

# **MOBILITÀ DEL FUTURO**

**Tra innovazione,  
sostenibilità e regolazione**

**a cura di  
Enrico Musso**



**CONSUMERS' FORUM**



I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

# **MOBILITÀ DEL FUTURO**

**Tra innovazione,  
sostenibilità e regolazione**

**a cura di  
Enrico Musso**

**FrancoAngeli**

Isbn e-book Open Access: 9788835191315

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*  
*Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale*  
(CC-BY-NC-ND 4.0).

Eventuali link attivi e Qr code presenti nel volume sono forniti dall'Autore. L'editore non si assume alcuna responsabilità su contenuti che rimandino a siti non appartenenti a FrancoAngeli.  
Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.*  
*L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni*  
*della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito*  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

## INDICE

|                                                                                            |      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|
| <b>Prefazione</b> , di <i>Furio Truzzi</i>                                                 | pag. | 9  |
| <b>Introduzione</b> , di <i>Enrico Musso, Riccardo Bozzo, Enrico Ivaldi e Luca Persico</i> | »    | 11 |
| <b>1. Evoluzione della domanda di mobilità</b> , di <i>Enrico Musso e Tommaso Filì</i>     | »    | 27 |
| 1.1. La domanda di mobilità come indicatore sistemico                                      | »    | 27 |
| 1.2. Le radici economiche e sociali della domanda di trasporto                             | »    | 28 |
| 1.3. Evoluzioni demografiche e sociali                                                     | »    | 28 |
| 1.4. Trasformazioni economiche e tecnologiche                                              | »    | 29 |
| 1.5. Evoluzione della mobilità delle persone                                               | »    | 30 |
| 1.6. Evoluzione della mobilità delle merci                                                 | »    | 32 |
| 1.7. Scenari previsionali al 2050                                                          | »    | 33 |
| 1.8. Conclusioni                                                                           | »    | 34 |
| <b>2. Infrastrutture</b> , di <i>Claudio Ferrari e Alessio Tei</i>                         | »    | 36 |
| 2.1. Il ruolo economico delle infrastrutture di trasporto                                  | »    | 36 |
| 2.2. Lo stato attuale delle infrastrutture di trasporto                                    | »    | 37 |
| 2.3. La domanda di infrastrutture                                                          | »    | 38 |
| 2.4. Evoluzione della rete infrastrutturale esistente                                      | »    | 40 |
| 2.5. Nuove infrastrutture                                                                  | »    | 42 |
| 2.6. Conclusioni                                                                           | »    | 43 |

|                                                                                                                                                                                  |      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|
| <b>3. Sostenibilità ed evoluzione dei veicoli</b> , di <i>Riccardo Bozzo</i>                                                                                                     | pag. | 45  |
| 3.1. Sviluppo sostenibile e sostenibilità dei trasporti                                                                                                                          | »    | 45  |
| 3.2. Evoluzione dei veicoli                                                                                                                                                      | »    | 49  |
| <b>4. Mobility as a Service: un nuovo paradigma per la mobilità del futuro verso il 2050</b> , di <i>Tiziano Pavanini</i>                                                        | »    | 64  |
| 4.1. Introduzione                                                                                                                                                                | »    | 64  |
| 4.2. Caratteristiche di MaaS                                                                                                                                                     | »    | 66  |
| 4.3. Livelli di integrazione MaaS                                                                                                                                                | »    | 69  |
| 4.4. Le nuove figure MaaS e scenari di governance                                                                                                                                | »    | 70  |
| 4.5. Roadmap di implementazione MaaS                                                                                                                                             | »    | 73  |
| 4.6. Conclusioni                                                                                                                                                                 | »    | 74  |
| <b>5. Integrata, ecosistemica e user-centred: prospettive di pianificazione territoriale per una città adattiva e in movimento</b> , di <i>Ilaria Delponte e Valentina Costa</i> | »    | 78  |
| 5.1. Introduzione                                                                                                                                                                | »    | 78  |
| 5.2. La transizione sostenibile come driver di trasformazioni territoriali                                                                                                       | »    | 80  |
| 5.3. Prospettive per la pianificazione territoriale                                                                                                                              | »    | 84  |
| 5.4. Conclusioni                                                                                                                                                                 | »    | 85  |
| <b>6. Economia pubblica ed economia industriale</b> , di <i>Enrico Musso e Tommaso Fili</i>                                                                                      | »    | 91  |
| 6.1. Le leve economiche della transizione sostenibile                                                                                                                            | »    | 91  |
| 6.2. L'economia pubblica della mobilità sostenibile                                                                                                                              | »    | 92  |
| 6.3. Strumenti fiscali e regolatori per la transizione                                                                                                                           | »    | 92  |
| 6.4. L'intervento dello Stato e delle amministrazioni locali                                                                                                                     | »    | 93  |
| 6.5. L'economia industriale del settore della mobilità                                                                                                                           | »    | 94  |
| 6.6. Sinergie e tensioni tra regolazione e mercato                                                                                                                               | »    | 94  |
| 6.7. Competitività, localizzazione e politiche industriali                                                                                                                       | »    | 95  |
| 6.8. Condizioni economiche e istituzionali per la mobilità del futuro                                                                                                            | »    | 96  |
| 6.9. Conclusioni                                                                                                                                                                 | »    | 96  |
| <b>7. Regolamentazione: le sfide della mobilità innovativa e sostenibile nella prospettiva regolatoria dell'Unione europea</b> , di <i>Francesco Munari e Mario Barbano</i>      | »    | 99  |
| 7.1. La transizione digitale: verso uno spazio unico europeo di dati sulla mobilità                                                                                              | »    | 100 |

