

RAPPORTO CENSIS 2025

Antonio Castellucci

Il CENSIS (Centro di studi e di investimenti sociali), fondato da Giuseppe De Rita nel 1964, il 5 dicembre scorso, primo venerdì del mese, ha presentato presso il CNEL il 59° Rapporto che racconta l'Italia del 2025 attraverso l'analisi e l'interpretazione dei più significativi fenomeni socioeconomici del Paese.

La illustrazione è stata fatta dal Consigliere delegato Massimiliano Valerii e dal Segretario generale Giorgio De Rita; si evidenzia un'Italia che oscilla tra tensioni e risorgenti fenomeni ideologici con una forte sfiducia nella politica, con famiglie impoverite e di "seduzione verso le autocrazie".

Il Rapporto, un volume di 467 pagine, dense di informazioni, si articola su quattro parti: la prima, di considerazioni generali; la seconda: la società italiana nel 2025; la terza: settori e soggetti del sociale e la quarta: territori e rete; noi, come sempre, diamo informazioni di carattere generale.

Da molti anni il Censis segnala come l'impoverimento del ceto medio sta minando quello che era il pilastro della società italiana. Si è arrestata la crescita delle piccole imprese, in vent'anni tra il 2004 ed il 2024 il numero si assottiglia, da 3,4 milioni a poco più di 2,8 milioni. I giovani imprenditori con meno di 30 anni sono diminuiti di circa il 46%. Nel 2024 il valore reale delle retribuzioni risulta inferiore dell'8,7% rispetto al 2007 mentre il potere di acquisto pro capite ha subito un taglio del 6,1%.

E' preoccupante il forte debito, si spende più per interessi, 85,6 miliardi di euro che per gli investimenti 78,3 miliardi, il 62% degli italiani ritiene che l'Unione Europea non abbia un ruolo nelle partite globali, il 39% che le controversie si risolvono con conflitti armati, ma una partecipazione, con interventi italiani è disapprovata dal 43% della popolazione ed il 66% boccia il riarmo.

Il Rapporto mostra, con forte preoccupazione, un Paese con molti anziani e con sempre meno nascite e che c'è molta apprensione per un futuro sempre più incerto, le persone di oltre i 65 anni sono il 24,7%, l'aspettativa di vita è arrivata a 85,5 anni per le donne e 81,4% per gli uomini, i centenari erano circa 5000 nel 2000, oggi sono oltre 23 mila.

Nonostante questi dati si sta accentuando la sfiducia verso la politica e la classe dirigente, mentre si guarda con fiducia il nuovo Papa Leone XIV. Il 58% degli italiani non ha fiducia dei partiti e non si sente rappresentato, il 62% è convinto che nella nostra società si sia spento ogni equilibrio collettivo; 5,8 milioni di persone hanno rinunciato a curarsi, un milione in più rispetto al 2024, il 30% degli italiani guarda con favore le autocrazie più adatte allo spirito dei tempi.

Per quanto riguarda i trasporti su strada c'è stato un forte incremento del traffico ed un abbattimento dell'inquinamento specie sulle cosiddette "autostrade del mare", sui circa 52 mila chilometri che hanno come entrate ed uscite 18 porti italiani e 23 di destinazione, c'è stato un incremento del traffico.

Desta molta preoccupazione che nelle ultime elezioni regionali in Campania, Puglia e Veneto hanno votato meno del 45% degli aventi diritto, c'è una democrazia di rassegnati dice il "Presidente Mattarella" e bisogna riflettere con attenzione su

2026

per aderire a

DT



la quota è di
almeno € **30,00** da versare
c/c postale **61369252** o

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

questo fenomeno, il 42% degli italiani disapprova un intervento militare ed il 61% ritiene che l'Europa giochi un ruolo poco incisivo nelle grandi politiche globali. L'Italia si conferma il Paese del G7 che negli ultimi anni ha aumentato maggiormente il debito che è cresciuto dal 108% al 134% e che, pertanto, non può abbassare le tasse come promesso, obiettivo puntualmente disatteso, ma ci saranno politiche di rigore nei conti pubblici. Altro problema che desta preoccupazioni è dato dagli stranieri, vivono nel nostro Paese in una condizione di grossa marginalità e circa il 29% lavora a tempi ridotti ed in attività non qualificate.

