asstra
IMPRESE IN MOVIMENTO

Documento ASSTRA per convegno nazionale

21-22 Ottobre 2026

I numeri chiave del settore

I PRINCIPALI NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (2024)

831
Numero aziende

113.000
dipendenti

5 mld
Passeggeri trasportati

48.000
mezzi

2 mld
Chilometri percorsi: di vetture-km; circa 224 milioni di treni-km

12 mld €
Giro di affari (fatturato): in euro

Fonti: Elaborazioni ASSTRA

Finanziamenti in conto investimenti settore TPL (risorse nazionali, PNRR, FNC, ecc.)

IL QUADRO COMPLESSIVO: PERIODO 2015-2033

AUTOBUS	8,7 MLD
PARCO ROTABILE FERROVIARIO	~4 MLD
INTERVENTI SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE	4,8 MLD
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	~22 MLD
FLOTTA NAVALE	0,5 MLD

→ ~ 40 MLD

Fonti: Elaborazioni ASSTRA. Sono incluse le risorse previste nel Piano Sociale per il Clima, il cui testo è ancora in fase di consultazione da parte della commissione europea

Analisi di scenario della mobilità in Italia

RECORD EUROPEO TASSO MOTORIZZAZIONE

709

auto ogni 1.000 abitanti

Media UE: **584**

QUOTA TRASPORTO PRIVATO

81,6%

degli spostamenti motorizzati in auto

PARADOSSO SPAZIALE E DELL'UTILIZZO DELL'AUTO

50-70%

di occupazione delle auto dello spazio pubblico

96%

del tempo l'auto resta ferma

Circa **23 ore al giorno**

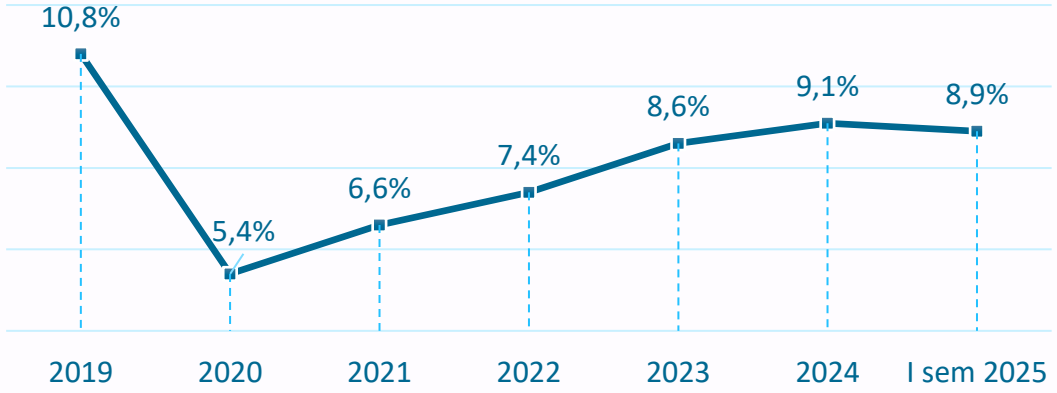
Costruire un ecosistema intermodale e integrato in cui il trasporto pubblico tradizionale è l'ossatura della mobilità. Il trasporto *on demand*, *sharing*, mobilità attiva e automobile sono componenti complementari.

Fonti: Eurostat; 22°Rapporto sulla mobilità degli italiani, Audimob Isfort 2025; TomTom Traffic Index 2025; RAC Foundation, "Standing Still".

La stagnazione della domanda di trasporto pubblico

UNA RIPRESA DEL TPL ANCORA INCOMPLETA

Utilizzo del trasporto pubblico sul totale degli spostamenti*



***Spostamenti totali (motorizzati e non motorizzati)**

PROPENSIONE DEI CITTADINI

27,2%

vorrebbe aumentare l'utilizzo del TPL

LA DIFFICILE RIPRESA DELLA DOMANDA DI TPL

Esiste un potenziale di crescita ancora inespresso: oltre un cittadino su quattro vorrebbe utilizzare maggiormente il TPL, ma questa intenzione non si è ancora tradotta in un corrispondente aumento della domanda, ancora al di sotto dei livelli pre- Covid

IL DIVARIO TERRITORIALE RESTA NETTO

6,3% **quota degli spostamenti con TPL nel Sud e Isole**

circa la metà del **Nord-Ovest (12,1%)**.

ANCHE LA DIMENSIONE URBANA FA LA DIFFERENZA

6,1%

quota TPL nei piccoli centri

16,5%

quota TPL nelle grandi città

UN PAESE A PIÙ VELOCITÀ

Persistono divari territoriali e reddituali: le quote sostenibili sono più elevate nei grandi centri, mentre periferie e territori meno serviti dipendono dall'automobile.

Fonti: 22 °Rapporto sulla mobilità degli italiani, Audimob Isfort 2025.

Evoluzione della domanda - oltre il semplice spostamento

IL NUOVO PARADIGMA DEL VALORE PERCEPITO DEL VIAGGIO

Viaggiatore consapevole. Il focus si sposta dal mero trasferimento alla qualità complessiva per garantire **un'esperienza di viaggio fluida ed integrata**.

Valore del biglietto. Il costo è valutato in relazione ai benefici esperienziali: si aprono spazi per strategie basate su qualità e *customer satisfaction*.

Ragioni di non utilizzo del TPL:

1,8% Il «costo» del viaggio incide pochissimo sulla (non) scelta del mezzo pubblico

DATA ANALYTICS E LA MINACCIA BIG TECH

Personalizzazione. La raccolta dati permette una profilazione granulare e servizi sempre più orientati al cliente.

