mobility magazine

Numero 544 - 3 novembre 2026

Anceferr e gli investimenti in ferrovia • Le sfide del TPL secondo Claroni e Club Italia • Assemblea Anceferr • Assemblea MOST • Il Report PwC Rail 2050 • Aeroporti da record • Naples Shipping Week • Strade Smart • Kyoto Club • I problemi strutturali dell'autotrasporto italiano





Accademia
Italiana
Alta
Formazione
Ferroviaria

aiaff.it

CORSO ONLINE

ISPEZIONE PONTI E VIADOTTI

Approfondisci metodi e strumenti per l'ispezione e il controllo di ponti e viadotti ferroviari.

SCOPRI DI PIÙ

clienti@aiaff.it - 06 6928 5800

Editoriale

Anceferr e gli investimenti in ferrovia

Nell'aprire la relazione all'Assemblea 2026 di Anceferr (Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Italiani), il presidente Vito Miceli ha rivolto un doveroso omaggio alle vittime della tragedia ferroviaria in Spagna e ha avuto poi parole molto chiare su cosa significa garantire la sicurezza ferroviaria, mentre nel paese iberico infuriano le polemiche su una nazione che ha raggiunto tutti i record possibili nell'alta velocità ferroviaria, ma scopre improvvisamente che le fondamenta dell'edificio non erano così solide come volevano apparire e che non è facile liberarsi del peso di un sistema ferroviario che per troppi anni è stato completamente tagliato fuori dal contesto europeo (per scelte storiche dettate da suicide logiche militari) e solo alla fine si è agganciato forse frettolosamente alla modernizzazione.

Miceli ha osservato che le responsabilità dovranno essere accertate, ma la tragedia impegna ancora di più la comunità ferroviaria a "difendere la qualità delle imprese, delle prestazioni, a superare definitivamente ogni logica nella quale il prezzo rischia di prevalere sulla competenza, a investire ancora di più in formazione, in manutenzione, in innovazione e in tecnologie più avanzate, perché sulle infrastrutture ferroviarie non si può improvvisare, servono esperienza, specializzazione, persone preparate ed organizzazioni solide". Non si poteva dire meglio, ma il problema è proprio questo: la ferrovia è un affare maledettamente serio, e oggi è l'infrastruttura che disegna il futuro con maggiori prospettive di progresso, ma nello stesso tempo impone costi e investimenti di dimensioni quasi ineguagliabili. La Commissione europea, non pinco pallino, stima un fabbisogno complessivo di 845 mld di euro per completare l'intera rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) entro il 2040. In Spagna, con una scelta legittima e in parte auspicata persino per l'Italia, i soldi del PNRR sono stati utilizzati per sostenere le imprese di trasporto merci danneggiate dalle perturbazioni al traffico derivanti dai cantieri, ma comunque l'impresa di installare l'ERTMS su circa l'85% della rete definita di "alta velocità" è impresa da far tremare i polsi.

La ferrovia rimane sempre un argomento che non interessa ai grandi opinionisti, ma rimane sempre singolare che neanche in questa occasione sia riconosciuta la preveggenza e la straordinaria competenza di un manager come Mauro Moretti, che lottò in maniera strenua per imporre sulle linee AV che si andavano costruendo il sistema ERTMS, allora del tutto d'avanguardia anche perché era ovviamente il più costoso ed impegnativo di tutti: è solo grazie a quella decisione che l'Italia oggi detiene il primato assoluto come sistema AV per sicurezza ed avanguardia tecnologica, ed è molto avanti nei programmi di completa modernizzazione della intera rete, anche qui un'impresa ciclopica perché i binari in Italia si sono cominciati a costruire a metà dell'800, si è andati avanti più o meno con decisione fino alla II Guerra Mondiale, e poi si è ricostruita nel Dopoguerra la rete tale e quale, nonostante fosse già evidente che i tempi erano cambiati, e – ad esempio – il trasporto aereo era diventato un fenomeno di massa.

Questi sono i problemi, che riguardano questioni per così dire ontologiche, cioè che cosa si vuole fare della ferrovia, l'unico mezzo che in realtà ha un futuro assicurato perché la strada ha problemi di congestione monumentali, il mare più o meno idem visto che per entrare nel porto-boom di TangerMed (leader assoluto e in costante esplosione nel Mediterraneo) si può aspettare anche una settimana sempre per la congestione, ed il trasporto aereo prima o poi dovrà far fronte a quel problemino di ridurre le emissioni inquinanti o i consumi di un carburante diventato sempre più prezioso.

In Italia oramai sono numerosi i dibattiti che affrontano le problematiche del dopo PNRR, come mobilitare la necessaria quantità di risorse per proseguire nell'opera di modernizzazione delle infrastrutture non solo ferroviarie. Si è ritornati a parlare di project financing, cioè di partecipazione di partner privati per realizzare le opere più importanti, progetto di cui si parla spesso ma che in effetti non è mai decollato. Nel frattempo, rimane la realtà così ben descritta dal presidente di Anceferr nella sua relazione: Miceli ha denunciato che risultano congelati cantieri per circa 2 miliardi di euro. "Il 30% del valore dei contratti aggiudicati alle imprese negli ultimi 3 anni non si è ancora tradotto in cantieri. Significa l'equivalente di una cifra appunto di 2 miliardi di euro congelati", ha spiegato il presidente Anceferr, che poi ha anche denunciato l'eccesso di massimo ribasso e la necessità di certezza di pagamento e di compensazione dei prezzi in caso di shock economici internazionali come quello in atto. Secondo Miceli, la prossima manovra dovrebbe fissare alcuni punti: revisione prezzi, compensazioni e continuità degli investimenti, caro materiali. "È urgente una prospettiva che trasformi il post-PNRR in una politica industriale stabile", ha concluso, ed è difficile non essere d'accordo.

Intervista

Dai 718 milioni di evasione all'impatto generazionale: le sfide del TPL secondo Claudio Claroni e Club Italia

*In vista del Convegno e della Visita Tecnica organizzati a **Verona il 12 e 13 novembre 2026** abbiamo chiesto a **Claudio Claroni,** direttore di **Club Italia**, di presentarci più dettagliatamente l'iniziativa. L'evento, realizzato in collaborazione con l'azienda di trasporto locale **ATV**, si focalizza sulla trasformazione digitale e tecnologica del trasporto pubblico e sul suo impatto sulla vita dei cittadini affrontando temi cruciali per il settore: la centralità del cliente, l'equità intergenerazionale attraverso la Valutazione di Impatto Generazionale (VIG) proposta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e il contrasto all'evasione tariffaria che, dobbiamo sempre ricordarlo, viene ancora oggi stimata a livello nazionale in 718 milioni di euro annui.*



Perché Club Italia ha scelto proprio Verona come tappa per questo convegno e visita tecnica d'autunno? Qual è il valore aggiunto del territorio scaligero nello scenario della mobilità attuale?

La scelta di Verona non è casuale. Esiste una lunga storia di relazioni tra Club Italia e l'azienda veronese (ATV), che fin dalla nostra fondazione è stata in prima linea nelle attività di ricerca, nella produzione di documenti e negli eventi comuni. Ricordo, ad esempio, la proposta di ampio respiro nazionale sulla validazione obbligatoria, lanciata proprio nel convegno del 2008. P
er la sua collocazione geografica e il suo peso socio-economico, Verona è una città che deve rispondere contemporaneamente alle esigenze di residenti, pendolari, studenti, turisti e di un importante sistema produttivo e logistico. Questa complessità rende il territorio un laboratorio concreto per applicare soluzioni integrate di mobilità, supportate da tecnologie innovative e adeguate ai cambiamenti in atto.
Il valore aggiunto di ATV sta nella capacità di affrontare, in un unico scenario, le grandi questioni del trasporto pubblico odierno: l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani, la digitalizzazione dei sistemi di accesso e pagamento, l'intermodalità e l'impiego di tecnologie ecocompatibili. L'obiettivo finale è rendere il servizio più semplice, affidabile e attrattivo per il cittadino. Non mi soffermo sull'alto livello delle tecnologie implementate da ATV, poiché sono già state illustrate in modo chiaro e sintetico dall'Amministratore delegato Massi-
Bettarello in una recente intervista a Ferpress.
Il convegno assume quindi un valore particolare: permette di condividere le soluzioni adottate, i risultati raggiunti e le sfide aperte. Questo è il metodo che Club Italia promuove da sempre: favorire la circolazione delle esperienze e il confronto tra le aziende affinché le singole innovazioni diventino patrimonio condiviso del sistema nazionale dei trasporti.