|                                                                                                        |      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|
| 7.2. La guida autonoma: dalla regolazione di settore all'AI Act                                        | pag. | 102 |
| 7.3. Mobility as a Service (MaaS): definizione dei modelli di governance...                            | »    | 104 |
| 7.4. ... e possibili scenari concorrenziali                                                            | »    | 106 |
| 7.5. Offerta di trasporto e prezzi personalizzati: nuove esigenze di tutela del passeggero-consumatore | »    | 108 |
| 7.6. La transizione verso la mobilità sostenibile: profili regolatori                                  | »    | 110 |
| 7.7. ( <i>Segue</i> ): tutela della concorrenza e controllo degli aiuti di Stato                       | »    | 112 |
| 7.8. Conclusioni di sintesi: dalla regolazione alla politica industriale                               | »    | 115 |
| <b>Contributi alla ricerca</b>                                                                         | »    | 121 |
| <b>Autrici e autori</b>                                                                                | »    | 131 |

### **6.1. Le leve economiche della transizione sostenibile**

La transizione verso un sistema di mobilità sostenibile, efficiente e inclusivo rappresenta una delle sfide economiche più complesse del XXI secolo. Tale transizione non può prescindere da una visione integrata delle leve economiche pubbliche e industriali, poiché il sistema dei trasporti costituisce un settore ad altissima interdipendenza tra regolazione, mercato, innovazione tecnologica e infrastruttura fisica. L'intervento pubblico, attraverso la regolazione, la spesa e la fiscalità, e l'evoluzione dei mercati industriali, mediante investimenti, strategie di filiera e innovazione, si intrecciano nel determinare l'efficienza e equità e la sostenibilità complessiva del sistema logistico. Storicamente, l'economia dei trasporti si è fondata su una dialettica costante fra "fallimenti di mercato" e "fallimenti dello stato". Sotto il primo profilo, la mobilità produce esternalità ambientali e sociali che il mercato per definizione non include nelle proprie valutazioni e nella ricerca dell'equilibrio. Sotto il secondo profilo, le politiche pubbliche, se non ben calibrate, possono generare inefficienze allocative, iniquità e sprechi. La sfida odierna consiste nel ricomporre questa tensione in una logica di governance condivisa, capace di coniugare l'attenzione ai valori sociali e ambientali, cui la regolazione pubblica dovrebbe tendere, con l'efficienza competitiva propria del settore privato, in un contesto di innovazione tecnologica e di vincoli climatici sempre più stringenti.

## 6.2. L'economia pubblica della mobilità sostenibile

L'economia pubblica fornisce il quadro teorico per comprendere il ruolo dello stato nella correzione dei fallimenti del mercato e nella promozione di obiettivi collettivi di efficienza e equità. Nel settore dei trasporti, le esternalità negative – inquinamento atmosferico, congestione, incidentalità, consumo di suolo – costituiscono un tipico caso di inefficienza allocativa che richiede interventi correttivi. Il principio di fondo è quello dell'internalizzazione dei costi esterni (Vierth e Merkel, 2022; Abreu et al., 2023), attraverso strumenti fiscali e regolatori che incorporino nel prezzo del trasporto, o per meglio dire nel suo “costo generalizzato” (che è il costo non solo monetario sopportato direttamente dall'utente) l'intero costo sociale dello spostamento.