Un commento a margine

Dal Rapporto emerge un quadro che non è rassicurante: siamo un paese di vecchi, si registra un impoverimento del ceto medio, un'alta percentuale di cittadini non ha fiducia nei partiti e una percentuale non trascurabile guarda con interesse alle autocrazie e ritiene che le controversie si debbano risolvere con la guerra, mentre una percentuale molto alta non ha fiducia nell'Unione Europea. Al di là dei dati del debito e della disoccupazione, sono soprattutto quelli evidenziati dei campanelli d'allarme che indicano un'involuzione democratica nel nostro Paese. Vogliamo credere che siano soltanto delle mode passeggiere e che sia ancora saldo in ciascun cittadino il prezioso senso della democrazia e dello Stato di diritto.

La Redazione

GRUPPO FS: PIANO STRATEGICO 2025-2029 I RISULTATI DEL PRIMO ANNO PRESENTATI DAI VERTICI

La Redazione

Lo scorso 11 dicembre 2025 il Gruppo FS ha presentato i primi risultati del piano strategico 2025-2029. Questi i dettagli per ambiti di business

Infrastruttura ferroviaria

Per potenziare la qualità del servizio della rete saranno investiti più di 50 miliardi di euro nei prossimi dieci anni. Sono previsti la razionalizzazione del modello di esercizio con i volumi corrispondenti e il potenziamento dell'accessibilità delle stazioni e dei servizi dedicati. Nello stesso arco temporale verrà messa in atto una vera e propria trasformazione della rete, grazie a un investimento di 60 miliardi di euro.

Infrastruttura stradale

In dieci anni sono previsti oltre 40 miliardi di euro di investimenti, di cui 25 destinati alle nuove opere stradali sul perimetro nazionale e 15 finalizzati al miglioramento della qualità del servizio.

Trasporto passeggeri Italia

In cinque anni le persone che sceglieranno di spostarsi a bordo dei treni di Trenitalia cresceranno di oltre 100 milioni, mentre aumenteranno di oltre 95 milioni i passeggeri di Busitalia. Per garantire un servizio moderno, innovativo e sostenibile occorre una trasformazione della flotta di treni e bus. A cominciare dalla messa in circolazione di 46 nuovi treni Alta Velocità Frecciarossa 1000, 145 treni del Regionale e più di 1.260 bus a basso impatto di CO₂ nei prossimi dieci anni.

Trasporto passeggeri internazionale

Nell'arco di Piano verrà rivolta un'attenzione sempre più ampia al trasporto dei passeggeri all'estero, con l'obiettivo di accelerare lo sviluppo internazionale del Gruppo FS. I passeggeri che in Europa usufruiranno dell'Alta Velocità supereranno i 14 milioni, quelli dell'Urban Mobility i 140 milioni mentre quelli del business regolato europeo i 150 milioni.

Trasporto merci

Anche il trasporto merci vivrà una trasformazione del proprio business verso un modello Freight Forwarder europeo al servizio di un mercato ampio e diversificato. Attualmente con Mercitalia ogni anno vengono trasportate 37 milioni di tonnellate di merci e, tra le azioni chiave per il rilancio del settore, rientrano la creazione di un'interfaccia unica per il cliente, lo sviluppo di un'offerta integrata e l'attivazione di partnership a supporto del trasporto multimodale.

*Fonte
sito web FS Italiane*

Urbano

Rilevante, per il Gruppo FS, è anche la valorizzazione di tutti quegli asset che non sono più funzionali al servizio ferroviario in chiave di sviluppo sostenibile delle città. Ulteriori investimenti sono dedicati allo sviluppo di un'offerta di parcheggi innovativi, promuovendo così l'intermodalità e favorendo l'accesso alla rete ferroviaria.