*Il focus dell'evento mette al centro la profonda trasformazione del trasporto pubblico, spiegando che la tecnologia non è più solo un mezzo di "efficientamento gestionale", ma la chiave dell'attrattività del servizio.
In che modo questa visione ridefinisce le priorità di Club Italia?*

Questa domanda tocca il cuore della nostra associazione. Pur essendo nati con un forte imprinting tecnologico, abbiamo sempre cercato con determinazione le soluzioni più adatte a rendere il servizio pubblico riconoscibile e accessibile. Puntiamo su forme di pagamento, acquisto, validazione e accompagnamento a bordo che siano semplici, dirette e alla portata di tutte le categorie di utenti.
Il nostro lavoro è agevolato dalla coesistenza, all'interno di Club Italia, tra le aziende di trasporto e i player tecnologici. Questi ultimi apportano un know-how in-

ternazionale e progetti di ultima generazione, accompagnando gli sforzi delle aziende nel migliorare i servizi offerti.
Il titolo dell'evento del 12 e 13 novembre è incentrato proprio sulla risposta al cliente. I vari interventi stimoleranno ad approfondire le tecnologie capaci di assistere l'utente in tutte le fasi del viaggio: prima, durante e dopo. La vera sfida è tradurre la complessità tecnologica nella massima semplicità per il cittadino. Il cliente deve poter conoscere l'offerta, scegliere il servizio, acquistare e utilizzare il titolo di viaggio con facilità, ricevendo informazioni affidabili lungo tutto il percorso. È su questa capacità di accompagnamento concreto che si misura il valore dell'innovazione.

Recentemente l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha avviato una sperimentazione per introdurre la Valutazione di Impatto Generazionale (VIG) nei processi di analisi AIR/VIR, con l'obiettivo di tutelare l'equità intergenerazionale. In che modo Club Italia e le aziende partner guardano a questa novità? Come si conciliano gli investimenti tecnologici immediati con benefici sociali ed equi per i cittadini di domani?

Avevamo già focalizzato la nostra attenzione sul rapporto tra trasporti collettivi e nuove generazioni. Nel recente convegno di Pescara abbiamo raccolto contributi dai nostri interlocutori per la redazione di un "quaderno" tecnico, sul modello di quello già edito sul rapporto tra TPL e aree a bassa domanda.
L'iniziativa dell'ART (delibera n. 181 del 17 settembre 2026) sulla Valutazione di Impatto Generazionale rappresenta un'opportunità importante per il Paese. L'obiettivo è rafforzare la capacità di valutare gli effetti a lungo termine delle decisioni regolatorie, considerando non solo i risultati economici immediati, ma anche le conseguenze sulle opportunità delle generazioni future.
Questo approccio è fondamentale per il trasporto collettivo. Le prime indagini sulla continuità d'uso del mezzo pubblico da parte degli studenti dopo le scuole elementari mostrano un quadro negativo rispetto al resto d'Europa. In Italia, se in età scolare primaria l'utilizzo medio del Tpl è del 45%, nella fascia d'età 30-40 anni la percentuale crolla al 13-14%. In altri Paesi europei, la stessa fascia adulta si attesta su una media del 40%. Si tratta di un problema enorme che va affrontato con strumenti scientifici adeguati, integrando la VIG specificamente nel trasporto collettivo nazionale. Club Italia ritiene questo metodo utile per comprendere perché l'uso del mezzo pubblico si attenui così drasticamente negli anni del periodo post-scolastico. Abbiamo già avviato i primi contatti con l'ART per offrire il nostro contributo alla Call for Input da loro indetta.

Nel convegno di Verona, oltre al tema dei giovani, il programma prevede una tavola rotonda sull'evasione tariffaria in Italia. Come valutate l'analisi emersa da BASCO&T Consulting su dati del vostro socio Holacheck, che stima un buco finanziario annuo di 718 milioni di euro?

Il dato nazionale è preoccupante e coglie una parte del settore impreparata, spesso concentrata su altre priorità.
A fronte di un'evasione media stimata al 15,6%, le contromisure devono considerare l'insieme dei fattori che determinano il fenomeno. L'attività sanzionatoria è centrale e va gestita con metodi scientifici e manageriali, estendendosi fino alla completa riscossione delle somme. Tuttavia, non basta: serve un legame stretto con l'affidabilità del servizio, la soddisfazione del cliente, la facilità di acquisto dei biglietti tramite sistemi digitali e la chiarezza delle tariffe. In sintesi, servono politiche di e-ticketing comprensibili e accessibili.
Merita un approfondimento scientifico anche la relazione tra evasione e qualità del servizio. Non dobbiamo dare per scontato un rapporto causale automatico, ma verificare se e in che misura la frequenza, la puntualità, l'affidabilità e l'accessibilità influenzino i livelli di evasione. Se questa correlazione venisse dimostrata, avremmo uno strumento in più per orientare gli investimenti e le misure da adottare: contrastare l'evasione significherebbe sia recuperare risorse, sia migliorare il servizio, rafforzando la fiducia dei cittadini nel trasporto pubblico.
Ci auguriamo che questo convegno, grazie alla qualità dei contributi e alla competenza di ATV, rappresenti un momento importante di confronto per l'intero sistema nazionale. In una fase in cui le aziende affrontano contemporaneamente sfide economiche, tecnologiche, ambientali e sociali, è vitale condividere esperienze e individuare soluzioni concrete.
Il nostro obiettivo rimane quello di favorire il dialogo tra aziende, istituzioni e partner tecnologici, mettendo sempre al centro il cittadino. L'innovazione più importante non è quella che introduce semplicemente nuove tecnologie, ma quella che rende il trasporto pubblico più accessibile, affidabile e attraente per le persone.

Intervista di Antonio Riva

ContactLess Users Board

VERONA

VISITA TECNICA/CONVEGNO

TECNOLOGIE PER IL CLIENTE NEL TRASPORTO PUBBLICO

SAVE THE DATE

12 E 13 NOVEMBRE 2026



Bigliettazione elettronica, infomobilità, intermodalità, sicurezza, ecosostenibilità, intelligenza artificiale, integrazione tariffaria

Infrastrutture

Il bivio del post-PNRR: capitalizzare la crescita o rischiare la dispersione. La relazione del presidente Anceferr Vito Miceli all'Assemblea 2026

Ammontano a circa 2 miliardi di euro i contratti di lavori sulla rete ferroviaria acquisiti dalle imprese associate Anceferr negli ultimi tre anni che ancora faticano a trasformarsi in cantieri. È l'allarme lanciato la scorsa settimana dal presidente Vito Miceli all'Assemblea annuale, "Convergenze – Dalla condivisione alla responsabilità del fare". L'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari riuniti associa oggi 90 imprese, per un valore complessivo della filiera di oltre 6 miliardi di euro. Un titolo, quello scelto per l'Assemblea, che indica anche la strada proposta dall'Associazione per il dopo PNRR: far convergere imprese, committenti, istituzioni e lavoratori su una programmazione stabile e sulla responsabilità di trasformare investimenti e progetti in opere.

Di seguito ampi spunti della relazione.

Il 2026 segna la fine della stagione straordinaria del PNRR, un percorso iniziato sei anni fa come risposta europea alla crisi del Covid-19. In questo periodo, il settore delle infrastrutture ferroviarie ha vissuto una trasformazione epocale: alle imprese è stato chiesto di cambiare passo, strutturarsi, assumere e investire per far fronte a una mole di lavoro senza precedenti. Le associate di Anceferr hanno risposto con numeri straordinari, registrando negli ultimi cinque anni un incremento medio del fatturato del 50%, un aumento della forza lavoro del 30% e investimenti annuali superiori ai 3 milioni di euro per singola azienda.

Oggi questo apparato produttivo è solido ed è a tutti gli effetti un patrimonio strategico per l'Italia. Tuttavia, il Presidente Miceli avverte che la vera sfida comincia adesso: non ci si può più limitare a chiedersi se il PNRR verrà completato, ma bisogna pianificare il "giorno dopo". Il rischio concreto è che alla chiusura del Piano corrisponda una drastica caduta degli investimenti o, peggio, lo smantellamento della capacità produttiva faticosamente costruita. Nonostante le rassicurazioni del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini e dell'AD del Gruppo FS Gianpiero Strisciuglio, Anceferr sottolinea che per dare continuità al settore non bastano le cifre scritte nei programmi; servono cantieri aperti, scadenze certe e una reale fluidità operativa.



L'allarme di Anceferr: la burocrazia che congela i cantieri

Entrando nel vivo dell'attualità, la relazione fotografa un rallentamento del comparto che, pur senza scadere in allarmismi, merita un'analisi severa. Le imprese sul territorio segnalano Accordi Quadro non alimentati con i volumi previsti, lavorazioni programmate e poi sistematicamente rinviate, rinnovi contrattuali tardivi e flussi di pagamento ancora troppo discontinui.

Il dato più emblematico e preoccupante è il seguente: **il 30% del valore dei contratti aggiudicati alle imprese negli ultimi tre anni non si è ancora tradotto in cantieri reali**, il che significa avere circa due miliardi di euro letteralmente congelati. Secondo Miceli, la radice del problema non è solo la complessità intrinseca delle procedure, ma un cortocircuito culturale all'interno della macchina pubblica: un eccesso di formalismi e controlli esasperati finisce per terrorizzare chi deve decidere. La responsabilità viene vissuta come un rischio da evitare anziché come un dovere da esercitare, portando a rinvii continui che danneggiano le aziende, costrette a tenere fermi uomini e mezzi senza sapere quando potranno effettivamente lavorare.

Difendere il valore della qualità contro lo spettro del massimo ribasso

Un passaggio cruciale e appassionato della relazione è dedicato al concetto di "qualità". Il Presidente condivide l'obiettivo di un mercato pubblico basato sulla concorrenza e sull'eccellenza, ma pone una domanda provocatoria: cosa significa davvero essere un'impresa di qualità nel settore ferroviario?

