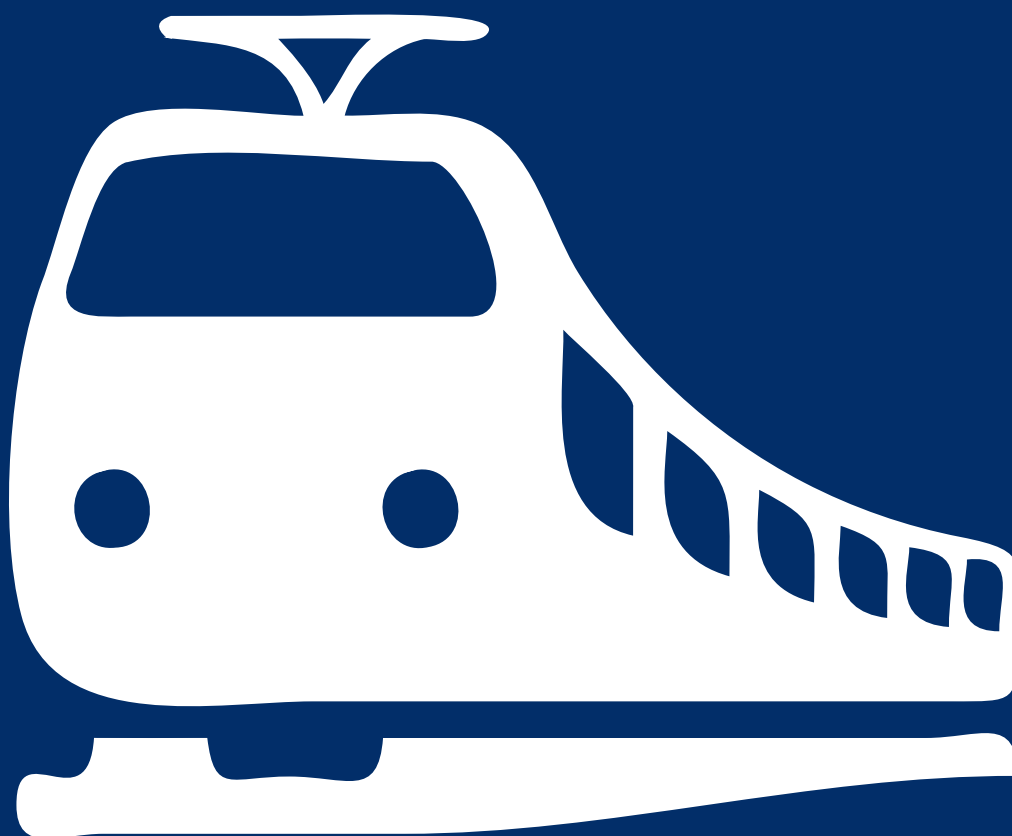


2025

Le prospettive del 2025. Le interviste di Mobility Magazine ai protagonisti del settore dei trasporti e della logistica



Connact

Bruxelles, 15.01.2025

Parlamento Europeo e imprese promuovono un momento di incontro con gli europarlamentari nazionali e i funzionari dell'Unione europea. A Bruxelles, all'inizio del mandato della nuova Commissione, per tracciare insieme il perimetro comune di istanze e fabbisogni da far convergere nelle linee strategiche funzionali al sistema Italia.

+

Connection

La necessità di un confronto aperto tra decisori pubblici e privati, per costruire una rotta comune su istanze diverse e affrontare insieme le sfide economiche, finanziarie e sociali del nuovo anno, con consapevolezza e sinergia.

+

Action

Il richiamo all'azione, per definire linee strategiche condivise da mettere in pratica, per trasformare le decisioni in risultati tangibili e positivi per il futuro.

In collaborazione con



Con il patrocinio di



Con il patrocinio di



Promosso da



Un progetto di



Scopri di più



Speciale 2025

Bitetti Bocci

Cantamessa

Cipollini

Colombo

Claroni

Cotroneo

Costa

Donnarumma

Cassino

De Benedictis

Di Nardi

Donati

Giuricin

La Rocca

Sassoli

Lacchini

Mancuso

Mantero

Mottura

Marciani

Marini

Neglia

Panero

Poledrini

Pellecchia

Pertosa

Rossi

Ruzziconi

Rizzi

Serbassi

Useli

MA GROUP

TESTING

REPAINTING

SETUP

MAINTENANCE

ASSISTANCE

THE DIRECTION IS ON THE RIGHT TRACK



WWW.MAGROUPSPA.COM



Speciale

2024-2025. Cosa è successo e cosa accadrà, negli interventi dei nostri lettori

Come ormai tradizione Mobility Magazine ha chiesto ai suoi lettori, agli amici ed a chi ogni giorno si occupa di mobilità un breve intervento di bilancio dell'anno appena trascorso e di come potrà essere il 2025 iniziato da pochi giorni.

ANCHE DOPO LA PANDEMIA ABBIAMO DI FRONTE SCENARI POCO DEFINITI. MA L'EPOCA DELLE CONTINUE PROROGHE DEGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI TPL SI AVVICINA ALLA FINE

Bruno Bitetti - Studio Malena e Associati



Dal suo punto di osservazione, quale bilancio possiamo fare dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti, quali certezze, e quali incertezze per il 2025?

Seppure può considerarsi archiviata la fase relativa alla pandemia e alla sua gestione, gli scenari che ha prodotto non sembrano affatto così definiti. Penso alla certa rimodulazione della domanda di mobilità che il periodo pandemico ci ha lasciato in eredità e che richiede un ripensamento nell'offerta dei servizi, per renderli maggiormente flessibili ed aperti alle

diverse forme e modalità di trasporto, diverse dal tradizionale servizio di linea; tale necessario ripensamento stenta ad affermarsi e a divenire un'azione strutturale di riprogrammazione della mobilità pubblica. Anche lo scenario relativo agli obiettivi di rinnovo del parco autobus su scala nazionale non appare del tutto chiaro; seppure l'indicazione programmatica di investire sulla decarbonizzazione resti attuale, al pari dei vincoli normativi esistenti sull'utilizzo delle risorse PNRR, sembra crescere una consapevolezza diffusa dell'insufficienza delle risorse disponibili rispetto al fabbisogno necessario che conduce alla richiesta esplicita di una maggiore flessibilità nel processo di transizione e nelle norme di agevolazione all'acquisto del materiale rotabile.

Il superamento della fase pandemica e di quella di aiuti, inoltre, ha lasciato il passo ad una nuova e rinnovata fase di austerità nell'utilizzo delle risorse pubbliche. Si tratta di un elemento che, in passato, ha comportato periodi di grande difficoltà per il settore e che preoccupa anche alla luce della recente tendenza a finanziare gli investimenti proprio con l'utilizzo della finanza pubblica.

Occorrerà, pertanto, lungimiranza, idonea programmazione e strutturazione delle fonti di finanziamento. Si dovrà puntare sulle leve della transizione digitale che possono costituire un valore aggiunto, specie nell'ottica di un complessivo miglioramento della qualità dei servizi all'utenza.

Personalmente mi attendo, anche in virtù del progressivo avvicinamento alla scadenza delle proroghe effettuate ai sensi dell'art. 24 D.L. 4/2022, l'avvio di nuove procedure di affidamento di servizi TPL con la sperimentazione delle nuove misure di regolazione ART e che andrà a consolidarsi successivamente nel 2026.

SIAMO IL DISTRETTO DELL'INNOVAZIONE, DELLE TECNOLOGIE AVANZATE, DELLA RICERCA E DELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA FERROVIARIA ITALIANA

Veronica Elena Bocci – Coordinatore DITECFER



Possiamo fare un bilancio dell'anno dal suo particolare punto di osservazione, quello dell'impresa innovativa, che ha visto DITECFER al centro di iniziative in Italia ed all'estero?

L'innovazione è lo strumento con cui 'navighiamo' questa complessità; a volte guarda lontano, figlia di trend e problematiche globali, altre è dettata da esigenze cogenti. Nel primo campo quest'anno ci possiamo dire ad alta voce "bravi!", perché come DITECFER ci siamo portati a casa tutti i premi per l'innovazione assegnati a livello europeo a InnoTrans: io il Women in Rail Award 2024 nella categoria "Ricerca e Innovazione" per le mie ricerche sulla resilienza delle forniture per le innovazioni ferroviarie attese nel 2030, e il Socio Hitachi Rail GTS Italia l'ERCI Innovation Award per il suo Tram Autonomo basato sull'AI. Accanto alla innovazione 'visionaria' vi è – dicevo – anche quella che risponde ad esigenze cogenti, e il PNRR ha rappresentato una di queste, perché la mole di lavoro giunta sulle imprese, o ne ha limitato l'innovazione, perché l'intero sforzo aziendale doveva essere concentrato sulla consegna, o la ha spinta, perché l'introduzione ad hoc di tecnologie

avanzate ha consentito di accelerare lo sviluppo di quanto richiesto. Come DITECFER abbiamo ad esempio usato il nuovo European Innovation Hub "AI MAGISTER" di cui siamo fondatori per favorire sviluppo e rapido deployment di soluzioni basate sull'AI utili anche al PNRR: da soluzioni che velocizzano il processo di design dell'ERTMS a quelle che velocizzano i processi di verifica e certificazione.

Il 2024 è stato l'anno del compleanno del DITECFER, festeggiato in una particolare occasione nelle storiche officine della Breda Ferroviaria di Pistoia. Occasione per incontrare l'intero mondo ferroviario italiano...

Visto tutto insieme dal palco, mi ha dato davvero il senso della dimensione e della forza tecnologica della nostra industria. Mi piacerebbe, però, che ci si muovesse maggiormente come 'Sistema', al pari di quanto fanno altri Paesi cui non siamo certo secondi per eccellenza. E' un tema di politica industriale, ovviamente, ma anche culturale. Io ho visto solo nel cantiere Webuild di Piazza Venezia per la Metro C di Roma il riferimento a grosse lettere a quanta eccellente filiera italiana stiano usando - peraltro il 98%, chapeau. In Francia e altri Paesi è la norma, e anche questo aiuta l'immagine di un 'Sistema'.

Quali sono gli obiettivi per il 2025?

Le parole chiave saranno ancora innovazione e internazionalizzazione: lanceremo uno strumento per facilitare la partecipazione delle nostre imprese ad appalti esteri; continueremo a studiare l'impatto delle innovazioni ferroviarie promosse dall'Europa sulla nostra filiera di fornitura e su quella delle materie prime; continueremo a spingere l'evoluzione e l'introduzione dell'AI anche Generativa nella filiera, unitamente ad altre tecnologie avanzate per noi di punta. E molto altro, ovviamente.

I NOSTRI TRENI STORICI E TURISTICI SONO ORMAI REALTÀ CONSOLIDATA. E ORA L'APERTURA A TRIESTE DEL SECONDO GRANDE MUSEO FERROVIARIO NAZIONALE

Luigi Cantamessa – Fondazione FS e TTI Spa



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che la vede protagonista con nuovi progetti avviati nell'area del turismo ferroviario con la costituzione della nuova FS Treni Turistici Italiani?

L'anno che ci siamo lasciati alle spalle è stato sì complicato ma, indubbiamente, di grande crescita su tutti i fronti. Le sfide che si presentano all'orizzonte sono tutte alla nostra portata: la nostra nuova compagnia ferroviaria, FS Treni Turistici Italiani è ormai il punto di riferimento per chi vuole usare il treno, un treno dedicato, per fare turismo in Italia e verso i paesi confinanti. I nostri treni sono tornati a varcare i confini nazionali e, alla luce del grande successo commerciale riscontrato, si prospettano ulteriori evoluzioni in tal senso. È stato approvato, all'interno del piano strategico 2025-2029 del Gruppo FS anche quello di TTI con 92 Milioni di investimenti sulla rigenerazione sostenibile del materiale rotabile dismesso da Trenitalia, in particolare automotrici ALn663 e ALn668, carrozze tipo UIC X, Z1 etc, con l'obiettivo di promuovere nuovi servizi charter sulle linee paesaggisticamente più belle e ovviamente, sulle ferrovie turistiche salvaguardate dalla Legge

128/2017. Oggi TTI è un'impresa ferroviaria dotata di proprio certificato di sicurezza, soggetto responsabile della manutenzione dei propri veicoli e a breve anche tour operator.

Indubbiamente il clima di incertezza conseguente le tensioni internazionali non gioca a nostro favore, ma siamo convinti che gli sforzi posti in essere per costruire una grande impresa ferroviaria a servizio del turismo nazionale (cosa unica in Europa) saranno ben ripagati in futuro, confidando nel frattempo in una normalizzazione della situazione geopolitica.

Quali sono obiettivi raggiunti dalla sua azienda e dalla Fondazione FS nel 2024 e quali i progetti per il 2025?

Fondazione FS, FS Treni Turistici Italiani e anche la nostra casa editrice DUEGI di Abano Terme, operano all'unisono nel grande progetto di valorizzazione della cultura e del turismo ferroviario in Italia e non solo.

Il 2024 si è chiuso più che positivamente, in particolare voglio citare il caso del Sicilia Express, Espresso turistico che, dopo decenni di oblio generale, è tornato a collegare Torino con la Sicilia garantendo ai viaggiatori alto confort di viaggio e animazione a bordo, non un viaggio ma una esperienza di bordo durata oltre venti ore. È stato un successo che ha superato ogni ottimistica previsione, i biglietti sono andati esauriti nel volgere di 40 minuti e la committenza, la Regione Siciliana, ha già opzionato altri servizi simili nel 2025 considerando il treno turistico un eccellente antidoto al caro voli specie in prossimità delle feste.

Nel 2025 i lavori per la realizzazione del secondo grande Museo Ferroviario Nazionale, quello di Trieste Campo Marzio, subiranno una accelerazione. In particolare, assisteremo finalmente al ripristino della copertura che ha caratterizzato la stazione fino al 1942, quando venne rimossa per esigenze belliche. Ed ancora, la rinnovata stazione di Abano, sede della Duegi Editrice, diventerà sempre più epicentro della cultura ferroviaria in Italia, con la realizzazione di un caffè letterario e la valorizzazione degli spazi esterni che ospiteranno anche un circuito treni a vapore per i piccoli. Non mancheranno tante altre sorprese, tra cui l'apertura della Cabina ACE di Roma Termini come grande centro di cultura e convegni polifunzionale e numerosi eventi culturali nei nostri depositi e nelle Sale Storiche. Vi aspettiamo.



EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2025

17 - 19 SETTEMBRE 2025
UNIVERSITY OF ANTWERP,
BELGIUM

Call for Papers

La 53esima edizione della European Transport Conference (ETC 2025) si terrà dal 17 al 19 Settembre presso l'Università di Anversa, Belgio. Sarà un'occasione di confronto e condivisione di idee, esperienze e soluzioni tra comunità accademica, professionisti e decisori politici.

Si invitano gli interessati a presentare contributi che esplorino uno dei temi centrali della Conferenza, promuovendo il dibattito sulle politiche di trasporto in Europa e nel mondo.

Date importanti

Scadenza per l'invio degli abstract: **7 Febbraio**

Notifica di accettazione degli abstract: **23 Maggio**

Pubblicazione del programma finale: **6 Giugno**

Conferenza ad Anversa: **17 - 19 Settembre**

Scadenza per l'invio dei paper per peer-review e pubblicazione in Special Issues: **31 Ottobre**

Ulteriori informazioni sulla ETC 2025 e su come sottoporre un abstract sono disponibili all'indirizzo: www.aetransport.org

Oppure inviando un'email a:
dalia.zecchi@aetransport.org
fulvio.silvestri@aetransport.org

Temi della Conferenza

- Moving towards sustainable transport in a polarised world.
- Providing access and transport in times of financial challenges.
- Building adaptability and resilience into transport systems and decision making.
- Utilising technology, Artificial Intelligence and digital twins to improve transport systems and transport research.
- Dealing with labour, resource, infrastructure and energy challenges in freight and passenger transport.
- Creating healthy, efficient, safe and inclusive transport schemes for current and future generations.
- Shaping functional and comfortable cities providing necessary access for all ages and capabilities.
- Expanding the 21st century planners toolkit with fit for purpose models and decision support systems.

LA FORMAZIONE FERROVIARIA DI FRONTE A NUOVE INDICAZIONI EUROPEE. SETTORE IN CRESCITA COSTANTE

Giuseppe Alfonso Cassino – AD TRAINING



Il settore della formazione ferroviaria sta attraversando, per scelta dell'UE, un periodo di profonda revisione del quadro normativo nazionale che, dalla sua emanazione, ha avuto il grande pregio di garantire un approccio omogeneo per tutti gli operatori ferroviari (Imprese Ferroviarie e Gestori Infrastrutture) in particolare attraverso:

- l'identificazione delle attività di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione, manutenzione rotabili, manutenzione infrastrutture e gestione della circolazione);
- il riconoscimento degli istruttori per ognuna delle sei attività di sicurezza;
- la supervisione delle commissioni d'esame e il riconoscimento degli esaminatori stessi.

Il motivo di ciò è da ricercare nel cleaning normativo che, dopo un lungo braccio di ferro e su definitiva richiesta dell'UE, è in via di progressiva attuazione da parte di ANSFISA per riallineare al dettato UE quanto già applicato in Italia. Provocando, a mio modesto avviso, una discutibile marcia indietro su un modello italiano che avrebbe dovuto fare scuola in tutta l'UE anziché essere sconfessato in un contesto di crescente e progressiva polarizzazione delle attività: da una parte in capo all'ERA e dall'altro, in maniera sempre più

pressante e responsabilizzante, in capo ai singoli operatori. Di recente ANSFISA ha pubblicato sul proprio sito lo schema di decreto relativo alla "Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria e di personale impiegato in attività essenziali per la sicurezza" finalizzato, come si è detto, al preannunciato riordino del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, quadro da conformare alle modifiche dell'assetto normativo europeo di riferimento che sono intervenute successivamente all'entrata in vigore delle norme nazionali quali:

- la "qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza" adottate con decreto ANSF 4/2011 del 28 marzo 2011;
- le "attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" adottate con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012;
- i "sistemi di gestione della sicurezza" adottate con nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012.