Nuova concorrenza. Le Big Tech possiedono dati reali di mobilità e capability per valorizzarli economicamente, creando un'asimmetria informativa.

62,5%

degli accessi ai servizi digitali globali avviene tramite ecosistemi legati ai colossi tech.

IL SEGMENTO TURISTICO

Target ad alto valore. Alta propensione all'uso del TPL e maggiore **disponibilità di spesa**, con ricavo medio per utente più elevato.

Driver di crescita. Servizi dedicati, accessibilità informativa ed ecosistema integrato rafforzano ricavi, attrattività e *brand reputation*.

Fonte: ISFORT

Il trasporto pubblico come asset strategico

IL TPL NON E' UN COSTO MA UN INVESTIMENTO CHE GENERA RICADUTE SU TRE PRINCIPALI ASSET

SOCIALE

Il trasporto pubblico pesa solo il

7%

sulla spesa mensile per trasporti (297 €) delle famiglie

GENERATORE DI PIL

- **Attiva investimenti strategici in infrastrutture e mobilità**

  1 € generato dal TPL attiva altri 4 € nell'economia
- **Sostiene la filiera industriale nazionale**
- **genera occupazione diretta, indiretta e indotta.**

Nel mondo decine di milioni di posti di lavoro entro il 2030 con raddoppio dell'uso del TPL

IMPATTO AMBIENTALE

Più quota modale = meno auto in circolazione e meno congestione.

- **1 bus urbano ~ 40 auto**
- **1 treno metropolitana ~ 600 auto**
- **1 treno regionale ~ 1.500 auto**

40% emissioni CO_2
è generata dalla mobilità urbana

Fonte: Pubblicazioni UITP, ITF & C40, Making COP26 Count, 2021, Le spese per i consumi delle famiglie - Anno 2024 – ISTAT, ACEA - European Automobile Manufacturers' Association, Isfort 22 ° rapporto sulla mobilità

Le condizioni abilitanti per fare impresa

LA STABILITÀ DI SISTEMA È IL REQUISITO IRRINUNCIABILE PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE

PER GENERARE VALORE, GLI SFORZI DI EFFICIENZA AZIENDALE DEVONO ESSERE SUPPORTATI DA TRE FATTORI ABILITANTI ESTERNI IRRINUNCIABILI:

SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA

- Garanzia e adeguamento inflattivo delle risorse pubbliche (Fondo Nazionale Trasporti)
- Garanzia dell'equilibrio economico per l'intera durata dei contratti di servizio, con adeguamenti tariffari e flussi di liquidità certi

STABILITÀ NORMATIVA

Un quadro regolatorio chiaro, semplificato e privo di continue stratificazioni, che permetta di pianificare gli investimenti a lungo termine

INNOVAZIONE COME ASSET STRATEGICO

Una visione di sistema in cui l'evoluzione tecnologica (dati, IA, transizione energetica) non sia subita come un onere, ma governata e finanziata come leva di sviluppo per l'intero processo industriale

L'efficienza ed efficacia aziendale necessita di stabilità di sistema: risorse pubbliche strutturali ed adeguate, equilibrio economico nei contratti di servizio, certezza delle regole e tecnologia vissuta come asset strategico, non come mero obbligo

I nodi del sistema di finanziamento

IL FEDERALISMO FISCALE

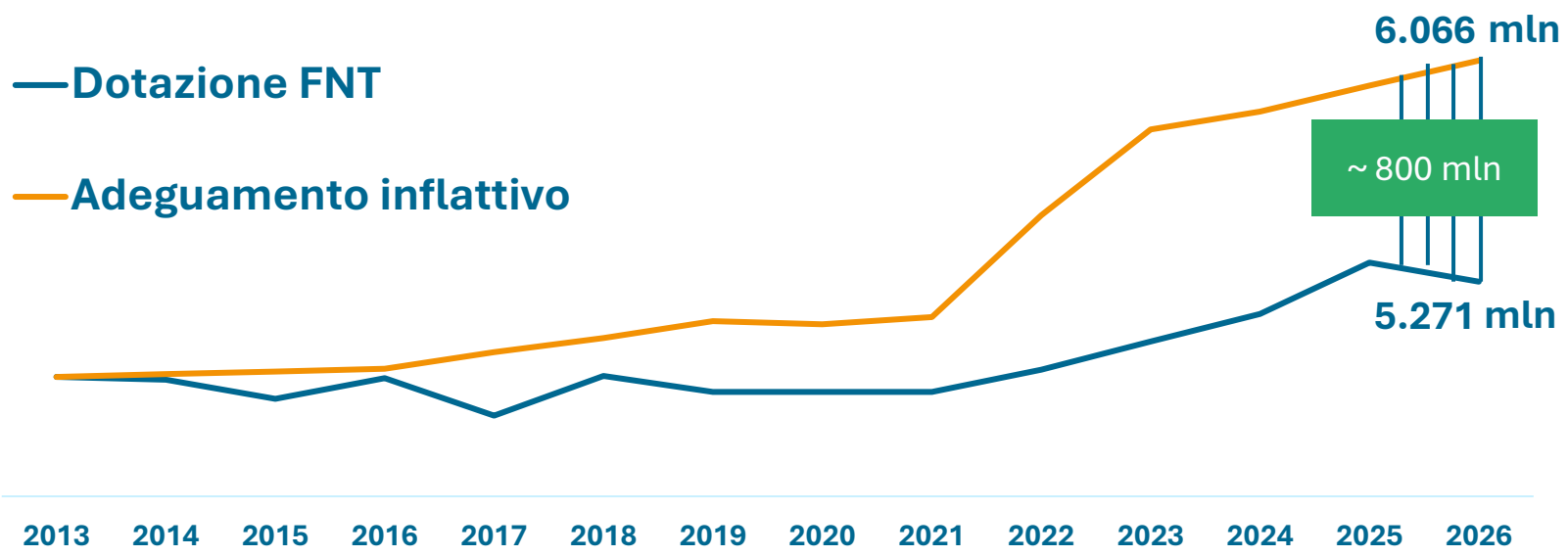
- Soppressione, dal 2027, delle risorse del Fondo nazionale TPL per circa **5,26 miliardi di euro**.
- Sostituzione con quote di **compartecipazione IRPEF** su base regionale.

