



003247 | © European Union, 2014 | Photo Stock Adobe.com

<https://www.europarl.europa.eu/>

Mobilità in Europa



The right to mobility | [https://www.uitp.org/](https://www UITP.org/)



EU PEOPLE ON THE MOVE, 2022

TOP 3 COUNTRIES

(highest shares in total transport performance for each means of transport)

BY AIRPLANES:



BY TRAIN:



BY BUS, COACH OR TROLLEYBUS:



BY CAR:



BY SEA VESSEL:



Comparison EU-27 – World

INFRASTRUCTURE AND VEHICLES

TRANSPORT INFRASTRUCTURE					
	EU-27	UNITED STATES	JAPAN	CHINA	RUSSIA
1 000 km	2022	2022	2020	2022	2022
Road network (paved)	4399	6 787 ⁽¹⁾	1 069	5 163	1 220
Motorway network	76	108.2	9.3 ⁽²⁾	177.3	64.0 ⁽³⁾
Railway network	202	147.8 ⁽⁴⁾	18.9	154.9	85.5
Electrified rail lines	115		11.2	114.5	44.3
Navigable inland waterways	45	40.2		128.0	102.0
Oil pipelines	32	370.0		136.4 ⁽⁵⁾	71.0

VEHICLE STOCK						
	EU-27	UNITED STATES	JAPAN	CHINA	RUSSIA	
	2022	2022	2022	2022	2022	
Passenger cars stock	million	252.6	259 ⁽⁶⁾	62.0 ⁽⁷⁾	177.4	50.6
Motorisation	cars / 1 000 persons	563	776	495	126	351
Commercial freight vehicles	million	34.3	14.3	14.3 ⁽⁸⁾	33.2	6.7

Comparison EU-27 – World

PASSENGER AND FREIGHT TRANSPORT

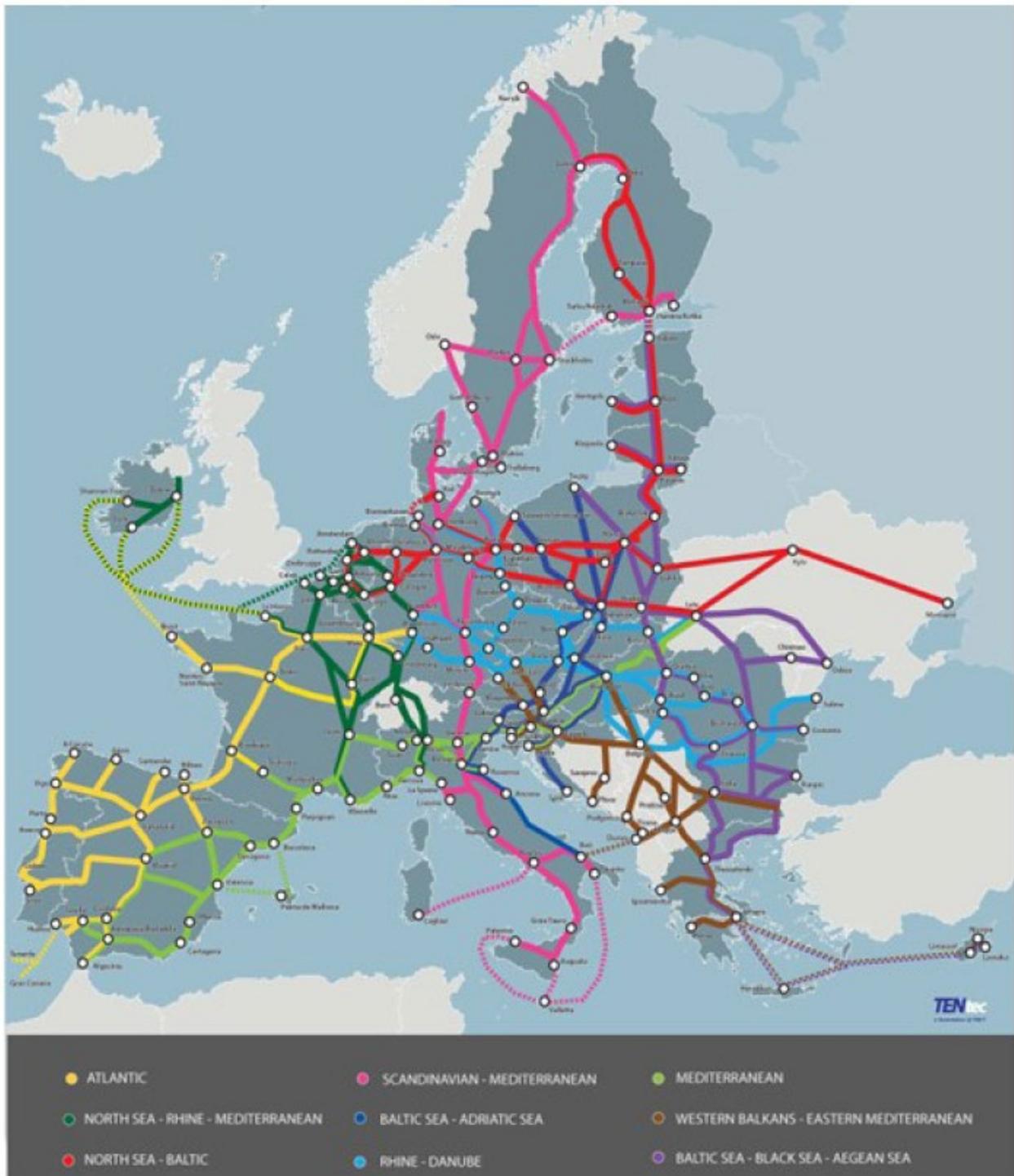
PASSENGER TRANSPORT					
	EU-27	UNITED STATES	JAPAN	CHINA	RUSSIA
billion pkm	2022	2022	2021	2022	2022
Passenger car	4 099.6	6 907.2 ⁽¹⁾		240.7 ⁽²⁾	
Bus + trolley bus + coach	406.2	630.8	30.2		112.2
Railway	402.2	23.6	289.9	657.7	124.0
Tram + metro	69.2	11.9	⁽³⁾		43.5
Waterborne	17.7	0.6	1.5 ⁽⁴⁾	2.3	0.6
Air (domestic/intra-EU-27)	512.3	1 141.0	50.0	391.4	228.0
FREIGHT TRANSPORT					
	EU-27	UNITED STATES	JAPAN	CHINA	RUSSIA
billion tkm	2022	2022	2022	2022	2022
Road	1 866.3	3 175.3	224.1	6 895.8	314.0
Rail	413.4	2 238.7 ⁽⁵⁾	18.0	3 594.6	2 638.0
Inland waterways	122.1	405.6			68.0
Oil pipeline	93.7	1 554.8		562.2 ⁽⁶⁾	1 352.0
Sea (domestic/intra-EU-27)	973.7	262.5 ⁽⁷⁾	161.8	12 100.3 ⁽⁸⁾	45.0 ⁽⁹⁾

https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

Lunedì 9 settembre 2024 Mario Draghi ha consegnato alla Commissione il Rapporto sul futuro della competitività europea. Il testo è stato poi presentato al Parlamento Europeo il 17 settembre 2024.

Qui alcune delle annotazioni del testo relative ai **TRASPORTI**.

EU-level corridors covered by TEN-T by 2050



THE EU'S TRANSPORT INDUSTRY FACES MULTIPLE CHALLENGES

L'industria europea dei trasporti affronta molteplici sfide

“Sono necessari massicci investimenti strategici per completare i collegamenti mancanti e modernizzare le infrastrutture di trasporto, dove esistono grandi lacune nei finanziamenti pubblici e privati. La TEN-T, che richiede circa 845 miliardi di euro degli investimenti entro il 2040 (di cui 210 miliardi di euro per i principali collegamenti transfrontalieri), non è accompagnata da un quadro completo ex ante per garantire i finanziamenti e gli investimenti necessari.

Si prevede che il finanziamento pubblico dell'UE coprirà una minore quota di investimenti (circa 87 miliardi di EUR entro il 2027). Inoltre, i finanziamenti privati continuano a essere difficili da ottenere, nonostante una riserva matura di progetti TEN-T.

Ciò è dovuto al loro importante livello di rischio, agli elevati costi iniziali o alla mancanza di redditività a breve termine. L'UE è quasi a metà strada attraverso il completamento dei grandi progetti transfrontalieri, di cui la rete stradale prevista è di gran lunga la più avanzata rispetto ad altre modalità.

Ora è fondamentale garantire gli investimenti rimanenti entro il prossimo decennio.

Nell'ambito della TEN-T è prevista la realizzazione di una rete ferroviaria ad alta velocità che colleghi tutte le capitali e le principali città dell'UE e questo aumenterebbe l'attrattività del trasporto ferroviario e aumenterebbe ulteriormente le esigenze di investimento.

Al di là dei collegamenti che garantiscono l'integrazione a livello UE, garantire gli investimenti nei trasporti si è rivelato impegnativo.

Gli investimenti nelle grandi infrastrutture (porti, ferrovie e aeroporti) hanno un elevato valore sociale, ma comportano anche rischi elevati, sono caratterizzati da lunghi tempi di realizzazione del progetto e da una lunga attesa per il ritorno sull'investimento. Grandi progetti di infrastrutture di trasporto dipendono quindi in gran parte dai finanziamenti pubblici. Il finanziamento privato si è rivelato fattibile solo quando i rischi sono stati dimostrati essere gestibile per gli investitori.

Anche se più alto che in qualsiasi altro settore dell'UE, il valore del partenariato pubblico-privato (5 miliardi di euro nel 2022) nel settore dei trasporti rimangono marginali rispetto alle esigenze di investimento dell'Europa.

Altre regioni del mondo stanno aumentando significativamente i loro investimenti. Per quanto riguarda le infrastrutture dei trasporti terrestri, nell'Unione Europea gli investimenti sono leggermente diminuiti negli ultimi anni. Negli Stati Uniti e in Cina, al contrario, sono aumentati”.