Un apprezzabile e rigoroso impianto normativo – uno dei primi e più importanti frutti dell'Agencia Nazionale italiana istituita nel 2007, che, nel settore dell'acquisizione e del mantenimento delle competenze per le attività di sicurezza, dal 2011 ad oggi ha permesso un approccio omogeneo per tutti gli operatori ferroviari, verrà dunque gradualmente e sensibilmente ridimensionato, sacrificando tutte le normative nazionali che, in quanto non più coerenti con il quadro europeo, dovranno essere rapidamente eliminate. Ciò comporterà, e va detto a chiare lettere, un'accentuazione della responsabilità di ogni singolo operatore, sia sulla valutazione che sulla gestione del rischio esercizio, e l'eliminazione di approcci omogenei su base nazionale se non per autonoma e volontaria iniziativa degli operatori stessi (sic!).

Il mercato della formazione ha avuto una continua crescita (nel 2023 ha sfiorato i 20 milioni di euro di fatturato), seppure con tassi di crescita in progressiva riduzione: + 40% 2021 vs 2020, + 30% 2022 vs 2021 e + 5% 2023 vs 2022. Ciò soprattutto in ragion del calo di domanda di formazione dei privati, quale conseguenza del rallentamento della produzione nel settore delle Imprese Ferroviarie merci e, quindi, del reclutamento di nuovo personale. A ciò si aggiunga l'incremento di offerta dovuto agli Istituti Tecnologici Superiori Academy che, in virtù delle consistenti risor-

se ricevute dal PNRR (1,5 mld di euro) hanno amplificato oltremodo l'offerta di formazione, in molti casi anche oltre la domanda stessa.

In tale contesto, alquanto turbolento, TRAINing ha mantenuto la propria quota di mercato della formazione, conservando i primi posti e neutralizzato il temporaneo calo di fatturato, dovuto agli effetti congiunturali di cui si è detto, grazie all'incremento di ricavi prodotti dalla vendita di altri servizi, cresciuti nel frattempo intorno al core business dell'azienda, all'internazionalizzazione delle attività di formazione in Austria, alle attività di formazione e consulenza ad Imprese Ferroviarie con sede in altri Stati europei.

La partnership con altri player del settore ha inoltre consentito e consentirà di fornire risposte alle esigenze di formazione e di mantenimento delle competenze anche per Imprese Ferroviarie estere e, per tale ragione, tutti i prodotti già commercializzati in Italia (manuali di mestiere EUnomos, simulatore di condotta portatile SIMULAPro, ecc.) sono in fase di progressiva customizzazione per il rilascio in altri Stati in favore di Imprese che hanno mostrato particolare interesse alle soluzioni offerte da TRAINing.

Nel corso del 2024 un nuovo mercato si è aperto con la nuova normativa emanata da ANSFISA dalla fine del 2023 e relativa ai sistemi di trasporto ad Impianti Fissi (fra cui quelli a Guida Vincolata come metropolitane, tram e filovie). Infatti, ANSFISA, con un provvedimento del maggio 2024, ha riconosciuto sic et simpliciter ai Centri di Formazione ferroviari di poter estendere le proprie attività nei confronti degli esercenti di sistemi di trasporto a guida vincolata (TGV). Entro la fine del 2025, grazie anche al supporto consulenziale dei Centri di Formazione, gli esercenti dovranno acquisire le autorizzazioni di sicurezza attraverso l'adozione di idonei Sistemi di Gestione della Sicurezza e, in tale ambito, di idonei sistemi di Gestione delle Competenze. Di fatto ispirati ai principi già adottati e praticati da tempo nel settore ferroviario e da questo mutuati.

E qui siamo al paradosso: mentre nel settore degli impianti fissi viene mutuata tutta l'esperienza che il Paese ha maturato, disciplinandolo rigorosamente, nel settore ferroviario, in quest'ultimo settore l'UE chiede all'Italia di fare una parziale marcia indietro!

TRAINing: un passato (2011-2023) esaltante, un 2024 turbolento, dal 2025 in poi: grandi sfide, grandi opportunità.

ROMA DEVE E POTRÀ FARE DI PIÙ PER INTEGRARE LE RETI SU FERRO. IL RUOLO DELLA CONSULTAZIONE E DELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Claudio Cipollini



Si è chiuso un anno complicato: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR, e in particolare a Roma quelli legati ai finanziamenti per il Giubileo hanno impegnato molte aziende del trasporto pubblico in progetti significativi. Ne possiamo fare un bilancio?

Per i romani è stato certamente un anno difficile come lo è stato anche per l'Amministrazione e nello specifico per l'Assessorato alla Mobilità che ha dovuto gestire le varie tematiche, spesso divenute problematiche, per realizzare i progetti e gli interventi previsti. Una città abbandonata a sé stessa almeno negli ultimi 15/20 anni dove neanche gli interventi di manutenzione ordinaria erano "normali", figuriamoci la programmazione e la progettazione. Solo il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ha visto la luce nel 2019 per essere definitivamente approvato nel 2022. Troppo poco. E così, "approfittando" dei fondi del PNRR e per il Giubileo (e di fondi nazionali) sin dal 2021 è stata avviata una serie di interventi che dovevano, e in parte devono ancora, provvedere a rimediare principalmente all'invecchiamento del parco veicoli (bus, tram e metro), ad una manutenzione inadeguata sia delle infrastrutture, sia dei mezzi e a nuove infrastrutture, il tutto con forti carenze di personale sia in quantità sia in qualità e qualifiche adeguate alla mole di lavoro. Ovvio che il traguardo dell'apertura dell'Anno Santo se da un lato è stato uno stimolo, dall'altro ha generato un notevole sforzo da parte

del Comune e una pazienza incredibile da parte dei romani. Un bilancio è fattibile ed è positivo, ma solo nella consapevolezza che in questo settore i tempi sono lunghi (progettazione, appalti e realizzazione di infrastrutture o costruzione di mezzi quali bus, tram o metro) e che conseguentemente molti dei lavori sono ancora in corso.

Ciò premesso, certamente anche alcune criticità emerse sono principalmente imputabili alle carenze generali di personale, ma anche, per assurdo, alle stesse scadenze prima del Giubileo e poi a quella del PNRR nel 2026: la fretta non ha consentito una partecipazione adeguata della popolazione alla definizione degli interventi, in particolare infrastrutturali, il che ha rischiato e rischierà (insieme alle problematiche del personale) di avere o progetti carenti o tempi non rispettati. A queste da aggiungere, e non è poco, la mancata integrazione complessiva con FS che a Roma ha, e molto di più potrebbe avere, un ruolo fondamentale per un assetto adeguato della mobilità nell'intera area metropolitana partendo dai suoi 600 km di binari, 91 stazioni e 8 linee regionali.

Che previsioni si sente di fare per il 2025?

Certamente si continueranno a vedere i risultati dei vari appalti, iniziando dall'apertura della fermata della linea C al Colosseo e specie sul lato consegne dei mezzi, mentre gli altri lavori per i tram e la stessa linea C andranno avanti. Ci sono però almeno quattro aspetti che andrebbero presi meglio in considerazione. Il primo è quello, come ho già accennato, di un maggiore partecipazione e coinvolgimento della popolazione sui nuovi progetti. Nel 2024 abbiamo fatto con l'Assessorato alla Mobilità un esperimento, a mio avviso molto ben riuscito, che è stato quello della consultazione per il progetto del TVA, il tram che collegherà Termini con il Vaticano e il quartiere Aurelio. Cinque giornate dove decine di associazioni civiche e cittadini hanno presentato le loro proposte di miglioramento, ovvero le loro critiche e dove con grande disponibilità le stesse sono state poi prese in considerazione dai tecnici comunali per migliorare il progetto iniziale cosa che, per una prima parte finalmente, sarà nelle prossime settimane portato in Conferenza dei Servizi. Perché non prendere questo esempio e ripeterlo su altri interventi? Non è solo un problema di fare quello che la legge prevede per i dibattiti pubblici, è coinvolgere i cittadini nel miglioramento, o come dice il Sindaco, nella trasformazione della città. Un miglioramento assicurato sia perché i contributi tecni-

ci possono farlo (nessuno è perfetto), sia perché così la popolazione si sente coinvolta e conseguentemente fa suo il progetto (che poi è suo). Questo senza perdere tempo, anzi l'esperienza ci ha insegnato che se ne può guadagnare perché si ottimizzano insieme il progetto tecnico e il consenso. Il secondo tema è quello del personale e dell'organizzazione, un tema difficile da gestire e risolvere, ma sul quale non è pensabile di lasciare le cose come stanno. Servono più persone, qualificate e organizzate. I benefici ci sarebbero, sia economici sia sociali, e finalmente l'asticella dell'utilizzo del trasporto pubblico a Roma inizierebbe decisamente a salire. Il terzo aspetto è quello di un'integrazione più forte e più adeguata alle esigenze romane che va portata a termine FS e RFI in particolare. Le potenzialità sono enormi sia dal punto di vista della mobilità urbana e metropolitana sia da quello urbanistico e dei servizi in particolare nelle periferie. Potrebbe essere una rivoluzione solo pensando a quello che le nuove tecnologie stanno già portando e ancora di più se il tutto venisse programmato insieme. Ferrovie, metropolitane e tram sono l'essenza di una rivoluzione con il ferro, se integrati a sistema. Le metro da sole non bastano, costano tanto e per realizzarle ci vuole tempo. Di esempi virtuosi ce ne sono stati nel passato, quindi si possono ripetere adeguandoli all'oggi. Non si possono far passare e perdere troppi treni come sta continuando ad accadere nella incredibile e insostenibile storia della metropolitana Roma-Ostia, addirittura data in ristrutturazione alla Regione (e per chi non lo sapesse siamo sempre all'interno dei confini comunali) e con formule gestionali perlomeno arzigogolate che comunque finora non hanno portato a nessun risultato concreto di funzionamento. E infine, il tema del marketing e della comunicazione. Non può essere sufficiente un solo stanziamento di 0,5 milioni di euro per tre anni appena deliberato per fare comunicazione sulla mobilità e sulla sostenibilità ambientale in una città dove il TPL è purtroppo noto molto più per le sue carenze e criticità che non per il suo funzionamento. Occorre predisporre un vero e proprio piano di marketing per il TPL cui far seguire campagne di comunicazione per informare e comunicare che le cose sono cambiate e cambieranno in meglio. Certo poi alle parole devono seguire in parallelo i fatti. Conta solo quanti passeggeri in più ci sono, non quante infrastrutture. E su questo un confronto con le previsioni del PUMS (pur superato dal PUMS della Città Metropolitana di recente) sarebbe auspicabile e necessario per non perdere l'obiettivo di base.

150° ANNIVERSARIO FERROVIA DEI TEMPLI 1874 - 2024 TRONCO COMITINI - PORTO EMPEDOCLE



20 e 21 novembre 2024

www.fondazionefs.it

IN TUTTA ITALIA ORA SI PUÒ PAGARE IL BUS CON IL BANCOMAT. SOLO UNO DEI RISULTATI OTTENUTI DA CLUB ITALIA IN ANNI DI ATTIVITÀ ASSOCIATIVA. ADESSO L'IMPEGNO SU IA E SUI SISTEMI INFORMATIVI

Claudio Claroni e Piero Sassoli – Club Italia ContactLess Technologies Users Board



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti con uno sguardo puntato sull'innovazione e sui sistemi tecnologici per il ticketing?

Per il settore della mobilità, sebbene i dati completi per il 2024 non siano ancora disponibili, le informazioni preliminari rimarcano ancora una persistente preferenza per l'auto privata, con situazioni generali del trasporto collettivo che è difficile poter porre in risalto per crescita e innovazione; semmai il contrario. Ciò però che ha proceduto con forza è stato l'interesse e la crescita costante della ricerca e del mercato del settore tecnologico abbinato alle soluzioni ITS e di pagamento per il trasporto collettivo.

Non si può escludere che questa dicotomia fra situazione reale dell'uso dei trasporti collettivi, sempre purtroppo in tendenza negativa negli ultimi anni, e invece lo sviluppo delle tecnologie, soprattutto digitali, dimostri una crescente propensione culturale, della ricerca e sviluppo, delle aziende e istituzioni del settore, nel cercare, proprio con le tecnologie abbinate, di invertire la tendenza, in omaggio alle esigenze pressanti di transizione ecologica. Questa consapevolezza è presente anche nella maggior parte delle Aziende di pubblico trasporto, che, pur con limitate risorse esterne per investimenti e contributi di eserci-

zio, sono riuscite a produrre progetti e implementazioni utili al miglioramento dei servizi e alla loro migliore appetibilità, con nuovi mezzi, anche ecologici, ma soprattutto con nuove tecnologie di informazione all'utenza, sistemi di pagamento più diretti e rapidi, tecnologie di controllo e intervento più moderni. In sostanza una forma di reazione diffusa, guidata dalle esigenze di transizione ecologica che, insieme alla "transizione digitale", vengono definite le "gemelle" in ambito comunitario. Questa è la missione della nostra associazione, che fin dalla fondazione decise di fornire un contributo di qualità e innovazione al mondo del trasporto collettivo italiano, creando stretti rapporti internazionali e coinvolgendo due componenti essenziali del settore: le Aziende pubbliche di trasporto (la domanda) e i Player fornitori di dispositivi e sistemi ITS e pagamento (l'offerta).

Il 2024, da questo punto di vista, è stato un anno particolarmente intenso per Club Italia, che è entrata direttamente negli spazi nuovi che il mondo della ricerca e del mercato aveva continuato a occupare, trasformandolo in uno strumento anche proprio di diffusione, approfondimento e cultura per il mondo del trasporto collettivo e più in generale della mobilità.

Nella bigliettazione elettronica il consolidamento dell'Account based ticketing sta diventando determinante per i nuovi sistemi di pagamento e per i nuovi prodotti di pianificazione del servizio come i MaaS.

Ormai non esiste in Italia un'azienda di TPL che non implementi o rinnovi un sistema di bigliettazione elettronica senza il pagamento con carte bancarie, seguendo lo standard funzionale "transit" fissato dalle Linee Guida di Club Italia.

Altro motivo di impegno, praticamente nuovo anche nell'ambito della mobilità, è stato l'Intelligenza Artificiale, su cui abbiamo iniziato a lavorare fin dalla fine del 2023, facendola diventare oggetto di conoscenza, diffusione e approfondimento nei vari momenti pubblici susseguitisi nel 2024, come i convegni di Bari, Urbino, Genova, NME a Milano, IBE a Rimini, oltre a altre occasioni.

Soprattutto come è tradizione e missione di Club Italia, il 2024 ha visto i soci lavorare in un ampio gruppo di lavoro per la costruzione delle "Linee guida per applicazione dell'Intelligenza Artificiale (AI) nel trasporto collettivo". La distribuzione dell'elaborato avverrà in apposito convegno nella primavera del 2025, con dei contenuti di assoluto rilievo e carattere innovativo per l'intero comparto della mobilità collettiva.

Il nostro impegno sulla AI ha colto attenzioni, dubbi e anche contrarietà proprie di novità così dirompenti. Nell'approfondire però i comparti di una sua applicazione nel trasporto collettivo, sono nettamente prevalsi i livelli di effettiva utilità che potrà comportare nella previsione della domanda, nella gestione e pianificazione del servizio, nella bigliettazione, nella sicurezza e prevenzione incidenti, nella manutenzione predittiva, nel customer care e tante altre soluzioni, sollevando molti meno problemi etici e collaterali che l'AI comporta per altri campi come, l'informazione, la politica, il diritto ecc...

È emersa con forza soprattutto la necessità di studiare, conoscere e applicare con consapevolezza la AI, unendo alla sua utilità strategica l'esigenza di conoscerla profondamente.

Negli ultimi mesi del 2024 Club Italia ha ideato un Master di ben 52 lezioni, che inizierà nel febbraio 2025, in cui l'intelligenza artificiale, con particolare riferimento al trasporto collettivo, la farà da padrona per dare un contributo concreto a chi, nelle aziende di pubblico trasporto, nelle istituzioni, nelle società del settore vorrà fornire, soprattutto a giovani, una conoscenza moderna e adeguata delle tecnologie digitali necessarie al miglioramento dei trasporti pubblici.

UNA VISIONE EUROPEA PER FRONTEGGIARE LE SFIDE GLOBALI

Paolo Colombo – Presidente Federtrasporto



Il 2024 è stato un anno intenso per i settori dei trasporti e della logistica, al pari dell'attività della nostra

Federazione che si è riorganizzata con la nuova presidenza e l'ingresso del nuovo Direttore Generale Aldo Bevilacqua. Al centro dell'agenda ci sono stati i temi più rilevanti dell'attuale fase storica, che inevitabilmente continueranno a caratterizzare l'azione di Feder-trasporto anche per il futuro, sia in ambito merci che persone. Parliamo della transizione ecologica ed energetica, della transizione digitale nelle sue diverse articolazioni, delle dotazioni infrastrutturali del Paese anche sotto il profilo intermodale con il PNRR e il Fondo complementare, anche denunciando l'ostracismo politico europeo verso settori importanti come quello aereo e autostradale.

