

NEWSLETTER



ContactLess Users Board

Quindicinale a cura della redazione giornalistica di Ferpress
newsletter-clubitalia@ferpress.it © Riproduzione riservata

CLUB ITALIA - Notiziario n. 37 del 4 aprile 2025

In questo numero:

L'uso dell'IA nel trasporto pubblico: un documento di UITP

Eventi Club Italia - Save the Date Torino

La presentazione delle Linee Guida AI: la tavola rotonda a Roma

Notizie su ITS e MaaS in collaborazione con Ferpress

**L'USO DELL'IA NEL TRASPORTO PUBBLICO:
UN DOCUMENTO DI UITP**

Molte organizzazioni di trasporto pubblico in tutto il mondo utilizzano già la potenza degli strumenti di intelligenza artificiale per rendere le operazioni più sicure, più efficienti e più comode per i passeggeri.

“Si stanno aprendo nuove opportunità. Da un lato, per facilitare le operazioni, e dall’altro, per cambiare il modo in cui comunichiamo con i clienti. Alla fine, questo dovrebbe creare un nuovo modello di business che ci impatta internamente ed esternamente. I nostri clienti lo richiedono sempre di più”, dichiara Ralph Gambetta Presidente del comitato IT&I dell’UITP.

Un documento dell’ UITP AI Working Group ha analizzato l’uso dell’IA nel trasporto pubblico evidenziando tre categorie tecnologiche chiave di applicazioni di IA:

- LLM, utilizzati principalmente nei chatbot
- Analisi video basata sull’IA, che sfrutta l’elaborazione avanzata delle immagini
- Modellazione predittiva, che affronta le sfide operative

Le prime due categorie in genere si basano su varie forme di apprendimento profondo, una tecnica di IA all’avanguardia.

La modellazione predittiva, al contrario, impiega spesso metodi di IA più tradizionali che, sebbene possano sembrare meno avanzati, sono altamente efficaci per risolvere un’ampia gamma di problemi pratici nel trasporto pubblico.

Un capitolo dello studio è dedicato alle iniziative in corso nei diversi paesi del network UITP. Per l’Italia si segnala in particolare Club Italia e la nuova LLM Velvet sviluppata da Almaxwave. “Club Italia, si legge, è un’organizzazione non-profit che promuove l’uso di sistemi di pagamento e accesso contactless per il trasporto pubblico. A gennaio 2025, ha lanciato l’applicazione open source Velvet, che consentirà agli utenti di inviare richieste a un LLM in lingua italiana. Queste vengono quindi integrate in un chatbot in grado di rispondere alle richieste degli utenti e di offrire informazioni aggiornate dinamicamente, tra cui gli orari dei servizi e consigli sull’abbigliamento adatto alle condizioni meteorologiche previste per il giorno del viaggio. La soluzione è in fase di test con diverse istituzioni partner, come IntercentER (Agenzia per gli acquisti telematici della Regione Emilia Romagna), UniMarconi (Università telematica) e la Regione del Veneto. L’obiettivo principale di Club Italia è di distribuire Velvet nelle regioni centrali e meridionali dell’Italia, con particolare attenzione agli operatori del trasporto pubblico in Sicilia”.

LLM

Sebbene gli LLM abbiano attirato una notevole attenzione, il loro impiego primario nel trasporto pubblico si è concentrato finora su due aree pratiche: migliorare l’assistenza del personale e migliorare l’assistenza ai clienti. Queste applicazioni sfruttano le capacità degli LLM nella comprensione e nella generazione del linguaggio naturale per semplificare la comunicazione, ridurre i tempi di risposta e migliorare la qualità del servizio.

VIDEO ANALYTICS

L’analisi video basata sull’intelligenza artificiale, nota anche come video analytics, è in prima linea nei progressi dell’intelligenza artificiale nel trasporto pubblico. Nel corso

dell'ultimo decennio sono state implementate molteplici applicazioni in questo campo, tra cui:

- Monitoraggio dei passeggeri: le telecamere installate sopra le porte e i soffitti dei veicoli consentono all'intelligenza artificiale di contare i passeggeri, monitorare l'affollamento, l'occupazione dei binari e generare dati di origine-destinazione.
- Monitoraggio della sicurezza degli autobus: le telecamere dotate di intelligenza artificiale monitorano gli angoli ciechi e il comportamento dei conducenti e rilevano potenziali collisioni, migliorando la sicurezza complessiva.
- Enforcement applications: l'intelligenza artificiale rileva veicoli non autorizzati nelle corsie degli autobus ed eventi di evasione delle tariffe, consentendo un'applicazione tempestiva. Sicurezza dei passaggi a livello: l'intelligenza artificiale monitora gli attraversamenti per rilevare pericoli come veicoli o pedoni che attraversano in modo non sicuro e avvisa immediatamente gli operatori.