Tra i principali strumenti vi sono la tassazione ambientale e i pedaggi intelligenti, progettati per far pagare agli utenti un contributo proporzionato all'impatto ambientale e al livello di congestione prodotto, oltre a contributi e incentivi selezionati con l'obiettivo di favorire la crescita dei veicoli elettrici, dei biocarburanti, del trasporto pubblico e della mobilità condivisa; a questi si affiancano politiche di investimento pubblico in infrastrutture sostenibili, come linee ferroviarie, piste ciclabili e hub intermodali, e in innovazione tecnologica, e meccanismi di fiscalità progressiva e redistribuzione territoriale con l'obiettivo di garantire l'accessibilità e la coesione sociale. L'obiettivo non è solo la riduzione dell'impatto ambientale, ma anche il riequilibrio complessivo del sistema in funzione di obiettivi plurali come inclusione, competitività, innovazione e capacità di adattamento.

## 6.3. Strumenti fiscali e regolatori per la transizione

Le politiche fiscali applicate al settore dei trasporti interessano tre dimensioni: il prezzo relativo, l'investimento pubblico e la redistribuzione. La tassazione dei carburanti fossili, i pedaggi stradali e le imposte sull'emissione di gas inquinanti sono strumenti di tassazione detta “*pigouviana*” (Pigou, A.C., 1920), ovvero imposte correttive finalizzate a colmare il divario esistente tra il cosiddetto “costo privato” e il “costo sociale”. La loro efficacia è però subordinata all'impiego di una domanda di trasporto con alta elasticità di domanda e ampia disponibilità di alternative sostenibili, condizioni queste rare. Parallelamente stanno emergendo strumenti di regolazione della domanda di trasporto sempre più sofisticati come i pedaggi dinamici e la tariffazione differenziata per fasce orarie o aree urbane (ad esempio *congestion charge* e *low emission zones*). Essi, supportati da strumenti digitali di rileva-

zione e di pagamento dei pedaggi, consentono di modulare il comportamento degli utenti in tempo reale, ottimizzando l'uso delle infrastrutture.

Gli incentivi diretti, come ad esempio bonus per l'acquisto di veicoli elettrici o per l'utilizzo del trasporto pubblico, costituiscono l'opposto "positivo" della tassazione. La loro efficacia è massima quando sono utilizzati in strategie integrate che combinano sostegno economico, informazione e disponibilità di infrastrutture adeguate. Un altro importante aspetto della economia pubblica della mobilità sostenibile è rappresentato dalla prevedibilità della politica. Infatti, gli investitori e i cittadini in generale dovrebbero poter contare su stabilità nel tempo per orientare le proprie scelte di consumo e di investimento. La instabilità normativa, al contrario, genera incertezza e rallenta la transizione. Per questo motivo, la coerenza intertemporale e la continuità degli incentivi sono componenti essenziali di una strategia efficace.

#### **6.4. L'intervento dello Stato e delle amministrazioni locali**

Il ruolo dello Stato nella transizione della mobilità è duplice: è al contempo regolatore e attore economico. Lo Stato regola e incentiva; partecipa direttamente alla produzione di beni pubblici (nel campo delle infrastrutture, della ricerca, dei servizi). Nello scenario multilivello, gli enti locali assumono un ruolo fondamentale perché è proprio nello spazio urbano che si manifesta la mobilità. Le città sono al contempo i luoghi della massima congestione e i luoghi dei laboratori più avanzati di innovazione (Jin et al., 2021).

Gli enti locali possono agire su più fronti, dalla tariffazione (del trasporto pubblico locale, della sosta, della circolazione privata attraverso forme di *road pricing*), alla zonizzazione e regolazione (circolazione, zone a sosta o traffico limitati, limiti di velocità, aree pedonali), alla promozione della mobilità dolce e/o sostenibile (pedonale, ciclistica, mezzi elettrici, mobilità condivisa), alla programmazione (piani di mobilità, come i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile o PUMS, o altri strumenti urbanistici), alle grandi scelte infrastrutturali.