E poi abbiamo portato il nostro contributo sui temi delle forme innovative di mobilità in ambito urbano, e su altre questioni rilevanti per la competitività del nostro Paese come è quello dei collegamenti terrestri con i nostri partner europei attraverso i valichi alpini.

Nella nostra visione cerchiamo di inquadrare queste tematiche uscendo dalla dimensione prettamente domestica, fissandole almeno nel contesto europeo e ancor più in quello geopolitico globale. Nella polarizzazione del confronto tra potenze globali alla ricerca di nuovi equilibri, l'Europa fatica ad affermare il proprio ruolo e la sua identità; e queste carenze sul piano politico rischiano di comprometterne la forza economica, industriale, tecnologica e lo sviluppo sociale.

Per questo Federtrasporto ha voluto concentrarsi sulla dimensione europea, e continuerà a farlo anche nel 2025, forte anche del successo dell'evento "L&T's Talk – Federtrasporto Discute di Logistica e Trasporti" organizzato a Bruxelles il 5 novembre scorso con il Ministro Giancarlo Giorgetti.

Questa iniziativa contribuisce a consolidare i rapporti fra gli specialisti che si occupano dei nostri temi in ambito comunitario, per una maggiore incisività del sistema Italia e nell'interesse dei nostri associati, lì dove sono stabilite le politiche strategiche che impattano sull'attività e sulla competitività delle nostre imprese.

**ANNO DI IMPEGNI E NOVITÀ PER IL GRUPPO ARRIVA:
UN NUOVO SOCIO, GRANDI INVESTIMENTI NELLA
FLOTTA, MA PESA SEMPRE LA FORTE CARENZA DI
AUTISTI**

Angelo Costa – AD Arriva Italia



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che vede Arriva Italia protagonista?

Il 2024 è stato, anche per Arriva Italia, un anno impegnativo segnato dalla carenza di autisti. Tale fenomeno colpisce tutta Europa, dove - secondo l'International Road Transport Union - mancano 105.000 autisti, il 10% della popolazione totale, con una previsione di 275.000 posti vacanti nei prossimi 5 anni. Per quanto riguarda il mercato italiano, si segnala una mancanza di circa 8.000 autisti. Secondo i dati diffusi da ANAV, nel nord del paese il 98% delle aziende fatica a reperire personale (un aumento del 40% rispetto al 2021). Questo è dovuto sicuramente alla presenza di province condizionate da fenomeni di piena occupazione. Al tempo stesso il livello di passeggeri non ha ancora raggiunto i livelli pre-pandemia.

Nonostante le difficoltà, Arriva Italia ha investito 56 milioni di euro nel 2024 e ne prevede 170 nei prossimi 5 anni per il rinnovo della flotta, grazie ai cofinanziamenti del PNRR, ma non solo. Grazie a questi investimenti, Arriva Italia al 2024 può vantare una flotta

composta al 32% da mezzi "clean" (rispetto al 15% del 2023) con un trend in continua crescita che porterà a un progressivo e significativo incremento della quota nei prossimi anni. Un'ulteriore testimonianza dell'impegno aziendale per i temi legati alla sostenibilità.

La nuova Legge di Bilancio certamente non ha reso più facile la gestione delle aziende che chiedevano un sostanziale aumento del Fondo nazionale dei trasporti anche per coprire i maggiori costi del Contratto di lavoro. In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

L'augurio per il 2025 è che l'atteso rinnovo del CCNL renda il settore più stabile e attrattivo, affrontando in questo modo la carenza di autisti. Tuttavia, tale rinnovo sembrerebbe poter offrire risposte valide per lo più nel breve periodo, mentre per soluzioni a medio-lungo termine si renderanno a mio parere necessari degli interventi più strutturali.

E guardando nella sua azienda: cosa possiamo dire per il 2024 e quali i progetti per il 2025, mentre le Olimpiadi Milano-Cortina si avvicinano?

Il 2024 ha segnato una svolta per Arriva Italia con l'ingresso di un nuovo socio, dopo un lungo periodo di gestione da parte del Gruppo tedesco DB. Guardando al 2025 e agli anni futuri, l'attenzione sarà rivolta alla crescita del business in Italia, uno dei mercati europei con maggiori opportunità di sviluppo. L'Italia rimane infatti un Paese strategico per il Gruppo Arriva, che punta a espandersi attraverso operazioni di M&A e partecipazione a gare, con l'obiettivo di raddoppiare sostanzialmente la propria quota di mercato entro i prossimi 5 anni. Questa strategia porterà benefici significativi a passeggeri, dipendenti e all'azienda stessa, contribuendo al contempo a promuovere servizi pubblici sempre più sostenibili.

**LE MERCI SU FERRO FATICANO MA NON SMETTE-
REMO DI BATTERCI PER LO SHIFT-MODALE.
MASSIMA ATTENZIONE ALLA SICUREZZA SUL
LAVORO, AL POTERE D'ACQUISTO DEI SALARI, AL
RINNOVO DEI CONTRATTI**

Angelo Cotroneo – Uiltrasporti



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che il suo sindacato protagonista?

L'anno appena conclusosi per il trasporto merci su ferro è stato estremamente complesso a causa di una serie di criticità che nei fatti hanno contribuito in parte allo spostamento del trasporto merci dal ferro alla gomma. Oltre agli ormai noti interventi per l'ammmodernamento delle linee dovuti ai fondi del PNRR, che hanno portato ad una mancata utilizzazione di alcune di esse per oltre tremila giornate, si sono aggiunte le non rosee prospettive economiche dovute ai conflitti Russo-Ucraino e nel Medio Oriente, la chiusura del Fréjus, la recessione/stagnazione della Germania, che ha avuto riflessi anche sulle esportazioni del nostro Paese, e la situazione di instabilità politica nei diversi Stati Europei e negli Stati Uniti. Purtroppo, è fuori di dubbio che la politica messa in atto dal Governo nel 2024 non abbia sostenuto il sistema merci ferroviario, anzi è probabile che continuando di questo passo si metteranno a rischio gli obiettivi ambientali fissati per il 2030 dal libro bianco del 2011. Come Uiltrasporti non solo da anni sollecitiamo, inascoltati, i vari Governi a porre la massima attenzione al trasporto ferroviario

merci ma ultimamente registriamo, addirittura, tagli ai fondi per l'acquisto di carri e locomotive (norma approvata nel 2021 che prevedeva un importo iniziale di 120 milioni). Nel 2023 avevamo evidenziato l'opportunità di stanziare un fondo ristori, come avvenuto nel periodo del covid, visto quanto si stava prospettando per il 2024, ma nulla alla fine è stato fatto. Il rischio è che continuando di questo passo a fine 2026 avremo linee più efficienti, ma molti meno treni merci in circolazione!

In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

Diventa difficile fare una previsione. O vi è una vera svolta da parte del Governo incentivando il trasporto delle merci su ferro, anche in una prospettiva che porti ad una reale integrazione e non alla competizione con la gomma, o a fine 2025 ci sarà l'ennesimo crollo di trasporto merci ferroviario che ci allontanerà dagli obiettivi del 2030 e da quanto affermato dal Green Deal Europeo e ribadito nel pacchetto Fit For 55 e lasciando il Paese fanalino di coda dell'Europa su questo comparto.

E guardando nella sua associazione sindacale: cosa possiamo dire per il 2024 e quali i progetti per il 2025

Il 2024 è stato un anno molto intenso nel cercare di tutelare il lavoro, rinnovando una serie di contratti in modo da proteggere quanto più possibile il potere d'acquisto dei lavoratori fiaccato dall'inflazione elevata degli ultimi anni. Abbiamo portato avanti con forza assieme alla UIL il tema della sicurezza con la campagna "zero morti sul lavoro" vista la continua emergenza presente nel nostro Paese e abbiamo attenzionato il tema delle aggressioni per le lavoratrici e i lavoratori del TPL e del Trasporto Ferroviario chiedendo ai vari Ministri competenti di adottare delle azioni concrete e immediate. Per il 2025 oltre a portare avanti questi temi su cui molto rimane da fare, stiamo pensando a come organizzare la 12^a edizione della "cura del ferro", vogliamo capire nei dettagli il piano strategico del Gruppo FSI 2025/2029 perché siamo preoccupati per il Polo della Logistica dove più di un'azienda verte in condizione di sofferenza economica. Nello stesso tempo vorremmo rinnovare al più presto il Contratto di lavoro delle Attività ferroviarie, per dare risposte economiche e normative alle lavoratrici e ai lavoratori a cui si applica questo Contratto.

TRASPORTI NEL PIENO DELLA TRANSIZIONE. AUDIMOB DA ANNI NE CERTIFICA I CAMBIAMENTI. NEL 2025 ISFORT COMPIRÀ 30 ANNI

Maria Teresa De Benedictis, Presidente ISFORT



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che vede ISFORT protagonista?

E' un bilancio, come spesso accade, in chiaroscuro ma con grandi opportunità che si dischiudono per l'intero settore. Molti problemi strutturali restano sul tappeto ed esigono soluzioni di medio e lungo periodo. Nella mobilità delle persone penso in particolare al processo di riequilibrio modale che non fa passi in avanti significativi, alla persistente sotto-dotazione infrastrutturale delle nostre città nel trasporto rapido di massa (ma molti investimenti sono in corso bisogna attendere ancora qualche anno), alle risorse insufficienti per il finanziamento dei servizi del TPL e in generale della mobilità sostenibile. Anche nel trasporto merci il bilancio non è privo di incognite soprattutto per quel che riguarda la necessaria transizione energetica verso una mobilità delle merci più pulita: da una parte, l'auto-trasporto ancora non trova un'alternativa affidabile al tradizionale motore a scoppio; dall'altra, non possiamo non considerare gli importanti passi in avanti fatti dal sistema portuale italiano in particolare per la riduzione delle emissioni inquinanti durante le fasi di stazionamento in porto delle navi. Inoltre, si sviluppano a grande velocità le innovazioni tecnologiche e digitali che innervano pervasivamente l'offerta di servizi di trasporto sia passeggeri che merci, in-

crementano l'efficacia e l'efficienza del sistema, stimolano nuovi modelli di mobilità, più integrati, più flessibili, più sostenibili. Penso alle applicazioni dell'intelligenza artificiale, alle piattaforme del MaaS, all'internet delle cose, ai sistemi di infomobilità in genere. Sono grandi opportunità da cogliere. Il vero nodo allora, come abbiamo sottolineato nel nostro 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, è avvicinare la velocità di innovazione dei sistemi di offerta con la tendenziale resistenza e staticità dei comportamenti della domanda di trasporto delle persone e delle imprese.

I dati che emergono dall'ultimo rapporto Audimob non sembrano essere positivi per i sistemi di trasporto collettivo.

In verità, la quota modale del trasporto pubblico che stimiamo dall'Osservatorio Audimob è aumentata sia nel 2023 che nel primo semestre del 2024. Certo il livello pre-Covid non è stato ancora interamente recuperato e dico di più: non ci si può certo fermare al dato del 2019, perché quel 10,8% di share raggiunto cinque anni fa è molto lontano da un obiettivo ragionevole di crescita del TPL. Va poi fatta una distinzione tra i diversi segmenti del trasporto pubblico. I dati sul ferroviario ci dicono che nella media e lunga distanza il numero di passeggeri è addirittura aumentato rispetto al 2019, mentre nel trasporto regionale - sempre ferroviario - c'è ancora un gap da colmare attorno al 10-15%. Nella gomma, il trasporto pubblico urbano è ancora in ritardo, soprattutto in alcune aree del Paese, tuttavia le previsioni degli operatori per il prossimo anno sono positive. Pensiamo dunque che nel 2025 i passeggeri del trasporto pubblico continueranno ad aumentare. Vorrei però aggiungere due elementi di scenario: 1) è indispensabile un potenziamento dell'offerta di servizi, peraltro oggi a rischio di riduzione a causa di una dotazione del Fondo nazionale trasporti che al netto dell'inflazione sta diminuendo, che sia coerente con l'efficientamento del sistema e possa così attrarre nuova domanda; 2) nel trend di lungo periodo la crisi demografica produrrà una sensibile riduzione della domanda di mobilità, che abbiamo stimato nell'ordine del -7% al 2044, con un fortissimo impatto nella mobilità giovanile (-28% nella classe 14-19 anni) e tra i lavoratori, ovvero nei segmenti che oggi utilizzano di più i mezzi pubblici.

Essere genuini, garantire risultati, generare valore, gestire il progresso.

Tutto parte da una



Crescere significa riconoscere il proprio valore e trasformarlo in qualcosa di straordinario. Noi di Genuina, una Consulting company specializzata nel mondo HR e oltre, acceleriamo crescita e innovazione credendo che benessere e autenticità siano il motore di performance eccezionali. Supportiamo le aziende nella costruzione di team motivati, nello sviluppo di strategie vincenti e nella creazione di una cultura aziendale che genera valore. Con Genuina, trasformiamo il potenziale in grandezza: sempre un passo avanti, insieme.

ORGANIZATION | HR COMMUNICATION | PEOPLE DEVELOPMENT

.genuina.eu

ROMA - ITALY - WORLD

In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

Il 2025 - in continuità con l'anno 2024 - confermerà l'impegno espresso da Isfort sia nella ricerca che nella formazione. Saranno ulteriormente approfonditi gli studi che hanno portato a finalizzare modelli previsivi della domanda di mobilità sempre più puntuali nelle conseguenti assegnazioni modali. Sarà valorizzato il vasto ed unico patrimonio di dati dell'Osservatorio Audimob con l'obiettivo di fornire ai soggetti pubblici, alla comunità scientifica, alle imprese e agli operatori del settore ulteriori chiavi di lettura e interpretative della mobilità del paese. Come la formazione tecnica e professionale che sarà più orientata a fornire competenze per affrontare le sfide importanti che oggi caratterizzano il settore del trasporto dentro la transizione digitale e ambientale. Per quanto riguarda, infine, il segmento delle merci e della logistica proseguiremo con le attività del relativo Osservatorio, giunto al 24esimo anno di attività. I focus principali di cui ci occuperemo, riguardano, da una parte, le tematiche del lavoro portuale (in collaborazione con le principali AdSP del Paese) e, dall'altra, i temi dell'accessibilità delle cosiddette aree interne, nonché le dinamiche della movimentazione merci nelle città. Da ultimo, vorrei anticipare che nel mese di febbraio celebreremo "30 Anni" della costituzione di ISFORT S.p.A.. Un solido e importante traguardo che ci impegnerà a continuare sulla strada tracciata di "servire", attraverso il rigore scientifico del know how di Isfort, la necessità di data science per la stima della domanda di mobilità di passeggeri e merci del Paese.

CRESCONO LE FLOTTE URBANE, MA È URGENTE ACCELERARE I PROCESSI DI DIGITALIZZAZIONE. LE PAROLE D'ORDINE: INNOVAZIONE E RICERCA

Amalia Di Nardi – AD Tech Rail



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che la vede Tech Rail protagonista nel segmento dell'innovazione?

Nel mondo del TPL, il PNRR già nel 2024 ha generato investimenti importanti volti essenzialmente al rinnovo delle flotte con l'adozione sempre più massiccia dell'elettrico nelle aree urbane incrementando le immatricolazioni di circa il 25% rispetto al 2023. Ma per supportare questo trend positivo di crescita e rinnovamento dei mezzi di trasporto pubblico, al fine di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile e fare delle nostre città delle vere e proprie smart city, occorre accelerare anche il processo di digitalizzazione. TECHRAIL con la sua piattaforma basata su IA a bordo autobus, raccoglie dati precisi ed in tempo reale sulla mobilità così da concorrere in maniera significativa al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri e alla sensibile riduzione dei rischi legati alla sicurezza a bordo e su strada.

E guardando nella vostra azienda: cosa è successo nel 2024 e quali i progetti per il 2025?

Per il 2025, TECHRAIL prevede di incrementare la propria attività di oltre il 50%. Naturalmente l'innovazione e la ricerca sono nella nostra natura! Il numero sempre maggiore di autobus attrezzati con la nostra tecnologia, ci permetterà di continuare ad investire in nuovi sviluppi per fornire un modello sempre più performante di matrice origine-destinazione.

UN BILANCIO IN POSITIVO PER IL 2024 E TANTI PROGETTI PER 2025. ANNO IMPEGNATIVO DI CANTIERI E MANUTENZIONI. E FINALMENTE LE PRIME APERTURE SULLA METRO C

Anna Donati - Presidente/AD Roma Servizi per la Mobilità



Possiamo fare un bilancio degli obiettivi raggiunti nel 2024 per il TPL di Roma Capitale e quali saranno le prospettive per l'anno giubilare?

Potremmo riassumere il 2024 per la mobilità a Roma con quattro parole: manutenzione, cantieri, progetti, regolazione. Tutta l'amministrazione, sotto la regia dell'Assessore Eugenio Patanè, ha lavorato intorno a queste attività.

La manutenzione ordinaria e straordinaria è stata la protagonista del Trasporto Pubblico, con interventi su tram, metro, stazioni, binari, treni, depositi. Era necessario questo sforzo immenso per ripristinare un buon servizio ordinario, gli utenti ne hanno risentito ma stanno progressivamente crescendo ed il 2025 sarà davvero l'anno della crescita. Certo, mancano ancora risorse adeguate per il Contratto di Servizio (ben due terzi è pagato direttamente da Roma Capitale) ed è necessario che il Fondo Nazionale venga seriamente incrementato dal Governo.