Annual investment in land transport infrastructure in selected regions

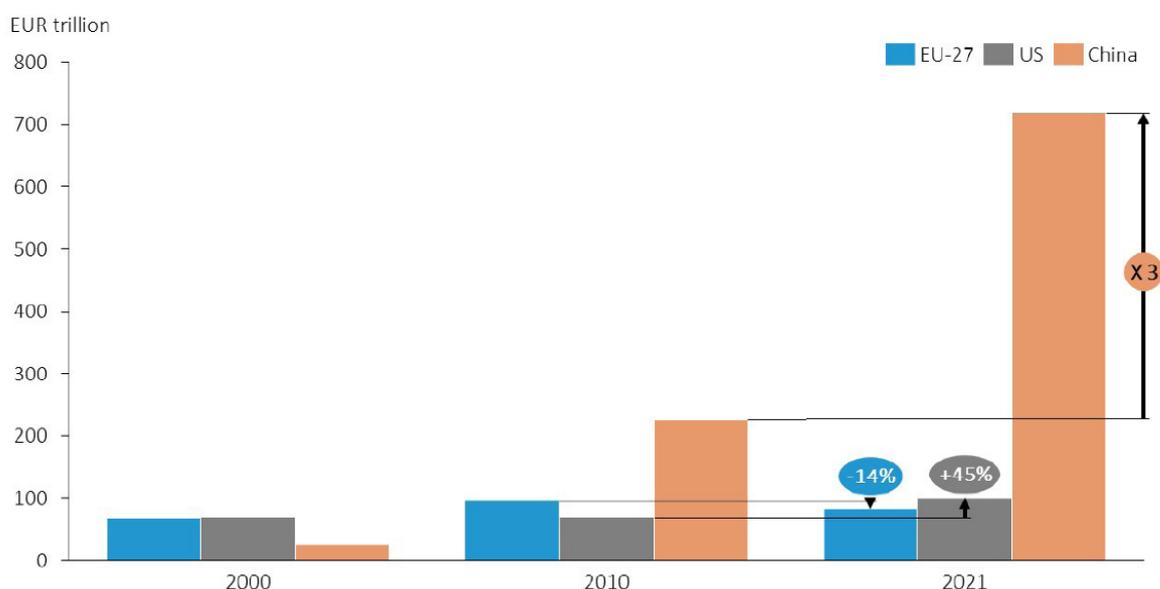
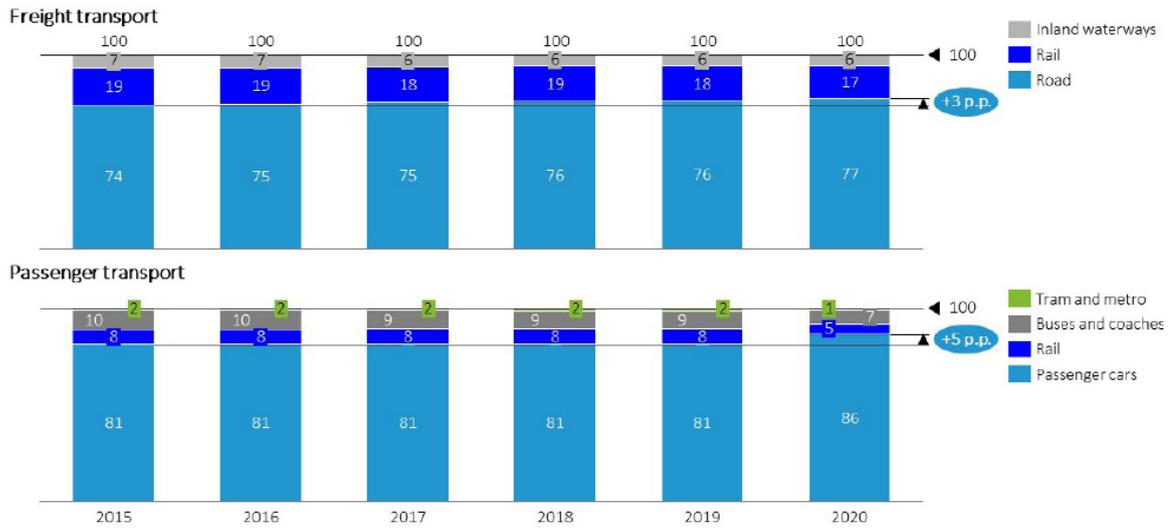


FIGURE 6
EU land transport by mode (%)



Objectives and proposals

Obiettivi e proposte

FIGURE 7

SUMMARY TABLE TRANSPORT PROPOSALS

TIME HORIZON¹³

1	Improve infrastructure planning with a primary focus on competitiveness as a complement to cohesion and an evolution towards fully multimodal transport	ST
2	Mobilise public and private financing: i) increase EU and Member State resources for cross border connectivity, military mobility, climate resilience; ii) introduce or reinforce schemes to attract and de-risk private financing.	MT
3	Remove barriers to integration and interoperability in all segments.	MT
4	Accelerate digitalisation to enhance efficiency, through the development and enforcement of incentives and standards.	ST/MT
5	Launch dedicated EU innovation projects leveraging public-private partnerships and cross-border cooperation for decarbonisation and automatisisation challenges in different segments.	ST/MT
6	Introduce schemes to de-risk and finance decarbonisation solutions in hard-to-abate segments	ST/MT
7	Level the playing field for EU industries leveraging among others public procurement, foreign direct investment screening and an EU export credit facility.	MT
8	Establish international partnerships and develop strategic infrastructure to increase global integration including in climate policy and resilience.	MT
9	Align job profiles to the green and digital transition for diverse and flexible employment opportunities and provide enhanced professional mobility.	MT

Time horizon is indicative of the required implementation time of the proposal. Short term (ST) refers to approximately 1-3 years, medium term (MT) 3-5 years, long term (LT) beyond 5 years. In the transport sector, the timelines for seeing results from the proposed actions may vary depending on the specific segments.



Migliorare la pianificazione delle infrastrutture concentrandosi sulla competitività come complemento alla coesione ed evoluzione verso un trasporto pienamente multimodale.



Mobilizzare finanziamenti pubblici e privati: i) aumentare le risorse dell'UE e degli Stati membri per le attività transfrontaliere, connettività, mobilità militare, resilienza climatica; ii) introdurre o rafforzare schemi per attrarre e ridurre il rischio nel finanziamento privato.



Rimuovere le barriere nazionali all'integrazione e all'interoperabilità dell'UE.



Accelerare la digitalizzazione per migliorare l'efficienza, attraverso lo sviluppo e l'applicazione di incentivi e standard.



Avviare progetti di innovazione dell'UE dedicati sfruttando i partenariati pubblico-privato e transfrontalieri di cooperazione per le sfide della decarbonizzazione e dell'automazione in diversi segmenti.



Introdurre programmi per ridurre i rischi e finanziare soluzioni di decarbonizzazione in segmenti con quote da fossili difficili da abbattere.



Livellare le condizioni di concorrenza per le industrie dell'UE sfruttando, tra gli altri mezzi, gli appalti pubblici esteri, lo screening degli investimenti diretti e uno strumento di credito all'esportazione dell'UE.



Stabilire partenariati internazionali e sviluppare infrastrutture strategiche per aumentare l'integrazione globale, anche nella politica climatica e nella resilienza.



Allineare i profili lavorativi alla transizione verde e digitale per opportunità di lavoro diversificate e flessibili e fornire una maggiore mobilità professionale.

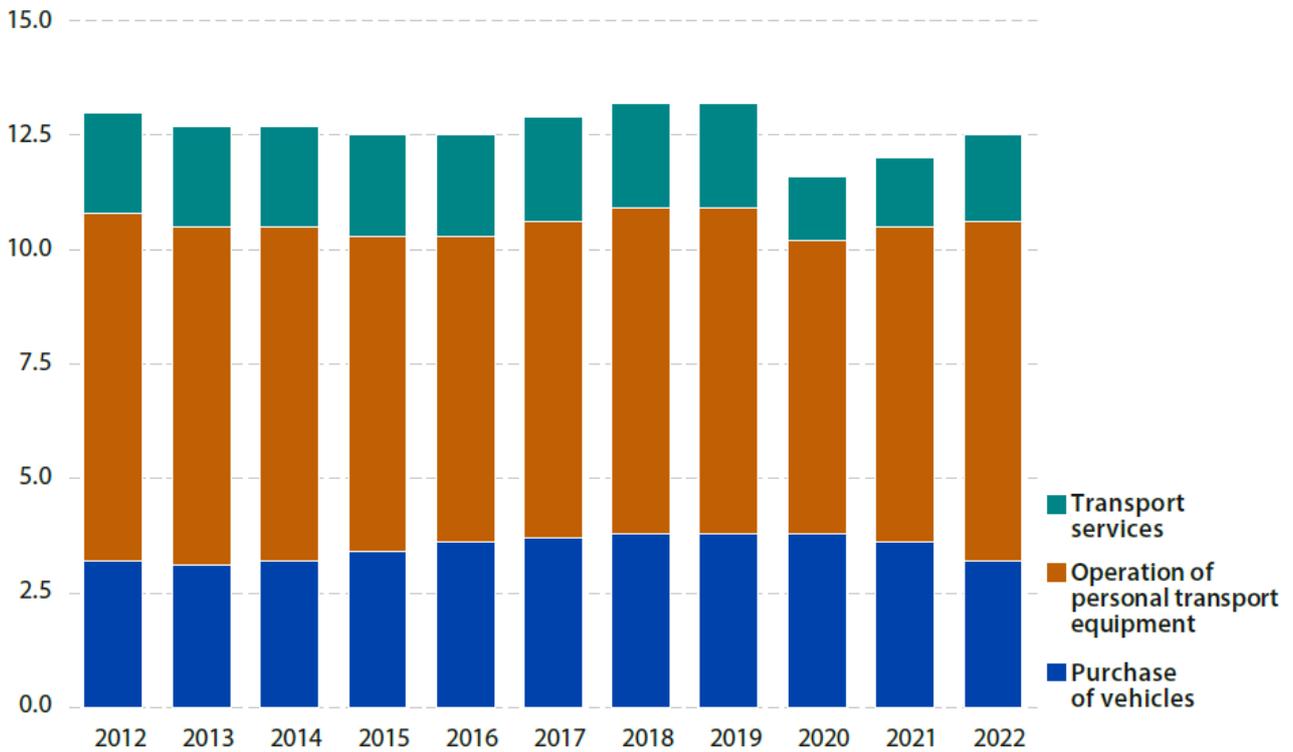
The future of European competitiveness

Part B | In-depth analysis and recommendations



Quota della spesa per consumi delle famiglie destinata ai trasporti

Share of household consumption expenditure on transport (%, EU, 2012–22)