L'equilibrio fra intervento statale e autonomia locale è cruciale per evitare sovrapposizioni fra i livelli decisionali e garantire efficacia all'intero sistema. Un sistema policentrico o plurilivello di *governance* può consentire di adattare gli strumenti alle caratteristiche territoriali, ma richiede coordinamento, interoperabilità e capacità amministrativa per evitare ridondanza e inefficienza.

## 6.5. L'economia industriale del settore della mobilità

Parallelamente al proprio ruolo pubblico, anche l'industria afferente alla mobilità attraversa una trasformazione strutturale. Le filiere produttive, dal settore automobilistico alla logistica, dal trasporto ferroviario all'aerospazio, sono al centro di almeno due importanti fenomeni: la digitalizzazione dei processi produttivi e la decarbonizzazione e transizione energetica. Le innovazioni di prodotto (veicoli elettrici, connessi, autonomi), le innovazioni di processo (fabbriche intelligenti, stampa 3D, *internet of things*), e quelle organizzative o di modello di business (servizi di mobilità integrata, MaaS, abbonamenti multimodali) stanno modificando significativamente la struttura del mercato, le barriere all'ingresso, la distribuzione del potere di mercato e – in prospettiva – del valore.

Le principali direttrici di cambiamento generano importanti effetti collaterali (peraltro non tutti e non sempre di segno positivo), e includono, principalmente:

- l'elettrificazione e la formazione di nuove catene del valore energetiche, con una crescente integrazione tra industria automobilistica ed energetica;
- la digitalizzazione e “piattaformizzazione”, che riducono i costi marginali e favoriscono economie di rete, ma generano anche rischi di concentrazione monopolistica;
- l'automazione e l'intelligenza artificiale, che aumentano la produttività e la sicurezza, ma pongono sfide occupazionali e regolatorie;
- l'economia circolare e la sostenibilità industriale, che spingono le imprese a ripensare l'intero ciclo di vita dei prodotti e dei materiali.

In questo contesto, il decisore politico e il legislatore non agiscono più isolati, poiché il settore privato diventa sempre più non solo un possibile beneficiario di incentivi, ma anche un promotore dell'innovazione attraverso gli investimenti guidati da (legittime) prospettive di profitto. Queste dinamiche avvengono in un contesto di crescente incertezza, in cui l'intensità degli investimenti in capitale (di tipo materiale e immateriale) e l'alea legato all'innovazione tecnologica suggeriscono il ricorso a logiche condivise, quali partenariati pubblici privati, e a strumenti finanziari ad hoc (*green bonds*, fondi di transizione, finanza di progetto sostenibile).

## 6.6. Sinergie e tensioni tra regolazione e mercato

La relazione tra economia pubblica ed economia industriale ha luogo sullo sfondo di un obiettivo più ampio di perseguimento della mobilità so-

stenibile. Da un lato, l'economia pubblica ha come obiettivi l'equità e la sostenibilità; dall'altro, il mercato mira all'efficienza e al profitto. L'equilibrio si può raggiungere se le politiche pubbliche riescono a favorire l'innovazione privata senza distorcerne gli incentivi intrinseci e la logica del profitto. Mentre, all'opposto, la tensione si manifesta o cresce quando la regolazione diventa troppo vincolante o – peggio – imprevedibile (una cosa non esclude l'altra, purtroppo). Un esempio paradigmatico è la politica degli incentivi per l'auto elettrica: se bene articolata, essa accelera la transizione e sostiene l'industria; se male progettata, essa genera effetti regressivi o distorsioni di mercato (Liu et al., 2023), con retroazioni potenzialmente nocive del mercato verso il decisore politico. Inoltre, la liberalizzazione dei servizi di trasporto (autobus, taxi, sharing) può aumentare la concorrenza e ridurre i costi, ma anche generare dumping sociale o congestione se non accompagnata da adeguati strumenti di governance (Bulkova et al., 2023). La sfida è quindi stabilire regole del gioco trasparenti e stabili, capaci di orientare gli operatori verso obiettivi collettivi senza sostituirsi alle forze di mercato, ma anzi favorendone le caratteristiche più positive, come la spinta all'innovazione e la ricerca della qualità indotta dall'ambiente concorrenziale. L'efficienza dinamica – cioè, la capacità del sistema di innovare nel tempo – diventa il nuovo criterio di valutazione delle politiche economiche dei trasporti.