FATTORI DI CRITICITA'

- **Destinazione** risorse **non garantita**
- **Incertezze sui meccanismi perequativi**
- Assenza di **adeguamento dinamico** e automatico ai tassi di inflazione.
- TPL (parte corrente) non è **spesa essenziale** ai fini perequazione integrale

LA PERDITA DI POTERE DI ACQUISTO

–800 milioni di euro tra dotazione FNT e risorse con adeguamento inflattivo

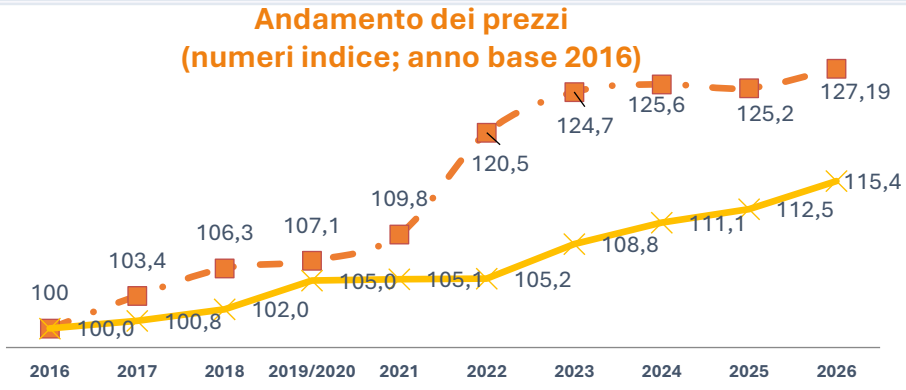


La leva tariffaria

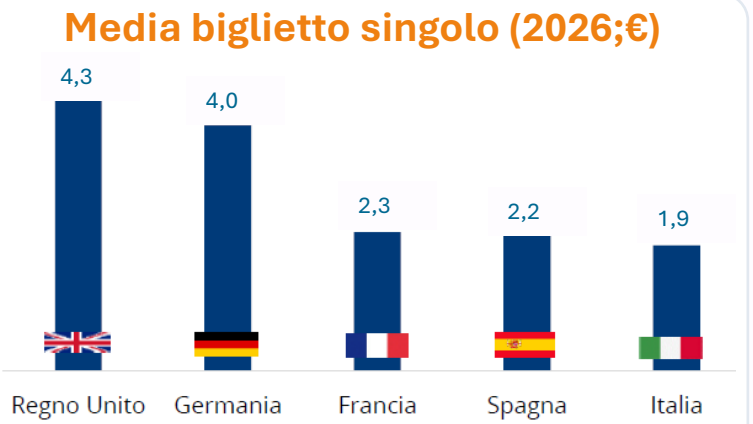
LE TARIFFE NEL TPL

Le tariffe nel TPL sono, come negli altri settore dei *public utilities*, uno **strumento per garantire l'equilibrio economico delle imprese**, sostenere gli investimenti e la qualità del servizio.

TARIFFE CRESCONO MENO DEI COSTI



NIC 2026 è dato dalla media dei valori mensili gen-set. 2026.



Tariffa UK zona 1 e 2 con tasso di cambio 1GBP=1,1845 EUR

PRIORITA'

- **Aggiornamento automatico delle tariffe all'inflazione e alla qualità** (es. *price cap*)
- Clausole **obbligatorie di aggiornamento** delle tariffe nei Contratti di Servizio
- **Tariffe dinamiche e innovative** legate agli investimenti
- **Principi tariffari** legati alla **disponibilità a pagare degli utenti** (occasionali e turistici)
- Strumenti per incentivare la domanda di categorie specifiche (studenti) come il **bonus trasporti**
- **Garantire compensazioni adeguate** per le imprese in conformità alle normative europee in caso di agevolazioni e gratuità

Fonte: Elaborazioni Asstra su dati su siti aziendali, ISTAT.

Incremento dei costi – principali fattori

Dinamiche salariali

Rinnovo CCNL 2024-2026

Allo stato attuale i maggiori costi del rinnovo CCNL 2024-2026 non sono stati integralmente coperti da finanziamenti pubblici. A legislazione vigente, per gli anni 2025, 2026 e 2027, a carico delle aziende rimangono 280 milioni di Euro a cui si aggiungono 65 milioni per FVG e Sicilia.