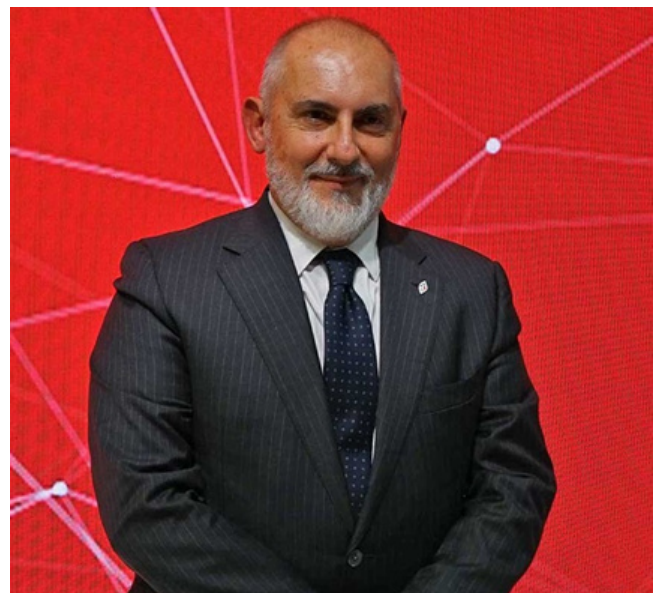
Il 2024 è stato l'anno dei cantieri e non solo di quelli giubilari. La nuova linea Metro C procede, è partito il nuovo tram Togliatti, si sono avviati i cantieri del GRAB – Grande Raccordo Anulare della Bicicletta, la sicurezza stradale con interventi su "punti neri", zone 30, strade scolastiche, è una priorità per l'amministrazione capitolina, sono stati aperti due parcheggi di scambio. Il 2025 molti di questi lavori entreranno nel vivo, sia apriranno cantieri per nuovi tram, apriranno due stazioni metro C - Porta Metronia e Colosseo.

I lavori a Termini stazione investiranno tutta la piazza con un progetto di riqualificazione.

Sul fronte dei progetti il 2024 è stato l'anno in cui si è passati dalla pianificazione alla progettazione. Grande impegno di RSM è stato dedicato al coordinamento e vigilanza della progettazione dei quattro nuovi tram finanziati (TVA, Togliatti, Termini-Giardinetti -Tor Vergata, Verano-Tiburtina) che hanno superato Conferenze dei servizi, bandi di gara, progetti preliminari e/o definitivi. Abbiamo consegnato anche i PFTE di 7 nuove reti tramviarie, di cui verrà chiesto il finanziamento al MIT. Nel 2025 si passa ai progetti di maggior dettaglio, dove andranno identificate soluzioni specifiche per poter aprire i cantieri. Seguiremo la progettazione di due nuovi parcheggi di scambio, di progetti per la sicurezza stradale e le strade scolastiche, reti ciclabili e zone 30.

AL VIA IL PIANO STRATEGICO 2025-2029. MIGLIORARE LE RETI FERROVIARIA E STRADALE, AVANTI CON FOTVOLTAICO, ERMTS E BUSINESS INTERNAZIONALE

Stefano Antonio Donnarumma – AD Gruppo FS



“Con il Piano Strategico 2025-2029, il Gruppo FS mette in campo oltre 100 miliardi di euro di investimenti per promuovere una mobilità sempre più integrata, sostenibile e intermodale, compiendo un passo decisivo per il rilancio infrastrutturale del Paese”, ha dichiarato l'Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS, Stefano Antonio Donnarumma.

“L'obiettivo è migliorare la qualità della rete ferroviaria e stradale, completando alcune tra le opere chiave

per lo sviluppo economico e sociale nazionale. Al centro del Piano c'è anche la valorizzazione del business internazionale, per il quale stimiamo un incremento del volume dei passeggeri del 40%. Cruciale, inoltre, il capitolo dedicato a innovazione e sicurezza, con l'ambizioso progetto di raggiungere il 100% della rete Core Extended coperta dal sistema ERTMS entro il 2040.

Non mancano l'attenzione alla sostenibilità, con il raggiungimento di un Gigawatt di fotovoltaico installato entro il 2029 e una spinta all'accelerazione del business per attrarre nuove competenze e risorse finanziarie così da garantire il proseguimento degli investimenti".

I TANTI LAVORI SULLE RETI NON FERMANO LA RIPRESA DEL TRAFFICO. ORA INVESTIRE SUI NODI DI MILANO E ROMA PER MANTENERE L'ITALIA FERROVIARIA AI VERTICI MONDIALI

Andrea Giuricin – Transport economist di CESISP-Università Bicocca



Il 2024 è stato l'anno della piena ripresa dei traffici e dei nuovi record di mobilità per quanto riguarda l'alta velocità italiana. Un anno importante e complesso al tempo stesso perché vi sono state molte polemiche sui problemi della rete.

In realtà è stato anche l'anno dei cantieri, perché il PNRR è entrato nella sua fase di principale attuazione. Questi lavori sono così necessari per l'infrastruttura, ma hanno causato negli ultimi mesi diverse problematiche sia con allungamento dei tempi di percorrenza, come durante l'ultima estate, sia con delle cancellazioni. Lavori che, bisogna essere chiari, continueranno ancora almeno fino al 2026, quando i

grandi investimenti del PNRR avranno fine. Bisogna anche tenere conto che nei prossimi anni entreranno in servizio decine di nuovi treni da parte degli operatori alta velocità che sempre di più conetteranno l'Italia, anche perché saranno completate opere come la Napoli – Bari, la Brescia – Verona e il terzo Valico verso tra Milano e Genova, ma molti dei nuovi servizi attraverseranno i nodi di Milano e Roma.

Per questo, la saturazione che esiste nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini e i problemi dei nodi urbani deve essere affrontata con soluzioni di prioritizzazione di traffico nel breve periodo e con investimenti digitali e fisici nel medio-lungo periodo. Il 2025 vedrà il traffico crescere ancora e affrontare i problemi è necessario per mantenere l'Italia ferroviaria ai vertici mondiali.

CI ATTENDE UN ANNO DI SFIDE. CON L'ARRIVO DI MSC IN ITALO SARÀ SEMPRE PIÙ NAVE+TRENO+BUS

Gianbattista La Rocca – AD Italo



Che anno è stato il 2024 per Italo?

Il 2024 è stato un anno intenso per Italo. Sì, ci sono stati numerosi cantieri, ma questa vediamo anche come un'opportunità per il prossimo futuro. Per quel che ci riguarda, anche grazie all'ingresso di MSC come azionista di maggioranza, rappresentiamo un gruppo in grado di offrire servizi intermodali treno, bus e navi. Il 2024 ha visto l'esordio dei servizi esteri, da ottobre

arriviamo a Lubiana e Zagabria grazie alla combinazione treno + bus con un solo biglietto. Abbiamo chiuso l'anno con circa 26 milioni di viaggiatori, registrando un altro record. Abbiamo avviato il restyling delle Lounge Italo Club, partendo da Roma e Milano, oltre ad aprire una nuova Lounge a Bologna. E poi ci siamo concentrati su quei servizi complementari al viaggio, per fare un esempio l'accordo con Uber che consente di coprire anche l'ultimo miglio. Il nostro sito è sempre più una piattaforma di servizi, ossia quello che chiede il viaggiatore; dalle connessioni con i treni regionali ai traghetti verso le isole. L'Italia è un Paese splendido e non tutte le sue meraviglie sono lungo la linea Alta Velocità, ma Italo è in grado di avvicinare i diversi territori con queste sinergie.

Che anno sarà il 2025? E ancora sul futuro, come vede l'arrivo di un terzo operatore sulla rete AV?

Ci attendono nuove sfide, cresceremo all'estero con i viaggi intermodali Italo – Itabus, penso a Paesi quali Francia, Germania o Austria. Rafforzeremo le sinergie con il gruppo MSC, serviremo in maniera sempre più capillare le grandi infrastrutture come porti ed aeroporti. Sulla possibilità di un nuovo operatore AV per gli anni a venire, staremo a vedere. Noi siamo stati i primi a rompere il monopolio. Sappiamo come muoverci in un mercato concorrenziale, puntando sulle nostre eccellenze. Dall'arrivo di Italo sui binari è migliorato il servizio per i viaggiatori: sono eloquenti risultati quali l'aumento della domanda, praticamente raddoppiata, e la diminuzione dei prezzi di circa il 40%. Non è un caso se il treno è uno dei mezzi preferiti dagli italiani, che per gli spostamenti interni ormai scelgono l'Alta Velocità. Non dimentichiamoci che è anche il mezzo di trasporto più sostenibile. Ci miglioriamo costantemente anche sotto questo aspetto, ritenendo una nostra responsabilità quella di apportare benefici alla comunità. Dunque ci faremo trovare pronti!

CHIUDE UN ANNO COMPLESSO, MA CHE CI HA VISTO CRESCERE. RAILPOOL ITALIA È OGGI REALTÀ DIFFUSA NELLA GESTIONE DELLE FLOTTE IN LOCAZIONE. NEL 2025 GESTIREMO 50 LOCOMOTIVE

Alberto Lacchini – Railpool Italia



Come è stato il 2024 di Railpool Italia e come sarà l'anno appena cominciato?

Railpool Italia ha continuato nel 2024 il suo percorso di crescita, nonostante una situazione macro-economica estremamente complessa, resa ancora più complicata nel nostro settore a seguito di diverse interruzioni di linee a causa di frane, incidenti, o per interventi di manutenzione straordinaria. Il mercato e l'economia in generale mostrano segni di sofferenza in trascinamento ancora per il 2025, con attesi segnali di ripresa a partire dal secondo semestre, anche grazie alla riapertura prevista di alcuni valichi oggi chiusi. L'anno appena concluso è stato quindi un anno complesso, con le Imprese Ferroviarie costrette da diversi fattori esterni a ricercare ovunque modi per ottimizzare i loro traffici e migliorare la gestione dei loro asset. La pressione si è naturalmente riversata anche sulle società di noleggio, che per loro natura costituiscono anche un "polmone" di flessibilità. Per Railpool tutto ciò si è tradotto nella necessità di compiere ulteriori sforzi per ottimizzare la gestione delle flotte in locazione ai clienti, massimizzando la disponibilità delle locomotive e cercando di sincronizzare in modo sempre più puntuale – in termini sia temporali sia di allocazione ai vari depositi – i fermi macchina per manutenzione con le esigenze operative dei nostri clienti. Nel 2024 abbiamo eseguito oltre 1.100 interventi di manutenzione di va-

rio tipo, dalla semplice sostituzione degli estintori a pesanti interventi di manutenzione correttiva, per riparazioni a seguito di incidenti o per sostituzione di grandi componenti; siamo riusciti a fare tutto ciò in collaborazione con i nostri partner manutentivi e i nostri clienti e senza impattare in modo rilevante sul loro esercizio. Siamo cresciuti con l'ingresso di ulteriore personale, in tutti i settori e le funzioni ECM (ingegneria di manutenzione, gestione flotta, manutenzione); abbiamo investito in ulteriori parti di ricambio per permettere tempi ancora più rapidi di riparazione, abbiamo impegnato molte risorse in formazione per il nostro personale di manutenzione e per quello dei nostri partner.

Ci aspetta un 2025 ancora più sfidante: arriveremo a 50 locomotive domestiche sotto la nostra gestione, vedremo l'ingresso di nuovi collaboratori nel corso dell'anno, cercheremo nuovi partner manutentivi e, per non farci mancare nulla, ci sposteremo di ufficio in uno nuovo e più grande.

Anche per il 2025 non avremo motivi per annoiarci!

CON LA GESTIONE INTELLIGENTE DEI DATI SIMULEREMO I COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ DELLE PERSONE

Daniele Mancuso – Go Mobility



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti, che vede GO-Mobility tra i protagonisti nello studio e nel miglior utilizzo dei dati di mobilità?

Il 2024 ha rappresentato per GO-Mobility un anno di consolidamento e innovazione nel settore della mobilità. In un contesto caratterizzato da quattro grandi

sfide: decarbonizzazione, digitalizzazione, manutenzione e realizzazione degli interventi finanziati dal PNRR. La nostra azienda ha continuato a supportare amministrazioni pubbliche, agenzie di mobilità, operatori di trasporto e gestori infrastrutturali nell'affrontare queste complessità.

La pressione sulle strutture tecniche, aggravata dalla carenza di risorse umane e competenze specifiche, ha messo in luce la necessità di una visione più sistemica e di una regia efficace per la gestione delle infrastrutture che onestamente è mancata. In questo scenario, GO-Mobility ha rafforzato il proprio ruolo grazie alle competenze nell'analisi avanzata dei Big Data, diventando un punto di riferimento nel supportare decisioni strategiche attraverso soluzioni innovative.

Al contempo stiamo assistendo all'evoluzione della domanda di trasporto che ha mostrato dinamiche contrastanti: da un lato, il traffico automobilistico extraurbano ha superato i livelli pre-pandemici; dall'altro, il trasporto pubblico locale e ferroviario fatica a recuperare. In controtendenza, il traffico aereo e quello sull'Alta Velocità stanno vivendo una crescita sostenuta, trainati principalmente dal settore turistico. Sul fronte delle merci, la contrazione di alcuni settori industriali e le interruzioni per lavori e incidenti sulla rete ferroviaria hanno favorito il trasporto su gomma, con prospettive negative per il traffico ferroviario nel 2024.

E guardando in casa sua: cosa è successo nel 2024 e quali gli obiettivi per il 2025?

Nel corso dell'anno, GO-Mobility ha consolidato la partnership con importanti data providers, primo tra tutti Vodafone Analytics, ampliando le opportunità di utilizzo di nuove fonti dati e strumenti di data visualization. Inoltre, l'integrazione dell'Intelligenza Artificiale generativa nei processi aziendali ha permesso di ottimizzare i flussi di lavoro, riducendo i tempi e migliorando l'efficienza operativa dei nostri team di lavoro. Guardando al 2025, due sono le principali sfide strategiche che intendiamo affrontare. La prima riguarda lo sviluppo di popolazioni sintetiche tramite modelli Agent-Based, per simulare in modo realistico i comportamenti di mobilità delle persone. La seconda sfida è la creazione di agenti AI specializzati nell'analisi delle banche dati del Trasporto Pubblico Locale (TPL), al fine di supportare i nostri clienti nella gestione delle informazioni e sopperire così alla carenza cronica di competenze analitiche nel settore.

PER KNORR-BREMSE UN 2024 DENSO DI IMPEGNI. UNA NUOVA SEDE, NUOVO CENTRO RIPARAZIONI ELETTRONICHE, AMPLIAMENTO DEI CLIENTI IN ITALIA ED ALL'ESTERO.

Simone Mantero – AD Knorr-Bremse Italia



Possiamo fare un bilancio dell'anno dal suo particolare punto di osservazione, quello di un'impresa fornitrice di sistemi in tutte le nuove produzioni di veicoli ferroviari e che vi ha visto partecipi a importanti progetti, dai treni turistici a nuovi convogli per il gruppo FS?

Quando ci sono investimenti nel settore di appartenenza – quello ferroviario - gli operatori non possono che rallegrarsi. È normale che l'iniezione di capitali da parte dei principali committenti comporti attività che vanno ad impattare sull'esercizio; qualsiasi cantiere deve essere gestito e questo crea qualche disturbo, ma a fin di bene. La mia convinzione deriva sia dalla visione "strategica" di capo azienda che intravede nuove possibilità di crescita, sia da convinto sostenitore della mobilità sostenibile che dà il benvenuto a qualsiasi cantiere che preveda un miglioramento del trasporto più ecologico e sicuro, una maggiore efficienza del trasporto su rotaia e migliori servizi ai cittadini.

Per quanto riguarda la specifica attività di KBRSI, facciamo nuovamente il record di fatturato e di addetti; abbiamo un ordinato superiore al fatturato, nonostante il numero record del 2023, segnale che indica una continua crescita. Abbiamo tenuto la rotazione di magazzino a livelli record, indice di supply chain funzionante con importante impatto positivo

sul flusso di cassa. I clienti ci manifestano apprezzamento, la qual cosa ci inorgoglisce e ci dice che stiamo andando nella direzione giusta e soprattutto che non possiamo trascurare l'attenzione e la cura nei particolari.

L'integrazione di Alisea nel nuovo Centro Riparazioni Elettroniche è andata come previsto, abbiamo cioè inaugurato la nuova sede, abbiamo non solo mantenuto la base clienti italiana ma l'abbiamo ampliata con clienti nuovi soprattutto internazionali.

L'indagine interna sullo stato del benessere aziendale dei nostri colleghi premia lo sforzo del management che pone il tema come prioritario per la propria azienda ed i risultati economico-finanziari ne sono la naturale conseguenza.

Quali gli obiettivi per il 2025?

In primis continueremo ad investire sul nostro personale, in termini di competenze e di benessere aziendale, insistendo nel programma "Better together" che continua a svilupparsi con nuove iniziative.

Dal punto di vista delle attività produttive vere e proprie, siamo orgogliosi di essere stati selezionati come fornitori principali in tutte le nuove produzioni di veicoli ferroviari in ciascun segmento del trasporto su rotaia (alta velocità, regionali, merci, metro, tram). Il primo obiettivo è quello di continuare ad essere affidabili nelle consegne, eccellenti nelle performance e pronti ad offrire un servizio di qualità ai clienti che siano costruttori dei veicoli o operatori con un focus sui passeggeri ed sulle merci. Mantenendo il livello di crescita continuo che ha caratterizzato gli ultimi anni, continua lo sviluppo della crescita cosiddetta "organica". Ma la nostra responsabilità aumenta anche per le attività "inorganiche".

Per quanto riguarda le vere e proprie acquisizioni, il 2024 ha visto l'integrazione del nostro centro di riparazioni elettroniche, con il trasferimento delle attività in un nuovo sito a Grottaglie (Taranto); nel 2024 abbiamo inoltre messo le basi affinché il nostro Electronic Repair Centre fosse conosciuto all'estero, grazie ai primi contratti in varie parti del mondo, in virtù della vasta rete e della presenza capillare di KB world-wide; il 2025 vedrà il consolidamento della crescita nel mercato internazionale.