Iniziative strategiche: RAB, internazionale, integrazione verticale e connettività

Affinché il Gruppo FS diventi sempre più solido e contribuisca attivamente alla creazione di valore per il Sistema Paese, il Piano potrebbe essere ulteriormente potenziato da una serie di iniziative strategiche, non incluse nei numeri del Piano:

adozione di un nuovo modello di finanziamento in logica RAB per la messa in sicurezza degli investimenti attraverso l'autofinanziamento con eventuale apertura al capitale di terzi e la conseguente riduzione del fabbisogno di finanziamenti pubblici;

potenziamento di FS International dedicata al controllo e alla gestione del business internazionale sul perimetro dei passeggeri attraverso partner finanziari-industriali;

integrazione verticale e sviluppo di partnership con operatori industriali e finanziari per accelerare lo sviluppo del business;

creazione di una nuova infrastruttura dedicata ai servizi di connettività a bordo treno.

ALLA FINE, ANAS SARÀ SCORPORATA DA FERROVIE?

Francesco Del Vecchio

Come è noto, dal 2018 ANAS S.p.A., società di Stato per azioni italiana che si occupa di infrastrutture stradali e gestisce la rete di strade statali e autostrade di interesse nazionale, è parte integrante del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Ma negli ultimi mesi dello scorso anno si erano ripetute sui giornali notizie che il Governo stava preparando lo scorporo della Società dal Gruppo FS.

Una componente politica del Governo già in passato aveva espresso l'opinione che ANAS non dovesse far parte del Gruppo FS.

Pare che su iniziativa di questa stessa forza politica, in occasione della predisposizione della Legge di bilancio 2026 si sia preparato il terreno per l'operazione di scorporo.

Che cosa c'è di concreto in tutto questo?

Intanto esiste un Ordine del Giorno della Commissione Bilancio del Senato, presumibilmente di ottobre-novembre scorso (non siamo riusciti a trovarne la data), che riportiamo integralmente (il DDL n. 1689 a cui fa riferimento l'O.d.g. è quello relativo alla Legge di bilancio 2026):

“Proposta di modifica n. 99.01.1 al DDL n. 1689

99.0.1

Minasi, Testor, Dreosto

Ritirato e trasformato nell'odg n. 62

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 99-bis

(Trasferimento al Ministero dell'Economia e delle Finanze

della partecipazione detenuta da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nella società Anas S.p.A.)

1. All'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

“6.1. Al fine di consolidare le funzioni di ANAS S.p.A. quale concessionaria titolare di diritti speciali ed esclusivi nella costruzione, gestione, esercizio, miglioramento e adeguamento della rete viaria statale, a far data dall'approvazione del bilancio 2025 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. da parte della relativa assemblea degli azionisti, la predetta società trasferisce senza corrispettivo al Ministero dell'economia e finanze le azioni della società ANAS S.p.A. già trasferite ai sensi dei commi 1 e 6. Il predetto trasferimento è disposto previa delibera dell'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed è eseguito mediante girata dei relativi certificati azionari, con una riduzione di patrimonio netto pari al valore di iscrizione di ANAS S.p.A. nel bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. alla data del 31 dicembre 2025, come risultante dai relativi documenti contabili. Al trasferimento

di cui al presente comma non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2501-quater del codice civile e, nell'ipotesi di riduzione di capitale sociale, quelle di cui all'articolo 2445 del codice civile, nonché gli articoli 4, 5, e 8 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. L'operazione di cui al presente comma e tutti gli atti all'uopo necessari sono esclusi da imposizione diretta e indiretta e da tasse. A decorrere dalla data del trasferimento di cui al presente comma, sono fatti salvi gli accordi, le convenzioni e ogni altra pattuizione sottoscritti da ANAS S.p.A. antecedentemente a tale data. Restano altresì confermati in capo ad ANAS S.p.A. i rapporti giuridici sorti prima della data di entrata in vigore della presente disposizione.

6.2. All'esito del trasferimento di cui al comma 6.1., ANAS S.p.A. prosegue le attività di cui al contratto di programma sottoscritto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Previa autorizzazione dell'ente concedente, ad ANAS S.p.A. possono, altresì, essere affidati, entro il limite delle risorse all'uopo disponibili a legislazione vigente e sulla base di apposite convenzioni, compiti di assistenza e supporto, compreso lo svolgimento di attività di committenza ausiliaria, per la progettazione e realizzazione di interventi su strade esterne alla rete di competenza di ANAS S.p.A."

b) al comma 11, le parole "Al fine di favorire l'attuazione del presente articolo," e le parole "a decorrere dal trasferimento di cui al comma 2" sono soppresse.