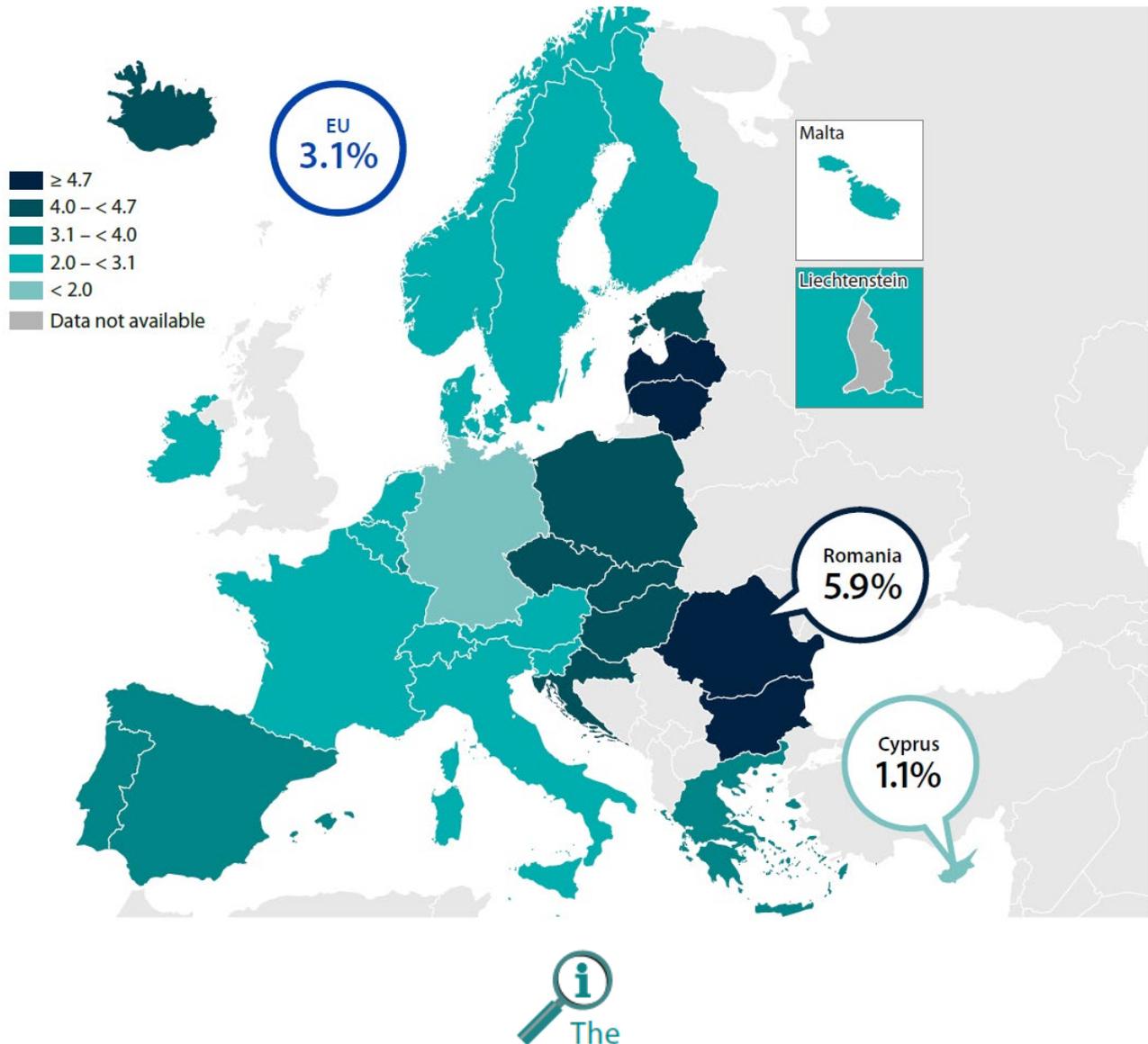


Source: Eurostat (online data code: [nama_10_co3_p3](#))



Il Lavoro nel settore dei trasporti

Employment in the transport sector as a share of total employment (%, 2023)



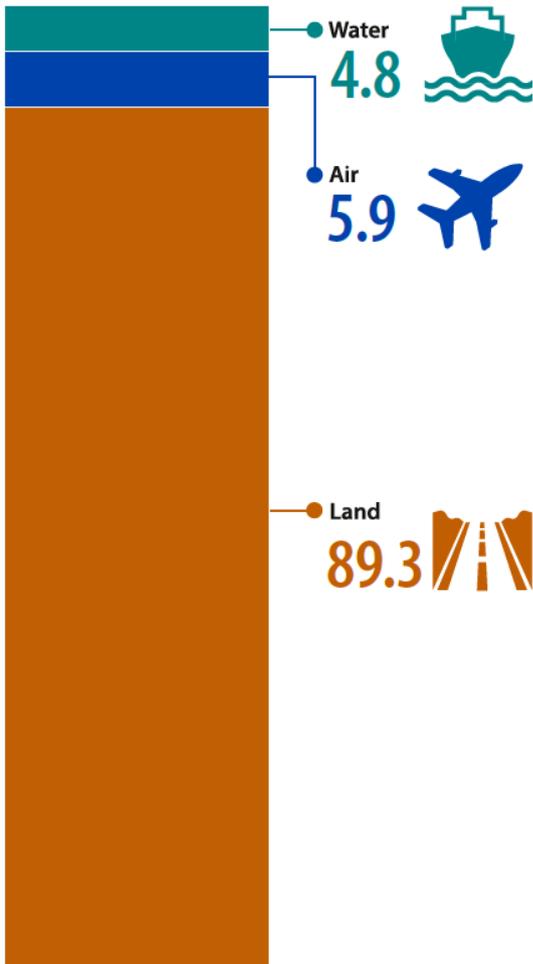
“Nel 2023, **6,2 milioni di persone nell’UE lavoravano nel settore dei trasporti** al 3,1% dell’occupazione complessiva.

Tra i paesi dell’UE, la Romania è stata la più numerosa specializzata nei servizi di trasporto in termini occupazionali, con il 5,9% del totale occupazione in questi servizi. I paesi meno specializzati erano Cipro (1,1% dell’occupazione totale) e Germania (1,7%).

Nel 2023 si sono registrati i livelli più alti di occupazione nel settore dei trasporti Francia (851.000, 13,7% del totale UE), Spagna (12,1%), Polonia (12,0%), Germania (11,4%) e Italia (10,3%). I livelli più bassi di occupazione si sono verificati a Malta e Cipro (entrambi 0,1% del totale UE)”.

Distribution of employment by transport subsector

(%, EU, 2023)



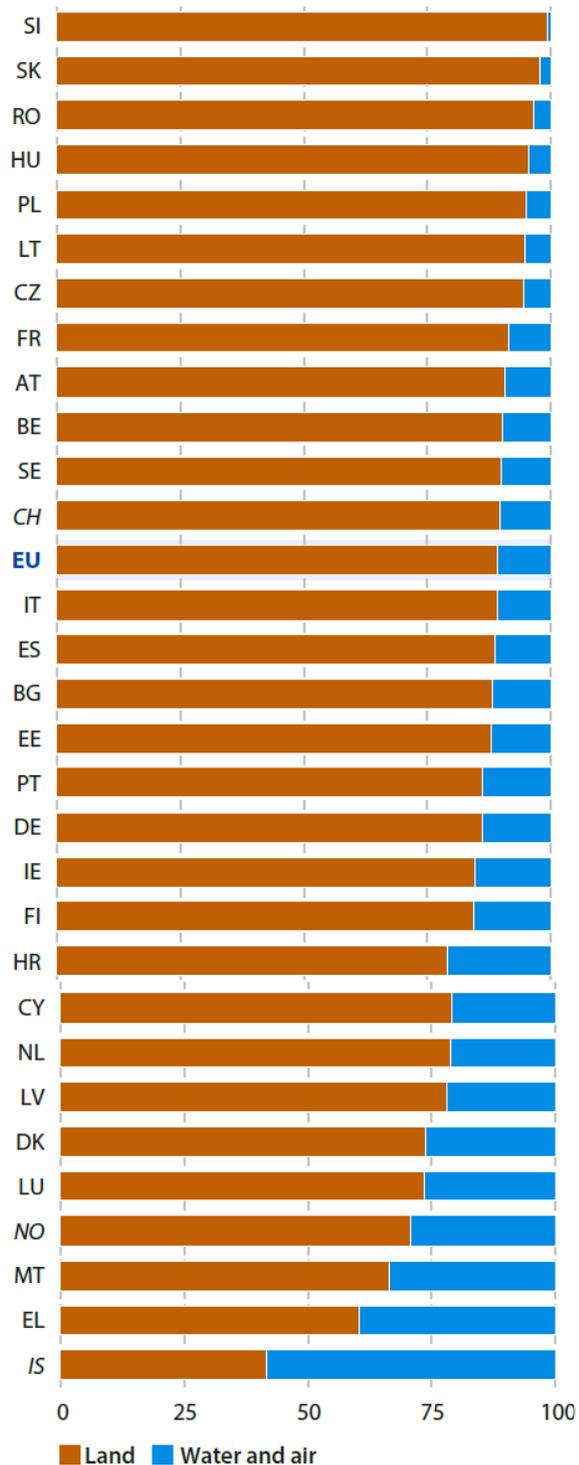
Source: Eurostat (online data code: [lfsa_egan22d](#))

Within the EU's transport services workforce, 89.3% of people worked in land transport (such as road or rail), 5.9% in air transport and 4.8% in water transport ([inland waterways](#) or maritime).

Land transport dominated employment within the transport sector in 2023, accounting for a majority of transport workers in each of the EU countries. The share of land transport ranged from 60.3% in Greece to 99.2% in Slovenia. The combined share of water and air transport was particularly high in Malta and Luxembourg (mainly due to air transport) as well as in Greece and Denmark (mainly due to water transport).

Distribution of employment, by transport subsector

(%, 2023)