IL PAESE FINALMENTE SI È ACCORTO DELLA LOGISTICA. IL SUCCESSO DEL SETTORE DIPENDERÀ DALLA CAPACITÀ DI INTEGRARE INNOVAZIONE CON CAPITALE UMANO. E NEL 2025 LA RIVOLUZIONE SOSTENIBILE DI CHIAMA ESG

Massimo Marciani – Presidente Freight Leaders Council



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che la vede protagonista?

Il bilancio del 2024 ci invita a riflettere sul ruolo centrale delle persone e delle competenze digitali per il futuro della logistica e dei trasporti. Mentre il nostro Paese continua a fare i conti con un progressivo spostamento verso un'economia di servizi a basso valore aggiunto, l'abbandono della manifattura - in particolare legata al segmento dell'automotive - e i costi strutturalmente elevati dell'energia ci espongono a crisi ricorrenti, con un impatto diretto sulla competitività del sistema Paese. Il PNRR, che avrebbe dovuto rappresentare un'occasione irripetibile di rilancio, non sta esprimendo appieno il suo potenziale. I ritardi nell'apertura dei cantieri e un approccio frammentario, caratterizzato da finanziamenti distribuiti a pioggia, hanno indebolito la capacità del piano di innescare cambiamenti strutturali. A mancare è una chiara visione strategica e una definizione di priorità che potrebbero fare da volano per un nuovo modello di sviluppo sostenibile. In questo contesto, il 2024 ha evidenziato una necessità sempre più urgente: investire nelle persone. Il cambiamento tecnologico e le trasformazioni in corso richiedono competenze digitali avanzate, ma anche soft skills in grado di guidare

processi complessi e multidisciplinari. La formazione professionale, la riqualificazione e la valorizzazione del capitale umano devono diventare il perno di ogni strategia di sviluppo.

Guardando al 2025, è evidente che il successo del settore logistico dipenderà dalla capacità di integrare innovazione tecnologica e capitale umano. Digitalizzazione e sostenibilità non possono essere obiettivi separati: devono essere parte di un sistema in cui le persone sono preparate a gestire il cambiamento, dalle tecnologie di tracciabilità alla gestione intelligente delle infrastrutture.

Il tempo per invertire la rotta è ancora disponibile, ma richiede un cambio di passo deciso. Serve una maggiore selettività negli investimenti, oltre che il coraggio di indicare priorità chiare e di concentrarsi su progetti ad alto impatto, in grado di rilanciare la logistica come motore di sviluppo economico e occupazionale per l'Italia.

E guardando in casa sua: cosa è successo nel 2024 e quali i progetti per il 2025?

Il 2024 è stato un anno di intenso lavoro per il Freight Leaders Council, durante il quale ci siamo concentrati su due fronti principali: il rafforzamento del concetto di sostenibilità nel settore della logistica e il supporto alle imprese associate nell'affrontare le sfide legate alla transizione digitale e ambientale. Abbiamo promosso iniziative per sensibilizzare il settore sull'importanza del riequilibrio modale, incoraggiando l'intermodalità come leva strategica per ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare l'efficienza operativa. Abbiamo riportato attenzione sulla centralità dei temi ESG per lo sviluppo etico del settore. In parallelo, abbiamo lavorato a stretto contatto con i nostri partner per contribuire alla definizione di politiche che sostengano il settore, con particolare attenzione alla formazione e alla riqualificazione del capitale umano, vero asset strategico per affrontare le sfide future.

Nel 2025, il nostro obiettivo sarà duplice. Da un lato, continueremo a essere un punto di riferimento per l'innovazione nel settore, con nuovi studi e progetti dedicati alla transizione ambientale ed alla trasformazione digitale. Dall'altro, vogliamo rafforzare il dialogo tra pubblico e privato proponendo soluzioni concrete per accelerare l'implementazione di iniziative strategiche, superando quelle divisioni che ancora penalizzano il nostro settore. Inoltre, lanceremo un programma dedicato alla creazione di una cultura della

sostenibilità, rivolta non solo agli operatori della logistica, ma anche agli stakeholder lungo l'intera filiera, perché il cambiamento richiede il contributo di tutti. Il Freight Leaders Council continuerà a essere un laboratorio di idee e azioni, al servizio di un settore che rappresenta il cuore pulsante dell'economia italiana.

Sarà l'anno in cui le aziende prenderanno coscienza della necessità di avviarsi sulla strada della certificazione ESG?

Il 2025 si preannuncia come un punto di svolta per molte aziende italiane nel percorso verso l'integrazione dei criteri ESG. La crescente pressione normativa, esemplificata dall'entrata in vigore della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), impone nuovi standard di rendicontazione che coinvolgeranno non solo le grandi imprese, ma anche le PMI attraverso modelli semplificati come il VSME. Tuttavia, non si tratta solo di obblighi: l'ESG rappresenta un'opportunità per ripensare le strategie aziendali e creare valore sostenibile. Il Quaderno 32 del Freight Leaders Council, "ESG: la rivoluzione sostenibile" (scaricabile gratuitamente dal sito FLC), sottolinea come l'ESG non debba essere percepito come un semplice adempimento burocratico, ma come un approccio strategico che può migliorare la competitività e la resilienza delle imprese, favorendo la trasparenza e l'innovazione lungo tutta la catena del valore. In un mercato sempre più sensibile ai temi della sostenibilità, la certificazione ESG diventa uno strumento fondamentale per costruire fiducia e attrarre investitori. Ciò nonostante, il percorso non è privo di sfide. Le aziende italiane, spesso penalizzate da una cultura manageriale poco incline al cambiamento, rischiano di adottare approcci superficiali o tardivi. Il fenomeno del greenwashing, evidenziato nel Quaderno 32, rappresenta un pericolo concreto, minando la credibilità di chi non implementa realmente politiche sostenibili. Al contrario, le imprese che anticipano le richieste normative e investono in processi virtuosi non solo migliorano la loro posizione competitiva, ma contribuiscono a un sistema economico più equo e resiliente. Il FLC lavorerà per fare in modo che i propri soci sappiano cogliere l'opportunità di trasformare la sostenibilità in un driver di crescita e innovazione, rispondendo alle aspettative di un mercato che premia sempre più trasparenza, etica e responsabilità.

CRESCE L'INTERESSE PER I PICCOLI AUTOBUS. TECNOBUS CON I SUOI GULLIVER APRE ALLA GUIDA AUTONOMA CON LA STATUNITENSE MY MOBILITY

Massimo Marciani – Presidente Freight Leaders Council



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti con una particolare attenzione al segmento di veicoli per i servizi urbani e di prossimità?

Il 2024 appena concluso, è stato il primo anno "pieno" dopo l'acquisizione di Tecnobus da parte del gruppo Icap ed è stato un anno ricco di soddisfazioni con commesse acquisite per 25 mezzi che vanno ad arricchire il parco circolante di Gulliver. Siamo andati avanti con il nostro piano di sviluppo completando il quadro organizzativo con l'inserimento di nuovo management che irrobustisce la squadra. Il 2025 è iniziato nel migliore dei modi, è di questi giorni infatti, l'annuncio della partnership con My Mobility, società statunitense specializzata nella gestione di flotte di taxi a guida autonoma che ha scelto il nostro mezzo per arricchire nei suoi mercati di riferimento (Usa e Giappone) la sua offerta. Sarà un anno fondamentale nel rilancio di Tecnobus a due anni dalla sua rinascita. Nel 2025 sono previste importanti novità che comunicheremo nel corso dell'anno a partire dal nuovo stabilimento di produzione acquisito lo scorso anno dove ci trasferiremo a giugno.

Che previsioni si sente di fare per il 2025?

Per il 2025 alla luce di quanto avvenuto nel comparto

autobus lo scorso anno che ha visto un incremento del ricambio del parco circolante focalizzatosi sui mezzi di grossa taglia, ci attendiamo un'apertura dei volumi di vendita sui mezzi di piccola taglia. Siamo ottimisti sui volumi di vendita che ci siamo dati, anche alla luce del successo che sta riscuotendo il nostro piccolo Gulliver che rappresenta ancora il punto di riferimento per il TPL nei piccoli centri urbani delle nostre Città.

RIGENERARE GLI ASSET DEI TRASPORTI PUBBLICI NELLA CAPITALE

Giovanni Mottura – Presidente Atac



2024 anno importante per Atac, è stato impegnativo?

Nel 2024 ATAC ha proseguito l'importante lavoro di rigenerazione degli asset del trasporto pubblico concentrando particolarmente l'attenzione sulle scadenze imposte dal piano Giubileo, che richiedeva la cantierizzazione di interventi di notevole importanza strategica, e dal PNRR, non meno rilevante da un punto di vista finanziario e tecnico. Complessivamente ATAC sta gestendo oltre un miliardo di investimenti e questa cifra probabilmente salirà ancora nel 2025. La domanda di trasporto ha recuperato molto dai livelli della pandemia, ma non ancora completamente, e sicuramente quest'anno la presenza dei pellegrini segnerà un'importante inversione di tendenza. Il 2024 è stato sicuramente un anno fondamentale per il tpl romano, ma c'è ancora molto lavoro da fare, per completare diverse attività ancora in corso. Ad esempio i tram, che fra poche settimane ripartiranno su intera rete, e la messa in esercizio dei bus elettrici da 12 metri, ormai ai nastri di partenza. È comunque evidente che la

situazione finanziaria del settore, non migliorando nel breve termine, deve spingere le aziende a valorizzare di più il proprio "prodotto" perseguendo in modo deciso non solo il recupero del mancato pagamento ma anche forme di attrattività verso il trasporto pubblico che, soprattutto nelle metropoli, deve saper rispondere con un'offerta semplice e adeguata anche alle nuove tecnologie.

È un percorso obbligato e virtuoso, che ATAC ha già intrapreso e che è chiamata ad incentivare ancora di più, con decisione, verso il controllo dell'evasione e spingendo ulteriormente la dematerializzazione dei biglietti: non si possono erogare servizi di qualità senza un'attenzione massima sui ricavi, indispensabili per garantire il livello di servizio programmato.

E gli obiettivi per il 2025?

Bisogna portare a conclusione alcuni degli interventi previsti dai piani di investimenti: l'orizzonte PNRR è il 2026 e anche alcuni interventi giubilari è previsto si completino nel corso dell'anno.

Quest'anno i grandi protagonisti saranno i tram, con l'arrivo dei primi nuovi esemplari, e i bus elettrici. Sarà necessario concentrarsi sulla gestione dei servizi, visto che si prevedono grandi afflussi di pellegrini, ma anche prepararsi per i prossimi investimenti. È previsto il rifacimento delle stazioni della metro A, che avverrà dopo il Giubileo, e il completamento delle infrastrutture e della fornitura dei nuovi bus elettrici, nella prima parte del 2026. Il 2025 sarà un altro anno di transizione accelerata verso un'azienda ancora più efficiente e moderna.

MASTER

PER AZIENDE DI TRASPORTO, AGENZIE, ENTI LOCALI E ISTITUZIONI

→ *L'evento si svolgerà in videoconferenza* ←

BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA, INTELLIGENZA ARTIFICIALE, CYBERSECURITY E RESILIENZA PER I TRASPORTI COLLETTIVI

MODULI TEMATICI

BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA: PROGETTAZIONE, GESTIONE DI SBE E INFOMOBILITA', MAAS, MAAC
INTELLIGENZA ARTIFICIALE NEL TRASPORTO COLLETTIVO: NORME, POTENZIALITA' E APPLICAZIONI
CYBERSECURITY RESILIENZA: OBBLIGHI NORMATIVI, RISCHI, OPPORTUNITA' E AZIONI

DAL 10 FEBBRAIO AL 19 MAGGIO 2025

(52 ORE)

Orario: 14.00 - 18.00

Coordinatore, Dr. Claudio Claroni,
Direttore CLUB ITALIA ContactLess Technologies Users Board
Referente Scientifico, Ing. Mirco Armandi

Con il supporto tecnologico di

LE PERSONE VIAGGIANO DI PIÙ ANCHE SUGLI AUTOBUS DI FLIX. L'EUROPA È FINALMENTE USCITA DALLA PANDEMIA

Cesare Neglia, Managing Director FlixBus Italia



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti, che vede Flix tra i protagonisti?

Credo che nel 2024 il comparto trasporti, dopo gli anni del COVID e il boom post-ripresa degli spostamenti, si sia "normalizzato". È segno di quanto per gli italiani e gli europei viaggiare rappresenti un valore consolidato. Quest'anno poi ricorrono i trent'anni dall'entrata in vigore degli accordi di Schengen che hanno rivoluzionato il modo di intendere la mobilità fra gli Stati, e che ogni giorno rendono più facile anche il nostro lavoro. Una strada dalla quale, nonostante le diffuse tensioni internazionali, dubito si tornerà indietro, come dimostra la recente adesione di Romania e Bulgaria. Tuttavia, si affacciano delle sfide da affrontare con grande energia come la carenza di autisti: una problematica che chiama ad una revisione complessiva del sistema di formazione e di accesso al lavoro del nostro Paese e in Europa.

E guardando in casa FlixBus: cosa è successo nel 2024 e quali gli obiettivi per il 2025?

Anche per FlixBus Italia il 2024 ha segnato il definitivo ritorno ai numeri di passeggeri pre-COVID. Nel corso dell'anno abbiamo continuato a garantire un'offerta capillare sul territorio, nonostante le già citate difficoltà di carenza autisti. Un mestiere che nel tempo ha perso di considerazione presso chi è in cerca di occupazione, ma potenzialmente ben retribuito. Da

tempo sollecitiamo la politica, nonché l'associazione di categoria e i sindacati, ad affrontare questa problematica che potrebbe portare alla paralisi di tanti settori da qui a pochi anni. Il 2025 segnerà i dieci anni di Flix in Italia, e ci saranno diverse iniziative che sveleremo nel corso dei prossimi mesi. Si può dire che abbiamo rivoluzionato il settore del trasporto passeggeri su gomma di media-lunga percorrenza, e vogliamo continuare così: anche per questo il 15 gennaio abbiamo presentato assieme a Scania ed Irizar i primi autobus FlixBus progettati per essere alimentati a Bio LNG, per un trasporto collettivo sempre più sostenibile.

CONSOLIDARE LA DIGITALIZZAZIONE DEI TRASPORTI: DAL MAAS ALLE SMART ROAD CON OBIETTIVO LA DIRETTIVA ITS

Rossella Panero – Presidente TTS Italia



Si è chiuso un anno complicato: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR hanno provocato difficoltà all'intero settore dovute ai molti cantieri sulla rete ferroviaria, ai tanti cantieri anche nelle città rallentando il consolidamento dei traffici dopo la pandemia mentre le tensioni internazionali in Europa e nel vicino Oriente che non accennano a diminuire. Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti, che vede TTS Italia protagonista, con un occhio alla sempre più accentuata diffusione delle tecnologie digitali?

Certamente è stato un anno complesso per le strategie nazionali, essendoci molto in ballo, e non penso solo al PNRR, ma anche ai fondi e lavori legati al Giubileo, volendo guardare alla città in cui l'Associazione ha sede. Eppure, credo che importanti risultati siano comunque stati raggiunti.

Per esempio abbiamo un nuovo Codice della Strada. Sicuramente passibile di miglioramenti e in questo TTS Italia è a fianco tanto del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti quanto dei propri soci. C'è stata un'attenzione crescente nei confronti della cybersicurezza e della protezione dati con norme e azioni precise da parte della Commissione europea. Sono temi che toccano il nostro settore da vicino, considerando l'ascesa del digitale. E penso infine ai molti accordi tra aziende e anche tra pubblico e privato per aumentare i livelli di sicurezza e garantire una maggiore decarbonizzazione; nonché agli sforzi di molte attività pilota nell'ambito di progetti finanziati dalla Commissione europea per spingere ancora un po' più in avanti l'innovazione. Dunque sì, un anno complesso, ma altrettanto caratterizzato da importanti opportunità e che ha dato i suoi frutti.

E guardando in casa sua: cosa è successo nel 2024 e quali gli obiettivi per il 2025?

Ci tengo a sottolineare che il 2024 per TTS Italia, è stato un anno speciale: abbiamo celebrato i nostri primi 25 anni! A Roma, con il convegno annuale dell'Associazione tenutosi a maggio, abbiamo avuto una splendida opportunità per festeggiare insieme ai nostri soci, esperti di settore, colleghi e anche amici dopo tanto lavoro fianco a fianco, e ripercorrere le tappe salienti del nostro percorso fino a qui!

Nel corso dell'anno da poco chiusosi, l'Associazione ha portato avanti le sue attività su molteplici fronti, incentrandosi sulle tematiche chiave del settore: sicurezza e security dei servizi di mobilità, MaaS, smart road e mobilità autonoma e cooperativa e nuova Direttiva ITS. Tutti temi, questi, trattati nell'ambito di Gruppi di Lavoro, incontri istituzionali, Piattaforma degli Enti Locali. E naturalmente, non è mancata la partecipazione a numerosi eventi nazionali e internazionali, oltre a quelli organizzati dalla stessa Associazione per approfondire e creare importanti momenti di networking.

Nel 2025, TTS Italia continuerà a portare avanti i lavori sulle tematiche chiave del settore: digitalizzazione di trasporti e logistica, MaaS, sicurezza stradale, Direttiva ITS grazie ad attività tecniche, istituzionali e organizzazione di eventi ad hoc per alimentare il dialogo e raccogliere input preziosi. Per esempio, sempre all'insegna dell'incontro domanda/offerta in un territorio neutro come quello dell'Associazione, proseguiranno gli "ITS Days" lanciati a dicembre.