2. Al fine di garantire la continuità della gestione societaria, il Consiglio di amministrazione di ANAS S.p.A. in carica alla data di entrata in vigore del presente articolo prosegue il proprio mandato fino alla relativa scadenza."

Questo O.d.g. lo ritroviamo integralmente recepito nel ricordato disegno di legge n. 1689, versione del 16 dicembre 2025:

Senato della Repubblica

XIX Legislatura

Fascicolo Iter DDL S. 1689

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale per il triennio 2026-2028

17/12/2025 - 03:37

99.0.1 Minasi, Testor, Dreosto

Dopo l'articolo, inserire il seguente: «Art. 99-bis (Trasferimento al Ministero dell'Economia e delle Finanze della partecipazione detenuta da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nella società Anas S.p.A.)

.....omissis.....

Al fine di garantire la continuità della gestione societaria, il Consiglio di amministrazione di ANAS S.p.A. in carica alla data di entrata in vigore del presente articolo prosegue il proprio mandato fino alla relativa scadenza."

Il disegno di legge n. 1689 a fine anno 2025 diventa LEGGE 30 dicembre 2025, n. 1199: "ilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale per il triennio 2026-2028".

Ma le suddette disposizioni non sono più state confermate nella suddetta Legge di bilancio.

Il ponderoso articolo 1 della Legge 199, di ben 973 commi, dal titolo: "Risultati differenziali del bilancio dello Stato", al comma 473 conferma l'art. 99 comma 1 del ddl 1689 ("È autorizzata a favore della società ANAS S.p.A. la spesa di 90 milioni di euro annui..."), ma non inserisce il 99 bis del ddl 1689.

Intanto il Gruppo FS nel suo Piano Strategico 2025-2029 (vedi articolo in questo numero) ha compreso anche iniziative riguardanti l'infrastruttura stradale.

Sul sito di FS si legge in data 12 dicembre 2025:

"Infrastruttura stradale:

Il Gruppo FS gestisce attraverso Anas 32mila chilometri di strade, con più di otto milioni di veicoli quotidianamente in circolazione. In dieci anni sono previsti oltre 40 miliardi di euro di investimenti, di cui 25 destinati alle nuove opere stradali sul perimetro nazionale e 15 finalizzati al miglioramento della qualità del servizio".

Che si farà dunque? Rientra tutto? Non se ne farà più nulla? Saranno seguite altre strade? Staremo a vedere.

In treno a Milano - Cortina 2026

Domenico Formiglia

I giochi olimpici invernali 2026 inizieranno il 6 febbraio, con la cerimonia di apertura a Milano, allo stadio Olimpico, e si concluderanno il 22 febbraio con la cerimonia di chiusura all'Arena di Verona. Sempre all'Arena avverrà la Cerimonia di apertura dei giochi paraolimpici Milano Cortina 2026 il 6 marzo (termineranno il 15).

I giochi interesseranno un vasto territorio che riguarderà due regioni: la Lombardia ed il Veneto e la provincia autonoma di Trento. (fig.1)

Trenitalia, insieme al Gruppo FS sarà Premium Partner dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026. Lo slogan utilizzato, e che si legge sui materiali con la livrea dedicata ai giochi (fig.2), è "L'emozione di essere italiani". L'intenzione del Gruppo è promuovere i valori dello sport e della mobilità sostenibile.



Per garantire la mobilità Trenitalia e Busitalia hanno predisposto una rimodulazione dell'offerta nel territorio interessato, con l'adozione anche di nuovi collegamenti per tutta la durata dei Giochi.