Sulla base delle applicazioni precedenti, ora c'è spazio per utilizzare l'intelligenza artificiale per affrontare sfide emergenti più difficili. I principali casi d'uso includono:

- Rilevamento di comportamenti irregolari: rilevamento di vagabondaggio, disagio, scontri o comportamenti suicidi per consentire interventi proattivi.
- Rilevamento di armi: identificazione di potenziali armi in tempo reale per garantire una risposta rapida e mantenere la sicurezza.
- Monitoraggio di bagagli abbandonati: rilevamento di oggetti abbandonati e tracciamento dell'ultimo proprietario per affrontare rapidamente le minacce alla sicurezza.

Alcune di queste sfide hanno superato la prova di concetto, con vari gradi di successo ma nessuna di esse ha avuto abbastanza successo da essere introdotte nelle operazioni regolari. Attualmente ci si concentra sul rendere l'analisi video più diffusa ed efficace nel trasporto pubblico, riducendone i costi complessivi e migliorandone le capacità.

Gli sviluppi chiave in corso includono:

- Edge computing: l'elaborazione di video su dispositivi edge locali riduce la latenza e la larghezza di banda, consentendo risposte più rapide e costi infrastrutturali più bassi.
- Analisi multi-camera collaborativa: la sincronizzazione dei feed delle telecamere può migliorare la copertura e le informazioni, soprattutto nelle aree affollate.
- Segnalazione di incidenti in tempo reale: ciò comporta l'avviso immediato degli operatori su incidenti come alterchi o sovraffollamento per consentire risposte più rapide.
- Manutenzione proattiva: i controlli visivi su apparecchiature e infrastrutture mobili vengono utilizzati per rilevare problemi e/o prevedere guasti, riducendo così al minimo le interruzioni.

- Integrazione cross-modale con sensori Internet of Things (IoT): l'integrazione di dati IoT (ad esempio temperatura, rumore, ecc.) con l'analisi video arricchisce il processo decisionale e migliora l'esperienza dei passeggeri.

L'analisi video offre molti vantaggi, ma presenta anche punti deboli che i decisori devono considerare. Un problema importante è l'impatto delle mutevoli condizioni ambientali sull'analisi. I modelli di intelligenza artificiale sono spesso addestrati su set di dati specifici e i cambiamenti nell'ambiente fisico possono ridurre l'accuratezza. Per garantire prestazioni affidabili, potrebbe essere necessaria una messa a punto. Un'altra debolezza riguarda le telecamere stesse: l'esposizione ambientale può degradarne la qualità nel tempo, riducendo la nitidezza delle immagini e influenzando le prestazioni dell'intelligenza artificiale. Il monitoraggio regolare delle condizioni delle telecamere è fondamentale per mantenere una qualità di input ottimale. È inoltre fondamentale sviluppare modelli di intelligenza artificiale in grado di gestire variazioni e glitch delle immagini senza perdite significative di prestazioni.

MODELLAZIONE PREDITTIVA CON AI

La modellazione predittiva è una branca dell'AI che utilizza tecniche di apprendimento automatico per fare previsioni o eventi di clustering in base a relazioni e modelli appresi da dati storici. I modelli possono essere classificati in diversi gruppi, ognuno adatto a diversi tipi di attività e dati. I modelli di previsione si concentrano sulla previsione di valori che sono continui, ad esempio un numero di passeggeri o una durata, o categorizzati, ad esempio lo stato del servizio come "in orario" o "in ritardo", mentre i modelli di clustering raggruppano insieme punti dati simili per identificare modelli nascosti. Con i progressi della tecnologia e della potenza dei computer, l'apprendimento automatico predittivo ha fatto un grande passo avanti negli ultimi anni. I modelli di apprendimento automatico possono analizzare rapidamente grandi quantità di dati e identificare modelli che potrebbero non essere immediatamente evidenti all'occhio umano. Il vantaggio principale è una maggiore accuratezza nei risultati di previsione e clustering, che, a sua volta, porta a un migliore processo decisionale. Sebbene l'apprendimento automatico abbia trasformato molti campi, a volte non riesce a fornire i risultati attesi. Ci sono molte ragioni per questo, tra cui mancanza di dati, problemi di qualità dei dati, overfitting, deriva del modello e mancanza di risorse informatiche appropriate. E anche quando tutte le regole d'oro dell'apprendimento automatico sono state seguite e il modello produce risultati eccellenti, una mancanza di fiducia dovuta a un effetto "scatola nera" può rendere un modello inutile.

La modellazione predittiva con AI sta trasformando il processo decisionale nel trasporto pubblico per dipendenti, veicoli, servizi e infrastrutture. Un migliore processo decisionale in questo campo porta a una maggiore efficienza operativa, qualità del servizio e sicurezza. In termini di risorse umane, l'AI facilita una pianificazione efficiente dei turni, l'assegnazione delle attività e la distribuzione della forza lavoro, ad esempio anticipando i picchi di domanda e l'assenteismo.