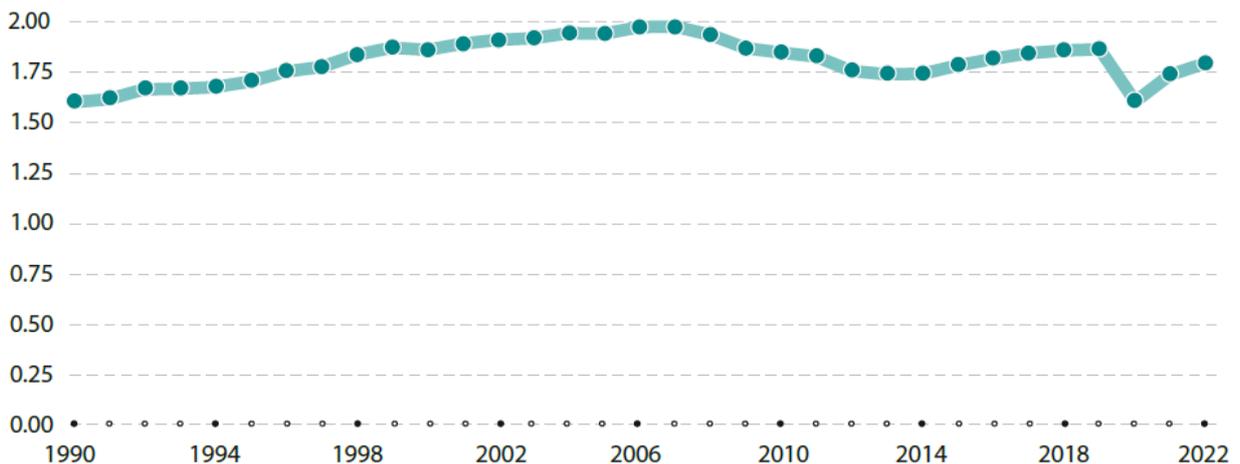
Transport, the environment and energy



Emissioni di gas serra derivanti dalla combustione di carburante nei trasporti

Greenhouse gas emissions from fuel combustion in transport

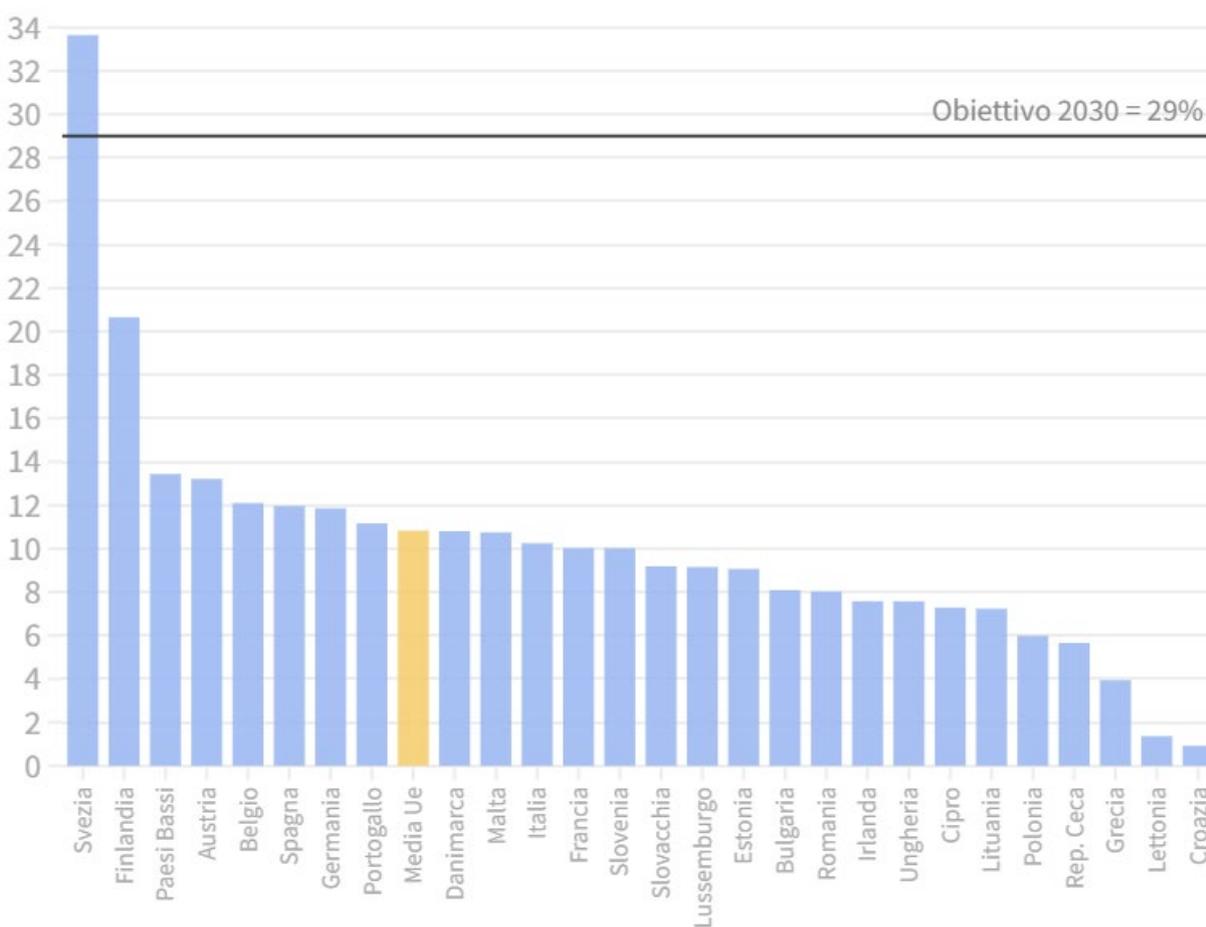
(tonnes of CO₂ equivalents per inhabitant, EU, 1990–2022)





La Svezia è l'unico paese dell'Unione europea ad aver già raggiunto l'obiettivo 2030 per uso delle rinnovabili nei trasporti

Quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti* (% sul totale), 2023



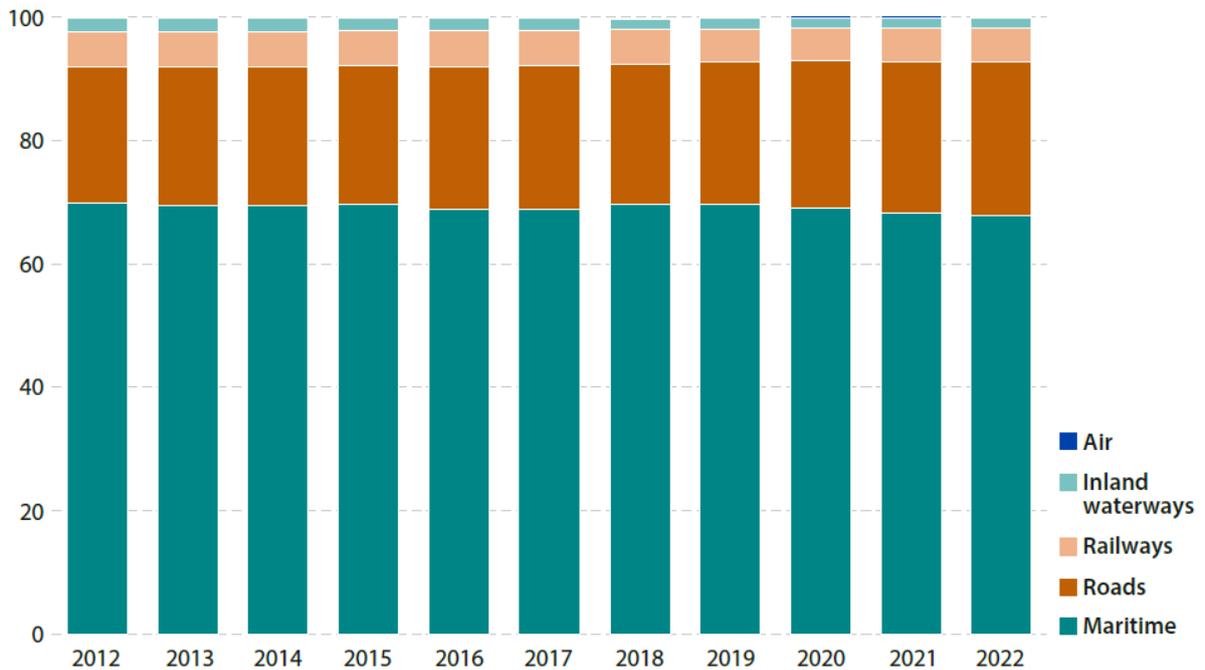
Fonte: Eurostat

*Comprensivo di pubblico e privato

“Nel 2023, la quota di energie rinnovabili utilizzate nel settore dei trasporti nell'Unione europea ha raggiunto il 10,8 per cento, in aumento di 1,2 punti percentuali rispetto all'anno precedente (9,6 per cento). Questo dato indica la percentuale di energia consumata da trasporti pubblici o privati che proviene da fonti rinnovabili, come biocarburanti, elettricità da solare, eolico o idroelettrico e idrogeno verde. L'aumento di questa quota è un obiettivo chiave delle politiche europee per ridurre le emissioni di gas serra e promuovere la sostenibilità ambientale.

L'Unione europea punta a raggiungere il 29 per cento di energia rinnovabile nei trasporti entro il 2030. Al momento, solo la Svezia ha già superato questo traguardo, con una quota del 33,6 per cento, grazie a incentivi fiscali per i biocarburanti e a investimenti nell'elettrificazione dei trasporti pubblici e privati”.