Coperture attuali

Risorse stanziate - Regioni a Statuto ordinario			
Risorse stanziate	**Fabbisogno (mln €)**	**Risorse disponibili (mln €)**	**%**
2025 (*una tantum* 2024)	192,3	140,3	72,9
2026	263,4	202,1	76,7
2027	362,9	196,3	54,1

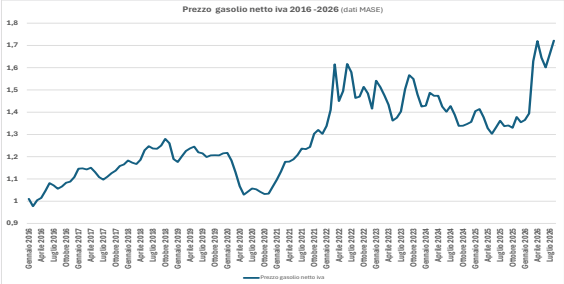
Risorse mancanti per copertura integrale

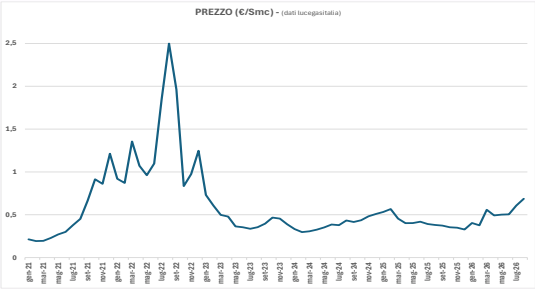
Risorse mancanti		
Risorse mancanti per copertura integrale	**Regioni SO (mln €)**	**Sicilia e FVG (mln €)**
2025 (*una tantum* 2024)	52,0	15,9
2026	61,3	20,0
2027	166,6	28,5

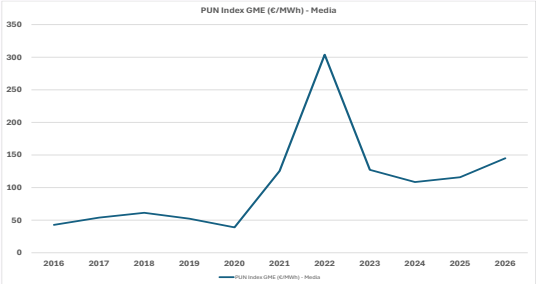
Incremento dei costi – principali fattori

Tensioni geopolitiche: incremento dei costi per consumo carburanti ed energia elettrica

Andamento prezzo gasolio, metano, energia elettrica







Incremento medio marzo-settembre 2026 rispetto a febbraio 2026:

Gasolio: + 52%
(+20% con cred. imp.)

Metano: + 48%

Energia elettrica: + 40%

Coperture attuali

Risorse stanziate pari a 434,8 milioni € a copertura del periodo marzo-ottobre 2026

Risorse stanziate	Importo (mln €)
L. 166/2026 (terminato presentazione istanze)	397,6
D.L. 157/2026	16,0
D.L. 162/2026	21,2

Criticità

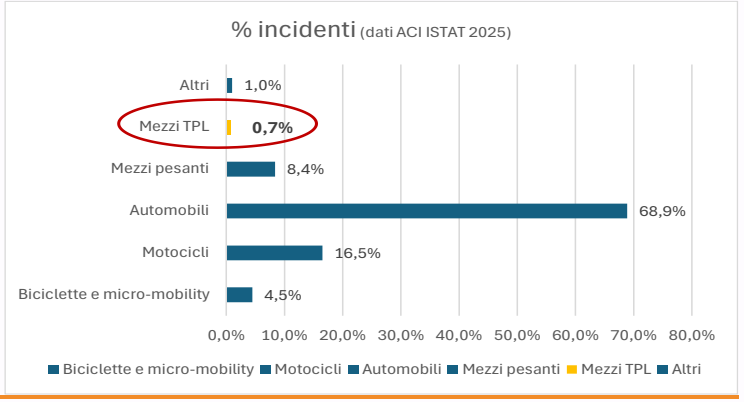
- **Capienza stanziamenti**: potrebbero essere insufficienti a coprire il **70%** (limite max.) del costo
- Scadenza del **31 dicembre 2026** per **utilizzo** credito d'imposta – occorre concludere rapidamente iter per approvazione istanze
- la misura **esclude** modalità a **trazione gasolio diverse da autobus** (treni, navi, ecc.) e veicoli a **trazione elettrica e metano**
- la crisi in Medio-Oriente è ancora in atto continuando ad impattare sull'evoluzione dei costi di energia e carburanti
- Non è stato ancora riconosciuto lo status di aziende energivore alle aziende di TPL

Incremento dei costi – principali fattori

Incremento altri costi

Assicurazioni

- **AGCM** (adunanza del 25/03/**2015**): **Gare deserte (67%) o con unico offerente (33%);** la situazione, ad oggi, non è cambiata;
- **Aumento del costo** delle polizze assicurative nel quadriennio **2022-25** tra il **25%** ed il **150%** (indagine Asstra) nonostante l'incidentalità bassa dei mezzi TPL (2025: lo **0,7%** degli incidenti stradali con lo **0,9%** delle vittime – dati ACI / Istat)



Costi per nuovi adempimenti normativi

- Le aziende TPL hanno dovuto adattare le proprie strutture organizzative per rispondere ad un crescente numero di **adempimenti normativi** (Privacy, trasparenza, *whistle blowing*, transizione digitale e *cyber security*, norme ANSFISA, accessibilità, transizione ambientale, *emission trading system* (ETS), ecc.)
- Per le **partecipate pubbliche** si aggiungono codice degli appalti; testo unico sulle partecipate pubbliche; Industrial Accelerator Act (IAA) ecc.
- la dinamica normativa impatta sui reati previsti dal **D.Lgs 231**/2001 e richiede frequenti **aggiornamenti del modello organizzativo**

Criticità

- alcune voci di costo di **particolare rilevanza nel conto economico delle aziende TPL** sono caratterizzati da aumenti significativamente superiore al tasso medio di inflazione (4,2% a settembre) ed in particolare:
  - **Personale (+7%, di cui il 3% finanziato);**
  - **Energia e carburanti di trazione: (40% - 50% di cui il gasolio coperto al 60%);**
  - **Assicurazioni (25-150%)**
- Questi fattori, in assenza di coperture specifiche come quelle previste per il CCNL e il caro gasolio, rischiano di compromettere l'equilibrio economico-finanziario delle aziende

