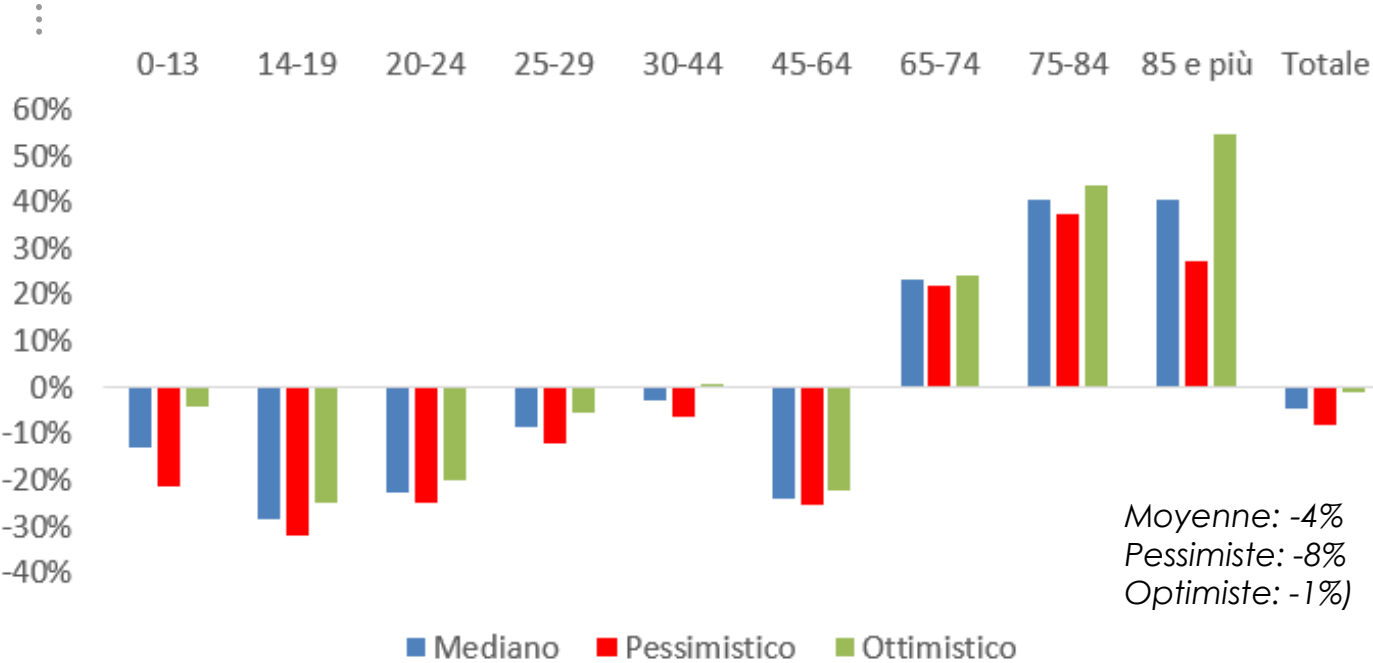
- On parle désormais de « hiver » ou « glaciation » démographique



- Le rapport ISFORT a analysé l'influence des tendances démographiques sur la mobilité (flux de demande, motifs des déplacements, moyens de transport utilisés, etc.), à moyen et long terme

Variation % de la population italienne au 2044

- Tenant compte la dernière prévision de l'ISTAT, basé sur la population au 1er janvier 2023, ISFORT a appliqué un modèle de simulation de la demande de mobilité quotidienne, pour prévoir les effets sur les différentes tranches d'âge dans trois différents scénarios (optimiste, médian et pessimiste).



Popolazione 2044	Mediano	Pessimistico	Ottimistico
0-13	5.771.325	5.187.177	6.363.063
14-19	2.501.200	2.379.463	2.622.418
20-24	2.297.441	2.228.780	2.368.193
25-29	2.760.393	2.662.383	2.862.428
30-44	9.968.055	9.596.943	10.350.718
45-64	13.940.306	13.677.048	14.207.787
65-74	8.537.648	8.445.822	8.626.215
75-84	7.189.959	7.016.951	7.353.039
85 e più	3.281.499	2.968.727	3.621.764
Totale	56.247.826	54.163.294	58.375.625

Variazione % scenario 2044 rispetto al 1 gennaio 2024			
Classe di età	Mediano	Pessimistico	Ottimistico
0-13	-13%	-21%	-4%
14-19	-28%	-32%	-25%
20-24	-22%	-25%	-20%
25-29	-9%	-12%	-5%
30-44	-3%	-6%	1%
45-64	-24%	-25%	-22%
65-74	23%	22%	24%
75-84	41%	37%	44%
85 e più	41%	28%	55%
Totale	-5%	-8%	-1%