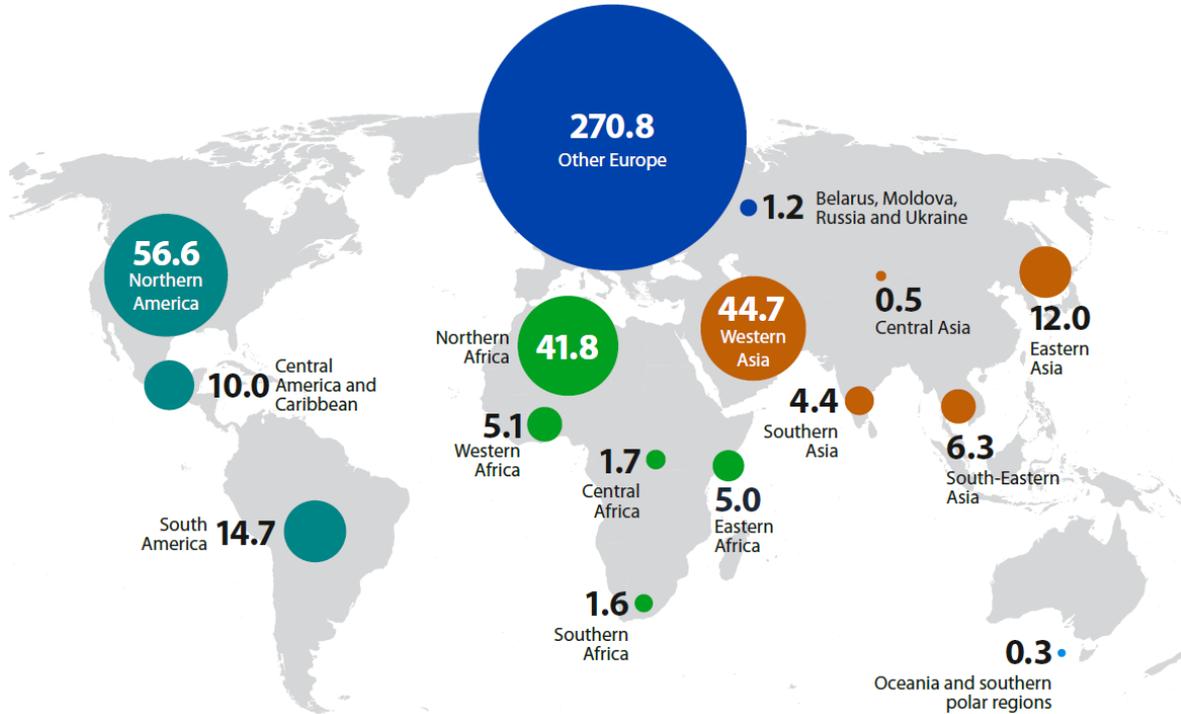
Modal split of freight transport



<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures>

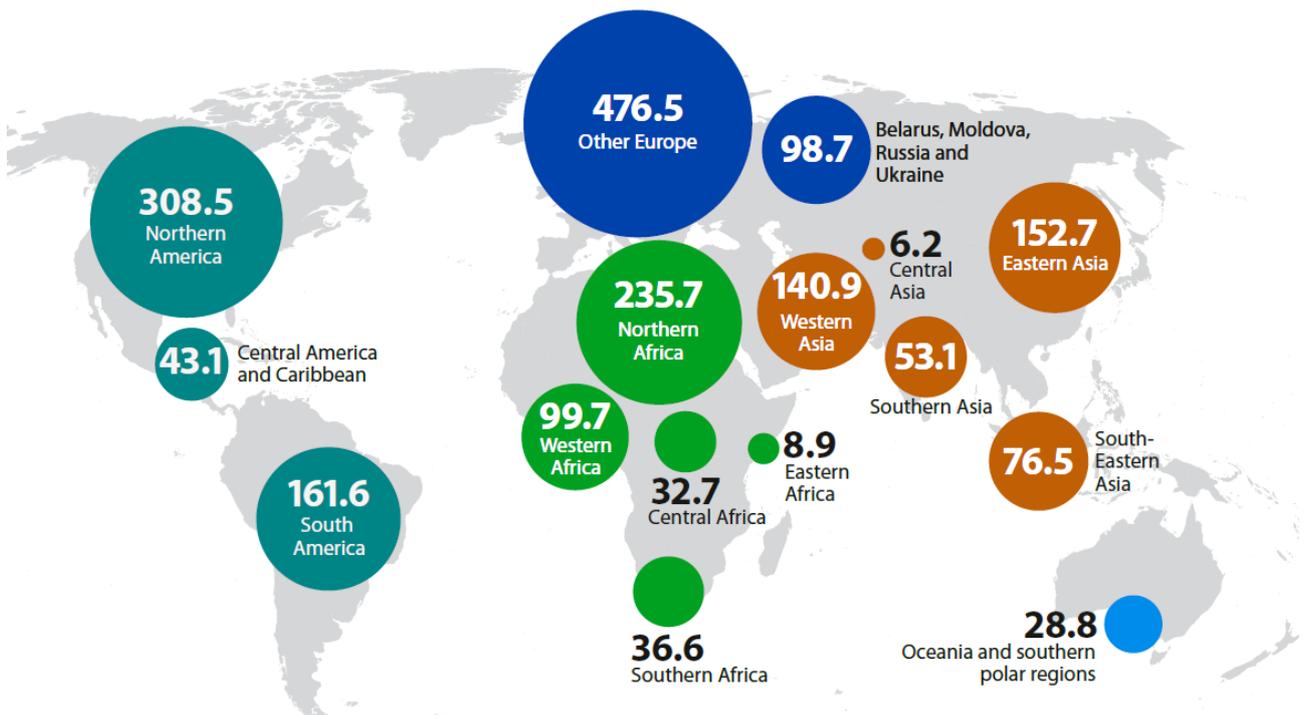
Inward and outward extra-EU air passenger transport

(millions of passengers carried, EU, 2023)



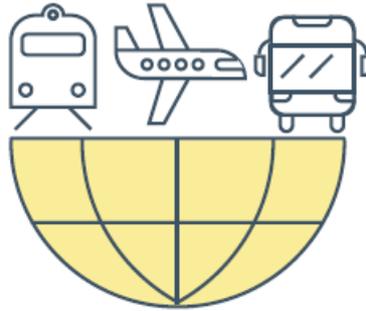
Extra-EU maritime gross weight of goods

(million tonnes, EU, 2023)



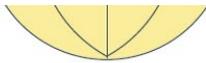


Mobility system



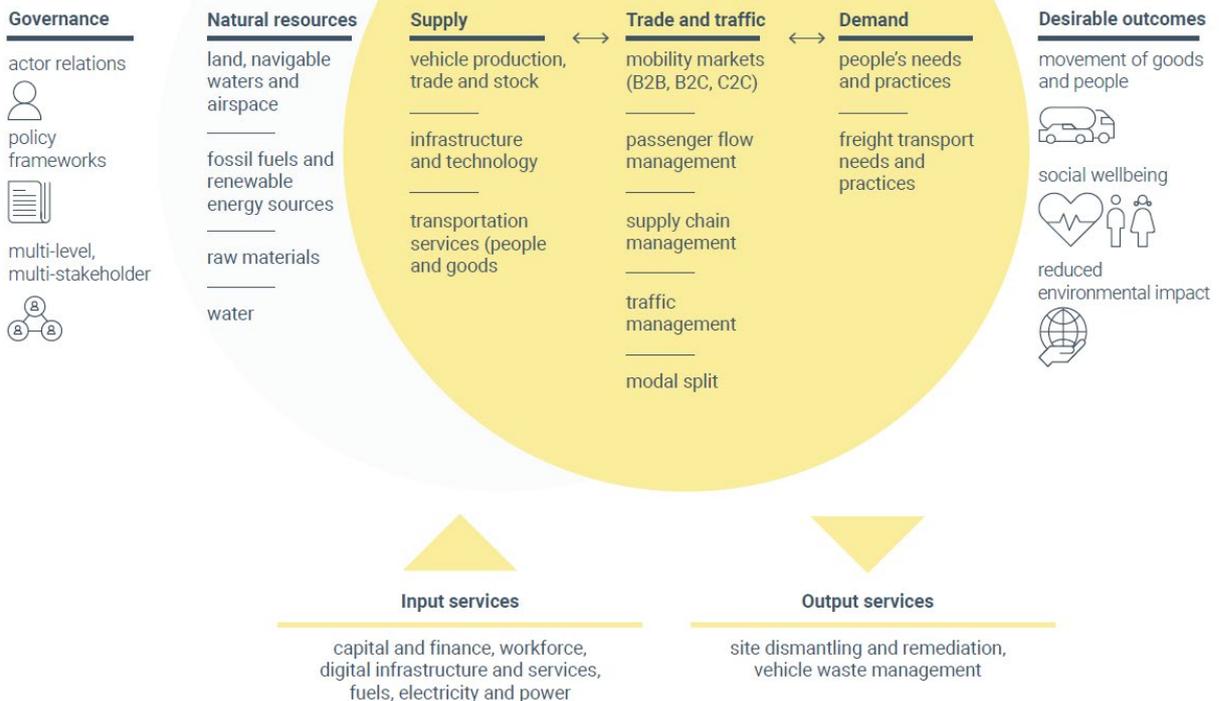
Supporting capacities

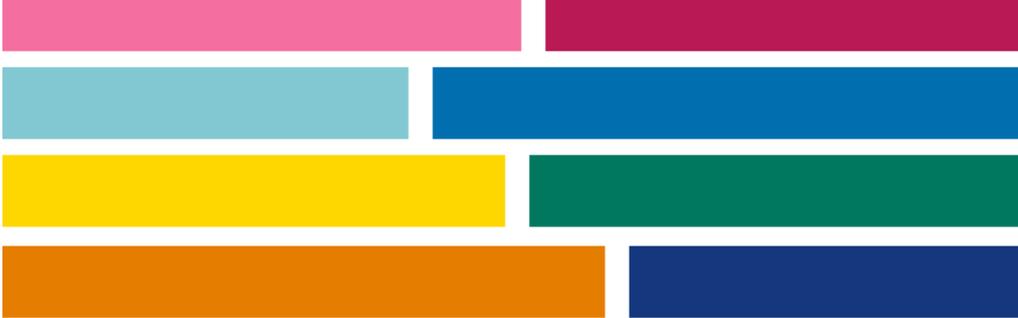
spatial planning,
mobility intelligence, R&I



Supporting systems

energy, security, health





European Declaration for Sustainable and Attractive Public Transport in Cities

Barcelona, 5 November 2024

The signatories of this declaration call:



Ai policy maker europei di adottare una dichiarazione europea sul trasporto pubblico che definisca gli obiettivi collettivi da raggiungere per il settore del trasporto pubblico, evidenziando le molteplici esternalità positive del settore del trasporto pubblico, raccomandando le migliori pratiche e impegnandosi a sostenere le azioni.



Ai policy maker europei il sostegno della transizione del settore verso una mobilità a emissioni zero, nonché sulla digitalizzazione, l'implementazione di progetti di rete e l'innovazione in nuovi servizi e prodotti, attraverso il quadro finanziario pluriennale dell'UE.



Ai policy maker europei di preservare la libertà degli enti locali e regionali di fissare obblighi di servizio pubblico sui trasporti pubblici, sottolineando il ruolo del trasporto pubblico nell'affrontare la povertà dei trasporti e nella decarbonizzazione della mobilità urbana.



Isabelle Ryckbost



Conor-Feighan



Monica Heimig



Nicolette van der Jagt



Karin De Schepper



Raluca Marian



Theresia Hacksteiner



Enno Wiebe



Turi Fiorito



Lamia Kerdjoudj



Marco Digiola



Karen Vandluyzen



Antonio Avenoso



Iliana Axiotiades



Filip Reinhag



Ralf-Charley Schultze's



Janeta Toma



Livia Spera



Frank Schnelle



Sigrid De Vries



Thomas Becker



Tommi Vollmann



Dirk Penasse



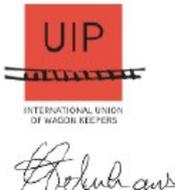
Mohamed Mezghani



Christophe Nicodème



Jaap Gebraad



Gilles Peterhans



Godfried Smit



Raymond Troch



Bogdan Oldakowski



Aileen Van Raemdonck



Alejandro Martinez Treceño



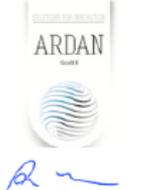
Iliana Axiotiades



Fernando Liesa



Anna Maria Darmanin



Amit Yudan



Bernadette Bergsma



Alberto Mazzola



Olivier Jankovec



Gerard Kester



Alberto Milotti



Maïka Seddi

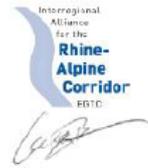




Ourania Georgoutsakou



Paris Sansoglou



Cecilia Braun

ESPO – European Sea Ports Organisation; **ERFA** – European Rail Freight Association; **EIM** – European Rail Infrastructure Managers; **CLECAT** – European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services; **INE** – Inland Navigation Europe; **IRU** – International Road Transport Union; **EBU** – European Barge Union; **UNIFE** – The European Rail Supply Industry Association; **EFIP** – European Federation of Inland Ports; **FEPOR** – Federation of Private Port Operators and Terminals; **UETR** – European Road Hauliers Association; **POLIS** – European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions; **ETSC** – European Transport Safety Council; **COCERAL** – European traders in agri-commodities and agrosupply; **CPMR** – Conference of Peripheral Maritime Regions; **UIRR** – International Union for Road-Rail Combined Transport; **IWTP** – Inland Waterways Transport Platform; **ETF** – European Transport Workers’ Federation; **ECG** – Association of European Vehicle Logistics; **ACEA** – European Automobile Manufacturers’ Association; **STRING** – String Megaregion; **Scandria Alliance** – Scandria Alliance; **ESPOG** – European Secure Parking Organisation; **UITP** – International Association for Public Transport; **ERF** – European Union Road Federation; **WATERBORNE** – Waterborne Technology Platform; **UIP** – International Union of Wagon Keepers; **ESC** – European Shippers’ Council; **ECASBA** – European Community Association of Ship Brokers and Agents; **BPO** – Baltic Ports Organisation; **EMPA** – European Maritime Pilots’ Association; **ALE** – Federation of European Train Drivers’ Unions; **UNISTOCK** – European association of portside storekeepers of agri-bulk commodities; **ALICE** – Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe; **ETA** – European Tugowners Association; **ARDAN** – Solutions for Innovation; **EIT UM** – European initiative transforming urban mobility; **CER** – Community of European Railway and Infrastructure Companies; **ACI EUROPE** – Airports Council International Europe; **ESO** – European Skippers’ Organisation; **EUROPLATFORMS** – European Association of Logistics Platforms; **ASECAP** – Association Européenne des Concessionnaires d’Autoroutes et d’Ouvrages à Péage; **A4E** – Airlines for Europe; **EuDA** – European Dredging Association; **Rhine-Alpine Corridor** – Corridor Rhine-Alpine.