## **6.7. Competitività, localizzazione e politiche industriali**

La integrazione dell'economia pubblica e industriale riveste un ruolo fondamentale nella competitività. La localizzazione della produzione legata alla mobilità, come i veicoli elettrici, le batterie, la componentistica e le infrastrutture digitali, dipende dalla presenza di capitale umano, infrastrutture fisiche, fonti energetiche e politiche industriali integrate. La fase critica in cui versa l'Europa e l'Italia è legata alla riconversione industriale della filiera automobilistica, che richiede investimenti massicci in ricerca, formazione e innovazione, ma anche strumenti di tutela provvisoria dalla concorrenza extraeuropea (Simonazzi, 2025). Le politiche industriali sono quindi chiamate a bilanciare la necessità di aperture e autonomia strategica, con la valorizzazione della crescita degli ecosistemi produttivi regionali con alta specializzazione. La politica dei cluster e dei distretti dell'innovazione è una risposta adeguata (Yang e Dai, 2025) poiché integra università, imprese e amministrazioni in reti di collaborazione che riducono i costi di transazione e accelerano la diffusione tecnologica. In questo contesto, le strategie di reshoring

e nearshoring sono legate all'esigenza di ridurre la vulnerabilità delle catene globali del valore.

## **6.8. Condizioni economiche e istituzionali per la mobilità del futuro**

La mobilità del futuro richiederà una nuova architettura economica e istituzionale, basata su tre pilastri: sostenibilità, digitalizzazione e inclusione. In particolare, sul piano economico, sarà necessario integrare gli strumenti basati sul prezzo, i sistemi di incentivi e i meccanismi di regolazione, nell'ambito di un disegno coerente. Penalizzare le esternalità del trasporto è in realtà un premio all'efficienza del mercato, intesa come migliore allocazione possibile delle risorse disponibili. Sul piano industriale, questo favorisce la flessibilità produttiva e la neutralità tecnologica, orientando la produzione verso i risultati auspicati ma senza vincolare troppo presto il mercato a tecnologie naturalmente in via di sviluppo.

In questo contesto, le istituzioni hanno il compito di garantire, in primo luogo, la stabilità e affidabilità del quadro normativo, e, ove sono in gioco politiche fiscali, la stabilità, prevedibilità e – per quanto possibile – continuità degli incentivi, necessari ad avviare e consolidare comportamenti “virtuosi” da parte degli attori privati. In secondo luogo, le istituzioni dovrebbero assicurare il miglior possibile coordinamento multilivello tra Stato, Regioni e governi degli enti locali (aree metropolitane, città, aree rurali e montane, etc.) (Bianchi e Richiedei, 2023). Infine, un alto livello di trasparenza e *accountability* nel quadro dei partenariati pubblico-privato sarà cruciale per un efficace coinvolgimento degli attori privati. Quest'ultimo elemento, in particolare, è cruciale per il coinvolgimento di attori privati di primo livello, in uno scenario industriale e finanziario prevalentemente internazionale. Solo un quadro istituzionale chiaro e stabile potrà contribuire a stimolare o attrarre investimenti a lungo termine e a sostenere innovazioni (Yaskov e Smiesova, 2025). In questo senso, la governance economica della mobilità sostenibile assume anche un carattere costitutivo della competitività nazionale, in particolare nel contesto geografico europeo.

## **6.9. Conclusioni**

La transizione verso un sistema di mobilità sostenibile che sia al tempo stesso efficace ed efficiente comporta una con-vergenza di politiche pubbli-

che e dinamiche industriali, e richiede inoltre il sempre maggiore coinvolgimento dell'utenza, le cui caratteristiche sono, come abbiamo visto, in continua e profonda evoluzione. L'economia pubblica fornisce gli strumenti per correggere le esternalità e assicurare equità; l'economia industriale mobilita risorse, innovazione e capacità produttiva. Solo l'integrazione di queste diverse dimensioni può generare un corretto equilibrio tra regolazione, mercato e benessere. O ancora, se si preferisci, tra obiettivi ambientali, competitività economica e qualità della vita. Il futuro della mobilità dipenderà in buona parte dalla capacità di governare queste interazioni in modo coordinato, trasparente e orientato al lungo periodo e al benessere comune. Ciò significa non solo costruire infrastrutture o promuovere tecnologie, condizioni necessarie ma non sufficienti rispetto all'ambizioso obiettivo, ma anche ripensare le regole del gioco economico che orientano la produzione e il consumo di mobilità. Se così immaginata, la politica dei trasporti può diventare una politica economica a tutti gli effetti: uno strumento, cioè, capace di guidare e stimolare la trasformazione industriale, contenere le disuguaglianze e costruire una società più sostenibile, coesa e orientata al bene comune.