Incremento dei costi – Quadro riassuntivo

Il settore affronta un **incremento anomalo ed eccezionale di voci di costo incomprimibili**:

- **incrementi esponenziali carburanti ed energia (feb.2026- ago.2026)**
  - Gasolio +52% (oltre 20% considerando il credito d'imposta) – oltre 15 milioni di € al mese, di cui 6 milioni a carico dell'impresa – ad oggi, la copertura parziale termina nel mese di ottobre 2026
  - Metano +48% (no agevolazioni)
  - Energia elettrica +40% (no agevolazioni)
- **rinnovo contrattuale CCNL 2024-2026, coperto da finanziamenti pubblici dal 2027 per il 54%**
- picchi fino al **+150% sui costi assicurativi** a fronte di una riduzione dell'incidentalità
- **adeguamenti normativi** (es. NIS 2, impatti sui costi Emission Trading System (ETS) 2 e Industrial Acceleration Act)

Le criticità finanziarie

Il settore registra oggi significative tensioni di liquidità dovute al **ritardo nell'erogazione di finanziamenti già stanziati**

CRISI DI LIQUIDITA' RISORSE CORRENTI

1,25 miliardi di €

in attesa di erogazione alle aziende

Risorse in attesa di erogazione nel 2026	Importo (mln €)
Oneri di malattia 2019-2020	115,0
Decreto CCNL 2025	140,3
20% FNT 2026	Oltre 1.000

Fonte: Elaborazioni Asstra

Le aziende hanno inoltre anticipato buona parte degli investimenti per PSNMS e PNRR in veste di soggetti attuatori

Investimenti

Investire in veicoli a basso impatto ambientale e nella digitalizzazione non è solo una questione di *compliance*, ma una *conditio sine qua non* per rendere il servizio di TP efficiente, attraente e rispondente alle esigenze dell'utenza.

PNRR e Piano Strategico per la Mobilità sostenibile

È giunta a termine la spinta derivante dal **PNRR** (investimenti **3 mld** per l'acquisto di autobus, **3,6 mld** per il trasporto rapido di massa) e si concluderà nel 2033 quella derivante dal **Piano Strategico per la Mobilità sostenibile** (investimenti **3,9 mld** di cui **2 mld** entro il **2026** e **1,9 mld dal 2027 al 2033**)

Criticità

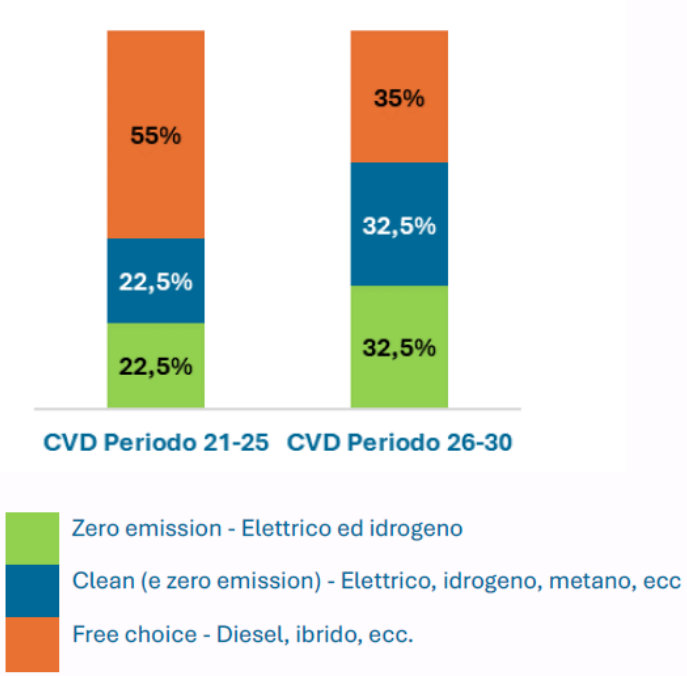
- **le risorse non sono ancora state erogate integralmente alle aziende** che hanno quindi dovuto anticipare i fondi;
- nella rimodulazione finale alcuni **progetti** sono stati sostituiti da altri e **definanziati**
- **senza nuovi fondi** l'**età media del parco veicoli** è destinata nuovamente a **crescere**

Priorità

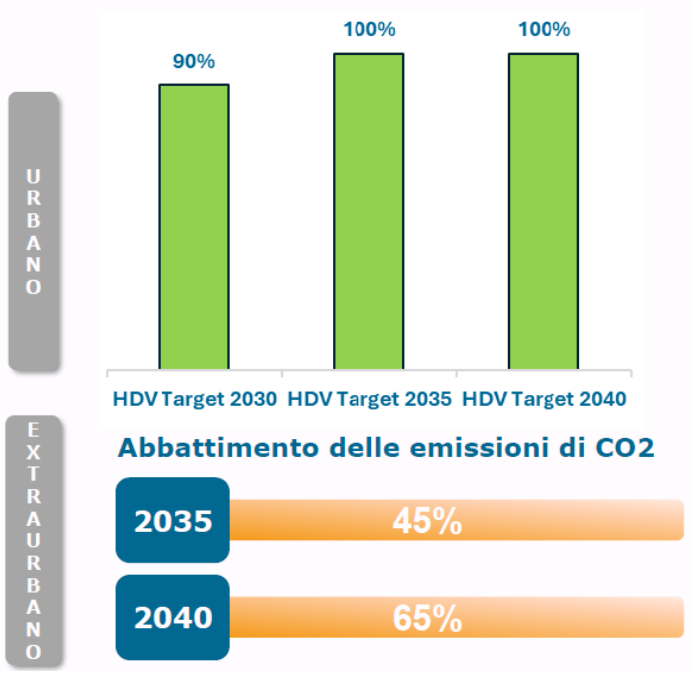
- **mitigare l'impatto finanziario** per le imprese prevedendo l'erogazione di **anticipazioni**;
- trovare **coperture alternative** per i progetti definanziati;
- stanziare **nuovi fondi** per salvaguardare nel tempo i risultati raggiunti;
- prevedere **risorse** adeguate per la **spesa corrente dei servizi** legati agli investimenti