Altre applicazioni di modelli di previsione automatizzano le attività di reporting per

migliorare l'efficienza operativa del personale di pianificazione.
Il documento [è qui](#)

EVENTI CLUB ITALIA
SAVE THE DATE: 19-20 GIUGNO A TORINO



SAVE THE DATE

19 e 20 GIUGNO 2025

TORINO

CONVEGNO e VISITA TECNICA

LE COMPONENTI DI UN SISTEMA DI
TRASPORTO PUBBLICO DI ECCELLENZA

**Tecnologie di bigliettazione elettronica di area
metropolitana e di servizi intercomunali**

 

**LA PRESENTAZIONE DELLE LINEE GUIDA AI:
LA TAVOLA ROTONDA A ROMA**

La strada giusta per affrontare seriamente il problema dell'introduzione dei sistemi di Intelligenza Artificiale è fare come si faceva negli anni passati: aprire nelle aziende una Conferenza organizzativa. È Claudio Claroni che chiude il convegno che Club Italia ha organizzato a Roma la scorsa settimana per presentare le sue "Linee guida per applicazioni di Intelligenza artificiale alla mobilità collettiva".



Una conferenza, spiega meglio, nella quale si affrontano tutti i problemi che si hanno di fronte: le competenze, la necessità di assumere nuove figure, il dimensionamento dell'organizzazione, il rapporto con i sindacati e così via. Se le aziende del trasporto pubblico cominciassero a fare Conferenze di organizzazione in grado di toccare tutti gli aspetti del problema, forse potremmo arrivare ad una svolta, rendendole di nuovo protagoniste; se non lo faranno perderanno un'occasione forse irripetibile". Poi c'è un altro aspetto, che Claroni definisce "esterno": le aziende cercano già di prepararsi, la tecnologia è pronta ma abbiamo bisogno di un

"motore" che abbia potere di guida, potere sugli strumenti e sui progetti sovracomunali e nazionali, potere di scelta delle migliori tecnologie, potere sulla definizione e concessione di contributi economici fondamentali. Senza aprire una fase come questa si va tutti avanti in ordine sparso; è invece necessario fare un po' come è successo con il progetto MaaS4Italy, che il Ministero dei Trasporti ha ritenuto importante trattare in prima persona per dare le linee guida e per dare contributi alla sperimentazione. L'arrivo velocissimo dell'intelligenza artificiale ha bisogno anche di questo perché senza questa svolta, cioè senza l'apertura a strumenti sovraordinati, Regioni, Ministero, Agenzie, corrono il rischio che questo momento "magico" gradualmente si spenga". E a proposito di Enti sovraordinati basterebbe guardare tutte le applicazioni di IA di cui abbiamo parlato nel nostro incontro per capire che son tutte applicazioni di cui i principali percettori sono proprio gli enti sovraordinati: si parla di pianificazione dei servizi, di consenso, di matrice origine e destinazione, di rapporto con i cittadini. Quelle strutture (gli Enti) negli ultimi 10-15 anni sono diventate le principali protagoniste; non sono più le aziende di trasporto che stabiliscono la rete di trasporto pubblico, non decidono più le tariffe e non decidono più tante cose come invece facevano 25 anni fa, però sono ancora quelle che hanno gli strumenti in mano per la gestione. Siamo qui – dice ancora Claroni aveva detto avviando la discussione - per discutere con le diverse associazioni del settore: Agens, Anav e TTS Italia e Federmanager con cui va costruito un lavoro comune.

Mario Tartaglia – presidente del Comitato scientifico di Agens

"Certamente un primo importante passo l'avete proprio fatto voi di Club Italia pubblicando le Linee guida che ho letto in pochissimo tempo venendo qui in viaggio che forniscono un quadro interessantissimo proprio perché hanno la facoltà di mettere a fattore comune tutta una serie di questioni che nelle associazioni di trasporto collettivo abbiamo a cuore e di cui stiamo discutendo. Saprete certo che Agens è un'associazione datoriale, un'associazione di aziende di trasporto collettivo tra le più corpose e, non ultime le Ferrovie dello Stato italiane di cui sono responsabile del Centro di ricerca. "Siamo in un'epoca effettivamente di cambiamenti importanti. Sono cambiamenti che in questo momento non hanno ancora



una coerenza evidente. Il tema dell'AI è sostanzialmente l'evoluzione di un tool che è fatto di codice. Già nel 1992 noi scrivevamo le prime reti neurali, magari non sapendo bene cosa fossero, ma non avevamo l'hardware e non avevamo un livello di connettività tale che ci portasse a fare un training decente e a utilizzarle in maniera diffusa. Oggi quello che è cambiato sostanzialmente è la disponibilità di una potenza di calcolo enorme che sta aumentando sempre di più e la disponibilità di una connettività potente che con 5G e tra poco 6G ci darà la possibilità di disporre di