Les flux migratoires estimés ne compensent pas la tendance très négative du mouvement naturel

L'impact des projections démographiques sur la demande de mobilité par tranches d'âge et par motifs de déplacement (en 2034 et en 2044)

Estimations du modèle de l'Observatoire « Audimob »: le déclin démographique prévu par l'ISTAT entraînera une **réduction de -2 %** des déplacements **d'ici 2034** et de **-7 % d'ici 2044** dans le scénario médian (dans le scénario pessimiste, respectivement à -3 % et -9 %).

Proiezioni al 2034				Proiezioni al 2044			
Classi di età	Variazione Spostamenti % 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			Classi di età	Variazione Spostamenti % 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044		
	Scenario pessimistico	Scenario mediano	Scenario ottimistico		Scenario pessimistico	Scenario mediano	Scenario ottimistico
14 - 19 anni	-16%	-15%	-14%	14 - 19 anni	-31%	-28%	-24%
20 - 24 anni	-2%	-1%	0%	20 - 24 anni	-23%	-21%	-19%
25 - 29 anni	4%	5%	7%	25 - 29 anni	-12%	-9%	-6%
30 - 64 anni	-9%	-8%	-7%	30 - 64 anni	-18%	-16%	-14%
65 - 74 anni	22%	23%	23%	65 - 74 anni	21%	22%	24%
75 - 84 anni	11%	12%	14%	75 - 84 anni	36%	39%	43%
Totale	-3%	-2%	-1%	Totale	-9%	-7%	-5%

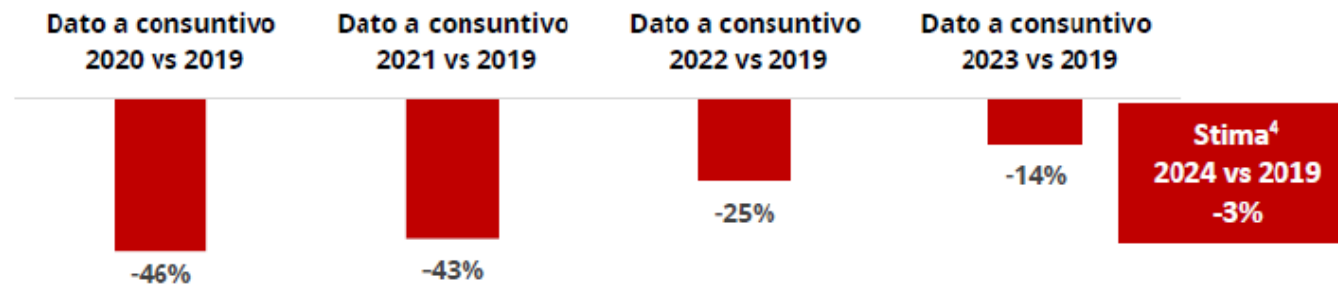
Classi di età	Variazione Spostamenti % 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2034			Classi di età	Variazione Spostamenti % 1 gennaio 2024 - 1 gennaio 2044		
	Scenario pessimistico	Scenario mediano	Scenario ottimistico		Scenario pessimistico	Scenario mediano	Scenario ottimistico
Lavoro 17-64 anni	-7%	-6%	-6%	Lavoro 17-64 anni	-15%	-14%	-12%
Lavoro 65-75 anni	21%	22%	22%	Lavoro 65-75 anni	26%	27%	27%
Studio 14 - 19 anni	-16%	-15%	-14%	Studio 14 - 19 anni	-31%	-28%	-24%
Studio > 20 anni	-1%	-1%	0%	Studio > 20 anni	-19%	-17%	-14%
Altri motivi	-1%	0%	1%	Altri motivi	-7%	-4%	-2%

Source : Estimations Isfort à partir du modèle (sur les données de l'Observatoire « Audimob ») sur la base des prévisions démographiques de l'Istat