Certamente non mancherà il Convegno annuale di TTS Italia che quest'anno sarà dedicato al Mobility as a Service, e strettamente legato ai lavori già in corso nell'ambito del relativo Gruppo di Lavoro, coordinato da 5T. Vi possiamo già annunciare che si terrà a maggio. Come di consueto, tutte le attività dell'Associazione, saranno anche l'occasione per consolidare le relazioni con le Istituzioni centrali e tutte le Associazioni di categoria.

ANNO DI FATTI POSITIVI: INVESTIMENTI, MANUTENZIONE, RINNOVO DEL PARCO ROTABILE TPL. MA ANCORA IN POCHI SCELGONO I TRASPORTI PUBBLICI. ORA RINNOVARE I CONTRATTI

Salvatore Pellecchia – Segretario generale Fit/Cisl



Il 2024 è stato un anno "storico" sia sul lato investimenti che sul lato manutenzione per il settore ferroviario italiano, grazie agli interventi di ammodernamento e miglioramento della rete effettuati da Rfi. Un trend positivo che fa ben sperare e che, tenuto conto del livello di vetustà delle nostre infrastrutture, dovrà proseguire con la stessa intensità nei prossimi anni, grazie al lavoro fatto finora, potenziato dal PNRR e dal connesso Piano complementare. Non si può sottacere però che la mole di attività di manutenzione che interessa la rete non è compatibile con la quantità di treni in quanto gli spazi temporali dedicati alla manutenzione non sono sufficienti per queste tipologie di lavori. Quindi bisognerà fare delle scelte temporanee ma dolorose mettendo in circolazione una quantità minore di treni.

Sicuramente gli investimenti sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, insieme al rinnovo del parco mezzi del Tpl, che stiamo chiedendo da anni, rappresentano un fattore positivo ma sono condizione necessaria e non sufficiente. La sfida da qui ai prossimi anni, specialmente in vista di due appuntamenti straordinari come il Giubileo e le Olimpiadi invernali, è quella di dotare il Paese di un sistema di mobilità moderno, adottando un modello di integrazione modale che assicuri anche i necessari collegamenti tra le grandi infrastrutture, come aeroporti, stazioni ferroviarie e metropolitane, stazioni marittime, autostazioni, in modo da incentivare il trasporto collettivo attraverso una mobilità sostenibile e integrata. Per realizzare tale obiettivo è necessaria una maggiore attività di coordinamento fra tutti gli attori che assicurano la mobilità collettiva delle persone, avviando un tavolo di confronto ad hoc che coinvolga naturalmente anche i sindacati.

La percentuale degli spostamenti che avvengono attraverso il mezzo pubblico non è soddisfacente perché è ancora l'utilizzo del mezzo privato a risultare predominante, come rileva l'Isfort nel 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani.

I volumi di domanda di mobilità dei passeggeri si stanno stabilizzando dopo l'accelerata ripresa nell'immediata fase successiva all'uscita dall'emergenza pandemica; in completo recupero i flussi veicolari extra-urbani e il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza, resta un gap (non marginale) da colmare nei passeggeri del trasporto pubblico locale, evidenzia ancora l'Isfort nel suo studio. Per quanto attiene al sistema del Tpl, per la prima volta, si è aperto un percorso costruttivo inaugurato dal Viceministro alle Infrastrutture e ai trasporti, Edoardo Rixi, che giudichiamo positivo poiché sta lavorando sul tema del rinnovo contrattuale e della individuazione di risorse certe per il settore. Una volta raggiunto questo obiettivo, si dovrà aprire un successivo confronto su tutto il settore del Tpl che dovrà essere propedeutico a una riforma del comparto per sanare quelle fragilità tipiche italiane, una su tutte l'eccessiva frammentazione del settore con la presenza di circa 900 imprese che impedisce di fare sinergie, economie di scala, ricerca e innovazione. Rimane un neo nell'ambito della mobilità che anziché trovare una forma di regressione si sta invece estendendo anche al trasporto aereo: il fenomeno delle aggressioni ai danni del personale di front-line, che, nostro malgrado, vede una escalation degli episodi di violenze ormai all'ordine del giorno.

Esiste un Protocollo di intesa che contiene misure di contrasto alle aggressioni, siglato nel 2022, con il Mit e Ministero dell'Interno, condiviso con Conferenza Stato-Regioni, Anci, associazioni datoriali Asstra, Agens e Anav e le organizzazioni sindacali di settore, fra cui la Fit-Cisl, che purtroppo è rimasto bloccato per circa due anni.

Recentemente si sono riattivati i tavoli di confronto presso il Mit, sia sul versante ferroviario che su quello del TPL, che stanno procedendo con una cadenza troppo ampia e per i quali ci auguriamo una accelerazione delle tempistiche di convocazione. Per sollecitare, ancora una volta, l'attenzione sul tema sicurezza, nel corso del mese di gennaio, si avvierà un'importante iniziativa di sensibilizzazione da parte di tutto il personale di front-line ferroviario che esibirà sulla propria divisa una spilletta con lo slogan "La violenza non prende il treno".

Sul fronte sindacale, l'anno appena trascorso per la nostra Federazione è stato un anno di crescita e risultati importanti, corroborato da un sempre maggior sostegno dei nostri iscritti. Un anno in cui sono stati sottoscritti una serie di rinnovi di Contratti Collettivi Nazionali di lavoro e accordi a livello aziendale, che hanno determinato un aumento di posti di lavoro e un miglioramento delle condizioni di impiego delle lavoratrici e dei lavoratori del sistema dei trasporti, elevando i già significativi standard di sicurezza sul lavoro.

Fra i contratti rinnovati ricordo il Ccnl di primo livello Trasporto aereo servizi ATM (Air Traffic Management) diretti e complementari con Assocontrol, il Ccnl Aziendale personale non dirigente con il Gruppo Enav S.p.A., l'Armonizzazione Infrastrutture viarie a pedaggio, il Ccnl Unico dell'Industria Armatoriale, il Ccnl Guardie ai Fuochi, il Ccnl Porti, il Contratto integrativo aziendale con la società Elixir divisione Itinere, CCNL logistica, trasporto merci e spedizione, la pre-intesa per il rinnovo del Ccnl Mobilità Trasporto Pubblico Locale.

Il nostro auspicio per il 2025 è perfezionare i percorsi relazionali ancora aperti a partire dal rinnovo della parte generale del Ccnl del Trasporto Aereo, Ccnl Mobilità /Attività Ferroviarie e Contratto di Gruppo FS, Ccnl Mobilità/Tpl, contribuendo a trarre questi risultati in tempi brevissimi.

NEL 2024 FORTE RIPRESA MA RESTANO COMPLESSITÀ. VAIMOO ESTENDE LA FLOTTA DI E-BIKE

Matteo Pertosa - CEO di VAIMOO



Si è chiuso un anno complicato per il settore della Mobilità: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR hanno impegnato molte aziende del trasporto pubblico in progetti strutturali e nell'acquisto di nuovo materiale rotabile mentre è sempre più diffuso l'impiego di tecnologie di mobilità efficienti. I clienti finalmente sembrano essere ritornati dopo il crollo dovuto alla Pandemia. Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti VAIMOO della Angel Holding?

Il 2024 è stato un anno impegnativo per la mobilità, segnato dall'avvio di numerosi progetti co-finanziati dal PNRR, che hanno impegnato molte aziende del trasporto pubblico su interventi strutturali e l'acquisto di materiale rotabile. Questi sforzi hanno portato a sfide per il settore, ma anche a nuove opportunità legate all'adozione di tecnologie innovative e sostenibili. Nonostante le complessità, il mercato ha registrato una forte ripresa, con il ritorno degli utenti che avevano abbandonato la mobilità condivisa durante la pandemia. VAIMOO ha consolidato la propria presenza in Italia, attivando il servizio in oltre 57 comuni, tra cui Bari, Matera, Asti e Chieti, coprendo regioni come Puglia, Abruzzo, Campania e Piemonte. Con una flotta di più di 1.400 biciclette elettriche, i nostri utenti hanno percorso oltre 1,4 milioni di chilometri, evitando 200 tonnellate di CO₂, equivalenti all'assorbimento di 1.400 alberi. Questi dati dimostrano il crescente interesse verso soluzioni di trasporto sostenibili e il valore delle nostre tecnologie, che includono stazioni virtuali e sistemi IoT per ottimizzare efficienza e accessibilità. Angel Holding, di cui VAIMOO fa parte, ha avuto un ruolo

centrale in questa trasformazione.

E guardando al suo gruppo: cosa possiamo dire per il 2024 e quali i progetti per il 2025?

Il 2024 ha rappresentato un anno di successi per VAIMOO, grazie al costante impegno nell'innovazione e nella sostenibilità. Le nostre biciclette elettriche, progettate e prodotte in Italia con materiali riciclati ed energia rinnovabile, sono un modello per la mobilità urbana del futuro. A livello internazionale VAIMOO guarda sempre all'Europa, essendo già attiva in città come Berlino, Copenaghen, Liverpool. Questa presenza testimonia la nostra capacità di adattare i servizi a contesti urbani diversi e di soddisfare le esigenze di una mobilità intermodale sempre più richiesta.

Guardando al 2025, puntiamo a espandere ulteriormente la flotta, raggiungendo 2.700 biciclette connesse e servendo oltre 2 milioni di cittadini. Proseguiremo l'integrazione con i sistemi di trasporto pubblico e l'ottimizzazione delle flotte tramite tecnologie IoT per migliorare l'esperienza degli utenti e garantire una maggiore sostenibilità economica e ambientale. VAIMOO continuerà a sostenere questo percorso, innovando il settore della mobilità e promuovendo un futuro più sostenibile e di mobilità integrata per le città in Italia e nel resto di Europa.

FERROVIE DELLA SARDEGNA DA 50 ANNI MUOVONO LA REGIONE. ORA CONSOLIDAMENTO, DIGITALIZZAZIONE E SPERIMENTAZIONE SU IDROGENO

Carlo Poledrini - AD ARST Sardegna



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che vede l'ARST

protagonista tra le aziende del trasporto in ambito regionale Su ferro e su gomma?

Il 2024 è stato un anno molto importante non solo per ARST - che ha celebrato il proprio cinquantenario - ma più in generale per il settore del TPL. Abbiamo continuato a lavorare intensamente sugli interventi finanziati dal PNRR portando avanti importantissimi progetti infrastrutturali compresa la realizzazione di tre centrali di produzione di idrogeno legate ai programmi di transizione energetica ferroviaria e automobilistica a suo tempo pianificata oltre all'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario e automobilistico. Il consistente rinnovo del parco mezzi ci ha permesso di migliorare ulteriormente i servizi erogati, sempre con un'attenzione particolare alla sostenibilità e alla riduzione dell'impatto ambientale.

Sul fronte della domanda, abbiamo registrato un consolidamento dei flussi di passeggeri, che hanno confermato il ritorno ai livelli pre-pandemia. Un risultato che consideriamo davvero rilevante che testimonia la fiducia dei cittadini nei confronti del trasporto pubblico; è anche un forte incentivo a continuare a investire in qualità, innovazione e sicurezza. Il bilancio complessivo dell'anno appena concluso è quindi largamente positivo e ci spinge a guardare avanti con responsabilità e determinazione.

La nuova Legge di Bilancio certamente non ha reso più facile la gestione delle aziende che chiedevano un aumento del Fondo nazionale dei trasporti anche per coprire i maggiori costi del Contratto di lavoro. In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

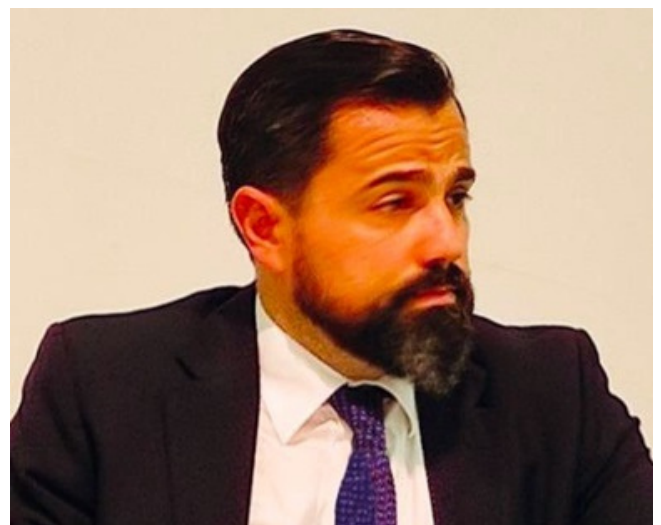
Il contesto economico e normativo rimane impegnativo se non critico; è necessario quindi incrementare le risorse a favore del TPL tenendo conto dei crescenti costi di gestione legati alle transizioni in corso. E' di vitale importanza continuare a offrire un servizio che tenga conto delle necessità specifiche dei territori e delle nuove sensibilità ambientali che vengono portate specialmente dai più giovani. Nel 2025 andremo avanti con i progetti in corso, sfruttando al massimo i finanziamenti disponibili e, al tempo stesso, sostenendo nuovi processi di innovazione, specialmente nel campo della transizione energetica e della digitalizzazione. Nonostante le difficoltà, grazie anche al nostro eccellente capitale umano, restiamo nella capacità di rispondere alle sfide, offrendo un servizio sempre più all'altezza delle aspettative degli utenti.

Quali i progetti per il 2025?

Anche nel 2025, ARST punta a rafforzare il ruolo centrale ed insostituibile che svolge nella mobilità regionale. Non a caso il nostro payoff recita "muoviamo la Sardegna". Nel breve termine, ci concentreremo sul completamento di diversi interventi infrastrutturali legati allo sviluppo delle reti metrotranviarie di Cagliari e Sassari e sull'entrata in servizio dei nuovi bus ibridi ed elettrici sulle tratte suburbane ed extraurbane. Parallelamente, continueremo a investire nella digitalizzazione dei servizi, ampliando le funzionalità degli applicativi di infomobilità per rendere sempre più semplice e immediata l'interazione con gli utenti, anche grazie all'uso dell'Intelligenza Artificiale e di tutti gli strumenti informatici di nuova generazione. Naturalmente, un ruolo centrale sarà ricoperto dalle iniziative di formazione e valorizzazione del nostro capitale umano, che rappresenta l'asset strategico più importante della nostra Azienda. Il 2025 sarà quindi un anno di consolidamento, ma anche di visione strategica per il futuro, con l'obiettivo di rendere ARST un modello di riferimento per la mobilità sostenibile ed efficiente.

SI CHIUDE UN ANNO DIFFICILE E CRITICO PER LE MERCI SU FERROVIA. I DATI NEGATIVI NON FERMANO L'AZIONE DI FERMERCI VERSO I DECISORI POLITICI

Giuseppe Rizzi – Segretario generale Fermerci



Si è chiuso un anno complicato: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR hanno provocato molte difficoltà all'intero settore dei trasporti ferroviari do-

**PUSHING
THE LIMITS**



An inspiring event dedicated to composite materials,
their production processes and applications.

JEC WORLD **2025**

**The Leading International
Composites Show**



jec-world.events

March 4-6  **PARIS-NORD VILLEPINTE**

protagonista tra le aziende del trasporto in ambito regionale Su ferro e su gomma?

Il 2024 è stato un anno molto importante non solo per ARST - che ha celebrato il proprio cinquantenario - ma più in generale per il settore del TPL. Abbiamo continuato a lavorare intensamente sugli interventi finanziati dal PNRR portando avanti importantissimi progetti infrastrutturali compresa la realizzazione di tre centrali di produzione di idrogeno legate ai programmi di transizione energetica ferroviaria e automobilistica a suo tempo pianificata oltre all'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario e automobilistico. Il consistente rinnovo del parco mezzi ci ha permesso di migliorare ulteriormente i servizi erogati, sempre con un'attenzione particolare alla sostenibilità e alla riduzione dell'impatto ambientale.

Sul fronte della domanda, abbiamo registrato un consolidamento dei flussi di passeggeri, che hanno confermato il ritorno ai livelli pre-pandemia. Un risultato che consideriamo davvero rilevante che testimonia la fiducia dei cittadini nei confronti del trasporto pubblico; è anche un forte incentivo a continuare a investire in qualità, innovazione e sicurezza. Il bilancio complessivo dell'anno appena concluso è quindi largamente positivo e ci spinge a guardare avanti con responsabilità e determinazione.

La nuova Legge di Bilancio certamente non ha reso più facile la gestione delle aziende che chiedevano un aumento del Fondo nazionale dei trasporti anche per coprire i maggiori costi del Contratto di lavoro. In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

Il contesto economico e normativo rimane impegnativo se non critico; è necessario quindi incrementare le risorse a favore del TPL tenendo conto dei crescenti costi di gestione legati alle transizioni in corso. E' di vitale importanza continuare a offrire un servizio che tenga conto delle necessità specifiche dei territori e delle nuove sensibilità ambientali che vengono portate specialmente dai più giovani. Nel 2025 andremo avanti con i progetti in corso, sfruttando al massimo i finanziamenti disponibili e, al tempo stesso, sostenendo nuovi processi di innovazione, specialmente nel campo della transizione energetica e della digitalizzazione. Nonostante le difficoltà, grazie anche al nostro eccellente capitale umano, restiamo nella capacità di rispondere alle sfide, offrendo un servizio sempre più all'altezza delle aspettative degli utenti.

Quali i progetti per il 2025?