tutte le informazioni in maniera diffusa". Ma siamo ancora in una situazione abbastanza confusa e non facile da affrontare per una associazione di aziende di trasporto pubblico, o meglio io preferirei dire di trasporto collettivo. In Italia abbiamo una "torta di domande di mobilità" che noi soddisfiamo con il veicolo individuale e con il veicolo del servizio collettivo: 100 spostamenti, orientativamente, dal 1971 ad oggi si sono generati 20 chilometri percorsi con la mobilità collettiva e 80 su quella individuale. E questa quota è variata di poco: tra il 18 e il 21 per cento, in circa 70 anni. Insomma, è quasi un secolo che facciamo invenzioni, che cambiamo paradigmi, che tentiamo di tutto, ma la ruota di trasporto collettivo è rimasta quella, inchiodata lì, sui chilometri, perché poi sui passeggeri voi sapete, se fate un calcolo, parlo della quota sul trasporto motorizzato, perché se parliamo invece di passeggeri è l'1%, se 1-2%, proprio perché la maggior parte degli spostamenti dei passeggeri vengono a piedi, e quindi quel 20% è già è una visione ottimistica. E qual è allora il tema? La domanda di trasporto vuole andare da un posto all'altro in maniera più fluida possibile. Il veicolo privato lo consente, il trasporto collettivo, se lo vuole consentire, deve dare "soluzioni di continuità": vale a dire un viaggio fluido dall'inizio alla fine".

Leonardo Domanico, TTS Italia

In cosa potrebbe essere immediatamente utile una tecnologia basata sull'IA. Ne parla, l'associazione nazionale di telematica per i trasporti e la sicurezza. "A nostro avviso per creare un ambiente favorevole alla diffusione dell'intelligenza artificiale nel settore della mobilità e del trasporto collettivo, è necessaria una visione di medio lungo termine,



un approccio integrato, dove si prevedono interventi non soltanto tecnologici, che comunque sono previsti, ma ben pianificati. Abbiamo visto che comunque il mercato è pronto, ma occorre anche intervenire su aspetti organizzativi, sugli effetti culturali, normativi e anche di sensibilizzazione della gente. Per quanto riguarda gli aspetti normativi, è vero che c'è un regolamento dello scorso anno che sarà applicato a partire dal prossimo anno, con scadenze già per quest'anno; ci sono altre iniziative, ma un aspetto che a mio avviso non è da sottovalutare è il recepimento della direttiva ITS, la 26-61 del 2023, che ogni Stato membro della UE dovrà recepire entro quest'anno. Ricordo che la Commissione Europea ha pubblicato la prima direttiva nel 2010 e alla fine del 2019 ha avviato un

processo di verifica a livello europeo della diffusione dell'ITS sul territorio.

Dalla verifica è emerso che la diffusione non era stata uniforme come ci si aspettava e il motivo principalmente era dovuto alla poca condivisione di dati di mobilità. Quindi la Commissione ha avviato un processo di consultazione ed è arrivata una nuova direttiva basata sull'obbligatorietà dei servizi essenziali, che si porta dietro l'obbligatorietà dei dati di mobilità. Inoltre la nuova direttiva ITS considera anche i nuovi trend tecnologici che nel tempo sono venuti fuori, dal mobile data service, dalla mobilità connessa autonoma e quindi anche dell'intelligenza artificiale".

Il recepimento italiano che dovrà avvenire entro la fine di quest'anno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, portandosi dietro un aggiornamento del decreto ITS del 2013, nonché l'aggiornamento e la redazione del nuovo piano d'azioni ITS nazionale. L'Italia dovrà individuare delle nuove aree prioritarie, o meglio, dovrà avere azioni prioritarie all'interno dei quattro settori prioritari che la Commissione ha individuato. E quindi l'AI che valorizza i dati perché riesce a gestirli; per anni abbiamo raccolto dati adesso nel momento di gestire, di capitalizzare quello che è stato fatto, l'AI è trasversale ai quattro settori prioritari, informazione all'utenza, gestione del traffico, sicurezza e security della mobilità, mobilità connessa e autonoma. Questo è un passo importante, e come associazioni, TTS Italia e le altre del settore devono essere pronte anche a supportare le istituzioni perché recepiscono la Direttiva. Ma che noi pensiamo anche che sia importante la sensibilizzazione del mondo della domanda, degli enti locali in particolare, perché sono quelli che alla fine investono su queste tecnologie, su questi sistemi, perché se il mercato comunque continua ad andare avanti con i prodotti e non c'è chi li assorbe, chi li recepisce, chi integra questi sistemi, chi li adotta, il mercato si fermerà".