## Riferimenti bibliografici

- Abreu, H., Santos, T. A., & Cardoso, V. (2023). Impact of external cost internalization on short sea shipping – The case of the Portugal-Northern Europe trade. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 114, 103544.
- Bianchi, S., & Richiedei, A. (2023). Territorial Governance for Sustainable Development: A multi-level governance analysis in the Italian context. *Sustainability*, 15(3), 2526.
- Bulkova, Z., Gasparik, J., Zitricky, V., & Abramovic, B. (2023). Tendering of rail transport services in Slovakia. *Bus. Logist. Mod. Manag.*, 23, 391-410.
- Jin, P., Mangla, S. K., & Song, M. (2021). Moving towards a sustainable and innovative city: Internal urban traffic accessibility and high-level innovation based on platform monitoring data. *International Journal of Production Economics*, 235, 108086.
- Liu, Y., Zhao, X., Lu, D., & Li, X. (2023). Impact of policy incentives on the adoption of electric vehicle in China. *Transportation research part A: policy and practice*, 176, 103801.
- Pigou, A. C. (1920). *The Economics of Welfare*. Mcmillan.
- Simonazzi, A. (2025). The bumpy road of the European automotive industry towards sustainable mobility. *Rendiconti Lincei. Scienze Fisiche e Naturali*, 1-12.

- Vierth, I., & Merkel, A. (2022). Internalization of external and infrastructure costs related to maritime transport in Sweden. *Research in Transportation Business & Management*, 44, 100580.
- Yang, N., & Dai, X. (2025). Innovation District-Case Study Hangzhou. *Advances in the Integration of Technology and the Built Environment: Select Proceeding of Architecture Across Boundaries 2024*, 593, 410.
- Yaskov, Y., & Smiesova, V. (2025). The impact of the institutional environment on the investment attractiveness of the national economy: international experience. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*, 4, 206-216.

Il volume propone una riflessione sistemica e multidisciplinare sul futuro della mobilità in Italia con orizzonte al 2050, collocandola al centro delle trasformazioni demografiche, economiche, sociali, tecnologiche e ambientali che attraversano il Paese. Partendo dalla consapevolezza dell'elevata incertezza che caratterizza le proiezioni di medio-lungo periodo, lo studio non mira a delineare uno scenario univoco, ma a costruire una cornice interpretativa capace di individuare macro-tendenze rilevanti e nodi critici per le politiche pubbliche e le strategie industriali.

Attraverso l'analisi degli scenari demografici ed economici al 2050, il volume evidenzia come l'invecchiamento della popolazione, la contrazione della forza di lavoro, la polarizzazione territoriale e la transizione ecologica possano profondamente ridefinire la domanda di mobilità delle persone e dei beni. I contributi presentati affrontano in modo integrato questioni fondamentali come l'evoluzione della domanda di mobilità, le infrastrutture, la sostenibilità, l'innovazione dei veicoli, il paradigma Mobility as a Service, la pianificazione urbana e territoriale, le politiche pubbliche e il quadro regolatorio. L'obiettivo principale è quello di interpretare la mobilità non solo come un settore tecnico o infrastrutturale, ma come infrastruttura sociale del benessere, di inclusione, competitività e sostenibilità.

Questo volume, frutto di uno studio promosso da Consumers' Forum in collaborazione con il CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i trasporti e le Infrastrutture) dell'Università di Genova e coordinato dal suo direttore Enrico Musso, si rivolge a decisori pubblici, studiosi, operatori del settore, associazioni e stakeholder istituzionali interessati a comprendere le sfide e le opportunità della mobilità futura, offrendo strumenti analitici e spunti di policy per progettare scelte consapevoli e responsabili nel lungo periodo.

**Enrico Musso** (1962) è ordinario di Economia dei Trasporti presso il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova e dirige il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i trasporti e le Infrastrutture. È editor-in-chief dell'*International Journal of Transport Economics* e co-presiede il gruppo Maritime Transport and Ports della World Conference on Transport Research Society. Ha diretto master e programmi di dottorato ed è stato professore ospite in numerose università italiane e straniere.