4 February 2025

Open letter

to the Ministers of the General Affairs Council

and the Ministers of the Economic and Financial Affairs Council

A competitive and resilient Europe requires a stronger EU transport budget

Europe’s transport sector is the backbone of the EU internal market and outreach to the world.

A strong sector is a prerequisite for building a competitive, net-zero and resilient Europe.

“Soprattutto in tempi incerti, l’Europa non può permettersi di andare nella direzione di meno connettività, meno coesione interna e meno Europa. Un approccio europeo offre valore aggiunto armonizzando gli sforzi e mettendo in comune le risorse finanziarie, ottenendo risultati che un approccio nazionale individuale da solo non è in grado di fornire in modo efficace. Il settore dei trasporti sostiene il passaggio a un bilancio dell’UE più flessibile e agile, ma richiede una pianificazione degli investimenti strategica e stabile a lungo termine con un coordinamento centralizzato a livello europeo per funzionare correttamente”.



La metropolitana di Berlino [Pudelek (Marcin Szala), via Wikimedia Commons]

Comunicato stampa n. 135 dell'8 aprile 2025

- Un totale di 11,4 miliardi di passeggeri nel trasporto locale e a lunga distanza
- La distanza media di percorrenza nel trasporto ferroviario locale aumenta del 5% rispetto al 2023
- A causa dello sciopero, il numero di passeggeri nel trasporto ferroviario a lunga percorrenza è diminuito del 4% rispetto all'anno precedente, mentre sugli autobus a lunga percorrenza si è registrato un aumento dell'1%.

WIESBADEN – Nel 2024, in Germania, i passeggeri che hanno viaggiato sui servizi di autobus e treni di linea sono aumentati di circa il 5% rispetto all'anno precedente. Secondo i risultati preliminari dell'Ufficio federale di statistica (Destatis), il numero di passeggeri è salito a circa 11,4 miliardi di passeggeri (2023: 10,9 miliardi). **Il numero di passeggeri nel trasporto pubblico sta aumentando significativamente in tutte le modalità di trasporto**

Anche nel trasporto pubblico locale (ÖPNV), che rappresenta il 99% dei servizi di linea, il numero di passeggeri è cresciuto del 5% nel 2024.



A questo risultato ha probabilmente contribuito anche il **Deutschlandticket**, introdotto a maggio 2023. Dalla sua introduzione, ha portato a un aumento dei passeggeri e potrebbe essere utilizzato per tutto il 2024. Il numero di passeggeri del trasporto ferroviario locale è aumentato del 6%, raggiungendo quota 2,7 miliardi. Il numero di passeggeri dei tram locali è aumentato del 5%, arrivando a 3,9 miliardi.



**NOTRE
EUROPE**
Jacques Delors Institute
Penser l'Europe • Thinking Europe • Europa denken

SciencesPo
PARIS SCHOOL OF INTERNATIONAL AFFAIRS

Report n°129
January 2025

The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options

Navigating the Trilemma of
Decarbonization, Competitiveness,
and Economic Security

Victor do Prado
Elvire Fabry
Arancha González Laya
Nicolas Köhler-Suzuki
Pascal Lamy
Sophia Praetorius



Tra crisi e transizione: l'industria dell'auto italiana al bivio del cambiamento

Gli impatti economici e occupazionali della mancata transizione e le strategie per rilanciare il settore

BRIEFING PAPER

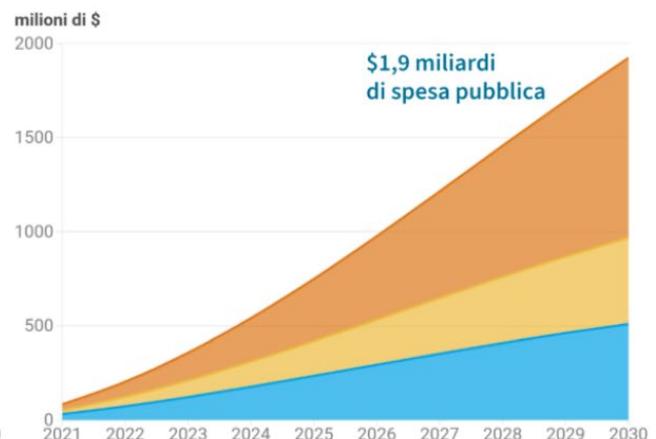
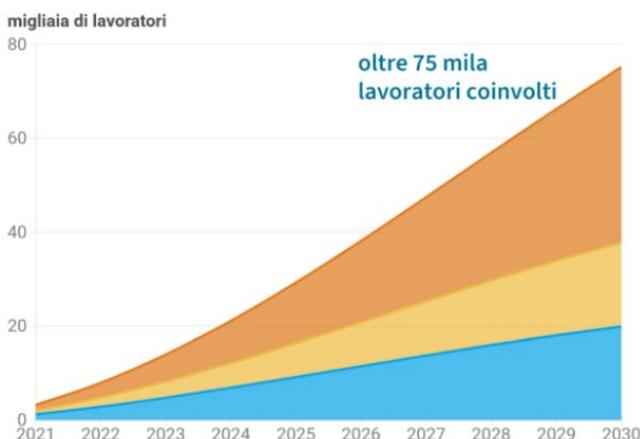
Aprile 2025

<https://eccoclimate.org/wp>

Impatti occupazionali e sulla finanza pubblica della crisi in assenza di politiche per la transizione all'auto elettrica

Lavoratori in Cassa Integrazione (sinistra) e spesa pubblica necessaria per sostenerli (destra). Dati cumulativi per i tre scenari analizzati nello studio.

■ Low intervention ■ Medium intervention ■ High intervention





La Commissione presenta
un **piano d'azione globale** per mantenere
competitivo il settore automobilistico europeo.

23

**IL PIANO D'AZIONE SI BASA SUL DIALOGO STRATEGICO CON
L'INDUSTRIA E AFFRONTERÀ LE SEGUENTI SFIDE:**



1
ridurre la dipendenza
**dai combustibili
fossili**



2
ridurre i **costi di produzione**
per instaurare **condizioni
paritarie** rispetto alla concorrenza
internazionale



3
liberare il **potere
innovativo del settore**

¹  Banca d'Italia *Il settore automobilistico italiano nella transizione verde: evidenze empiriche e valutazioni degli addetti ai lavori*, marzo 2025 | <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2025-0911> ;  Ernesto Cassetta e Cesare Pozzi *La dissolvenza dell'industria dell'auto*, Aggiornamenti Sociali 04.2025.

IL NOSTRO OPERATO A FAVORE DI UN'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA EUROPEA SOSTENIBILE E COMPETITIVA :

Mobilità pulita

- Accelerare la **diffusione di veicoli a emissioni zero** nelle flotte aziendali
- Maggiore **flessibilità sulla conformità alle norme in materia di CO₂ per il 2025**, mantenendo comunque l'obiettivo
- Migliorare la **riparabilità delle batterie** e accelerare la **realizzazione delle infrastrutture di ricarica + 570 milioni di € dallo strumento per le infrastrutture per i combustibili alternativi**
- Assicurare la **trasparenza dei prezzi presso i punti di ricarica**

Innovazione e digitalizzazione

- Realizzazione di **banchi di prova transfrontalieri su larga scala** per la guida automatizzata
- Sviluppo della **tecnologia delle batterie di prossima generazione** tramite BATT4EU, con una dotazione specifica di **350 milioni di € circa + 1 miliardo di € da Orizzonte Europa per i veicoli connessi e autonomi e per le batterie**
- Istituzione di un'**alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi**, che consenta alle imprese di sviluppare in condivisione software, chip e tecnologie per la guida autonoma

Condizioni paritarie rispetto alla concorrenza di paesi extra-UE

- Assicurare che le **imprese europee siano protette** dalla concorrenza sleale
- Fare in modo che gli **investimenti esteri nel settore automobilistico dell'UE** vadano a vantaggio delle imprese europee e contribuiscano alla competitività a lungo termine dell'industria



Competitività e resilienza della catena di approvvigionamento

- Incentivare l'industria europea delle batterie con un **pacchetto di investimenti denominato "Battery Booster"** per sostenere le batterie di fabbricazione UE + **1,8 miliardi di € dal Fondo per l'innovazione**
- **Promuovere la produzione europea** di componenti chiave per i veicoli connessi e automatizzati

Sostegno ai lavoratori

- **Osservatorio europeo per la transizione equa** per il monitoraggio dell'andamento delle tendenze occupazionali nel settore automobilistico, che consenta di individuare le possibili aree critiche di trasferimento di posti di lavoro onde adottare soluzioni proattive
- Una **dotazione di 90 milioni di € per il patto per le competenze**, per promuovere la formazione sulle competenze nell'industria automobilistica



European Commission



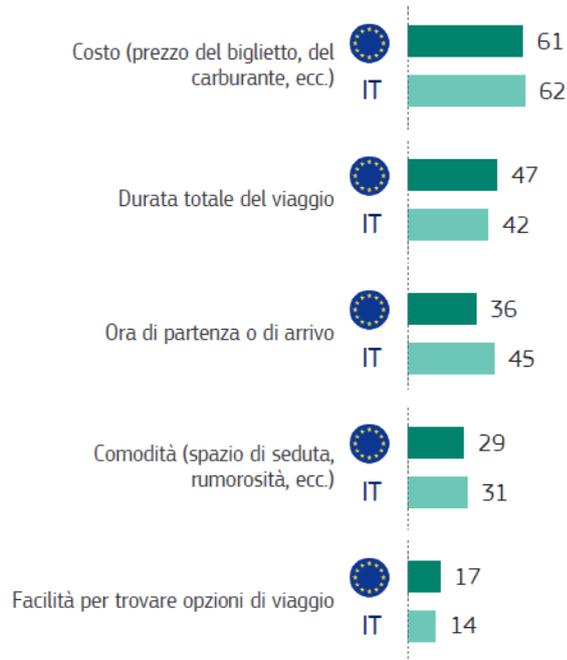
Servizio di mobilità digitale multimodale