Francesco Romagnoli, di Anav

Sono pronte le aziende di trasporto sono pronte ad un più avanzato impegno tecnologico?



lo credo di sì. Le aziende sono pronte perché uno dei vantaggi di cui si è parlato è che alcuni strumenti hanno facilità di implementazione, e non stiamo parlando per forza di tecnologie che richiedono chissà quali investimenti, o chissà quale formazione per essere adottate ed implementate anche se è evidente che non tutte le applicazioni sono facile portata, ad esempio dei veicoli a guida autonoma, per l'utilizzo dei quali è evidente che le aziende non sono pronte. O magari non sono pronte al 100%, anche se stanno cercando di studiare alcune tipologie di veicoli. Quello che vorrei sottolineare, è che le aziende in generale quando gli si chiede di fare un cambio di passo, alla

fine lo fanno: qualcuno lo fa prima, qualcuno lo fa dopo, qualcuno lo fa in un certo modo, qualcuno lo fa in un altro, ma vorrei sottolineare come negli ultimi 15 anni il mondo tecnologico del trasporto pubblico e locale è enormemente cambiato. Abbiamo vissuto un periodo storico fatto di varie decenni in cui la massima trasformazione tecnologica probabilmente era l'autobus che passava da Euro 0 a Euro 1 o Euro 2, ma non era una vera trasformazione; negli ultimi 15 anni abbiamo inserito il tema digitale e le aziende si sono adeguate, tanto che non parliamo più di bigliettazione elettronica perché è diventato un tema vetusto, visto che ormai quasi tutte le aziende sono attrezzate. Mi piacerebbe anche sottolineare che alcune questioni non sono relative solamente al trasporto pubblico, c'è l'adeguamento delle aziende rispetto a certe tecnologie trasversali e a tutte le tipologie di aziende. Bisogna lavorare per l'acquisizione delle competenze su determinati strumenti perché un giorno ad un lavoratore non si chiederà più se sa usare il pacchetto Office, cosa che chiedono tutti, ma si chiederà se sa usare qualche tool di certo tipo che magari ha a che fare con l'IA".

Luciano Marchiori, in rappresentanza di Federmanager

"Ci si chiede come si devono comportare le aziende e come si devono comportare le Istituzioni. All'interno delle aziende non c'è ancora piena consapevolezza che il cambiamento è ineluttabile. Quindi o lo affrontano o rischiano di fallire. Quindi ci sarà un elemento fondamentale e oggettivo che dirà chi va avanti e chi resta indietro. Succede sempre nelle rivoluzioni che sono sempre un rischio, ma anche un'opportunità. Spesso nelle aziende si dice: perché dovrei cambiare quando è sempre andata bene. Non è più così, bisogna sapere adattarsi e soprattutto sapersi mettere in discussione.

Quindi i termini upskilling e reskilling sono attualissimi perché già oggi facciamo fatica a reperire tutte le nuove figure professionali di cui c'è necessità. È quindi necessario che i manager dell'azienda, ma anche il personale generale, si sappiano adattare, riformare e procedere con rapidità. Ma rimane il problema del ritardo delle Istituzioni: manca una visione nel governo italiano dei trasporti. Purtroppo, manca perché il piano strategico nazionale dei trasporti e della logistica che era previsto nel codice Appalti 50 è stato poi tolto dal codice. Manca una visione strategica e si affrontano i temi in maniera troppo

settoriale. Non ci sono direttive su come realizzare i piani urbani delle mobilità e tutta una serie di altre cose. Quindi prima di tutto ci vuole una visione strategica del governo sui trasporti ma anche sulla logistica e, seconda cosa, ci vuole un cambiamento degli atteggiamenti e della cultura all'interno dell'azienda con le competenze che diventano fondamentali.

Sara Matassoni, del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio

Mi sembra che dalle cose che ci stiamo dicendo emerga un dato: quanto oggi ancora la mobilità sia frammentata in Italia, quanto il Governo faccia delle policy e le amministrazioni che facciano altre policy per cercare di colmare le disuguaglianze. In Italia ancora ci sono enormi differenze nell'utilizzo della mobilità collettiva tra il Nord e il Sud. In Italia abbiamo 694 auto per 1000 abitanti, 123 in più della media europea, anche qui con grande divario tra il Nord e il Sud, per non parlare delle isole. L'80% della mobilità avviene con mezzi privati, quindi c'è il tema dell'Italia delle disuguaglianze e della differenza tra regioni, tra città e aree urbane. Cosa si può fare e cosa fa l'amministrazione pubblica? Qual è la prospettiva che abbiamo? Intanto dobbiamo prendere atto di quanto sia frammentata e quanto sia diversa, per questo è nato il progetto Maas4Italy, partito all'interno del progetto PNRR, che ha funzionato e che è finalizzato alla costruzione di un'infrastruttura, e si prefigge l'obiettivo di avere tre principali città con cui cominciare una sperimentazione. Ricordiamo che Maas4Italy è uno dei pochissimi progetti sperimentali del PNRR, incentrato sulla mobilità, e che parte con tre città pilota e poi cercare di avere un approccio di lesson learning, dove le amministrazioni si devono contagiare dal primo batch e poi, in un secondo step con altre tre città e quei sette territori che sono oggi al vaglio della Commissione Europea. L'obiettivo è cercare di creare delle strutture che si contaminino nella loro diversità, questo è quello diciamo che c'è un po' dietro all'idea della policy, che è quella di Mass4Italy e che dovrebbe aver funzionato. Un'ultima cosa, dice Sara Matassoni: mi permetto di fare una provocazione, io sono la seconda donna che sale su questo palco oggi. Bisogna dire che c'è un tema ancora di come ne parliamo, di chi partecipa e di quali sono le prospettive di quanto bisogna ancora fare”.