IBE INTER MOBILITY future ways

24—26
NOVEMBRE 2026
RIMINI EXPO CENTRE
ITALIA



L'HUB STRATEGICO PER LA MOBILITÀ CONDIVISA

IBE – Intermobility Future Ways, dove l'industria incontra l'innovazione e la mobilità si apre al futuro. Un unico evento che unisce esposizione, convegni e visione strategica per chi progetta, costruisce e governa i nuovi sistemi per muovere le persone.

Organizzato da

ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

Con il supporto di

asstra IMPRESE IN MOVIMENTO

FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

Con il supporto tecnico di

Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

eit Urban Mobility
Co-funded by the European Union

expoibe.com

Se la qualità viene ridotta al semplice possesso dei requisiti amministrativi minimi per accedere a una gara, si commette un errore macroscopico.
La vera qualità ferroviaria è fatta di esperienza specifica sul campo: significa saper operare su linee in pieno esercizio, gestire finestre temporali di pochissime ore nel cuore della notte e garantire la riconsegna perfetta della linea prima del passaggio del primo treno del mattino. Significa avere tecnici formati, maestranze specializzate e treni cantiere d'avanguardia.
Se i criteri delle gare d'appalto continuano ad appiattirsi verso il basso, rendendo tutti gli operatori uguali sulla carta, l'unico vero elemento di distinzione rimarrà il prezzo, segnando un pericoloso ritorno al passato sotto la logica del massimo ribasso. Anceferr non chiede meno concorrenza, ma una concorrenza sana e meritocratica, capace di premiare chi ha investito in sicurezza, formazione e capacità organizzativa.
A dimostrazione del valore delle proprie associate, Miceli cita con orgoglio i grandi successi ingegneristici dell'ultimo periodo, che hanno goduto anche di forte eco mediatica:

- Il varo del maestoso impalcato da 550 tonnellate a Ponte al Pino (Firenze).
- I complessi lavori estivi nel nodo strategico del Pigneto a Roma, con oltre 130 tecnici simultaneamente in azione.
- L'adeguamento strutturale del Valico del Sempione per il traffico merci internazionale.
- L'imponente intervento sul Viadotto Paglia (il più lungo d'Europa), concluso nel perfetto rispetto dei tempi.
- I consolidamenti della Galleria Fabro e la velocizzazione della Battipaglia-Potenza.
- Il completamento, a giugno 2026, del quadruplicamento della Rho-Gallarate e l'elettrificazione della Ivrea-Aosta.

Manutenzione della rete, regolarità dei pagamenti e shock geopolitici

Il focus si sposta poi sulla manutenzione, definita l'asse portante del futuro delle nostre ferrovie. Ogni nuova opera inaugurata richiede manutenzione dal giorno successivo; se la politica delle grandi opere si celebra una volta sola con il taglio del nastro, la manutenzione è un dovere quotidiano, meno visibile ma vitale per la sicurezza. Anceferr guarda con preoccupazione all'ingresso nel mercato di soggetti privi di una radicata tradizione specialistica, i quali acquisiscono i contratti a monte per poi frammentare e subappaltare l'esecuzione a valle. La competenza ferroviaria non si improvvisa e non si compra con un contratto: va protetta e difesa nell'interesse dell'intero Paese.
Sul fronte economico, la relazione evidenzia un ritardo medio nei pagamenti di oltre 60 giorni. Per un'azienda, sapere che verrà pagata non basta; l'ordinario deve funzionare in modo prevedibile per consentire la copertura di stipendi, fornitori e banche. Questa stabilità interna è ancora più urgente se si guarda allo scenario internazionale, segnato dalla guerra in Ucraina, dalle tensioni commerciali e dall'instabilità energetica.
Poiché il caro materiali e l'inflazione non sono più dinamiche temporanee ma fattori strutturali, Anceferr chiede con forza che la Legge di Bilancio 2027 introduca strumenti rapidi e automatici di revisione dei prezzi e di compensazione, evitando che shock geopolitici imprevedibili rendano antieconomici i contratti di lunga durata.

Le persone come "vera infrastruttura" e l'appello alla convergenza

In un mondo che cambia rapidamente grazie a digitalizzazione, intelligenza artificiale e diagnostica predittiva, il Presidente ricorda che la tecnologia è solo uno strumento: a fare la differenza saranno sempre le persone. La carenza di personale qualificato e di giovani da avviare alla carriera ferroviaria è una delle grandi emergenze del settore. Diventa quindi fondamentale intensificare il dialogo con università, scuole e istituti tecnici (ITS), ma anche migliorare la narrazione pubblica di un mestiere affascinante e ad altissimo contenuto tecnologico, troppo spesso invisibile agli occhi dei ragazzi.

La relazione si conclude con un forte richiamo alla "convergenza". Governo, Gruppo FS, RFI e imprese devono superare le logiche di parte e assumersi una responsabilità comune. Il post-PNRR non può e non deve essere un anno di transizione o di passiva attesa, ma il punto di partenza per una politica industriale matura, capace di garantire al Paese un'infrastruttura ferroviaria sicura, efficiente e proiettata nel futuro.

Sintesi a cura della redazione



FONDAZIONE FS ITALIANE

Ferrovia del Sebino

IL TERRITORIO SI SCOPRE SULLE *carrozze panoramiche*





Fondazione FS Italiane lancia un servizio sulla **Ferrovia del Sebino** con le nuove vetture panoramiche, una delle principali novità nel del turismo italiano per la valorizzazione del patrimonio storico attraverso un'esperienza di viaggio immersiva nel cuore della Franciacorta.

Il progetto, attivo fino a al mese di agosto 2026, permette di scoprire la linea **Palazzolo sull'Oglio - Paratico** da un altro punto di vista, a stretto contatto con la natura. Le carrozze panoramiche offrono un'esperienza diretta e coinvolgente lungo un itinerario che racconta il territorio e la sua identità.

Prenota un posto a bordo, non perdere l'occasione di provare questo nuovo modo di viaggiare!



Maggiori informazioni, prenotazioni e dettagli sul programma turistico della giornata sono disponibili su

WWW.FONDAZIONEFS.IT

SEGUICI SU

Fondazione FS italiane

News

Assemblea MOST: Ferruccio Resta, superare la logica del PNRR per progettare la mobilità del futuro

Ripartire dai risultati ottenuti per guardare oltre l'emergenza e i finanziamenti straordinari, con l'obiettivo di ridefinire strutturalmente la mobilità italiana. Questo il messaggio centrale lanciato da Ferruccio Resta, Presidente del Centro Nazionale MOST, durante l'apertura e le conclusioni dell'Assemblea svoltasi a Roma il 3 novembre.

All'iniziativa hanno partecipato manager d'azienda, da Arrigo Giana di Autostrade per l'Italia e Renato Mazzoncini di A2A, da Matteo del Fante di Poste Italiane/Tim a Andrea Casaluci di Pirelli e Domenico Scida di Ferrovie dello Stato Italiane e diversi ricercatori e ricercatrici impegnati in progetti gestiti da Most e da Università italiane.

Nel suo discorso, Resta ha tracciato un bilancio dei traguardi raggiunti dal Centro, mettendo in guardia la platea sulle sfide del post-PNRR e d**elineando una chiara visione per il futuro industriale e tecnologico del Paese** ricordando le tappe che hanno portato alla nascita dei centri nazionali per la ricerca: "Eravamo un gruppo di dimostratori in uno spazio simile a questo, ma fuori c'erano oltre 50 prototipi sviluppati dalle nostre ricercatrici, dai nostri ricercatori e dalle nostre aziende". Un percorso che ha dimostrato la vicinanza a prodotti e servizi concreti, attirando l'attenzione dei revisori internazionali, i quali hanno approvato gli investimenti riconoscendo il valore del lavoro svolto.

Tuttavia, il presente impone una riflessione di lungo periodo. Molte delle strutture nate sotto l'egida del PNRR si interrogano oggi sulla **propria sostenibilità futura**. Per Resta, la domanda cruciale è stata mal posta: "La domanda corretta non è 'come sopravvivere', ma 'quale mobilità vogliamo avere'. Una volta chiarito questo, capiremo come MOST può contribuire a questa risposta".

Guardando oltre i confini nazionali, lo scenario globale si muove con decisioni nette e investimenti massicci. La Cina ha introdotto direttive che obbligano enti locali e imprese a sperimentare l'Intelligenza Artificiale e la robotica umanoide nei settori manifatturiero, logistico e sanitario, ponendosi l'obiettivo di impiegare 10.000 umanoidi entro il 2025.

Negli Stati Uniti, la diffusione della guida autonoma è già una realtà commerciale consolidata, trainata da una forte crescita dei veicoli connessi e delle infrastrutture intelligenti. In questo panorama, sottolinea Resta, "purtroppo l'Europa è un po' assente".

L'Italia sconta un ritardo nell'adozione delle nuove tecnologie. Se la media europea delle imprese che integrano l'Intelligenza Artificiale è del 20%, l'Italia si ferma al 16%. Il divario è ancora più marcato se si isolano le grandi imprese, dove solo una su cinque effettua una reale sperimentazione e appena il 9% la integra stabilmente nei processi produttivi.