Anche nel 2025, ARST punta a rafforzare il ruolo centrale ed insostituibile che svolge nella mobilità regionale. Non a caso il nostro payoff recita "muoviamo la Sardegna". Nel breve termine, ci concentreremo sul completamento di diversi interventi infrastrutturali legati allo sviluppo delle reti metrotranviarie di Cagliari e Sassari e sull'entrata in servizio dei nuovi bus ibridi ed elettrici sulle tratte suburbane ed extraurbane. Parallelamente, continueremo a investire nella digitalizzazione dei servizi, ampliando le funzionalità degli applicativi di infomobilità per rendere sempre più semplice e immediata l'interazione con gli utenti, anche grazie all'uso dell'Intelligenza Artificiale e di tutti gli strumenti informatici di nuova generazione. Naturalmente, un ruolo centrale sarà ricoperto dalle iniziative di formazione e valorizzazione del nostro capitale umano, che rappresenta l'asset strategico più importante della nostra Azienda. Il 2025 sarà quindi un anno di consolidamento, ma anche di visione strategica per il futuro, con l'obiettivo di rendere ARST un modello di riferimento per la mobilità sostenibile ed efficiente.

AUTOGUIDOVIE CONTINUA A PROMUOVERE IL TRASPORTO PUBBLICO COME DRIVER DI CRESCITA PER I TERRITORI

Stefano Rossi – AD Gruppo Autoguidovie Spa



Si è chiuso un anno complicato: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR hanno impegnato molte aziende del trasporto pubblico in progetti strutturali, nell'acquisto di nuovo materiale rotabile mentre è

sempre più diffuso l'impiego di tecnologie di mobilità più efficienti. I clienti sembrano essere ritornati tutti dopo il crollo dovuto alla pandemia.

Il cliente è da sempre al centro della nostra strategia, abbiamo investito oltre 37 milioni di euro per rinnovare una delle flotte più giovani d'Italia e introdurre sistemi gestionali e di bigliettazione elettronica all'avanguardia. Questi interventi rispondono ai bisogni crescenti di mobilità sostenibile, sia a livello territoriale sia individuale, puntando su modelli innovativi come il trasporto a chiamata. Il Gruppo Autoguidovie ha portato avanti il progetto strategico 'Zero Emission', sostenuti dai fondi del PNRR e del PSNMS, con l'acquisto di 62 nuovi autobus a basso impatto ambientale che hanno sostituito veicoli con classe ambientale Euro 4 o inferiore. Grazie a questo impegno, abbiamo ottenuto una significativa riduzione delle emissioni di CO2, contribuendo concretamente alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei nostri clienti.

Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che vede Autoguidovie protagonista?

Autoguidovie si conferma la più grande azienda italiana di mobilità sostenibile a capitale privato. Con 69 milioni di passeggeri trasportati e un livello di soddisfazione dei clienti pari a 7,9 su 10, il Gruppo Autoguidovie conferma il suo impegno verso un servizio di trasporto efficiente e sostenibile. I nostri 1.386 dipendenti operano in 525 comuni di 23 province, garantendo 41,5 milioni di chilometri percorsi con una flotta di 1.254 autobus, tra le più giovani d'Italia. Inoltre, il nostro contributo a 13 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile testimonia la centralità della sostenibilità nella nostra visione aziendale. Con i nostri servizi innovativi, anche nel 2024, abbiamo continuato a promuovere il trasporto pubblico come driver di crescita per i territori dove operiamo.

La nuova Legge di Bilancio certamente non ha reso più facile la gestione delle aziende che chiedevano un buon aumento del Fondo nazionale dei trasporti anche per coprire i maggiori costi del Contratto di lavoro. In questo quadro, che previsioni può fare per il 2025?

Certamente il finanziamento pubblico assume, soprattutto in questa fase, un ruolo essenziale per le

aziende di trasporto pubblico, e i 120 milioni inseriti nella Finanziaria a favore del Fondo Nazionale Trasporti rappresentano un segnale importante per il comparto. Tuttavia, siamo convinti che le vere risposte debbano venire dal mercato. Oggi operiamo in un settore caratterizzato da regole incerte, ed è ormai imprescindibile superare questo lungo periodo di transizione, che si protrae da oltre vent'anni, adottando regole chiare e accompagnate da un reale impegno per l'attuazione concreta dei principi di concorrenza già sanciti nell'ordinamento comunitario e nazionale. Il Gruppo Autoguidovie è pronto a confrontarsi con le sfide del mercato, a condizione che le regole del gioco garantiscano una parità effettiva tra operatori, indipendentemente dalla natura pubblica o privata delle aziende.

CAMBIARE LA MOBILITÀ VUOL DIRE CAMBIARE LE PROPRIE ABITUDINI. FEDERMOBILITÀ ACCOMPAGNERÀ LE AMMINISTRAZIONI LOCALI VERSO LO SHIFT MODALE

Giuseppe Ruzziconi – Presidente federMobilità



Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti e al ruolo delle amministrazioni pubbliche che a livello locale gestiscono i sistemi trasportistici?

Da alcuni anni e sostenuti in gran parte dal PNRR sono in corso investimenti infrastrutturali importanti e l'auspicio è che dal 2025 siano accompagnati da politiche più incisive a favore della mobilità sostenibile ed integrata. Infatti nonostante, nell'ambito della mobilità urbana, siano stati dedicati oltre 6,6 miliardi di euro poco si sta facendo verso una transizione comportamentale, nel senso che al percorso che guarda alla decarbonizzazione del parco veicolare si deve contestualmente, a mio parere, prioritariamente lavorare

su un radicale cambio di abitudini.

È la leva culturale e organizzativa che porta, dal punto di vista trasportistico, allo “shift modale”. Comunque oltre alla sostituzione dei veicoli automobilistici privati diventa fondamentale porsi, soprattutto, l’obiettivo della riduzione del parco veicolare a favore di un maggior utilizzo della mobilità collettiva e pubblica oltre a quella ciclopedonale. Anche per questi motivi, il settore del TPL evidenzia un basso “share modale” rispetto invece ad un forte uso dell’automobile per compiere gli spostamenti.

Salvo eccezioni si vedono scelte poco coraggiose e/o poco lungimiranti da parte degli EELL a favore del TPL e di limitazione all’uso dell’automobile. Il risultato finale comporta che il TPL appare poco appetibile e non competitivo rispetto all’uso dell’auto privata.

E guardando in casa sua: cosa è successo nel 2024 e quali gli obiettivi per il 2025?

Per quanto riguarda federMobilità le riflessioni e le proposte sono quelle emerse dall’importante evento di LERICI dell’ottobre scorso. A supporto dei contenuti dell’evento sono state “riconosciute 8 parole chiave” scelte ed analizzate attraverso una procedura serrata di confronto tra gli associati a federMobilità. Le otto parole-chiave non sono ovviamente esaustive di tutte le problematiche di interesse del settore, ma hanno tuttavia l’ambizione di coglierne le questioni essenziali così come emergono da diverse angolature (mercato, regolazione, risorse economiche, rafforzamento di quelle umane, tecnologie, digitalizzazione, governance, pianificazione) e così come emergono dalla visione di federMobilità maturata in 20 anni di presenza attiva nel dibattito pubblico su questi temi.

Nel 2025 le iniziative di federMobilità saranno focalizzate a supportare, in generale, la conoscenza degli EELL ed in particolare quelli titolari dei servizi, per consentire loro di assumere decisioni sempre più coerenti con le necessità di efficientamento, ottimizzazione, integrazione, digitalizzazione e potenziamento dei servizi di TPL. Studi, ricerche, formazione attraverso la nostra Scuola, come elementi di supporto allo sviluppo della conoscenza e della professionalità di coloro che operano nel settore della mobilità sostenibile ed integrata svolgendo in particolare il ruolo di regolazione dei servizi di TPL. Tutto questo anche per meglio contribuire ad affrontare i percorsi di affidamento dei servizi in atto che dovranno essere coerenti con le importanti e con-

divisibili indicazioni fornite da ART in questi anni. Percorso che potrebbe essere un momento di svolta nel definire al meglio le indispensabili attività di regolazione locale dei servizi di TPL eserciti. Per noi si tratta di definire “un modello di soggetto regolatore locale” di livello nazionale e omogeneo su tutto il territorio. Vorrebbe dire creare regolatori locali competenti. A livello nazionale ne basterebbero non più di 60 e con un migliaio di persone di adeguato livello professionale permetterebbe al settore di puntare con efficacia verso quegli obiettivi che il legislatore nazionale ed europeo ci indica ormai da oltre 20 anni. In parallelo, serve un soggetto come l’Autorità di Regolazione dei Trasporti che dispieghi tutte le sue potenzialità, ma questo mi sembra stia accadendo. In poche parole occorre il superamento dell’asimmetria informativa fra regolatori e regolati a favore dei primi. Infine, come federMobilità continueremo a fare da pungolo al sistema con le nostre attività e con proposte concrete volte a supportare gli Enti locali con specifiche e mirate attività di formazione attraverso la Scuola di formazione, coinvolgendo e collaborando con ANCI nazionale, per far arrivare i giusti messaggi al sistema dei Comuni italiani.

IL 2024 NEI TRASPORTI: UNA RIFLESSIONE TRA SFIDE STRUTTURALI E PROSPETTIVE PER IL FUTURO. OPPORTUNITÀ E RIPRESA DELLA DOMANDA, MA ANCORA FRAGILITÀ INFRASTRUTTURALI

Pietro Serbassi – Fast Confsal



L’anno appena concluso ha portato segnali di ripresa e investimenti, ma ha anche messo in luce problemi strutturali che richiedono interventi decisi, specialmente nel settore del trasporto pubblico locale (TPL) e ferroviario.

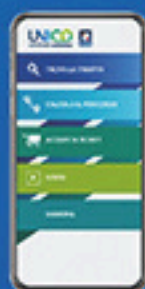
UNICO 30
CAMPANIA ANNI



BIGLIETTO UNICO

per muoversi in **Campania**
sull'intera rete del trasporto
pubblico locale

movimento facile



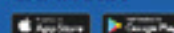
APP
PUNTI VENDITA
DISTRIBUTORI AUTOMATICI



unicocampania.it



APP UNICO
CAMPANIA



Nel TPL, il principale nodo da sciogliere è rappresentato dalla frammentazione del settore. Il nanismo delle aziende che operano nel TPL non solo compromette la qualità del servizio offerto, ma determina una dispersione delle risorse pubbliche, che invece potrebbero essere utilizzate per migliorare le condizioni salariali e garantire servizi più efficienti e sostenibili. Una riforma strutturale è ormai indispensabile: occorre promuovere l'aggregazione delle imprese e incentivare modelli gestionali più moderni e performanti. Solo così si potranno garantire salari dignitosi ai lavoratori e una mobilità realmente al servizio dei cittadini. Nel trasporto ferroviario, la questione centrale rimane la sicurezza. Il 2024 ha visto importanti investimenti infrastrutturali, ma cresce il timore che il tema venga sacrificato sull'altare della capacità infrastrutturale e delle esigenze "commerciali" del settore. Il rischio è che la spinta a potenziare la rete e ad aumentare l'efficienza operativa vada a scapito della sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori, compromettendo standard che dovrebbero essere non negoziabili. Come FAST-Confsal, chiediamo con forza che la questione torni al centro delle politiche ferroviarie, con risorse adeguate e controlli rigorosi. Guardando al 2025, il comparto dei trasporti si trova a un bivio: da un lato, le opportunità offerte dai fondi PNRR e dalla ripresa della domanda; dall'altro, le incognite legate alla mancanza di una visione strategica unitaria e alla fragilità strutturale di alcuni settori. Un capitolo fondamentale per il 2025 sarà rappresentato anche dalle infrastrutture portuali e aeroportuali. Occorre un potenziamento degli hub strategici per garantire il pieno supporto alla catena logistica e una migliore intermodalità. In particolare, i porti necessitano di interventi mirati per incrementare la competitività internazionale, mentre gli aeroporti devono investire in sostenibilità e digitalizzazione, affrontando il crescente impatto delle normative ambientali. Un'attenzione particolare va posta sull'introduzione dell'eurotassa ETS, il sistema di scambio di emissioni nell'ambito dei trasporti. Questa misura, pur necessaria per la transizione ecologica, rischia di gravare sulle aziende del settore e, indirettamente, sui lavoratori e i cittadini. Sarà fondamentale monitorarne l'implementazione per evitare squilibri economici e sociali, assicurando che gli introiti derivanti siano reinvestiti per sostenere la transizione verde del comparto. FAST-Confsal lavorerà per affrontare queste sfide con una visione chiara, promuovendo soluzioni che garantiscano un futuro sostenibile, sicuro e giusto per tutti gli attori della mobilità.

UN FUTURO MIGLIORE PER CHI SA ASCOLTARE I CLIENTI. MA CON SEMPRE MAGGIORE ATTENZIONE ALL'AMBIENTE: NEL 2025 IL 77% DEI BUS CTM SARANNO ELETTRICI

Bruno Useli - Direttore Generale CTM Cagliari



Si è chiuso un anno complicato...Possiamo fare un bilancio del 2024 nel grande comparto dei trasporti che vede tra i suoi protagonisti nazionali CTM di Cagliari?

Il 2024 è stato impegnativo ma ricco di risultati. Grazie al supporto del Comune di Cagliari con circa 110 milioni di finanziamento provenienti dai fondi PNRR, CTM ha accelerato la transizione elettrica acquistando 157 nuovi autobus e infrastrutture di ricarica. Proprio a fine anno abbiamo presentato altri 45 nuovi mezzi, portando la flotta elettrica in servizio a 114 mezzi. Il servizio notturno e la bigliettazione full contactless e, non meno importante, il superamento del numero di passeggeri pre-pandemia, oltre 47 milioni di viaggi completano il nostro bilancio positivo del 2024.

La nuova Legge di Bilancio certamente non ha reso più facile la gestione delle aziende...In questo quadro, che previsioni si sente di fare per il 2025?

Nonostante la crisi economica e l'inflazione, CTM guarda al 2025 con fiducia. Le variabili sono tante e abbiamo l'incognita del rinnovo del contratto collettivo nazionale. L'obiettivo è continuare a lavorare con impegno, come sempre abbiamo fatto e dialogare con la Regione Sardegna con cui abbiamo il contratto di servizio e con i nostri soci: il Comune di Cagliari, la

Città Metropolitana di Cagliari e il Comune di Quartu Sant'Elena, per promuovere maggiormente i servizi tpl, compresi i servizi a chiamata e l'integrazione tariffaria.

E guardando nella sua azienda: cosa possiamo dire per il 2024 e quali i progetti per il 2025?

Il 2024 è stato un anno di progettazione, acquisto di nuovi mezzi e gestione dei fondi di finanziamento, cosa non banale. Per il 2025 puntiamo al 77% di mezzi elettrici e anticipare gli obiettivi europei. Lavoreremo sulle infrastrutture di ricarica con la costruzione di

quattro hub importanti per la nostra rete di trasporto.

In sintesi, il futuro del trasporto pubblico in Italia e di CTM sembra promettente. Qual è il suo messaggio finale?

Il futuro appartiene a chi sa ascoltare i clienti e innovare. CTM dimostra che un'azienda come la nostra, del centro-sud e con i bilanci in utile, può essere leader del settore costruendo un sistema di mobilità che soddisfa i bisogni di oggi e anticipa quelli di domani.



ABBONATI A FERPRESS L'AGENZIA QUOTIDIANA DEI TRASPORTI OGNI SERA NELLA CASELLA DI POSTA

Manda una mail a segreteria@ferpress.it oppure un SMS al numero 392-2145601 e sarai ricontattato



è un settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495. Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24, tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: segreteria@ferpress.it Diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo - Direttore Editoriale Antonio Riva - Redattore esperto Antonio D'Angelo - Mobility Magazine è a cura di Giulia Riva. In redazione e social: Alessia Belcastro, Ilaria Li Gambi, Giulia Ratini, Giulia Riva. Collaboratori Claudia Montoneri e Massimo Ferrari. Segretaria di Redazione Angela Torrisi. Desk Redazione: redazione@ferpress.it

Point of view

Pellegrini a Roma

I primi tre giorni del 2025 hanno visto la morte di due lavoratori per incidenti sul lavoro. Nel 2024 ci sono stati 1481 morti sul lavoro. Nei giorni delle feste la Roma assolata e un po' fredda sembrava sospesa. A Roma tra Natale e i primi giorni del 2025 in molti sono andati a visitare Piazza Pia, Piazza S. Giovanni, Piazza Risorgimento, si avvertiva la curiosità per opere che erano state presentate come ultimate.

Tutti a guardare, a misurare con gli occhi, a pensare e raffrontare come erano prima quelle piazze, ma le romane e i romani avevano la faccia da giudizio sospeso. Ognuno, durante la visita, rispolverava i propri ricordi di vita su quelle piazze, dalle manifestazioni allo scambio dei libri lungo le mura vaticane. Quella che da una sensazione di provvisorietà, al di là dei lavori in corso un po' ovunque, è Piazza Risorgimento. Comunque giudizio sospeso perché verrà il tempo per valutare e giudicare. Quando non ci sarà più da autocelebrarsi per la concessione delle rate del PNRR e arriverà il tempo delle contabilizzazioni e rendicontazioni dei lavori del PNRR. Allora si capirà davvero quanti saranno i ritardi e cosa comporteranno. Quando ci sarà tempo e modo di capire se la città ha saputo gestire gli eventi dell'anno Giubilare e cosa il valore del Giubileo avrà lasciato come insegnamento ai valori della Città. Quando sarà il tempo utile per capire se i lavori eseguiti sono stati eseguiti a regola d'arte o ci saranno già i rattoppi e i sampietrini pallidi saranno già saltati fragili e prematuri. Quando sarà il tempo nel quale si capirà se la manutenzione è stata prevista, programmata, finanziata e operativa. Il tempo per capire, valutare e giudicare arriverà nella seconda metà del 2026 e nei primi mesi del 2027. E sarà un tempo che si presenterà in tempo per le prossime elezioni comunali che, con sollievo e giubilo di tutti, sono state posticipate, appunto, al 2027. Quello sarà il tempo nel quale risulterà chiaro e innegabile che le opere della mobilità e dei trasporti, infrastrutture e mezzi, sono in totale ritardo per dare un contributo serio ed efficiente al Giubileo e assenti per facilitare, nella misura necessaria, la mobilità dei pellegrini. A quel tempo saranno chiare e innegabili le responsabilità.