Giorgio Pizzi, della Direzione generale TPL del MIT



“Cosa fareste voi se aveste il compito di ripartire o assegnare 10 milioni di euro, una somma tutto sommato non è grande, per la realizzazione di progetti di innovazione nell'ambito del trasporto pubblico locale o per la diffusione dell'intelligenza artificiale per il corretto utilizzo nel trasporto collettivo? Cosa fareste voi?”

“Innanzitutto ci sarebbe da acquisire della progettualità, cioè non di ripartire questi 10 milioni alla cieca sulla base di un semplice criterio di perequazione territoriale, e mi ricollego a quello che diceva Sara Matassoni sulle diseguaglianze.

Innanzitutto, è una finalità di partenza credo debba essere il miglioramento del servizio di chi utilizza e

ha bisogno del trasporto collettivo, la sua qualità, quella effettiva, non solo quella percepita in azienda. Quindi, fissata questa finalità, il compito è quello, non da parte dell'Ente sovraordinato, che nel mio caso è un ministero, ma a partire dalle aziende, iniziare a costruire, indipendentemente dalle risorse, un percorso evolutivo, ovviamente guardando anche al possibile impiego di IA. Costruire quindi una progettualità, indipendentemente dagli affidamenti che seguiranno, in maniera da permettere alla propria azienda di servire al meglio l'utenza. Questo è un percorso evolutivo che, secondo me, dovrebbe essere tracciato a prescindere. Vi ricordo qual è la catena che viene utilizzata nell'erogazione dei contributi, almeno nel settore in cui opero, Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale. La catena vede uno stanziamento, un'erogazione nei confronti delle Regioni, e poi avvale enti committenti e aziende. Quindi comunque non c'è un'erogazione diretta nei confronti delle aziende. Ma le aziende sono comunque destinatarie di sovvenzioni, anche perché operano in un territorio coperto dalla competenza amministrativa regionale che poi provvederà ad erogare i contributi. Quindi eleggere, selezionare delle progettualità che rispettino la finalità e sulla base di alcuni criteri: qualità del progetto, realizzabilità del progetto, efficacia del progetto e diminuzione, per quanto è possibile, dei rischi del progetto.

Ritorniamo un attimo alla parola progettualità ed alle Linee guida. Le linee guida offrono uno strumento per cominciare a fare dei progetti. Si tratta di uno strumento articolato. Ed una parte delle linee guida riguarda il master plan. Il master plan consente ad ogni azienda di calare le Linee guida nella sua realtà e di attingere le parti necessarie per effettuare un progetto. Il master plan era stato inserito da Club Italia anche nelle linee guida MaaS. Si tratta di un modus operandi che, a mio modo di vedere, è corretto ed è efficace perché evidenzia anche gli aspetti cronoprogrammatici, cioè cosa fare a fronte di ogni euro ricevuto. Quando lo posso portare a efficacia? Quando posso realizzare i servizi? Sviluppare una progettualità è quindi essenziale.



È necessario creare un convincimento nel decisore politico della necessità di provvedere al reperimento di queste risorse o allo stanziamento di queste risorse nell'ambito del bilancio dello Stato. Tutti dovremmo muoverci su questa strada. C'è una esigenza che deve essere approfondita ed anche pensando a quanto fatto per

il MaaS, credo il primo che dovrebbe muoversi è proprio un Ente sovraordinato nazionale perché ha tutti gli elementi di contenuto per poter aprire una vicenda. Col MaaS, appunto, è stato fatto: sono state aperte delle consultazioni, dei tavoli partenariati, il MIT si è avvalso di competenze interne; oggi sull'intelligenza artificiale un Ente sovraordinato governativo può farlo tranquillamente. Oggi ormai la conoscenza è tale, per cui Asstra, TTS, Federmanager, Agens, Anav sono tutti in grado di dare un contributo di contenuti tali da poter partire con un progetto nazionale. Un progetto nazionale che crea dei contenuti e degli obiettivi. Io ho fin dall'inizio partecipato ai tavoli partenariati e ai primi documenti che sono usciti dal Ministero, abbiamo inserito alcune cose, dalla forte priorità del trasporto collettivo, al problema della sosta. Secondo me se da oggi si partisse così, tranquillamente un ente superiore a livello nazionale ha tutte le condizioni per far partire il processo. E poi c'è il coinvolgimento delle Regioni, che devono acquisire anche loro capacità critiche, formative, di guida. La prima cosa che farei è un processo di assessment per verificare le aziende di trasporto pubblico e le Agenzie: conoscere lo stato dell'arte per capire se poi i soldi che verranno dati saranno soldi spesi bene oppure soldi che vanno assolutamente nel deserto. Secondo me sarebbe necessario un progetto di finanziamento nazionale a favore degli Enti locali, soprattutto le Regioni che sono stati capaci di iniziare un processo di assessment: ne uscirebbe una valorizzazione complessiva di tutti i gangli vitali della catena del valore, che sono il Governo, sono le Regioni, sono le Agenzie, sono le aziende, sono anche i comuni. Questa è una catena del valore che secondo me potrebbe funzionare. Ma dobbiamo partire dalla consapevolezza che per il progetto Mass4Italy, effettivamente c'erano le risorse; ora ci stiamo ponendo in uno scenario in cui le risorse non ci sono perché l'allocatione delle risorse deriva da una decisione politica, la decisione politica se non rientra nelle previsioni di spesa può essere anche onorata.