A questo si sommano dinamiche demografiche e sociali allarmanti: "Abbiamo perso un milione di giovani negli ultimi dieci anni". Una fuga di cervelli che si traduce in una perdita di capitale umano, un costo di formazione non capitalizzato pari a circa 3 miliardi di euro all'anno e un indebolimento del tessuto innovativo, considerando che il 60% dei giovani percepisce un divario salariale netto rispetto alla Germania già dopo i primi tre anni di lavoro. Anche la propensione a fare impresa dei giovani è in calo del 2% negli ultimi cinque anni.

Per invertire la rotta, la mobilità non deve essere intesa come un insieme di componenti e infrastrutture isolate (treni, asfalto o veicoli), ma come "**una leva per fare sviluppo economico, competitività e qualità della vita**".

Resta ha individuato i numeri chiave di questa sfida:

- **Sicurezza**: Gli incidenti stradali rappresentano un costo sociale di 22 miliardi di euro; la soluzione risiede nella digitalizzazione e nella manutenzione predittiva.
- **Sostenibilità**: Il 28% delle emissioni deriva dai trasporti; la decarbonizzazione è impossibile senza un ripensamento complessivo della mobilità.
- **Inclusione**: Entro il 2050 il 34% della popolazione italiana avrà più di 65 anni; garantire l'accessibilità ai servizi è un dovere sociale, prima che economico.
- **Infrastrutture e Reti:** Il calo del 5% del lavoro nelle aree interne e lo spopolamento dipendono direttamente dalla qualità dei collegamenti. Inoltre, l'aumento del 134% degli attacchi cyber mette in luce l'urgenza di proteggere la sicurezza delle connessioni.

L'Italia deve quindi puntare su una filiera che non sia più legata solo al motore a combustione interna, ma

VERONA INTERPORTO

QUADRANTE EUROPA

La “città delle merci” più grande d’Italia

QUADRANTE SERVIZI
Business Partner

QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto

QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE

ZAILOG
Innovation Hub



aperta a manifattura avanzata, elettronica, software ed energia. MOST si candida a fare da collante in un sistema fortemente frammentato, forte di una rete nazionale che uni-ce università e imprese da Trento a Palermo.
Nelle sue conclusioni al termine del dibattito, Ferruccio Resta ha voluto rassicurare la governance del Centro rispetto al superamento delle retoriche emergenziali: " Adesso basta, non parliamo più e non citiamo più il PNRR. Ragionare con lo specchietto retrovisore non serve".
L'assemblea ha dimostrato che le richieste di "alzare il livello" e le crescenti aspettative provenienti da ricercatrici, startup e imprese sono il segno evidente che la comunità crede nel progetto. "La presenza di chi era qui oggi - ha concluso - è un segnale chiaro: ci scommettiamo".

Il piano d'azione di MOST
Per il prossimo triennio, il Centro Nazionale MOST ha definito una strategia basata su investimenti mirati e sul consolidamento delle competenze, supportata anche dai fondi ministeriali attesi per il periodo successivo al 2026:

- **Fondi per le Startup**: Stanziamento immediato di 10 milioni di euro a partire dalla mattina successiva, destinati al supporto e al consolidamento delle nuove realtà imprenditoriali dei giovani ricercatori.
- **Progetti di Trasferimento Tecnologico**: Oltre 5,5 mln di euro saranno indirizzati verso progetti accademici e industriali ad alto TRL per favorire l'approdo dei risultati della ricerca sul mercato.
- **Co-finanziamento per le Imprese**: Un milione e mezzo di euro sarà impiegato per co-finanziare progetti presentati da singole aziende, stimolando la capacità di investimento del tessuto privato.
- **Supporto al Territorio e alla PA**: Un milione di euro sarà dedicato alle Pubbliche Amministrazioni locali, ai Comuni e alle Regioni, per supportarli nella trasformazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).
- **Accesso ai Laboratori e Gestione Dati**: Un ulteriore milione di euro sosterrà l'accesso dei lavoratori alle infrastrutture di ricerca e la messa a sistema dei dati, elemento chiave per l'interoperabilità e la resilienza delle reti.

MOST punta a diventare una piattaforma di riferimento non solo per la ricerca, ma anche per la certificazione dell'Intelligenza Artificiale applicata alla mobilità fisica e alla logistica integrata.
In conclusione, Ferruccio Resta ha ribadito l'identità del Centro: una comunità che unisce un milione di studenti universitari, 65.000 ricercatori e imprese che generano 143 miliardi di valore. "Non siamo in competizione con le università, il nostro compito è creare una grande area di valorizzazione della ricerca. Abbiamo la responsabilità di mettere a terra questi investimenti e sentiamo il dovere di farlo con coraggio"

RED

Ferrovie

300 mld di euro di investimenti ferroviari in Europa entro il 2040 e fino a 13 mld l'anno in Italia. Il report PwC Rail 2050

Nella fase post-PNRR si prevede in Italia, come in Europa, il mantenimento di un livello sostenuto di investimenti ferroviari, caratterizzati in larga parte in interventi di modernizzazione, upgrading tecnologico ed aumento di capacità delle reti esistenti. Per l'Europa la previsione è di 115 miliardi $ di spesa annua nel 2050, con una crescita media annua del 1.1%, per l'Italia i dati di dettaglio mostrano il permanere di un volume rilevante di investimenti su tutto il periodo considerato, attorno ai 12-13 miliardi € / anno, una magnitudo importante dato che nel pre-Covid (e quindi pre-PNRR) la media non superava i 4-5 miliardi €/anno.

Il report PwC Rail 2050 chiede di valutare gli investimenti non sugli output di trasporto che producono, ma sulla capacità di generare crescita e benessere. A livello italiano il Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria (DSPM), approvato con DM n. 141 del 30 giugno 2026 evidenzia già l'importanza delle valutazioni ex-ante, in itinere ed ex-post degli investimenti sotto il profilo socio-ambientale. La fase post-PNRR non disporrà più della «disciplina» esterna delle milestone europee, per cui un'appropriata valutazione ex-ante dovrà supportare il processo di selezione delle priorità, mentre le valutazioni in itinere ed ex-post consentiranno di misurare il livello di reale raggiungimento dei benefici attesi, non limitandosi a misurare gli avanzamenti "fisici" delle opere.

In questo quadro, PwC identifica lo sviluppo delle reti TEN-T come motore dell'agenda italiana ed europea al 2040 e ne quantifica la dimensione: circa 300 miliardi di euro di investimenti previsti entro tale data sul sistema ferroviario, di cui soltanto il 20-25% coperto da fondi UE, mentre la parte restante graverà sui bilanci nazionali e sul contributo privato. Il Piano Commerciale RFI, del resto, recepisce pienamente gli obiettivi prestazionali definiti dall'UE per le reti TEN-T. È un elemento spesso sottovalutato nel dibattito italiano: il TEN-T de facto sostituisce il PNRR come vincolo di scadenza ed è più stringente, perché prescrive standard prestazionali e tecnologici, e non soltanto target fisici.

Se gli investimenti previsti manterranno il livello atteso, dovrà essere attentamente programmato e contenuto l'impatto sulla considerazione nella rete in esercizio.

I cantieri "PNRR", del resto, hanno pesantemente impattato sulla capacità di trasporto negli ultimi anni, contribuendo alla contrazione dei traffici soprattutto in ambito merci. Va evitato il paradosso che investimenti destinati a favorire il modal shift portino invece a comprimerlo.

RFI ha del resto già recepito il problema prevedendo una revisione del modello di esercizio per ridurre la saturazione e mitigare i conflitti tra circolazione e manutenzione mediante interruzioni programmate, ed ulteriori progressi potranno essere ottenuti dal coordinamento delle interruzioni per lavori lungo i corridoi transeuropei TEN-T, come previsto dal nuovo regolamento europeo sulla gestione della capacità, approvato nel maggio 2026.

Un aspetto cruciale per sostenere il livello di investimenti atteso è la diversificazione delle fonti di finanziamento e lo sviluppo di PPP evoluti, con un'appropriata allocazione dei rischi (es. progettazione, costruzione e gestione al privato; domanda e integrazione di rete al pubblico). Oltre il 95% degli investimenti ferroviari europei è oggi finanziato con risorse pubbliche, che difficilmente potranno continuare a sostenere programmi di sviluppi sempre più ambiziosi. Anche nel nostro paese Italia il gestore della rete è un concessionario pubblico unico le cui opere sono finanziate integralmente da risorse pubbliche e cofinanziamenti europei.

Occorre riflettere sull'adeguatezza dell'attuale quadro normativo per abilitare soluzioni di PPP in sistemi complessi come quello ferroviario, anche abilitando i gestori delle infrastrutture a promuovere investimenti complementari a quelli sulle opere ferroviarie (es. connettori energetici e di telecomunicazione nelle gallerie, pannelli solari su edifici e terreni ecc.) che possono generare flussi addizionali e contribuire al finanziamento delle opere.

Un altro tema rilevante è il tema della prevedibilità pluriennale delle risorse, che a livello italiano richiederà di trarre dall'esperienza del PNRR un modello gestionale di più lungo periodo, con periodi di programmazione dotati di risorse, tempistiche e target definiti, per le ferrovie ed altri ambiti infrastrutturali strategici, di cui i Contratti di Programma diverrebbero poi la semplice declinazione di dettaglio.