Ricerca sul campo: 28 agosto – 4 settembre 2024
TOTAL UE 25 805 INTERVISTE | ITALIA 1 029 INTERVISTE | FL 551



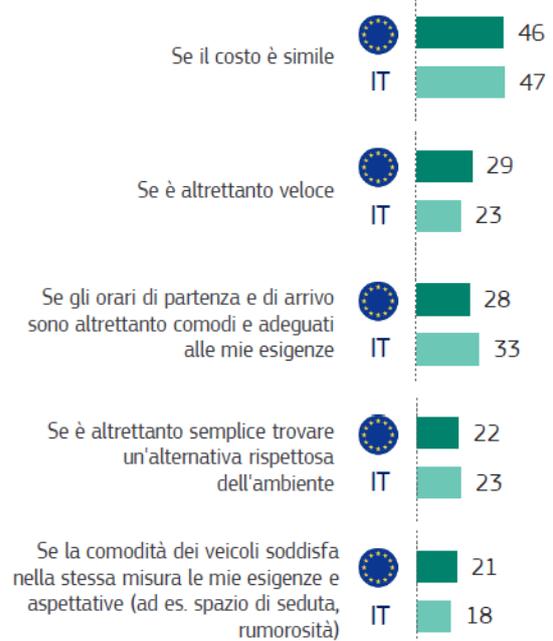
1 Fattori chiave che determinano gli spostamenti regionali e a lunga distanza

Quali sono per Lei i fattori più importanti quando pianifica un viaggio regionale o a lunga percorrenza? (% Prime 5 risposte dell'UE) [Q3]



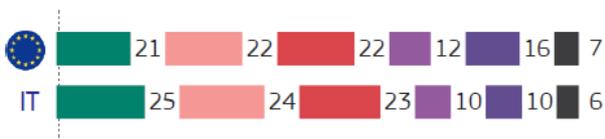
2 Fattori che spingono a viaggiare in modo più ecologico

Quali fattori potrebbero eventualmente spingerla a prenotare una soluzione di viaggio più rispettosa dell'ambiente? (% Prime 5 risposte dell'UE) [Q5]



3 Importanza dell'impatto ambientale nella pianificazione dei viaggi

Quanto è importante per Lei l'impatto ambientale al momento di pianificare un viaggio regionale o a lunga percorrenza? (%) [Q4]

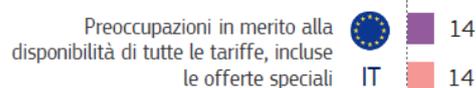
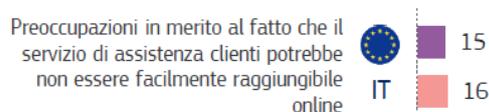
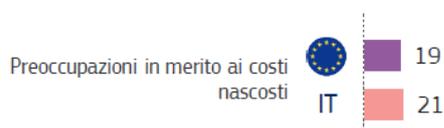


L'impatto ambientale è importante...

- ... e adeguo il mio viaggio di conseguenza
- ... ma ho difficoltà a cambiare le mie abitudini
- ... ma ho difficoltà a trovare alternative adatte
- ... ma non posso permettermi alternative di viaggio più sostenibili
- L'impatto ambientale del mio viaggio non è così importante per me
- Non so/Non applicabile

4 Ostacoli alla prenotazione di viaggi online

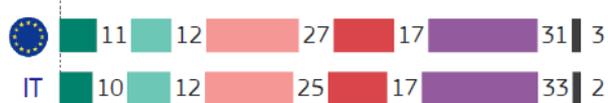
Tra le seguenti opzioni, ce n'è qualcuna che La trattiene dal prenotare viaggi online? (% Prime 3 risposte dell'UE) [Q7]



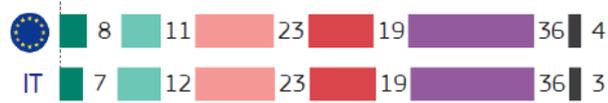
5 Frequenza dei viaggi multimodali

Ripensando ai Suoi viaggi regionali e a lunga percorrenza, negli ultimi due anni, con che frequenza ha... (%) [Q8]

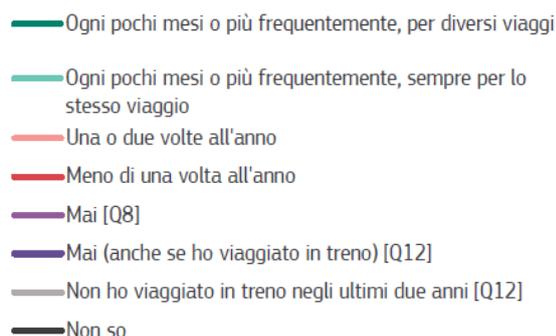
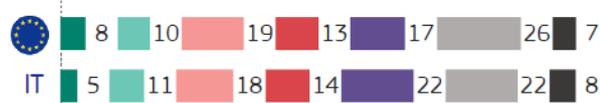
Combinato diverse modalità di trasporto collettivo per raggiungere la Sua destinazione finale (ad es. un volo con un servizio ferroviario, oppure un servizio ferroviario con un servizio di pullman)



Combinato diversi operatori di trasporto appartenenti a un'unica modalità per raggiungere la Sua destinazione finale (ad es. servizi ferroviari internazionali e locali, voli operati da linee aeree diverse)



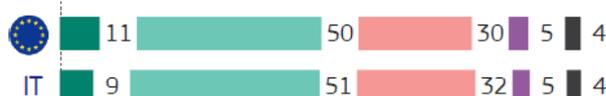
Negli ultimi due anni, ha mai **combinato due o più tratte ferroviarie gestite da diversi operatori ferroviari per un unico viaggio?** (%) [Q12]



6 Esperienza di prenotazione di viaggi multimodali

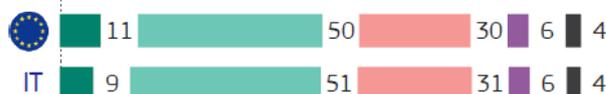
Quanto ritiene sia facile o difficile prenotare viaggi quando... (%) [Q9]

Vengono combinate diverse modalità di trasporto collettivo per raggiungere la propria destinazione finale



Base: Intervistati che hanno combinato diverse modalità di trasporto collettivo

Vengono combinati diversi operatori di trasporto in un'unica modalità per raggiungere la propria destinazione finale



Base: Intervistati che hanno combinato diverse modalità di trasporto all'interno di un unico modo.

Quanto è stata facile o difficile la Sua ultima esperienza di prenotazione quando ha **combinato due o più tratte ferroviarie gestite da diversi operatori ferroviari?** (%) [Q13]



Base: Intervistati che hanno combinato due o più tratte ferroviarie gestite da diversi operatori ferroviari

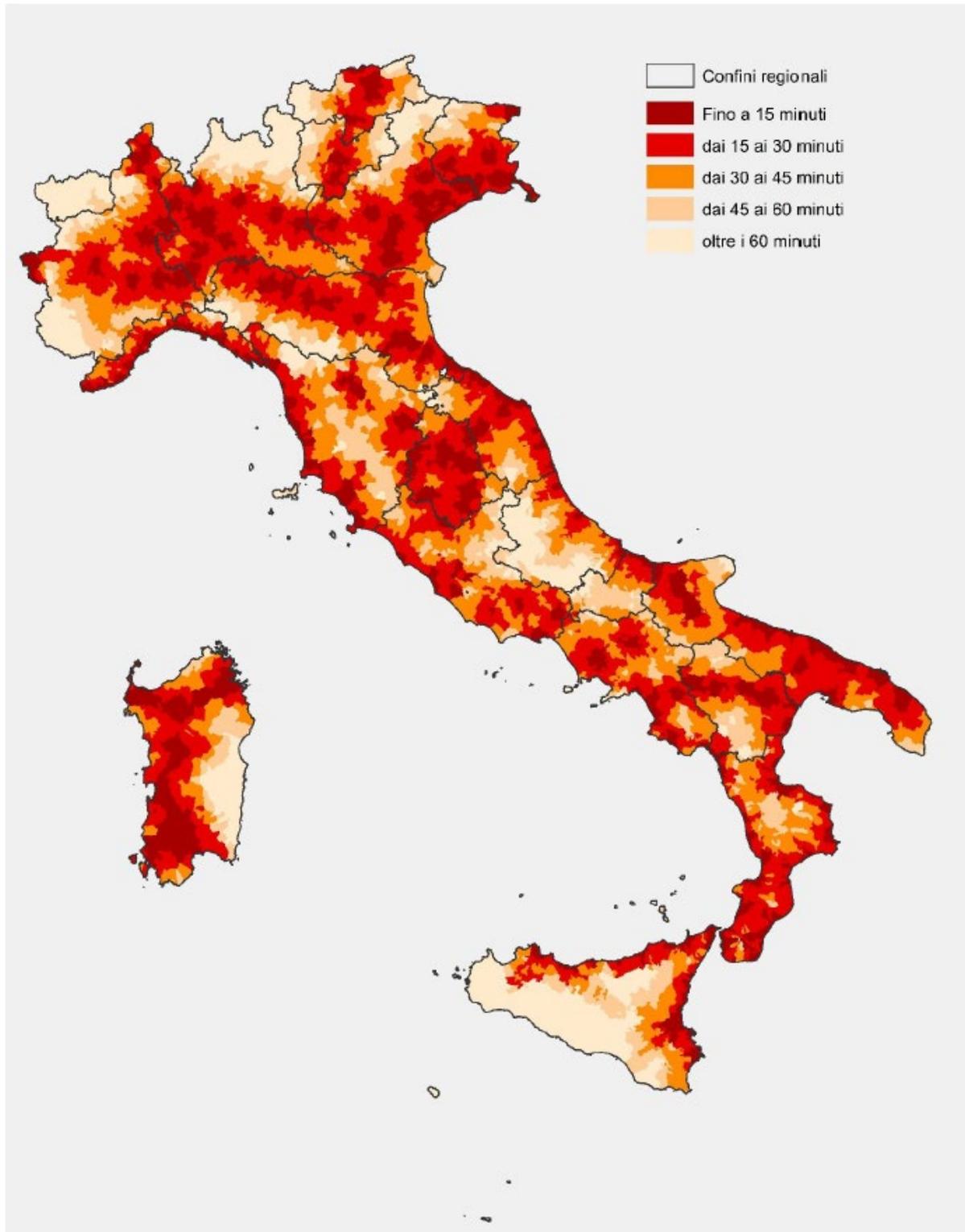




L'accessibilità dei comuni alle principali infrastrutture di trasporto.