Piero Sassoli, presidente di Club Italia

Questa è stata dentro le aziende una fase di cambiamento culturale enorme, non solo a livello finanziario, ma anche a livello di impiegati, eccetera. Un mondo cambiato ed un mondo che deve adattarsi di più. Siamo riusciti a farlo, e la cosa bella è stata che l'ha fatto tutto il sistema, in tempi diversi ovviamente; parliamo della bigliettazione elettronica: l'ATM

di Milano l'ha fatta nell'85 e l'azienda di Trapani l'ha fatta nel 95, però, comunque in dieci anni, su queste tecnologie, quasi tutte le aziende le hanno applicate. Talvolta si è partiti con operazioni di autofinanziamento da parte dell'azienda, altre volte sia con forte proposizione da parte delle Regioni. Questo è un momento di svolta, ben più grande di quello che abbiamo affrontato negli anni scorsi. E le aziende sono perfettamente consapevoli che oggi non ci sono competenze sufficienti. Come associazione, ormai credo che siano almeno 5 anni che lo ripetiamo e diciamo che con circa 500 milioni si riuscirebbe a infrastrutturare a quel livello minimo tutte le aziende, anche quelle che oggi sono purtroppo molto indietro per quanto riguarda la fase sulla bigliettazione elettronica, che è propedeutica per tutta la serie poi di altre innovazioni. Poi c'è da dire che molte volte sbagliamo se pensiamo a a servizi di trasporto solo le grandi realtà urbane perché esiste un'Europa di città di piccole e medie dimensioni. Ci sono poi i servizi Extra-urbani, i servizi scolastici, i servizi sostitutivi, i servizi a domanda. Esistono tutta una serie di altre realtà enormi che hanno altre problematiche. Noi ci concentriamo quasi sempre, esclusivamente, su cinque realtà, che indubbiamente hanno un livello di importanza nettamente superiore. C'è tanto da fare, ma soprattutto bisogna cercare di capire quali sono le cose basilari che vanno fatte subito. E Club Italia sarà sempre di fianco alle aziende ed ai loro progetti innovativi: prima con il Contactless e la bigliettazione elettronica, poi con il MaaS, ora con l'impiego delle tecnologie di Intelligenza artificiale.

NOTIZIE SU ITS E MAAS IN COLLABORAZIONE CON FERPRESS

02-04-2025 6:54

Progetto Interreg MaaSolutions: delegazione pugliese in Ungheria per evento sulla micromobilità

(FERPRESS) – Bari, 2 APR – Una delegazione della Sezione Trasporto pubblico locale e Intermodalità del Dipartimento Mobilità della Regione Puglia ha partecipato al primo evento internazionale di scambio di [...]

01-04-2025 2:49

Roma: Patanè, 5G in metro altro tassello modernizzazione infrastruttura mobilità

(FERPRESS) – Roma, 1 APR – “Con l'arrivo della connessione in 5G nelle prime 9 stazioni della metropolitana di Roma, l'amministrazione mette un altro tassello nel percorso di modernizzazione e riqualificazione di tutte [...]

01-04-2025 12:40

Roma: 5G al via nelle 9 stazioni giubilari della metro A nell'ambito del progetto di Smart City Roma SpA

(FERPRESS) – Roma, 1 APR – Roma inaugura oggi le sue prime stazioni della metropolitana in 5G. Da Vittorio Emanuele a Cipro, passando per Termini, Repubblica, Barberini, Spagna, Flaminio, Lepanto e Ottaviano [...]

31-03-2025 3:02

CIRCLE Group insieme al partner Telepass incontra la Delegazione Finlandese di aziende leader nella mobilità intelligente

(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – Circle S.p.A. – PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per [...]

28-03-2025 11:09

FAL: presentati nuovi servizi Falmaps Live Chat e Tempo Reale

(FERPRESS) – Bari, 28 MAR – Da oggi nelle stazioni ferroviarie ed alle fermate dei bus di Ferrovie Appulo Lucane della Basilicata, basterà in quadrare un QR code con il proprio smartphone per visualizzare le corse [...]

25-03-2025 12:42

Toscana disciplina con legge l'utilizzo dell'intelligenza artificiale e la cybersicurezza

(FERPRESS) – Firenze, 25 MAR – E' una legge regionale recente, in vigore dal dicembre scorso, che "Disciplina l'innovazione digitale nel territorio regionale e tutela i diritti di cittadinanza" e che è stata [...]