Foto di Pasquale Mallardo

Lo studio raccomanda semplificazione autorizzativa, coinvolgimento precoce degli appaltatori, contratti performance-based anziché cost-based, e il passaggio da un «modello di imposizione» a un «modello di dialogo» per superare le resistenze locali. A titolo di esempio, l'impiego dell'intelligenza artificiale nei processi autorizzativi e partecipativi, già testato nel Regno Unito per analizzare e classificare i contributi degli stakeholder nelle consultazioni pubbliche, potrebbero contribuire ad intervenire sul vero collo di bottiglia italiano, che è di processo amministrativo ed autorizzativo più che di progettazione tecnica.

Il documento introduce, inoltre, un elemento ancora poco presente nel dibattito programmatorio italiano: il ruolo strategico della ferrovia per la difesa e la resilienza europea.

Paolo Guglielminetti, PwC Partner Global railways & roads leader spiega: "Per decenni abbiamo considerato la ferrovia principalmente come un'infrastruttura di mobilità. Oggi dobbiamo iniziare a considerarla anche come un'infrastruttura strategica per la resilienza e la sicurezza europea. Il rafforzamento delle reti ferroviarie risponde contemporaneamente agli obiettivi di competitività, sostenibilità, logistica merci e mobilità militare, creando una convergenza di interessi che rende questi investimenti ancora più prioritari per il futuro del Paese e dell'Europa".

Anche in Italia, una parte importante della rete è datata, molte linee corrono lungo coste vulnerabili o pianure alluvionali, con circa il 10% della rete a rischio di alluvioni frequenti, ed un'alta percentuale di ponti e viadotti vetusta (si stima un'età media di 70 anni sui circa 19.000 ponti e viadotti della rete nazionale).

Il report PwC stressa l'importanza di integrare la resilienza a tutte le vulnerabilità sin dalla fase di progettazione, giacché le infrastrutture e i sistemi ferroviari sono progettati per rimanere operativi per molti decenni, mentre la gestione digitale degli asset, se pienamente integrata nei processi gestionali, consentirà di ridurre le interruzioni impreviste, prolungando la vita utile degli asset e ottimizzando i tempi di inattività.

RED



CENTRO DI FORMAZIONE RICONOSCIUTO PER LA CONDOTTA DEI TRENI dalle *National Safety Authorities* in: ITALIA AUSTRIA

15° 2011-2026

TRAINing

Aperte le iscrizioni ai CORSI 2027

045 511 82 78

info@trainingsrl.it

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO DEI CORSI DAL SITO

www.trainingsrl.it

Via Sommacampagna, 63H 37137 VERONA



FORMAZIONE PROFESSIONALE

CONDOTTA DEI TRENI (macchinista)
- Licenza Europea
- Certificato Complementare Armonizzato Cat. A
- Certificato Complementare Armonizzato Cat. B

ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (capotreno)
+ MODULO INTEGRATIVO OPZIONALE
PREPARAZIONE DEI TRENI (manovratore)

PREPARAZIONE DEI TRENI
(manovratore + formatore + verificatore)



FORMAZIONE MANAGERIALE

Settore NORMATIVA

- **IL REGOLAMENTO 2013/402/UE: ruoli, responsabilità e metodi**
  CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (*WEBINAR*)
- **FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI**
  CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (*WEBINAR*)
- **FREIGHT WAGON MANAGEMENT**
  CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (*WEBINAR*)

Settore FRS (Funzioni Relative alla Sicurezza)

- **FORMAZIONE FORMATORI**
  CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA
- **ISTRUTTORI AD ALTA AFFIDABILITÀ**
  Come integrare reset attentivo, gestione della fatica e fattori umani nella formazione del personale ferroviario
  CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA
- Corso di aggiornamento professionale del **PERSONALE DELLE SALE OPERATIVE DELLE IMPRESE FERROVIARIE**
  CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA
- **MECCANICA DEL VEICOLO FERROVIARIO**
  CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA
- **GESTIRE LO STRESS PER GARANTIRE LA SICUREZZA**
  CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (*WEBINAR*)

Scegli l'esperienza e l'eccellenza di **TRAINing!**

Trasporto aereo

Record di voli: gli aeroporti italiani sfiorano i 100 milioni di passeggeri, mentre i megahub globali ridisegnano la mappa del traffico

I cieli italiani e globali non sono mai stati così affollati. Tra giugno e settembre 2026, gli scali del nostro Paese hanno registrato un vero e proprio boom di viaggiatori, accogliendo **98,8 milioni di passeggeri** e segnando un incremento del 6,3% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. A rivelarlo sono gli ultimi dati diffusi da **Assaeroporti**, che certificano la straordinaria capacità di attrazione del sistema aeroportuale nazionale, guidata soprattutto dai flussi internazionali. Ben 7 viaggiatori su 10 (68,4 milioni complessivi) hanno infatti scelto rotte oltreconfine per i loro spostamenti estivi.

L'andamento della stagione calda in Italia ha mostrato una crescita solida e costante mese dopo mese. Giugno è partito forte con 23,6 milioni di viaggiatori (+5,9%), seguito da un mese di luglio straordinario che ha registrato l'incremento più alto dell'estate con un +7% (25,5 milioni). Il picco assoluto in termini di volumi è stato raggiunto ad agosto, il mese delle vacanze per eccellenza, con 25,8 milioni di passeggeri (+5,9%), mentre settembre ha chiuso in bellezza la stagione con 23,9 milioni di presenze e un ottimo +6,5%. Grazie a questa spinta, il bilancio dei primi nove mesi del 2026 sale a 187,1 milioni complessivi (+5,5%), e Assaeroporti stima di chiudere l'anno superando la soglia storica dei 240 milioni di viaggiatori.

Mentre il sistema italiano consolida i propri primati turistici, i dati globali consolidati dall'Airports Council International (ACI World) rivelano una mappa aerea planetaria dominata da gigantesche infrastrutture intercontinentali, capaci di muovere cifre impressionanti. Questi sono gli aeroporti in cima alla classifica:

- **Aeroporto Internazionale di Atlanta-Hartsfield-Jackson** si conferma l'aeroporto più trafficato del pianeta, superando stabilmente i **106 milioni di passeggeri** annui grazie a un mercato domestico statunitense immenso e al ruolo strategico come hub globale.
- **Aeroporto Internazionale di Dubai** si posiziona saldamente al secondo posto nel mondo e mantiene il primato assoluto per **traffico passeggeri internazionale**, registrando oltre **95 milioni di passeggeri** annui e fungendo da ponte insostituibile tra Occidente e Oriente.
- **Tokyo Haneda (HND)** con oltre **91 milioni di viaggiatori**, conquista il terzo gradino del podio mondiale, spinto da una fortissima e costante ripresa dei flussi turistici e d'affari nell'area Asia-Pacifico.
- Sul fronte europeo, la competizione estiva vede in testa **Istanbul (IST)** con picchi mensili di oltre 8,5 milioni di viaggiatori, tallonato a livello annuale da storici pesi massimi del continente come **Londra Heathrow** (LHR) (7° posto mondiale con circa 84,5 milioni) e **Parigi Charles de Gaulle** (CDG).

Questo scenario di crescita diffusa assume un valore ancora più significativo se contestualizzato nel delicato panorama internazionale. Le forti tensioni geopolitiche hanno imposto la parziale riscrittura delle rotte tra Europa e Asia, obbligando le compagnie a cambiare itinerari tradizionali a favore di scali e rotte alternative. Inoltre, il settore ha dovuto fare i conti con i costi elevati del carburante e con i timori della vigilia su una possibile carenza di forniture, superati in Italia grazie al potenziamento della produzione nazionale e alla diversificazione degli approvvigionamenti.

"I risultati estivi dei traffico negli aeroporti italiani confermano il valore di una rete aeroportuale capace di intercettare flussi e opportunità anche quando cambia la geografia dei collegamenti", ha dichiarato Valentina Menin, Direttore Generale di Assaeroporti. "Continuare a investire nella capacità e nell'efficienza degli scali significa rafforzare la competitività del sistema aeroportuale e, con essa, quella del Paese, sostenendo lo sviluppo dell'economia, il turismo e le imprese".

RED

News

Naples Shipping Week: il mare bagna Napoli

Le notizie: Napoli si appresta a dare il via al collegamento ferroviario con il porto e con gli interporti di Nola e Marcianise nel territorio retrostante; al via anche la realizzazione dei lavori per la Darsena di Levante, un'area di 300mila metri quadri dove sarà ospitata tutta la movimentazione container, liberando anche spazi per il traffico crocieristico in continua espansione nella capitale partenopea.

Lo ha annunciato **Eliseo Cuccaro**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, nonché "padrone di casa" per lo svolgimento di **Naples Shipping Week**, e in particolare le conferenze di Port&Shipping Tech, un evento dove si concentra la presenza dei maggiori operatori nazionali e internazionali, dei rappresentanti delle istituzioni e in particolare l'amministrazione cittadina, che – come ha ricordato il sindaco Manfredi nel suo intervento – oggi è più che mai legata al mare, la città ha già visto le giornate delle regate preliminari, ma è attesa da un evento irripetibile come lo svolgimento della **38° edizione dell'America's Cup**, a partire dalla primavera 2027 e per tutta l'estate con un elemento di richiamo per milioni di spettatori che rafforzerà ancor più il legame di Napoli con il suo mare.