Appendice cartografica (5.03.2025) | <https://www.istat.it/comunicato-stampa>.

A5 – COMUNI CHE RAGGIUNGONO ALMENO UNA STAZIONE FERROVIARIA CON SERVIZIO PASSEGGERI ATTIVO E TRENI A LUNGA PERCORRENZA NELLA CLASSE TEMPORALE INDICATA

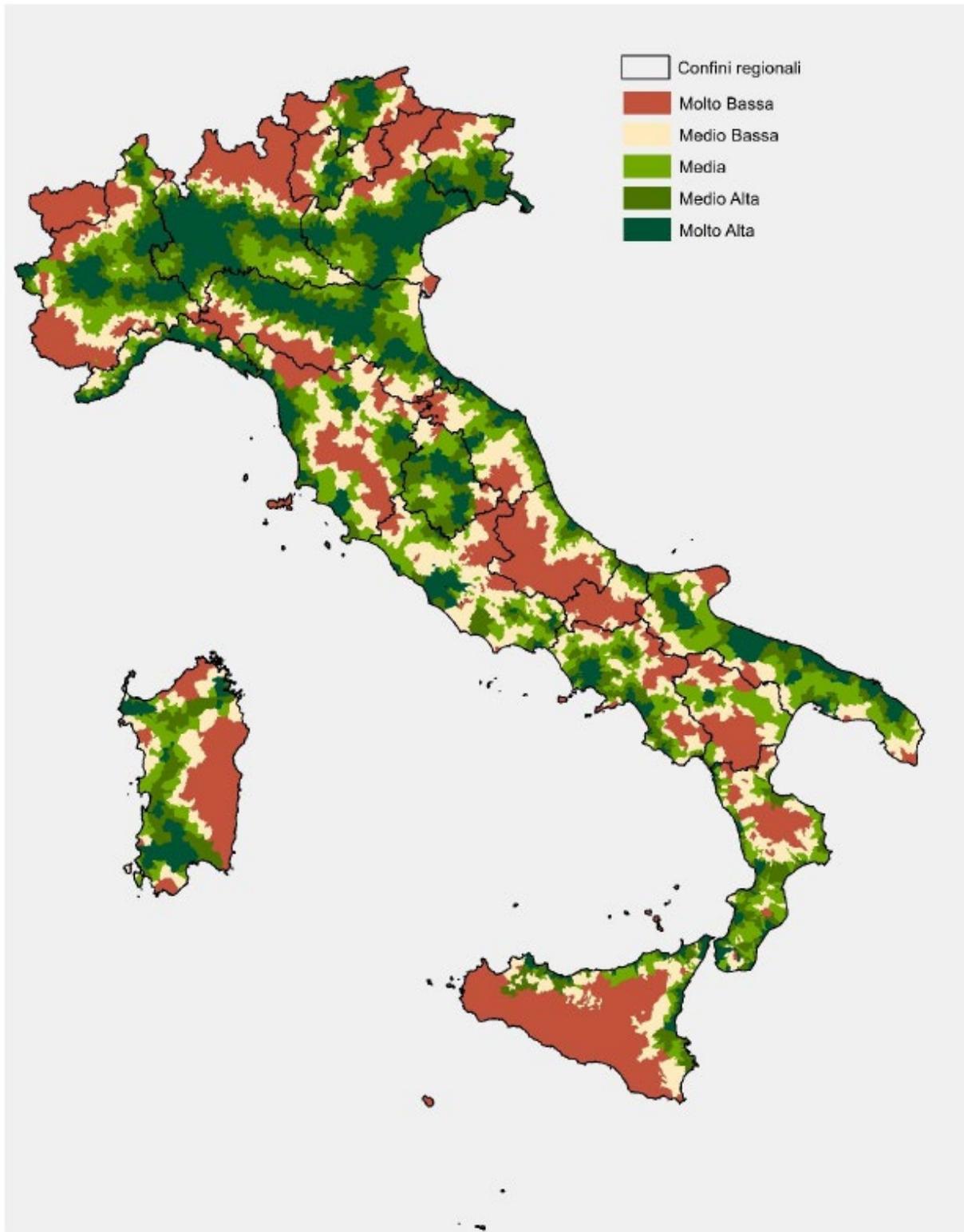




L'accessibilità dei comuni alle principali infrastrutture di trasporto.

Appendice cartografica (5.03.2025) | <https://www.istat.it/comunicato-stampa>.

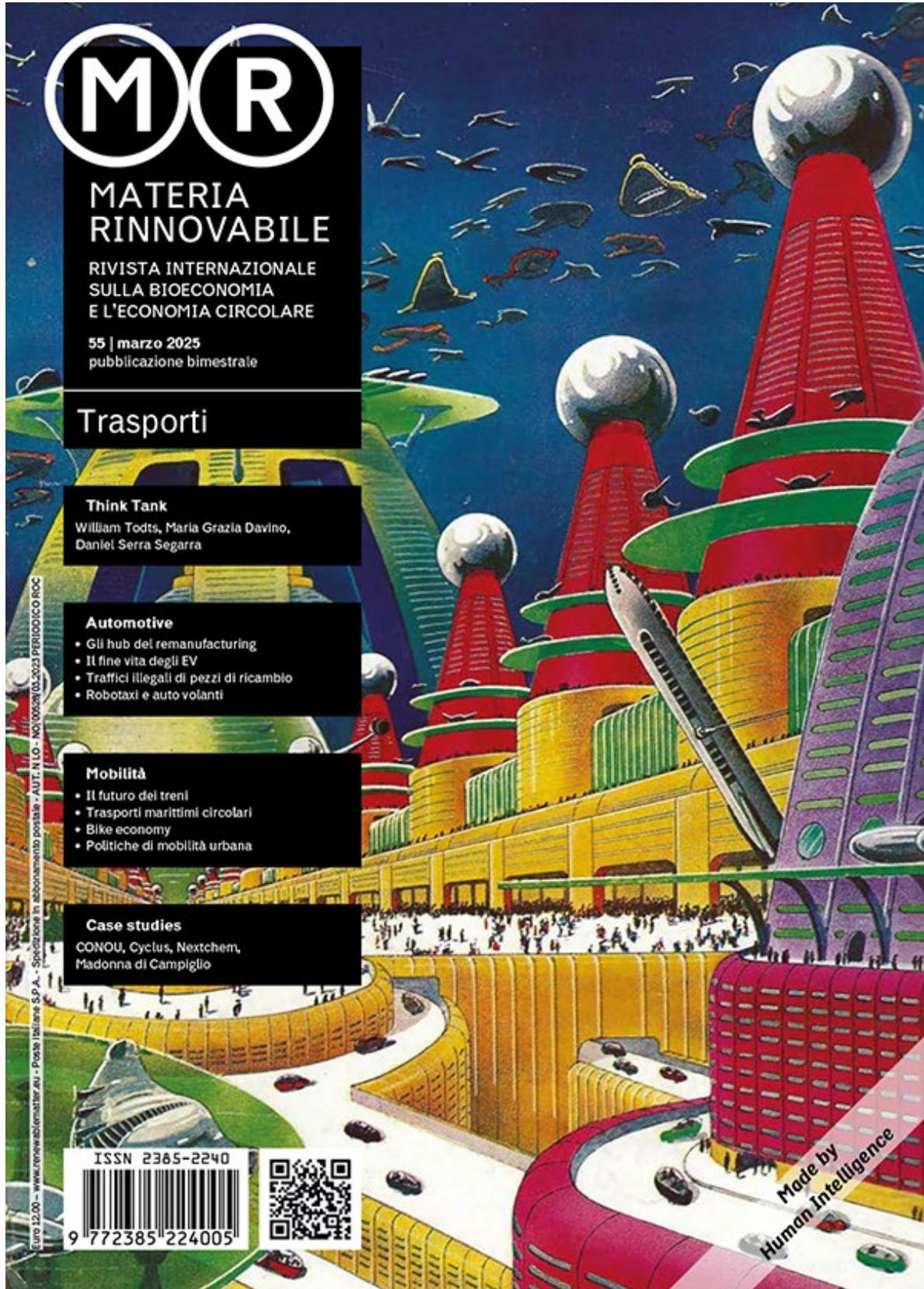
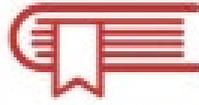
A9 – COMUNI PER CLASSE DI ACCESSIBILITA' ALLE STAZIONI FERROVIARIE





2025

Il tema dell'accessibilità nei trasporti.....	6
Vulnerabilità.....	7
2 Definizione del perimetro di analisi.....	10
Misure e investimenti.....	10
Altre misure locali ad alto impatto sociale.....	14
3 Analisi delle misure.....	16
Criteri di selezione.....	16
Elenco e schede delle misure.....	18
4 Modelli di intervento adattabili al PSC.....	32
Mobility Wallet.....	32
Accesso ai Veicoli a Basse/Zero Emissioni.....	33
Ridehailing e Taxi.....	34
Trasporto Pubblico Locale (TPL).....	34
Demand Responsive Transit (DRT).....	35
Carpooling.....	36
Ciò che manca.....	36
5 Appendice - Quadro delle caratteristiche delle misure selezionate.....	38



M R

MATERIA RINNOVABILE

RIVISTA INTERNAZIONALE
SULLA BIOECONOMIA
E L'ECONOMIA CIRCOLARE

55 | marzo 2025
pubblicazione bimestrale

Trasporti

Think Tank

William Todts, Maria Grazia Davino,
Daniel Serra Segarra

Automotive

- Gli hub del remanufacturing
- Il fine vita degli EV
- Traffici illegali di pezzi di ricambio
- Robotaxi e auto volanti

Mobilità

- Il futuro dei treni
- Trasporti marittimi circolari
- Bike economy
- Politiche di mobilità urbana

Case studies

CONOU, Cyclus, Nextchem,
Madonna di Campiglio

Euro 12,00 - www.renewablematter.eu - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - AUT. N. LO - NO/00628/03-2023 PERIODICO ROC

ISSN 2385-2240



9 772385 224005



Made by
Human Intelligence



**UITP
SUMMIT**
HAMBURG - 2025

<https://www.uitpsummit.org/hamburg2025>



**THE FUTURE
OF MOBILITY
— IS / IN —
HAMBURG**



15 – 18 June 2025

Hamburg

Germany

PROGRAMME COMMITTEES



Global Trends Impacting Transport



Planning for Sustainable Land Use & Transport



Transport Models



System Thinking



Aviation



Data



Transport Economics, Finance and Appraisal



Intelligent Mobility – Management and Operations



Local Public Transport



Rail Policy and Planning



Freight and Logistics



Young Researchers and Practitioners Forum