24-03-2025 1:07

IVU User Forum 2025: 20 e 21 marzo incontro internazionale per soluzioni IT nel trasporto pubblico

(FERPRESS) – Roma, 24 MAR – Il 20 e 21 marzo, l'EUREF-Campus di Berlino si è trasformato in un luogo di incontro per soluzioni IT nel trasporto pubblico. Circa 1.000 esperti da tutto il mondo si sono incontrati [...]

21-03-2025 2:26

Trillo di Dolomiti Bus premiato agli IoMobility Awards per l'innovazione nella mobilità

(FERPRESS) – Belluno, 21 MAR – Trillo, il servizio di trasporto a chiamata di Dolomiti Bus, ha ricevuto un importante riconoscimento agli IoMobility Awards nella categoria Municipalities & Tpl per l'innovazione [...]

20-03-2025 5:02

Trasporti: Moeves App entra nel sistema MaaS for Piemonte

(FERPRESS) – Roma, 20 MAR – Moeves, l'app per il trasporto pubblico della zona sud del Piemonte, entra come unico operatore con sede locale in MaaS for Piemonte, il progetto di mobilità regionale che integra i [...]

20-03-2025 1:18

CIRCLE Group presenta Infoblu NewGen: l'evoluzione dell'infomobilità per un futuro più connesso e più green

(FERPRESS) – Roma, 20 MAR – Circle S.p.A. (“CIRCLE” o la “Società”) – PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell’omonimo Gruppo specializzato nell’analisi dei processi e nello sviluppo [...]

18-03-2025 7:51

“AI Conference 2025 – Genova”: a Palazzo Tursi convegno sull’intelligenza artificiale

(FERPRESS) – Genova, 18 MAR – Grande partecipazione all’AI Conference 2025 – Genova, dedicata al tema “AI e nuove tecnologie – opportunità, sfide, occasioni per il futuro”, tenutasi nel Salone di Rappresentanza di [...]

17-03-2025 10:11

STN Novara accelera sull’innovazione: una nuova app per viaggiare in modo semplice e connesso

(FERPRESS) – Novara, 17 MAR – STN Novara compie un passo deciso nella trasformazione digitale e introduce la sua nuova App, un vero e proprio store digitale per i viaggiatori. L’applicazione consente di [...]

17-03-2025 8:50

MaaS4Puglia: nuovi benefit per gli sperimentatori. Entro fine marzo 1000 voucher per un ingresso gratuito al cinema

(FERPRESS) – Bari, 17 MAR – Presentata questa mattina dall’assessore regionale ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile, Debora Ciliento, e dal capo Dipartimento Mobilità, Vito Antonacci, l’iniziativa “MaaS4Puglia ti [...]

14-03-2025 2:49

FSTechnology ospita il Timetable Expert Group di UIC. Passo avanti per integrazione e digitalizzazione orari

(FERPRESS) – Roma, 14 MAR – Il 13 e 14 marzo, presso la sede di FSTechnology a Roma, si è svolto l’incontro del Timetable Expert Group (TTEG), il gruppo di lavoro dell’Unione Internazionale delle Ferrovie [...]

14-03-2025 10:58

TRENORD: a Milano Centrale il nuovo “Digital Gate” per acquisti 100% digitali e cashless

(FERPRESS) – Milano, 14 MAR – Nella biglietteria Trenord a Milano Centrale apre “Digital Gate”, il primo desk dedicato agli acquisti al 100% digitali. Il nuovo sportello, che si aggiunge ai tre già attivi nel punto vendita e [...]

14-03-2025 8:32

Ad Alstom gli Assolombarda Awards 2025 con progetto Control Room di Sesto San Giovanni

(FERPRESS) – Roma, 14 MAR – Alstom ha vinto il primo premio nella categoria

“Digitalizzazione” agli Assolombarda Awards 2025 grazie al progetto della Control Room dello stabilimento di Sesto San Giovanni (MI). Il riconoscimento, assegnato alle eccellenze imprenditoriali che si distinguono per innovazione e competitività in ambiti strategici come design, sostenibilità, digitalizzazione, responsabilità sociale e [...]

13-03-2025 4:05

Transport Ticketing Awards 2025: Kentkart ottiene un premio per il secondo anno consecutivo

(FERPRESS) – Londra, 13 MAR – Ai Transport Ticketing Awards 2025, dove vengono riconosciute le principali aziende tecnologiche mondiali nei settori dei trasporti pubblici e dei sistemi di bigliettazione, Kentkart è [...]

13-03-2025 3:30

L'AI rivoluziona il Trasporto Pubblico Locale: ieri il primo workshop nazionale di ASSTRA

(FERPRESS) – Roma, 13 MAR – Si è svolto ieri il primo Workshop Nazionale “Intelligenza Artificiale e Trasporto Pubblico: le esperienze delle aziende di TPL”, organizzato da ASSTRA, l'Associazione che rappresenta 150 [...]