La transizione energetica – i vincoli comunitari

CLEAN VEHICLE DIRECTIVE
(% appalti bus)



HEAVY DUTY VEHICLES REGULATION
(% immatricolazioni bus zero emission)



INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT
(Accelerare l'industria pulita europea)

Pur condividendo l'iniziativa europea volta a promuovere e **accelerare gli investimenti nell'industria strategica europea**, riscontriamo diverse criticità:

- **Aumento dei costi di acquisto**
- **Rischio di rallentamento della transizione ecologica**
- **Maggiore complessità amministrativa**
- **Rigidità rispetto ai cicli di investimento del settore**
- **Criticità nelle filiere non ancora mature in Europa**

La transizione energetica è una scelta industriale, oltre che ambientale

GRADUALITÀ, NEUTRALITÀ TECNOLOGICA E RISORSE ADEGUATE PER UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE

TARGET UE SEMPRE PIÙ SFIDANTI PER UN TPL A ZERO EMISSIONI

LA TRANSIZIONE VA OLTRE IL VEICOLO: TRASFORMA L'INTERO SISTEMA

NUOVE TECNOLOGIE, PIÙ RISORSE PER CAPEX E OPEX

FABBISOGNO ANNUO PER IL RISPETTO DELLE NORMATIVA EUROPEA
CLEAN VEHICLE DIRECTIVE - HEAVY DUTY VEHICLE

+300 mln €/anno OPEX

740 mln €/anno di cui 400 fabbisogno aggiuntivo **CAPEX**

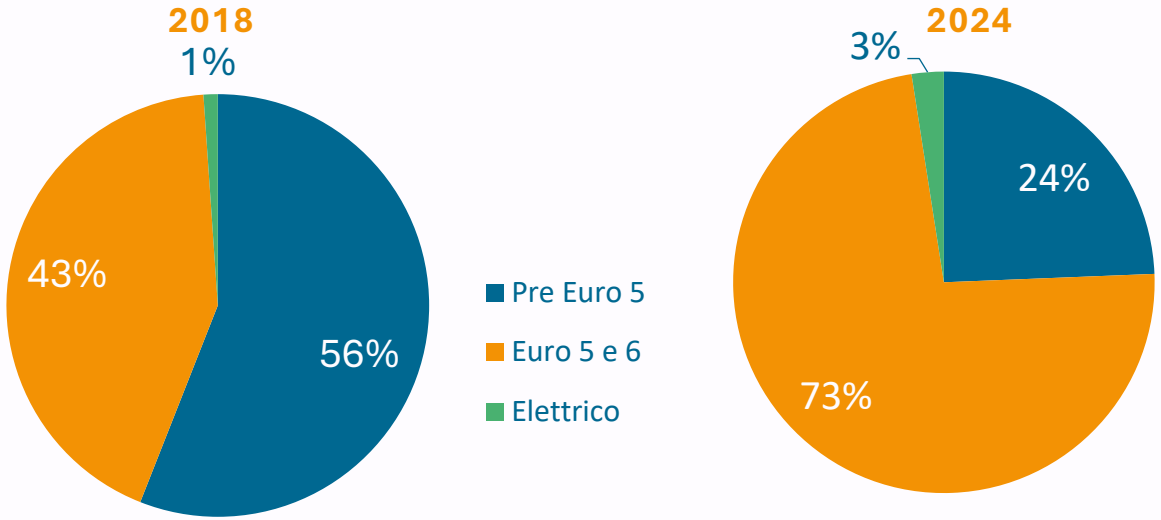
2025-2040
oltre 2.000 bus/anno
(fabbisogno nuove immatricolazioni)

Scenario compliance ai sensi della normativa europea

Fonte: Modello ASSTRA "Gli impatti della transizione energetica sulle aziende di trasporto pubblico locale"

Il parco mezzi in Italia

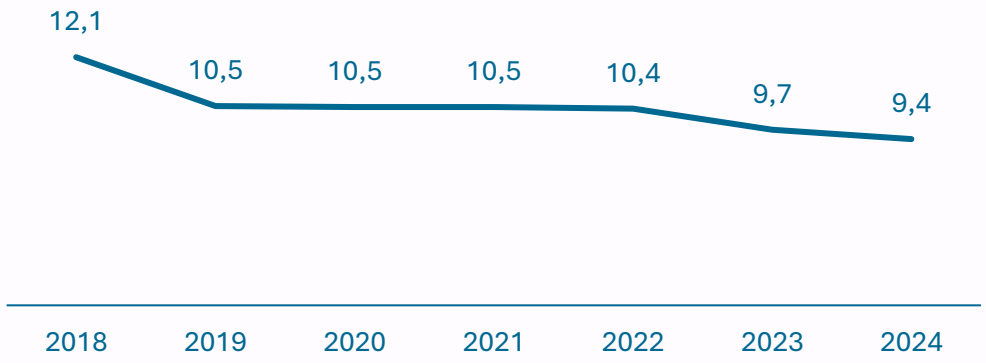
PARCO AUTOBUS TPL PER CLASSE AMBIENTALE



Nelle classi ambientali Pre Euro 5 e Euro 5 e 6 sono inclusi anche gli autobus a metano

Fonte: Elaborazioni Asstra su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

EVOLUZIONE ETA' MEDIA AUTOBUS TPL



Fonte: Dati MIT, il dato 2024 è riferito al 15/01/2024

SCENARIO CON LE RISORSE PREVISTE
A LEGISLAZIONE
VIGENTE E SENZA INIEZIONE INTEGRATIVA

ETA' MEDIA AL 2030
+ 2 ANNI

Fonte: Stime ASSTRA su dati MIT e ANFIA

Quadro regolatorio chiaro e stabile

Più regole non significa più efficienza. Un TPL più attrattivo e competitivo nasce da regole chiare, stabili e semplici.