L'impact sur les transports publics et leur évolution aujourd'hui

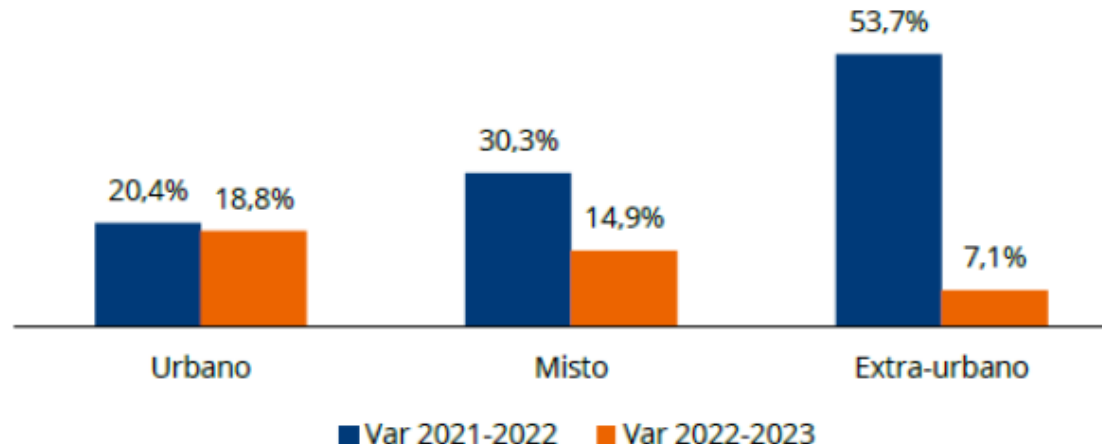
La réduction la plus importante des déplacements est dans les transports publics, plus utilisés par les jeunes (étudiants) et, dans une moindre mesure, des travailleurs

L'évolution de la demande de TPL 2019-2023 et estimation 2021 (var. % passagers)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali, bilanci di esercizio e indagine ASSTRA

L'evoluzione della domanda di TPL per tipologia di servizio offerto (var. % passeggeri)



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Source :

<https://www.isfort.it/2024/11/16/presentazione-del-21-rapporto-sulla-mobilita-degli-italiani/>

Les retards du transport en commun rapide (dans une perspective de dépassement)

- La réalisation des **réseaux ferroviaires urbains** (tramways et métros) est essentiellement à l'arrêt depuis 2015 (sauf ouverture de nouvelles courtes sections).
- Réseaux ferroviaires urbains en Italie en rapport à autres pays européens: **moins de 50 %** de développement des voies pour le tramway, le métro et le train de banlieue.
- Les importants investissements en cours et prévus** pour le transport rapide de masse dans nos grandes villes contribueront à une réduction sensible de l'écart avec les villes européennes.

L'evoluzione storica della rete delle tranvie urbane ed extraurbane, delle metropolitane e delle funicolari (lunghezza esercizio in km)

	1970	1980	1990	2000	2010	2021	2022
Tranvie urbane ed extraurbane	665	581	449	398	496	407	421
Metropolitane	31	56	96	121	145	214	215
Funicolari	18	11	12	14	22	21	nd

Fonte: Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti 2022-2023

La dotazione di sistemi ferroviari urbani e suburbani nei principali Paesi europei

	Linee Metropolitane	Linee Tranviarie	Ferrovie Suburbane (solo in aree urbane)
Germania	657	2.039	2.038
Regno Unito	679	251	1.817
Spagna	614	300	1.443
Francia	387	835	698
Italia	214*	407*	741
% Italia rispetto alla media degli altri quattro Paesi	36,5	47,5	49,4

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Rapporto Pendolaria 2023

**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**



CONTACT:

Cristina Pronello

Politecnico di Torino

DIST - Interuniversity Department of Regional and Urban Studies and Planning

cristina.pronello@polito.it



Planification et politiques de mobilité dans les zones périphériques : la Stratégie Nationale pour les Zones Intérieures (SNAI)

Les Zones Intérieures:

- Sont significativement éloignées des principaux centres de services essentiels (éducation, santé et mobilité)
- disposent d'importantes ressources environnementales (ressources en eau, systèmes agricoles, forêts, paysages naturels et humains) et culturelles (biens archéologiques, établissements historiques, abbayes, petits musées, centres d'artisanat)