Il mare bagna Napoli perché Napoli è la capitale del Sud, ed il Sud è il motore dell'economia marittima dell'intera nazione, come hanno confermato le cifre ricordate in questo convegno, ma soprattutto le presenze di quasi tutto il mondo del cluster marittimo, nella conferenza finale organizzata in collaborazione con Assiterminal ("**Le priorità operative dei porti italiani: Presidenti a confronto**"), la platea ha visto schierati tutti e sedici gli amministratori delle Autorità di sistema portuali del nostro Paese, insieme al presidente dell'associazione Assoporti Roberto Petri. Un altro evento centrale di questa edizione è stato organizzato da Assologistica, con la sessione dedicata al tema de "**Il baricentro verso Sud: Una strategia mediterranea per la competitività italiana. Logistica, investimenti e nuovi mercati nella prospettiva della Medioceania**", dove il presidente Paolo Guidi ha introdotto un lungo elenco di partecipanti tra cui lo stesso Cuccaro; Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di FS Logistix; Alessio Muciaccia, CEO di GTS Group; Claudio Ricci, AD di Interporto Campano e CIS; Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal e maggior terminalista di



un porto saldamente al primo posto nella categoria dei porti gateway, cioè di un porto che funge da porto d'ingresso e di smistamento di merci destinate al mercato interno, e che ora costruirà con l'intervento della AdSP (una particolarità, come ha sottolineato il presidente Cuccaro, ma funzionale agli interessi del porto) due gallerie stradali per migliorare ulteriormente le sue potenzialità.

Salerno, Marcianise (un terminal intermodale dove l'AD di FS Logistix De Filippis ha confermato che verranno effettuati investimenti per potenziarne il ruolo di hub per tutto il traffico ferroviario intermodale proveniente dal Sud), l'intera rete di porti e di interporti costituiscono il fulcro di ciò che **Alessandro Panaro**, di **SRM** (l'istituto di ricerca sull'economia del Mezzogiorno collegato al gruppo Intesa SanPaolo), ha descritto nella realtà delle cifre, che nel campo marittimo confermano la vitalità di un Meridione che negli ultimi anni ha visto una crescita del PIL superiore alla media nazionale (nel periodo 2019-2025, il PIL del Mezzogiorno è cresciuto dell'8,3% contro il +6,3% della media nazionale). Panaro ha spiegato che i porti del Sud movimentano quasi il 50% del totale nazionale delle merci, 48,9% per un valore di 249 milioni di tonnellate; nel traffico Ro-Ro o di Autostrade del Mare la percentuale sale al 52,4% (64 milioni di tonnellate), ma in tutti i settori il ruolo dei porti meridionali conserva la sua centralità, nelle rinfuse liquide (cioè in quella categoria che comprende i carburanti, oggi essenziali nell'attuale contingenza economica) insostituibili risultano il ruolo di porti come Augusta o Cagliari. La Blue Economy dei porti del Sud italiano è indissolubilmente legata ai destini del Mediterraneo, oggetto di costante attenzione da parte di



SRM che in materia produce le analisi più complete e più aggiornate; nel corso della sessione "**Mare liberum aut Mare clausum: la questione marittima fondamentale nella rivoluzione geopolitica**", Panaro ha indicato le prospettive di una crescita costante dei traffici marittimi nel Mediterraneo indicando l'obiettivo sfidante di "Il Mediterraneo: un mare da 102 milioni di TEU" nel 2030.

L'analisi dell'istituto di ricerca evidenzia innanzitutto un mercato container mondiale ancora in espansione, sebbene caratterizzato da una crescita più moderata e condizionato da forti tensioni geopolitiche: la crescita rallenta, ma nel 2026 il traffico globale aumenterà del 2,8% (nel 2025 l'aumento era stato del +6,4%). Nonostante le tensioni a livello internazionale, il Mediterraneo conserva tutte le sue potenzialità, compresa una variazione significativa dei flussi logistici, proprio questa edizione di Port&Shipping Tech ha mostrato l'entità degli investimenti nei porti della Turchia ed egiziani: secondo le elaborazioni SRM, il traffico container dell'area mediterranea passerà dagli 89,2 milioni di TEU del 2025 all'obiettivo previsto di 102,6 milioni nel 2030, con una crescita del 15%, con significative performance dinamiche nel Mediterraneo orientale e Mar Nero (+17%), mentre il Mediterraneo occidentale crescerà del 13% e il Nord Africa del 14%. SRM sottolinea poi che l'Italia resta una potenza dell'export: nel 2025 il commercio estero italiano ha superato 1.200 miliardi di euro, con un export pari a 643 miliardi; via mare si muove circa un quarto dei nostri scambi internazionali in valore. I porti italiani nel 2025 hanno superato quota 500 milioni di tonnellate; Container e Ro-Ro trainano la crescita degli scali, l'Italia resta sempre prima in Europa nello Short Sea Shipping.

Infine, i numeri di questa settima edizione di Naples Shipping Week e della diciottesima edizione del forum internazionale di Port&Shipping Tech, che segue anche l'alternanza delle sedi con cadenza biennale a Genova e Napoli: oltre 170 relatori accreditati, più di 100 partner e 4.000 partecipanti, oltre 40 eventi e – per quanto riguarda Port&Shipping Tech – 18 sessioni e conferenze con presenze internazionali che hanno occupato le 4 sale del centro della Stazione marittima e le due giornate di lavori.

Antonio D'Angelo

UNICO CAMPANIA

REGIONE CAMPANIA

IN VIAGGIO PER LA LEGALITÀ

Scegli la strada giusta!



emysfera

CONSORZIO UNICOCAMPANIA

WWW.UNICOCAMPANIA.IT

seguici su
@ucampania

Mobilità

Strade smart, intelligenti e sostenibili: Associazione Italiana Infrastrutture Sostenibili presenta nuovo Position Paper

Una strada che comunica con i veicoli, anticipa le criticità e si adatta al traffico, ma riduce anche gli impatti ambientali, utilizza meglio le risorse e genera benefici per i territori. È la visione proposta dal Position Paper "Strade smart e sostenibili – From Black to Green Roads", elaborato da AIS, Associazione Italiana Infrastrutture Sostenibili presentato la scorsa settimana presso la sala stampa della Camera dei Deputati su iniziativa dell'on. Raffaele Nevi.

Il Position Paper è stato redatto da un gruppo di lavoro di soci AIS (Associazione Italiana Infrastrutture Sostenibili) composto da 8 stazioni appaltanti, concessionari e gestori, 8 società di ingegneria e progettazione, 3 società di consulenza ambientale, 4 imprese di costruzioni e general contractor, 5 produttori e fornitori di materiali, 5 realtà attive nella tecnologia e digitalizzazione, 2 organismi di certificazione e 9 soci individuali.

Il documento parte da un punto essenziale: una strada tecnologicamente avanzata non è necessariamente sostenibile, così come l'impiego di materiali a minore impatto non basta a renderla ecocompatibile. La sfida è integrare le due trasformazioni, valutando i risultati lungo l'intero ciclo di vita delle opere.

Tre dimensioni per la strada del futuro

Connettività, intelligenza e sostenibilità sono le tre dimensioni che il documento mette in relazione. Una strada connessa raccoglie e condivide informazioni in tempo reale attraverso sensori, reti digitali e sistemi di comunicazione tra veicoli, infrastrutture e centri di controllo. Una strada intelligente utilizza questi dati per gestire dinamicamente il traffico, migliorare la sicurezza, individuare anomalie e programmare la manutenzione. Una strada sostenibile traduce l'innovazione in benefici verificabili: minori emissioni e consumi, materiali circolari, resilienza climatica, durabilità e valore economico e sociale per le comunità.

"Le grandi infrastrutture stradali – ha dichiarato nel suo intervento il presidente di AIS Lorenzo Orsenigo – non sono più solo semplici arterie di transito, ma devono evolvere in sistemi multifunzionali al servizio del territorio, dell'ambiente e della collettività".

"Come AIS vogliamo interpretare questa trasformazione culturale e tecnologica – riassunta nella visione f*rom black to green roads* – per dimostrare come le strade possano diventare un fattore concreto di sviluppo sostenibile, economico e sociale, un vero e proprio asset del territorio. Di fronte alle sfide poste dal cambiamento climatico e dai conseguenti rischi per il territorio, la rete stradale può infatti integrarsi con le risorse naturali, diventando uno strumento strategico, ad esempio, per la raccolta e il riuso dell'acqua piovana contro la siccità, nonché per la produzione e trasmissione di energia da fonti rinnovabili. Il nostro position paper nasce proprio con l'obiettivo di mettere a valore le migliori strategie del settore, coniugando l'innovazione tecnologica, la digitalizzazione e la resilienza territoriale".

Dalla tecnologia alle decisioni pubbliche

Il quadro normativo ha sviluppato percorsi in parte distinti: da un lato i Criteri Ambientali Minimi (CAM) e gli strumenti di valutazione della sostenibilità; dall'altro la disciplina delle Smart Road, concentrata su digitalizzazione, sicurezza e gestione della mobilità. Il Position Paper richiama la necessità di superare questa separazione e tradurre la convergenza in criteri progettuali, valutazioni e investimenti coerenti.