LEVE REGOLATORIE

Uniformità alla normativa e ai principi europei (Reg. CE 1370/2007)

Efficienza come obiettivo della programmazione, degli affidamenti e della gestione dei servizi

Neutralità della forma di affidamento rispetto all'**obiettivo** dell'**efficienza** della produzione dei servizi

Eliminazione dei **vincoli normativi** a carico delle imprese pubbliche specie quando operano in concorrenza

Concorrenza **come mezzo e non come fine** e **tutela** dalle **offerte predatorie**

Garanzia **dell'equilibrio** e della **sostenibilità** dei contratti di servizio

Visione **unitaria** della rete

Maggiore **autonomia decisionale** per gli Enti e maggiore **flessibilità operativa** per favorire l'innovazione

asstra

Contratti adeguati per liberare il potenziale degli investimenti e dell'innovazione

Un TPL efficace ed efficiente è fondato sul riconoscimento di logiche industriali che incentivino un processo costante di innovazione, una valorizzazione dei rapporti con l'utenza e la possibilità di pianificare gli investimenti per uno sviluppo del settore sempre più moderno

Durata dei contratti **compatibile** con gli investimenti

Adeguamento dei **contratti** di servizio alle **dinamiche esterne** (normative, economiche, sociali e tecnologiche)

LEVE CONTRATTUALI

Valorizzazione della natura **industriale** e **commerciale** delle attività di trasporto pubblico

GLI EFFETTI SUL SERVIZIO

Più **innovativo**

Capace di attrarre più **investimenti**

Più vicino all'aspettative dell'**utenza moderna**

asstra

La semplificazione come esigenza e leva di sistema

La semplificazione normativa rappresenta una priorità. Occorre valorizzare la specificità della disciplina settoriale e alleggerire gli adempimenti a cui sono tenuti gli enti e le imprese operanti nel settore.

LEVE DI SISTEMA

Escludere l'applicazione della **disciplina generale e affermare la specialità** della disciplina di settore ed europea (Reg. CE 1370/2007)

Considerare la **partecipazione pubblica** come un **asset strategico** e un patrimonio di valore degli Enti

Eliminare le stratificazioni normative che generano duplicazioni di **adempimenti** e riducono la flessibilità operativa delle aziende

Semplificare i vincoli previsti per le società partecipate (TUSP e appalti) differenziandole dalle pubbliche amministrazioni

Razionalizzare gli obblighi a carico delle aziende nei confronti delle diverse autorità che vigilano il settore

Prevedere un **regime differenziato** per le società che operano in concorrenza

asstra

Carenza conducenti rischio operativo per il TPL

Scenario nazionale

Anno 2023

- Deficit medio 15%
- Picchi del 25% al Nord
- 8.000 posizioni scoperte

Anno 2024

Mancano 10.000 conducenti

Nuovi equilibri demografici e cambiamento del mercato del lavoro

La carenza di personale non è un fenomeno contingente ma il risultato di una combinazione di fattori strutturali che scaturiscono da profonde trasformazioni demografiche e del mercato del lavoro:

- la riduzione progressiva del numero di risorse disponibili per il mercato del lavoro (cd. “inverno demografico”);
- l’aumento dell'età media della forza lavoro, che amplifica il divario tra personale in uscita e nuove assunzioni, alimentando il crescente fabbisogno di ricambio generazionale e di nuove assunzioni;
- la scarsa attrattività della professione in termini di *work-life balance*
- la concorrenza di altri segmenti del trasporto, che restringe il bacino da cui attingere risorse

Attrattività di nuove professionalità

Per rafforzare la competitività del settore sul mercato si rende necessario **reperire profili manageriali** per l'attuazione dei piani di sviluppo e di transizione energetica, per il potenziamento dell'infrastruttura tecnologica e digitale (si pensi ad esempio: alle aree aziendali dedicate digitalizzazione ed analisi dei dati, alla gestione della flotta elettrica e ad idrogeno, alla gestione della cybersecurity ed allo sviluppo di sistemi intelligenti).

SPUNTI DI RIFLESSIONE: La carenza di conducenti è un problema strutturale; per invertire la tendenza non bastano interventi emergenziali, ma occorre pianificare una strategia di lungo periodo con interventi mirati che agiscano contemporaneamente su attrattività, ricambio generazionale, valorizzazione delle professioni e ampliamento del bacino di reclutamento.
Per trattenere le risorse e attrarre nuove talenti è necessario strutturare percorsi di ingresso dedicati (Accademy, apprendistato, percorsi duali scuola-lavoro) semplificare le procedure di selezione del personale, valorizzare nuove professionalità, attrarre profili qualificati necessari e complementari alle trasformazioni tecnologiche, ambientali e sociali in atto nel settore e promuovere la sostenibilità del TPL, il suo ruolo sociale e di coesione.