Per quanto riguarda il trasporto Regionale in Veneto, la Direzione Regionale, con il cambio orario di dicembre scorso ha presentato la nuova offerta invernale – che proprio per la concomitanza dei Giochi olimpici- è stata ricca di novità. Una delle più interessanti riguarda il ritorno del collegamento diretto Padova - Belluno, con 32 corse giornaliere e treni elettrici di ultima generazione in grado di offrire quasi 10.000 posti a sedere al giorno e otto postazioni bici per corsa. A Belluno, con cadenza oraria, sarà possibile proseguire verso Ponte nelle Alpi e Calalzo -Pieve di Cadore -Cortina.

Novità anche sulla linea Treviso – Montebelluna, che offrirà 24 corse giornaliere e oltre 5.000 posti, con possibilità di proseguire da Montebelluna verso Belluno/Calalzo -Pieve di Cadore- Cortina o Padova. .. **Grazie** alla collaborazione con Dolomitibus, sarà disponibile il "Cortina 2026 Link" che consentirà di raggiungere Cortina con un biglietto combinato "treno+bus", partendo dalla stazione Ponte nelle Alpi.

Riapre la linea Adria – Mestre, con 31 corse giornaliere una volta a regime (fino al 28 marzo saranno 20) e treni Minuetto con 145 posti e 7 postazioni bici per corsa. Durante il

periodo delle Olimpiadi e Paralimpiadi Invernali di Milano Cortina 2026 è prevista un'offerta straordinaria per raggiungere l'hub di Ponte nelle Alpi da Padova, Venezia e Treviso. Le novità ed il potenziamento di cui sopra della rete non riguardano solo l'immediato, ma sono chiaramente rivolti ai Giochi Olimpici. Ci sarà altresì un piano di trasporti straordinario per collegare Padova, Venezia e Treviso con l'hub di Ponte nelle Alpi, facilitando il flusso di visitatori verso le sedi di gara.

Ritornando all'offerta dedicata alle Olimpiadi, da segnalare che durante i week end dal 7 febbraio al 15 marzo 2026, un Frecciarossa raggiungerà l'aeroporto di Malpensa con collegamenti diretti da Milano a Venezia/Udine. Il treno con partenza da Malpensa Aeroporto T2 alle 11:37 arriverà a Venezia Santa Lucia alle ore 15.12, con fermate a Malpensa Aeroporto T1, Milano Centrale, Brescia, Desenzano, Verona Porta Nuova, Vicenza, Padova e Venezia Mestre. In senso inverso il treno partirà da Udine alle ore 6.15 arriverà a Malpensa Aeroporto T2 alle ore 11.22, con fermate a Pordenone, Conegliano, Treviso Centrale, Venezia Mestre, Padova, Vicenza, Verona Porta Nuova, Desenzano, Brescia, Milano Centrale e Malpensa Aeroporto T1.

Dal 31 gennaio al 16 marzo il FrecciaLink consentirà (con partenza del Bus da Venezia Mestre) di raggiungere Cortina, Tesero e Predazzo: con tale servizio grandi centri come Milano, Napoli, Roma, Firenze, Bologna e Padova saranno collegati direttamente con le sedi di gara. Anche da Ora, per i viaggiatori provenienti da Roma, Firenze, Bologna e Verona, sempre in bus sarà possibile raggiungere Tesero e Predazzo.

Fig. 2 Fonte Youtube



Busitalia, da canto suo, ha attivato, sempre per tutta la durata dell'evento, collegamenti giornalieri da Padova a Ponte nelle Alpi, Longarone, Tai di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo nonché da Milano a Livigno consentendo così di raggiungere le località di Bormio, Valdidentro e Livigno. Quest'ultimo servizio è attivo dal lunedì al venerdì con partenza da Milano alle 9:45 e rientro da Livigno alle 15:00; nel fine settimana le partenze sono previste alle 10:15 da Milano e alle 15:30 da Livigno.

Dal Gruppo FS fanno sapere che, per gli atleti, gli staff e gli accreditati, ci saranno disponibili 50 treni charter e oltre 400 bus dedicati agli spostamenti verso le sedi olimpiche. Inoltre, sulle tratte AV ed in particolare sulla Milano – Venezia e Milano – Trento, per tutta la durata della manifestazione, saranno riservati complessivamente 50 mila posti.