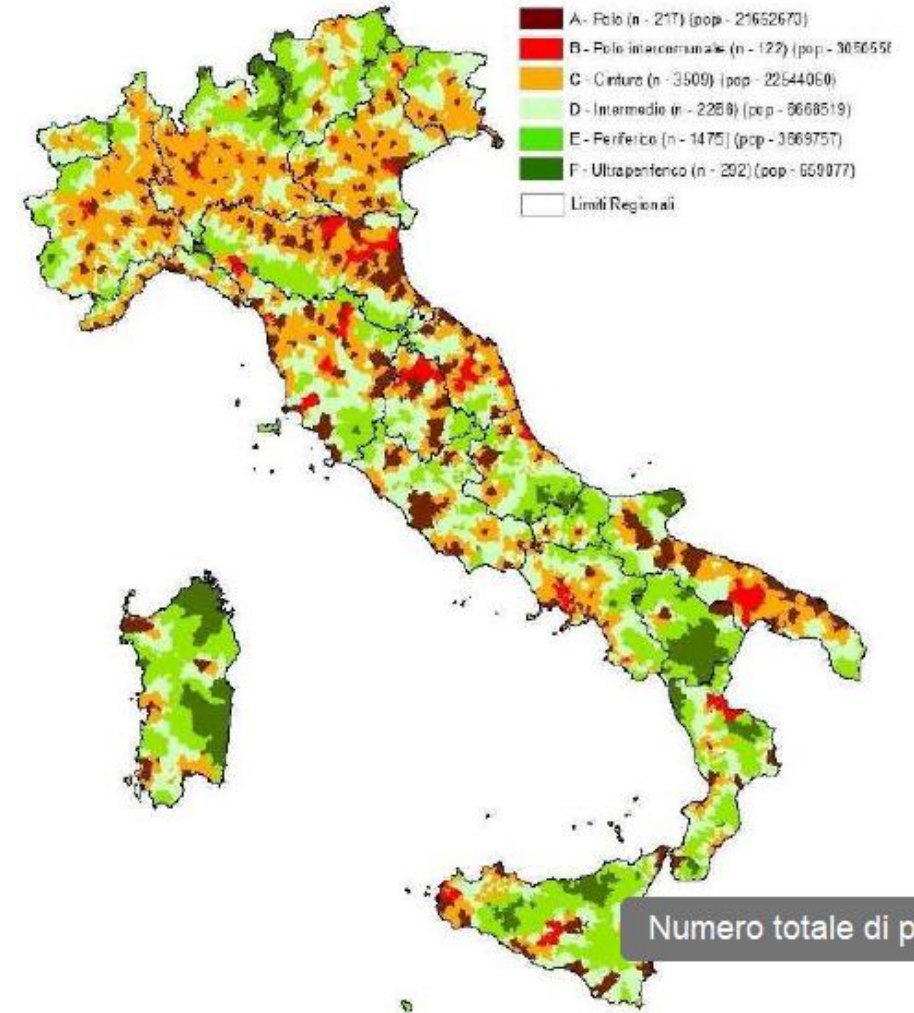
Une partie importante des Zones Intérieures a subi, à partir des années '50, un **processus de marginalisation** qui a produit la réduction de la population et le **vieillessement démographique**, la **diminution de l'emploi** et du degré d'utilisation du capital territorial, ainsi que la **réduction quantitative et qualitative de l'offre locale de services publics, privés et collectifs**, ceux qui définissent dans la société européenne contemporaine la qualité de la citoyenneté.

Planification et politiques de mobilité dans les zones périphériques : la Stratégie Nationale pour les Zones Intérieures (SNAI)

Les communes des **zones intérieures** (intermédiaires, périphériques et ultra-périphériques) sont plus de 4000, soit plus de 50 % du total national, et comptent environ 13,5 millions d'habitants (21,5 % du total), sur une portion du territoire national qui dépasse 60 %.