PROPOSTE

Riforma degli assetti contrattuali per il rilancio dell'attrattività e la sostenibilità delle imprese

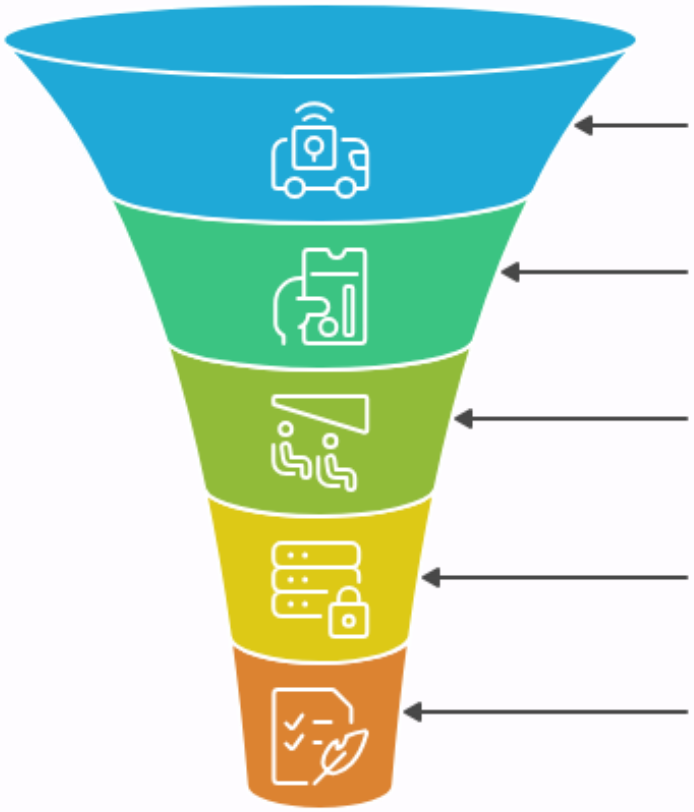
- **Revisione della classificazione professionale** secondo modelli organizzativi orientati allo sviluppo delle competenze ed all'innovazione, come leva strategica per la produttività e la qualità del lavoro.
- **Valorizzazione della contrattazione aziendale:**
  - Declinazione delle declaratorie del CCNL in percorsi di *upskilling* e *reskilling* legati all'innovazione tecnologica interna;
  - Incrementi economici del CCNL parzialmente rinviati alla contrattazione aziendale come quote di salario variabile legato ad indicatori aziendali.
- **Organizzazione del lavoro:** introduzione di modelli di organizzazione flessibile dei turni con sistemi negoziali incentivanti.

asstra

La tecnologia non è il fine. È la leva per un TPL più attrattivo

UTENTI SEMPRE PIÙ DIGITALI CHIEDONO SERVIZI SEMPLICI, INTEGRATI E PERSONALIZZATI

La digitalizzazione nelle aziende è già leva operativa.



Ambito in cui le azienda hanno già adottato processi di trasformazione digitale

Monitoraggio delle Flotte	63%
Vendita e Bigliettazione	63%
Informazione ai Passeggeri	55%
Raccolta Dati e Cybersecurity	55%
Efficienza Amministrativa	47%

IL TPL DEVE ESSERE PROTAGONISTA, GOVERNANDO DATI, IA E ASSET STRATEGICI

asstra

Automazione nel TPL: evolvere senza perdere la regia pubblica

UNA TRANSIZIONE GUIDATA, NON UNA ROTTURA

1 LA SFIDA

INNOVARE SENZA FRAMMENTARE L'OFFERTA NÉ PERDERE IL CONTROLLO

2 LA DIREZIONE

AUTOMAZIONE SOTTO UNA REGIA CAPACE DI PRESERVARE INTEGRAZIONE E RUOLO STRATEGICO DEL TPL

Oggi il principale ostacolo alla scalabilità non è la tecnologia ma il quadro normativo: l'UE limita a 1.500 veicoli automatizzati all'anno per ciascun costruttore.

asstra

Fonte: UITP- Automated Mobility The Next Step for Public Transport 2026

L’AI NEL TRASPORTO PUBBLICO

DA STRUMENTO TECNOLOGICO A LEVA STRATEGICA PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Prevedere
- domanda di trasporto
- guasti e manutenzione
- congestioni e ritardi

Ottimizzare
- esercizio e programmazione
- gestione flotte
- consumi energetici

Assistere
- clienti e operatori
- chatbot evoluti
- informazioni in tempo reale

Proteggere
- sicurezza delle reti
- cyber resilience
- analisi video intelligente

AI = + Sicurezza + Efficienza + Qualità del Servizio

La vera domanda non è se adottare l'AI, ma come integrarla nei processi aziendali per generare valore per cittadini, operatori e imprese di TPL.

asstra

Fonte: UITP - Automated Mobility, The Next Step for Public Transport 2026

Cybersecurity: dall'interconnessione al presidio

UNA SOLA SFIDA: PROTEGGERE LA CONTINUITA' DEL SERVIZIO

1 incidente cyber su 9 colpisce il settore dei trasporti

1. PIÙ INTERCONNESSIONE, PIÙ GOVERNANCE DELL'INNOVAZIONE
2. PROTEGGERE GLI ASSET CRITICI PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO
3. PIÙ PIATTAFORME, PIÙ RISCHI: SERVONO STANDARD E INTEROPERABILITÀ
4. PIÙ COMPETENZE E COLLABORAZIONE, PIÙ SICUREZZA

Le principali minacce riscontrate nel trimestre giugno-luglio-agosto 2026 sono:
1) DDOS - Distributed Denial of Service
2) Guasti
3) Misconfiguration
4) Compromissioni da malware

asstra

Fonte: UITP- Building Cyber-Resilient -Public Transport Systems 2026
Operational Summary ACN - Dati ed indicatori della minaccia cyber in Italia - giugno, luglio, agosto 2026