Per enti pubblici, stazioni appaltanti ed enti gestori, significa guardare oltre il costo iniziale o la dotazione tecnologica, considerando anche manutenzione, durata dell'opera, adattamento ai rischi climatici e benefici collettivi. Ed è soprattutto nel binomio complessità del rischio climatico – infrastrutture resilienti, che emerge con forza la necessità di attuare una gestione predittiva degli asset, grazie all'impiego sinergico di tecnologie satellitari radar e ottiche, algoritmi predittivi, space economy e modelli climatici capaci di monitorare l'evoluzione del territorio e delle opere con precisione millimetrica, individuando segnali precoci di instabilità ben prima che si verifichino criticità strutturali. Misurare e monitorare, con continuità e in modo oggettivo, è la condizione per decidere in maniera tempestiva e rendere davvero resilienti e sicure le infrastrutture stradali presenti sui territori.

97 soluzioni e 34 esperienze: l'innovazione è già "su strada"

Il Gruppo di Lavoro AIS ha analizzato 97 soluzioni e tecnologie, raccolte in 14 categorie e quattro ambiti — soluzioni progettuali, tecnologie, materiali ed energia

— e 34 esperienze applicative, tra realizzazioni consolidate, sperimentazioni e progetti in sviluppo.
Le esperienze mostrano che una parte significativa della transizione è già in corso. Altre soluzioni stanno passando dal laboratorio o dal progetto alla sperimentazione operativa. La collaborazione tra gestori, imprese, università e partner tecnologici configura un modello di open innovation, in cui competenze differenti concorrono a sviluppare, verificare e rendere replicabili le innovazioni.
Tre casi, qui presi ad esempio, illustrano la varietà degli interventi:
Sulla A4 Torino–Milano, SATAP utilizza una nuova pavimentazione composta fino al 70% da conglomerato bituminoso recuperato dalle precedenti pavimentazioni, insieme a plastica riciclata e grafene. Dopo la sperimentazione, la soluzione è stata estesa alla corsia lenta per 125 km in ciascun senso di marcia: un esempio di riduzione del ricorso a nuove materie prime.
Nella manutenzione autostradale, il Gruppo Autostrade per l'Italia utilizza miscele bituminose "tiepide", prodotte a temperature inferiori rispetto agli asfalti tradizionali. Secondo la Dichiarazione Ambientale di Prodotto, il processo riduce di circa il 15% il consumo di combustibile rispetto alle miscele equivalenti a caldo.
Sulla A4 urbana milanese, tra viale Certosa e Sesto San Giovanni, la quarta corsia dinamica consente invece di aumentare temporaneamente la capacità dell'autostrada senza allargare la carreggiata. Sensori, telecamere e algoritmi di intelligenza artificiale sorvegliano il traffico e regolano l'apertura della corsia. Secondo le stime di Autostrade per l'Italia, la maggiore fluidità evita circa 1,5 tonnellate di CO_2 per ogni ora di attivazione sull'intero tratto interessato.

Dalle "black roads" alle "green roads"

La strada può diventare quindi un'infrastruttura multifunzionale: oltre a garantire mobilità, può integrare produzione di energia rinnovabile, ricarica elettrica, gestione delle acque e monitoraggio del territorio. La trasformazione riguarda tanto le nuove opere quanto la riqualificazione della rete esistente: per AIS, passare dalle "black roads" alle "green roads" significa cambiare il modo di progettare, realizzare e gestire le infrastrutture, collegando innovazione e sostenibilità a risultati misurabili e a benefici per utenti e territori.
"Dal black al green è un cambio di prospettiva" – ha affermato Sara Frisiani, consigliera AIS e coordinatrice del Gruppo di Lavoro. "Una strada smart e sostenibile è una strada che genera valore, lungo tutto il ciclo di vita, per utenti, territori e comunità. Una trasformazione che riguarda le nuove infrastrutture, per le quali tracciato, territorio, resilienza, dati e multifunzionalità possono essere integrati fin dalle prime fasi, ma anche le infrastrutture esistenti, soggette ad una progressiva trasformazione, attraverso manutenzione, retrofit tecnologico, utilizzo di nuovi materiali e monitoraggio.
"La redazione del nostro Position Paper rappresenta un eccellente esempio di intelligenza collettiva e di lavoro corale, reso possibile grazie alla straordinaria partecipazione attiva di 44 soci AIS impegnati nell'intera filiera delle infrastrutture. Un contributo altamente qualificato che ha visto il coinvolgimento sinergico di una pluralità di competenze che dimostra come la transizione verso strade intelligenti e sostenibili sia già una realtà concreta radicata nel mercato italiano e nel know-how dei nostri soci".
La presentazione del Position Paper, si è svolta su iniziativa dell'on. Raffaele Nevi: "Proporre di guardare alle strade in una logica di sostenibilità e in una relazione proattiva – ha affermato – non solo rispetto alla loro natura di infrastrutture di trasporto, ma anche nella relazione con il territorio, costituisce un elemento innovativo che anche come istituzioni dobbiamo acquisire come rilevante. Investire in infrastrutture capaci di coniugare digitalizzazione, intelligenza e sostenibilità non significa, infatti, soltanto modernizzare e rendere più sicura la nostra rete viaria, ma dotare il Paese di soluzioni in grado di mitigare i cambiamenti climatici e di rappresentare un volano per sostenerne la competitività industriale. Il Position Paper di AIS indica quindi una rotta chiara e pragmatica che, abbiamo il dovere di tradurre in scelte strategiche per il futuro del sistema stradale e autostradale italiano."
Hanno partecipato alla stesura del Position Paper i seguenti soci AIS:
A35 Brebemi, Ambiente, Amplia Infrastructures, Anas – Gruppo Fs, Autostrada Pedemontana Lombarda, Autostrade Per L'italia, Build Trust, Colabeton, Conteco Check, Dassault Systemes Italia, Dba, Eambiente, Enel Italia, Ferriere Nord – Gruppo Pittini, Geeg, Harpaceas, Icmq, Icop, Infratrasporti.To, Istituto Iride, Iterchimica, Itinera, Knowce, Milano Serravalle Milano Tangenziali, Officine Maccaferri, Net Engineering, One Team, Politecnica, Sina, Sintagma, Spee, Unical, Veneto Strade, Webuild.

RED

Ambiente

Transizione climatica è sfida decisiva per la competitività delle imprese. Da un convegno Kyoto Club una buona novella

Trasformare gli obiettivi di decarbonizzazione in investimenti, innovazione e sviluppo, attraverso strumenti finanziari accessibili e un quadro stabile per le imprese. È questo il filo conduttore del convegno "**La finanza per il clima: sfide e strumenti per la crescita responsabile delle imprese**", organizzato dal Gruppo di lavoro Finanza di Kyoto Club e svoltosi questa settimana a Roma.

L'incontro ha messo a confronto imprese, istituzioni, sistema finanziario, utilities, professionisti e ricerca sul ruolo della finanza nella transizione ecologica. Al centro del dibattito la governance delle imprese, l'integrazione dei criteri ambientali, sociali e di governo societario nelle strategie aziendali e il contributo delle amministrazioni locali agli investimenti per la decarbonizzazione.

"La transizione climatica è una sfida decisiva per la competitività delle imprese. Riguarda la capacità di innovare, attrarre capitali, rafforzare le filiere e creare valore nel tempo. Integrare la sostenibilità nelle strategie aziendali significa investire nella propria capacità di crescere e affrontare le crisi. Il confronto ha posto al centro gli strumenti necessari per accompagnare questo cambiamento: una governance capace di guidare le scelte di lungo periodo, l'accesso alla finanza, le energie rinnovabili e modelli di business che coniughino risultati economici, responsabilità sociale e tutela dell'ambiente. Servono capitali, competenze e collaborazione tra pubblico e privato. La finanza deve sostenere l'economia reale e accelerarne la trasformazione. È su questo terreno che si gioca una parte essenziale del futuro produttivo dei nostri territori. Il nostro impegno prosegue: porteremo le proposte emerse dal confronto all'attenzione del Governo e del Parlamento, lavorando perché trovino spazio già nella prossima legge di bilancio. Le imprese hanno bisogno di strumenti concreti, risorse e un quadro stabile per investire nella transizione. Vogliamo contribuire a tradurre queste esigenze in scelte politiche e misure efficaci". Lo dichiara Patrizia Pizzini, coordinatrice del gruppo di lavoro "Finanza" di Kyoto Club.

Tra le proposte raccolte in occasione del convegno, ENERGRED chiede di prorogare al 31/12/2029 il termine di accesso alla tariffa incentivante per le configurazioni di autoconsumo condiviso e le comunità energetiche rinnovabili. L'obiettivo è consentire il completamento di un maggior numero di iniziative, mantenendo il contingente complessivo di potenza incentivabile di 5 GW e la cessazione dell'accesso al suo raggiungimento. La proposta riguarda la tariffa sull'energia condivisa e non modifica le scadenze dei contributi PNRR.

Sulla proroga al 2029 converge anche Banca Etica, che propone di rafforzare il sostegno alle CER, riconoscendone il ruolo nella transizione ecologica e nel contrasto alla povertà energetica. Il documento prevede inoltre una premialità aggiuntiva per le comunità che condividono oltre l'80% dell'energia prodotta e la stabilizzazione dei contributi in conto capitale a fondo perduto per sostenere la creazione e la gestione delle comunità energetiche.