Accadde anche nel 2000, il 2 febbraio del 1996 in una conferenza stampa Sindaco e Vicesindaco, del tempo, presentarono la Metro C come "la linea del Giubileo", "Musei sotterranei in ogni Stazione", "L'obbiettivo è

di riuscire ad aprire gradualmente nel corso dell'anno 2000". Come è finito è noto a tutti: la Metro C non fu pronta per il Giubileo, ma il Giubileo andò comunque bene. A salvare le sorti della mobilità fu senza dubbio la ricostruzione con raddoppio della Fm3 (ferrovia metropolitana) da S. Pietro a Cesano e l'elettrificazione fino a Viterbo che Rutelli definì: "La più importante linea ferroviaria regionale realizzata in Europa negli ultimi anni" e in più gli orari cadenzati con treni ogni 15 e 30 minuti sull'intera rete ferroviaria regionale delle Fm, la costruzione della fermata di Tor Vergata sulla Fm6 e i punti di incrocio sulle Fm4 e i 4 milioni di Treni*km in più di servizi messi in esercizio per il Giubileo e mantenuti come offerta negli anni successivi. Il Giubileo del 2000, nonostante le tante opere stradali, non fu caratterizzato solo da queste ma molto dalla Fm3 dai 31 treni TAF nuovissimi e dalle 20 locomotive nuove di Trenitalia, dai 400 bus nuovi, dai 18 tram nuovi. Per essere chiari quello che è mancato alla preparazione della mobilità del Giubileo in corso. I rendering, i filmati emozionali, gli artifici della comunicazione, gli annunci ripetuti di date non bastano e non servono. Il Giubileo che con il pellegrinaggio ha coniugato preghiera e movimento, ha spostato le masse, ha anticipato il viaggio e l'andare, producendo con la mobilità conoscenze e conoscenza; a Roma, nel 2025, tornerà a essere soprattutto pellegrinaggio di pellegrini a piedi, non per 930 km come il cammino di Santiago di Compostela, e molto più dei 25 chilometri del giro delle 7 chiese, pellegrini per i chilometri necessari a superare le criticità dell'immobilità. Nel 2000 si andò a piedi in un fiume processionale da Termini, da Tuscolana a Tor Vergata. Ai pellegrini tutti ma soprattutto a quelli a piedi con le proprie gambe si dovrà riuscire a garantire sicurezza (da scippi e microcriminalità), assistenza lungo i chilometri (acqua, cibo informazioni) e servizi (wc, sanitaria, guide). Il successo si misurerà con la capacità di essere accoglienti e di offrire serenità. Trasformare Piazza Pia in una straordinaria realizzazione simbolo del Giubileo e delle capacità realizzative nostrane, era l'unica cosa che si potesse fare, visto lo stato di realizzazione delle altre opere e progetti al 23 dicembre 2024. Ma i toni della narrazione contano sempre, più delle pause e della punteggiatura, quando si sbagliano fanno avvizzire gli argomenti come i fichi mangiati durante le Feste.

Enrico Sciarra



FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO

Scegli l'esperienza
e l'eccellenza
di TRAINing!



FORMAZIONE PROFESSIONALE

TRAINing srl organizza corsi mirati al conseguimento e al mantenimento delle abilitazioni per le figure chiave che svolgono mansioni di sicurezza:

- **Condotta dei treni** (macchinista);
- **Accompagnamento dei treni** (capotreno);
- **Preparazione dei treni** (manovratore, formatore dei treni e verificatore dei veicoli).



FORMAZIONE MANAGERIALE *Master Class*

Il catalogo contempla corsi destinati a **Dirigenti, Quadri e Professional** sviluppati e gestiti in partnership con specialisti del settore che utilizzano metodiche atte ad accrescere l'autonomia dei discenti nelle specifiche discipline di settore e concernenti:

- **Normativa di settore;**
- **Meccanica del veicolo ferroviario;**
- **Formazione;**
- **Gestione d'impresa.**



CONSULENZA

Grazie alla riconosciuta esperienza dei propri specialisti, TRAINing offre **servizi di consulenza** per l'ottenimento, l'aggiornamento o l'estensione del **Single Safety Certificate delle Imprese Ferroviarie**, per il riordino normativo, per lo sviluppo e il miglioramento continuo del **Safety Management System (SMS)**.



NORMATIVA DI SETTORE

TRAINing, grazie al proprio know-how incentrato sulla sicurezza ferroviaria, ha potuto sviluppare nel tempo alcuni prodotti specifici che hanno trovato larga applicazione fra le Imprese Ferroviarie:

- **i Manuali di Mestiere EUnomos;**
- **le Norme Internazionali per il personale PDT addetto alla verifica dei veicoli;**
- **la traduzione dell'Accordo ATTI.**



SIMULATORE DI CONDOTTA

SIMULAPro
by TRAINing & DENOVA

Simulatore di ultimissima generazione, sviluppato in partnership con la scozzese DENOVA, che, grazie alla ricca libreria di condizioni di esercizio degradate e delle relative prescrizioni applicabili, supporta la formazione e la verifica delle competenze del personale di condotta.

Point of view

Il nuovo programma ambientale europeo ETS2 e i trasporti

L'Europa ha un pilastro delle proprie politiche ambientali nel programma ETS (Emission Trading System). Chiamiamolo ETS1. È un sistema che fonde il principio di far pagare agli inquinatori per i costi sociali che generano con le emissioni climalteranti (SCC, "Social Cost of Carbon") con il principio della decisione politica di graduare mediante target di emissioni ammesse nei diversi settori produttivi. Non richiede al decisore politico di conoscere i singoli costi di abbattimento, e in questo presenta lo stesso vantaggio di una politica di "carbon pricing" uguale per ogni tonnellata di CO₂ emessa.

È negoziata con le industrie interessate per verificarne la sostenibilità economica, ma questo presenta il non trascurabile difetto che al contrario del "carbon pricing" universale, cioè con aliquote proporzionali alle emissioni climalteranti indipendentemente dal settore/impresa che lo impiega. (e che "internalizzi" tutti i costi esterni) gli inquinatori generalmente non pagano per l'intero ammontare dei SCC. Sembra un ragionevole compromesso, che l'anno venturo entra in una seconda fase, nota come ETS2, che colpirebbe gradualmente l'inquinamento alla fonte, cioè i combustibili fossili, quale che sia il settore di destinazione.

In questo modo, si otterrà che aumentino i costi per molti utilizzatori individuali finali (in particolare nel settore dei trasporti e del riscaldamento domestico).

Fino a oggi, limitandosi alle imprese, il trasferimento dei costi ai consumatori era anche meno certo e univoco. Ma qui sorge un problema rilevante di efficienza economica per la collettività. Passiamo immediatamente a illustrare un esempio molto realistico: il kerosene usato per il riscaldamento domestico, quello usato per il trasporto aereo, e i carburanti per i trasporti stradali. Si può semplificare assumendo un anno futuro di riferimento, all'interno della crescita del SCC tra 100 e 800€/ton CO₂ tra il 2019 e il 2050, come previsto dalla (discutibile) strategia europea per questa quantificazione, che è basata sull'azzeramento di emissioni nette nel 2050.

Assumiamo che la situazione in un anno futuro parta da quella attuale, che vede i carburanti per i trasporti stradali tassati in media per circa 350€/ton CO₂ emessa, il kerosene di uso domestico tassato per circa 70€, e quello aereo non tassato affatto.

Se alla fonte i carburanti fossili aumentano in un anno

futuro in modo da "internalizzare" tutti i SCC, per il settore aereo il consumo sarà efficiente, cioè pagherà tutti i costi sociali che genera. Ma nel settore del trasporto stradale, e per gli usi domestici, se non diminuirà in proporzione la tassa già esistente, il prezzo sarà eccessivo, determinando una perdita di benessere sociale. Per dirlo in modo sintetico, si ha inefficienza economica sia con prezzi inferiori a quelli ottimi che con prezzi superiori. Il valore economico del SCC definito a livello europeo significa proprio questo, anche se differisce dai valori proposti fuori dall'Europa, tendenzialmente inferiori.

Ma i problemi di efficienza non sono finiti qui: le variazioni di benessere economico si esprimono in generale come variazioni di "surplus dei consumatori" (che consiste in quanto più un consumatore sarebbe disposto a pagare rispetto al prezzo che paga realmente). Questo valore varia con l'elasticità della domanda, cioè con quanto la domanda cambia al cambiare del prezzo: meno la domanda cambia, cioè più è rigida, minore sarà la perdita di benessere dei consumatori in caso di prezzi eccessivi, e viceversa. Questo principio è noto dal nome degli studiosi che l'hanno formulata, come "regola di Ramsey-Boiteaux", e può essere forse meglio compreso osservando che, se bisogna tassare, è meglio colpire i settori dove questo aumento genera minori riduzioni dei consumi.

Ma per l'ambiente si verifica l'inversione della regola di Ramsey-Boiteaux, anche se questo fatto è spesso ignorato. Infatti si ottengono maggiori benefici ambientali tassando settori a domanda elastica, in cui cioè le produzioni, e quindi le emissioni, scendono rapidamente quando salgono i prezzi finali. Mentre, al contrario, se si tassano settori a domanda rigida, le emissioni nocive all'ambiente scendono poco.

E occorre ricordare che il settore dei trasporti stradali presenta una domanda rigida, come sottolineato anche dal rapporto Draghi sulla competitività europea.

Una domanda rigida in un modo di trasporto, si ricorda, segnala che il costo delle alternative è per gli utenti molto elevato, e questo è il motivo per cui gli utenti tendono a non cambiar modo di trasporto anche se salgono i prezzi di quello che usano.

Se questo fenomeno si verifica per il modo di trasporto dominante, come quello stradale, significa che il costo delle alternative è elevato per l'intera collettività.

Quindi nel caso di ETS2 potrebbero presentarsi rilevantissimi problemi di efficienza non presenti in ETS1, e con questi problemi esigenze di conoscenze del decisore molto più estese. Dovrà innanzitutto conoscere i livelli di tassazione (di "internalizzazione") già presenti per gli utenti finali (tornando al confronto tra settore stradale, aereo e domestico), ma anche valutare accuratamente l'elasticità della domanda tra i diversi utilizzatori finali.

Il sistema di "carbon pricing" universale ha il grande vantaggio di non richiedere particolari conoscenze al decisore: con un SCC uguale per tutti, l'ottimo, almeno in teoria, è raggiunto per tutti gli utenti delle fonti fossili, e semplificherebbe anche la selva di tassazioni ambientali esistente.

Si veda in proposito il quadro sintetico seguente:

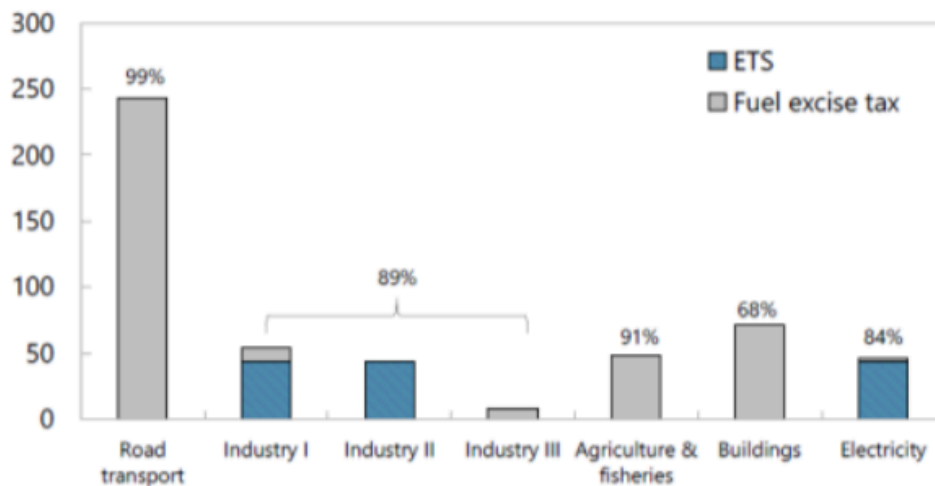
Certo che passando a soluzioni pratiche emergono ampi spazi in cui è necessario, e opportuno, negoziare con i diversi attori in gioco, settori, imprese, e consumatori finali. In sintesi, sembra che la Commissione, introducendo ETS 2, voglia disinteressarsi dei livelli di tassazione finale che i singoli paesi decideranno, al fine di evitare di entrare in merito a politiche nazionali specifiche.

Questo tuttavia rischi di allontanare uno scenario condiviso di tassazione efficiente delle esternalità ambientali, soprattutto nei trasporti.

Marco Ponti

Italy: Effective Carbon Rates, 2018

(Euros per tonnes of CO₂)



Note: Percentage above bars reflect percentage of sector covered by effective carbon taxes. Bars represent selected cases where emission is above 5,000 KtCO₂.

Source: OECD

News

Regionale FS, la guida Lonely Planet per un viaggio nella bellezza

“Un approdo naturale”: Maria Annunziata Giaconia, Direttore Business Regionale e Sviluppo Intermodale di Trenitalia, ha definito così la collaborazione con la nota casa editrice Lonely Planet, leader nell’ambito della diffusione di guide per i viaggi praticamente in ogni parte del mondo. Una collaborazione naturale perché destinata in entrambi i casi a valorizzare l’esperienza del viaggio, prima fornendo uno strumento accessibile, confortevole e sostenibile come i treni del servizio Regionale FS, e – dall’altro lato – fornendo gli strumenti di conoscenza, culturali o di semplice svago, per godere dei siti oggetto di visita. La guida presentata da Giaconia e da Angelo Pittro, Direttore Italia di Lonely Planet, si intitola “Viaggi in Regionale: cultura, natura, spiagge, buon cibo e divertimento con Regionale”, e in questo primo volume presenta cinque itinerari alla scoperta del patrimonio turistico e culturale italiano, tutti ovviamente raggiungibili con i treni di Regionale FS. I cinque itinerari dei collegamenti Line del Regionale sono denominati: Tuscany Line, Trasimeno Line, Trabocchi Line, Salento Line e Taormina Line, e già nei nomi definiscono la scelta dei luoghi e delle regioni interessate e raggiungibili attraverso le modalità di trasporto intermodale con al centro i servizi forniti dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. All’interno della guida sono presenti le indicazioni utili a pianificare il proprio viaggio sostenibile e intermodale anche grazie alle soluzioni treno +Link (bus, battello, funicolare) acquistabili in un’unica soluzione su tutti i canali di Trenitalia, per raggiungere anche le località più remote e non collegate direttamente dal treno. Come ha tenuto a sottolineare la Giaconia, tutti i nuovi treni del Regionale FS offrono la possibilità di integrare il trasporto con biciclette, sono accessibili dai portatori di mobilità ridotta e dotati di tutti i sistemi informativi a bordo, e garantiscono la piacevolezza del viaggio. Inoltre, grazie alle particolari facilitazioni come l’offerta “Promo Italia in Tour” di Trenitalia, con le sue varianti 3 e 5 giorni a prezzi accessibili, consente un’assoluta libertà di viaggi illimitati nei giorni indicati (ora in vendita anche a data libera) sui convogli delle linee regionali. Maria Annunziata Giaconia ha ricordato i grandi risultati raggiunti e da raggiungere del servizio regionale FS, dopo l’avvio del processo di rinnovo pressoché totale della flotta dei treni regionali cominciata nel 2018, con un



investimento complessivo di oltre 7 miliardi di euro. Nel 2027 - ha ricordato Giaconia - il Regionale FS avrà 1.061 treni di ultima generazione su un totale di 1.335, quindi l’80% della flotta del brand Regionale. “Finora ne sono arrivati oltre 500, dopo il 500/esimo del 2 ottobre fino ad oggi sono stati consegnati circa 2 treni a settimana, e quindi si arriverà a fine anno a quasi 550 treni nuovi. Nel 2025 ne arriveranno altri 100, ma si sta cercando di accelerare per chiudere il prima possibile il rinnovo totale della flotta”, ha sottolineato ancora il direttore Business Regionale e Sviluppo intermodale di Trenitalia. Presentando la guida, a Giaconia ha poi rimarcato che “la partnership con Lonely Planet - conferma l’impegno del Regionale verso una mobilità green, capillare e attenta a valorizzare le bellezze del patrimonio artistico e paesaggistico del nostro Paese. Regionale FS con più di 6mila corse al giorno e 1.700 destinazioni e oltre 400 milioni di passeggeri trasportati all’anno, non è solo un mezzo di trasporto, ma anche uno strumento per connettere i viaggiatori ai territori, offrendo loro esperienze uniche e autentiche”. Per Angelo Pittro, aver realizzato la guida Lonely Planet con Regionale FS “è motivo di grande orgoglio perché, salire a bordo del progetto ci ha dato la possibilità di lavorare per i valori in cui crediamo: muoversi in modo sostenibile, esplorare l’anima più profonda dell’Italia, senza fretta, osservando il paesaggio che cambia gradualmente fuori dal finestrino”. E quindi il suggerimento ai lettori di lasciarsi ispirare e salire a bordo, “è ora di mettersi in viaggio”.

Antonio D’Angelo

Smart Ideas for Smarter Transportation



www.magroupspa.com