Un triste episodio

Lo scorso lunedì 5 gennaio 2026, il capotreno di Trenitalia Alessandro Ambrosio è stato ucciso a Bologna, nella stradina che porta nel parcheggio riservato ai dipendenti.

Il barbaro assassinio di un dipendente della Società del Gruppo FS nello svolgimento del proprio lavoro, ci lascia sgomenti.

Dimensione Trasporti esprime il suo più profondo cordoglio e vicinanza alla famiglia del ferroviere tragicamente scomparso e auspica che episodi del genere non abbiano più a verificarsi.

I dipendenti del Gruppo FS che sono a contatto con il pubblico, in particolare il personale che svolge il proprio lavoro sui treni, sono pubblici ufficiali e hanno il dovere di svolgerlo secondo quanto stabilito dalle norme, perseguendo i trasgressori delle stesse, senza per questo dover temere ritorsioni da parte di chi si pone al di fuori dalla legge, sicuri che sono tutelati nel loro - oggi purtroppo - talvolta rischioso incarico.

in breve

LA CINA LANCIA IL PRIMO “CONVOGLIO WIRELESS” AL MONDO 35.000 TONNELLATE SENZA ACCOPPIAMENTO FISICO

Il test ha avuto luogo sulla linea ferroviaria Baoshen nella Mongolia Interna, sono stati collegati di diversi treni merci pesanti in un unico convoglio senza l'utilizzo di accoppiatori meccanici fisici. Si tratta del cosiddetto “accoppiamento virtuale”, una tecnologia che permette di gestire colossi d'acciaio come se fossero legati da un filo invisibile.

Questi i dettagli tecnici del test:

- Composizione: 7 treni distinti.
- Carico unitario: Circa 5.000 tonnellate per ciascun treno.
- Tecnologia: Controllo interamente basato su segnali wireless.
- Gestione: Distanza, accelerazione e frenata sincronizzate in tempo reale.

LA RETE FERROVIARIA CINESE RAGGIUNGE I 165.000 CHILOMETRI

L'operatore ferroviario nazionale cinese ha dichiarato a inizio gennaio che la lunghezza totale della rete ferroviaria del Paese è aumentata da 146.300 km a 165.000 km durante il periodo del 14esimo Piano quinquennale (2021-2025).

L'espansione rappresenta un incremento del 12,8% nel quinquennio, secondo la China State Railway Group Co. Ltd.

Nel periodo 2021-2025, la lunghezza delle linee ferroviarie ad alta velocità operative in Cina è aumentata del 32,98%, passando da 37.900 km a 50.400 km, rendendo il Paese sede della più grande rete ferroviaria ad alta velocità del mondo.

FIRMATA PARTNERSHIP STRATEGICA TRA IL GRUPPO FS E CENTARES

L'accordo prevede il rafforzamento delle operazioni internazionali di FS per lo sviluppo dell'Alta Velocità, con un focus iniziale su Trenitalia France. Tra gli obiettivi principali della partnership il supporto alla distribuzione commerciale dei servizi, il sostenimento di un piano di investimenti da 1 miliardo di euro in Francia e la creazione di una joint venture che include investimenti in Trenitalia France finalizzati ad accelerarne la crescita e consolidarne la presenza in Francia, nel Regno Unito e in Europa. Il Gruppo FS e Centares puntano a svolgere un ruolo chiave nell'accelerare l'uso del treno come mezzo preferito nei viaggi in Europa, sia per i clienti business sia per i viaggiatori leisure. Su questa linea Trenitalia France prevede di collaborare con le società nel portafoglio di Centares con l'obiettivo di supportare i clienti business nel passaggio al treno ad alta velocità come alternativa più ecologica, affidabile ed economicamente vantaggiosa rispetto al trasporto aereo.

Il fondo americano Centares Management LLC è stato fondato nel 2012 da Greg O'Hara, senior managing director e ceo, a New York, dove mantiene la sede principale in Madison Avenue dopo avere aperto uffici anche in Lussemburgo e a Milano, quartier generale per l'Europa. Centares è leader negli investimenti in società del settore turismo e viaggi gestendo inoltre a sua volta fondi di altri private equity, private credit e real estate.