Una seconda proposta di ENERGRED riguarda l'istituzione della certificazione volontaria "Impresa Rinnovabile", destinata alle aziende che coprono almeno il 30% del proprio fabbisogno elettrico annuo con energia da fonti rinnovabili, secondo requisiti verificabili di tracciabilità e addizionalità. Rilasciata da organismi terzi indipendenti accreditati, la certificazione potrebbe essere riconosciuta come criterio premiale nei bandi pubblici pertinenti, entro un tetto proposto del 10% del punteggio complessivo e nel rispetto delle regole applicabili. La misura punta a stimolare gli investimenti privati nella generazione rinnovabile e nei contratti di approvvigionamento di lungo periodo.

NATIVA propone invece di valorizzare l'impatto sociale e ambientale delle imprese negli appalti pubblici, introducendo un criterio premiante per le Imprese Impact e, nello specifico, per le Società Benefit che pubblicano annualmente la Relazione di Impatto e si misurano attraverso uno standard riconosciuto. L'obiettivo è far pesare nelle decisioni di acquisto della PA il valore sociale e ambientale che queste imprese già misurano e rendicontano, orientando la domanda pubblica verso modelli di impresa responsabili. La proposta utilizza la rendicontazione già prevista per le Società Benefit, senza prevedere nuovi stanziamenti pubblici.

Le proposte costituiscono una base di lavoro da sottoporre a Governo e Parlamento, individuando gli strumenti normativi più adatti alla loro attuazione, a partire dal confronto sulla legge di bilancio 2027. L'obiettivo comune è creare condizioni favorevoli agli investimenti nella transizione, rafforzando il legame tra competitività delle imprese, benefici per i territori e tutela dell'ambiente.

RED

GoINTERNATIONAL®

10–11 March 2027

Allianz MiCo, Milano

La fiera dedicata all'export



Superare i confini con fiducia

Che si tratti di valorizzare la propria esperienza o di scoprire nuove soluzioni, Go International® è il luogo in cui si incontrano i professionisti della logistica e delle dogane. Gli espositori possono entrare in contatto con aziende alla ricerca di supporto per il commercio internazionale, mentre i visitatori hanno accesso diretto a specialisti in spedizioni internazionali, compliance doganale, gestione della supply chain e operazioni di importazione ed esportazione. Un'opportunità unica per creare partnership strategiche, condividere competenze e sviluppare nuove opportunità di business sui mercati globali.

Visita il sito

www.gointernationalexhibition.it

Per esporre:
Contatta lucaferrantin@step-exhibitions.com
o chiama +39 334 3443528

Aice
Associazione Italiana Commercio Estero
Italian Association of Foreign Trade

Step Exhibitions

con il patrocinio:
Commissione europea

Punti di vista

I problemi strutturali dell'autotrasporto italiano

Le principali criticità

Il primo problema è annoso: le imprese di trasporto italiane sono molto squilibrate, con poche imprese grandi e moltissime piccole, e ci sono ancora molte imprese con un solo camion (i "padroncini"), e anche molti servizi in conto proprio, con pochi camion per impresa.

Questo le rende ovviamente meno efficienti sia sul piano dei costi che su quello dell'evitare viaggi di ritorno a vuoto, cioè nel captare in modo efficiente la domanda di chi spedisce. E qui non c'è moltissimo da fare: anche la dimensione delle imprese italiane, cioè di chi spedisce e riceve, è più piccola della media europea.

Il secondo problema è che nel mercato interno (come in tutta la EU) il settore non è molto esposto alla concorrenza internazionale, soprattutto quella dei paesi dell'est-Europa, che hanno costi del lavoro inferiori (rimangono molti vincoli normativi, alcuni di dubbia razionalità).

Quella concorrenza avrebbe costretto l'autotrasporto italiano ad organizzarsi in imprese più efficienti, e quindi tendenzialmente più grandi e informatizzate.

E nemmeno per i veicoli c'è molta concorrenza: i dazi e le barriere a quelli cinesi, molto meno costosi, sono praticamente insuperabili, al contrario di quello che sta avvenendo per le automobili. E anche questo alza i costi, e non poco.

Anche l'età media dei camion italiani risulta piuttosto elevata.

La politica ambientale europea poi (gli standard di emissione E1, 2, 3 ecc.), che ha promosso un rilevante rinnovo del parco delle automobili verso tecnologie a minori consumi (ibride e, con meno successo, elettriche), non ha premuto molto sui camion.

Anche questo, in presenza di aumenti del prezzo dei carburanti, ha fatto aumentare i costi per un parco veicolare meno recente.

Poi c'è stata la pluriennale battaglia delle ferrovie europee contro l'aumento del tonnellaggio dei camion, che diminuirebbe i costi per ogni tonnellata trasportata di diversi punti percentuali (20-30), e accelererebbe il passaggio all'elettrico (le batterie pesano molto).

Si noti che camion più pesanti (conosciuti come "megatrucks" o "gigaliners") circolano felicemente da decenni nei paesi scandinavi, ma non nel continente.

E anche in termini ambientali camion più pesanti comportano minori emissioni.

Le scelte modali limitate

Poi l'autotrasporto non deve nemmeno fronteggiare la concorrenza delle ferrovie: infatti, pur essendo queste da sempre molto sussidiate, e il settore stradale molto tassato (a volte più di quanto sarebbe giustificato per ragioni ambientali), lo spostamento tra i due modi sembra non avvenire, e questo soprattutto per ragioni logistiche.

Il trasporto via camion notoriamente fa un servizio porta-a-porta, quello ferroviario deve servirsi di quello stradale sia all'origine che alla destinazione (con non frequenti eccezioni per imprese raccordate o per terminali portuali).

Questo comporta tempi e problemi organizzativi superabili solo per certi tipi di merci (prodotti di base a basso costo), che l'Europa produce sempre meno.

Anche questa mancata concorrenza non incentiva l'abbassamento dei costi per il settore dell'autotrasporto.

Da quanto detto sopra emerge un settore con costi strutturali elevati sia per ragioni tecnologiche (camion vecchi) che per aspetti organizzativi delle imprese (molte sono troppo piccole). L'elevata concorrenza sul mercato interno non consente poi margini elevati da dedicare all'innovazione e agli investimenti.

L'ambiente

E veniamo adesso al problema maggiore, che in realtà è quello ambientale. I camion con motorizzazioni tradizionali hanno ovviamente emissioni elevate, tanto che, rispetto alle automobili, le tasse che pagano sui carburanti sono appena sufficienti a "internalizzare" i costi ambientali, secondo il principio del "chi inquina paga", che è correttamente alla base di tutte le politiche ambientali.

E in effetti pagano molto: si può stimare che versino allo Stato circa 15 miliardi all'anno, quasi il costo di una finanziaria.

Questo flusso di risorse nel tempo è diventato una componente essenziale del bilancio pubblico.

L'aumento del prezzo del petrolio generato prima dalla guerra in Ucraina, poi dalle nefaste conseguenze

della guerra di Trump all'Iran è andato ad incidere su un settore con costi già alti per le ragioni che abbiamo visto, e con scarsa possibilità di assorbirli a causa delle dimensioni ridotte delle imprese, che, come abbiamo visto, hanno scarsi margini finanziari e organizzativi di manovra.

Le strategie possibili

Che fare allora per intervenire in modo strutturale, senza rinunciare agli obiettivi ambientali europei, che già subiscono una forte pressione da parte dei costruttori di automobili?

Nel breve, sembra inevitabile ricorrere ad interventi "spot" di sostegno.

Nel medio-lungo, occorre accelerare l'efficientamento tecnologico del parco veicolare, consentendo dimensioni maggiori dei veicoli e la loro l'elettrificazione, cioè la riduzione dalla dipendenza dai combustibili fossili.

L'elettrificazione in prospettiva sembra rimanere la tecnologia più promettente, ma anche il ricorso ai biocombustibili e all'idrogeno "verde" può entrare in gioco, in un'ottica di "neutralità tecnologica", limitandosi a porre obiettivi di riduzione delle emissioni e lasciando poi operare il mercato.

Infine in tempi ormai non troppo lontani, sono alle viste per il settore soluzioni avanzate sia di guida autonoma che di marcia in convogli di veicoli per ridurre la resistenza aerodinamica e così i consumi (che crescono più che proporzionalmente alla velocità).

Non sembra tuttavia nemmeno da scartare l'ipotesi di ridurre gradatamente le barriere ai camion elettrici cinesi, anche stimolando insediamenti produttivi in Europa.

Se gestita con lungimiranza, questa apertura può anche trasformarsi in una accelerazione del progresso tecnico dei produttori europei, che il protezionismo notoriamente non incentiva, oltre che costare caro agli utenti del servizio (e all'ambiente).

Marco Ponti
BRT ETS



è un settimanale digitale di

Ferpress è un'agenzia di informazione specializza 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 in Roma, 00186 Piazza di Firenze 24. Tel. 06-4815303.
Segreteria di redazione e amministrazione: segreteria@ferpress.it
Diffusione media 7500 copie digitali

AGENZIA DI INFORMAZIONE

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

Ferpress Srl-Piazza di Firenze 24, 00186 Roma - P.Iva 12510731008

La fotografia della settimana
di Paquale Mallardo



Genuina HUB COMPANY

We Humans

Essere _enuini, _arantire risultati, _enerare valore, _estire il pro_resso.

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