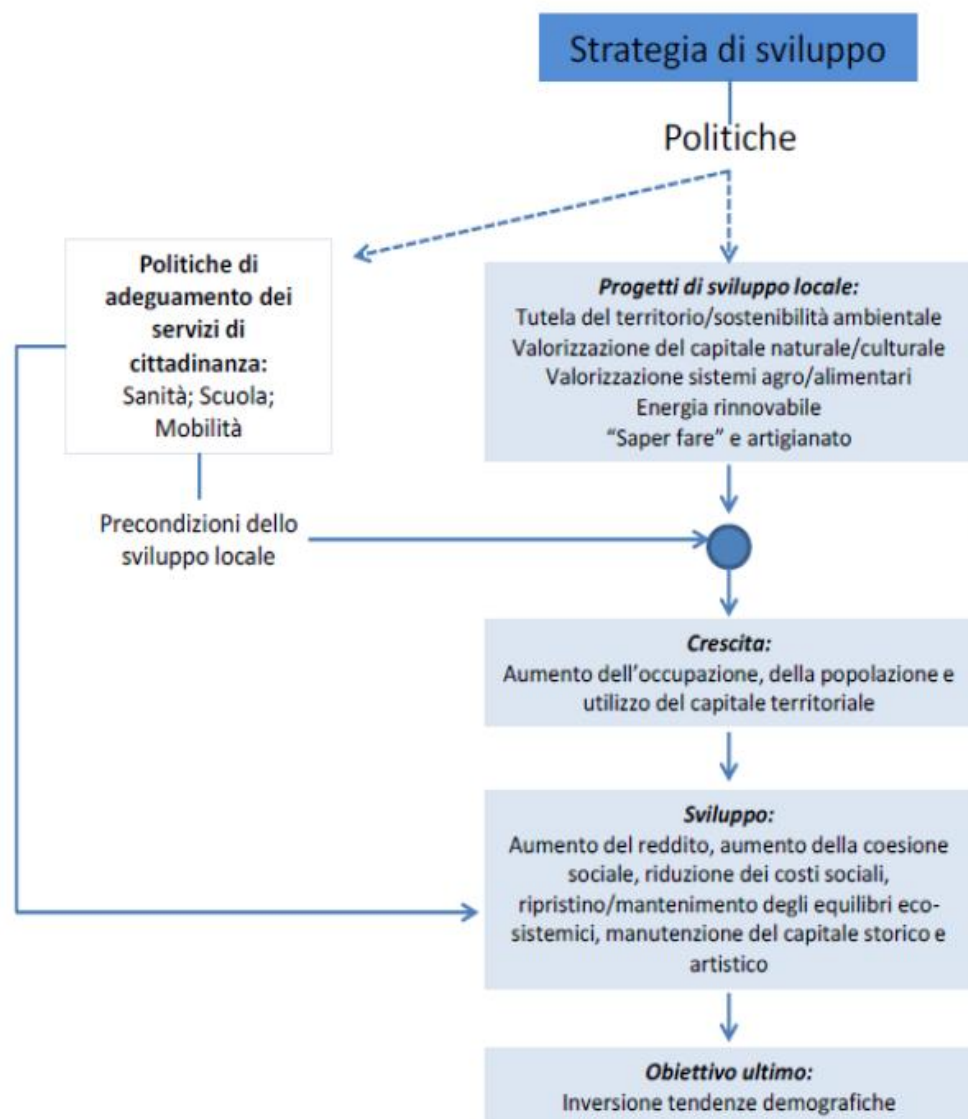
La SNAI implique actuellement **124 zones** de projet qui concernent **1 904 communes** où vivent **4 570 731 habitants**.



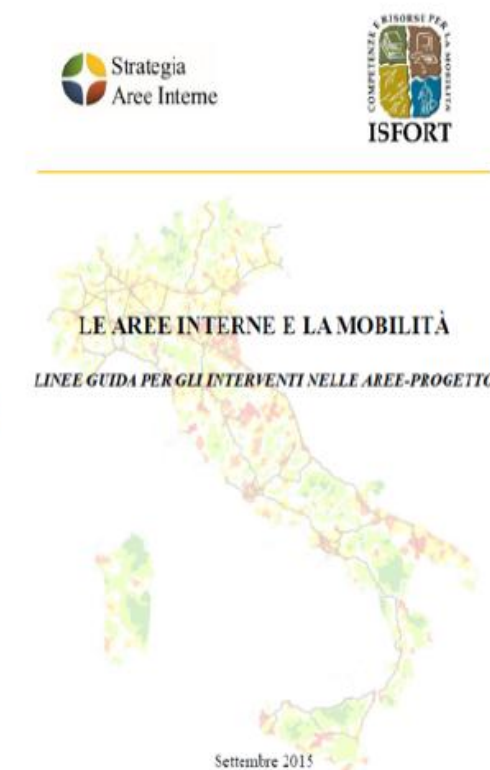
Source : <https://www.isfort.it/2024/11/16/presentazione-del-21-rapporto-sulla-mobilita-degli-italiani/>

Le schéma général d'intervention du SNAI

Lo schema generale di intervento della SNAI



Lo schema specifico delle politiche di mobilità



I grandi **nodi** da affrontare:

1. **sostenibilità** a regime dei servizi di trasporto (scarsità di domanda)
2. mitigazione degli interventi infrastrutturali vs bisogni di **accessibilità**

Tre filoni di **macro-fabbisogni** individuati nelle Linee guida:

1. **pianificazione** dei sistemi di trasporto
2. potenziamento e riqualificazione delle **dotazioni materiali**
3. miglioramento della **mobilità interna** all'area e della **mobilità da e verso l'esterno** (attraverso lo sviluppo dei servizi di trasporto)

In generale i nodi e le possibili soluzioni per la mobilità nelle Aree Interne sono simili in ogni territorio a bassa densità e/o ad elevata dispersione insediativa (aree rurali, montane, periferiche...)