



**mmp**  
mobility press **magazine**  
N. 196 - 29 Maggio 2019

**Dopo il voto cambiano gli equilibri sulla Tav?**

**Fanesi (myCicero): semplifichiamo il trasporto per migliorare la qualità della vita**

**Baccelli (PTSCLAS): valorizzare il trasporto strada-rotaia ed essere più competitivi in Europa**

**Il bilancio di sostenibilità 2018 del Gruppo Brescia Mobilità**

**Megapiano di FSI: come meglio sprecare soldi pubblici**



**REGISTER NOW**

# Wheelset of the Future: an Integrated System.

The International Wheelset Congress is among the most influential and vibrant worldwide conferences in the railway sector. The theme of this event is to look not only to wheels and axles, but to consider also those components that interact with them, generating an integrated system to be taken into account as a whole during activities like design, production, testing and maintenance. Manufacturers, assemblers, integrators, users and maintainers of components like brake discs, bearings, housings, sensors, gearboxes and suspension systems are warmly invited, along with Universities and Research Centres, to join in the conference and to share their experience with wheel and axle experts.

**3**  
FULL DAYS  
CONFERENCE

**8**  
MAIN AND  
MULTIMEDIA  
SESSIONS

**+80**  
PAPERS TO BE  
PRESENTED

**+25**  
SUPPORTING  
LEADING  
COMPANIES



**XIX  
INTERNATIONAL  
WHEELSET  
CONGRESS**  
JUNE 16-20, 2019  
VENICE

[www.iwc2019.com](http://www.iwc2019.com)  
organization@iwc2019.com

media partners



organizers



host



main sponsor



gold sponsors



silver sponsors



special event sponsor



A close-up portrait of a man with dark, wavy hair, glasses, and a goatee. He is wearing a dark suit jacket, a white shirt, and a blue patterned tie. The background is blurred, suggesting an indoor setting with large windows.

**mmp**  
mobility press **magazine**

**Baccelli (PTSCLAS): valorizzare il trasporto strada-rotaia  
ed essere più competitivi in Europa**

## Editoriale

### Gli scenari dopo il voto: cambiano gli equilibri sulla Tav?

E' difficile, quasi impossibile, stabilire quanto abbia pesato sul voto di domenica la questione della Tav, che ha penalizzato fortemente la parte politica della maggioranza di governo contraria all'opera e fatto trionfare – invece – quella che ne ha sostenuto apertamente la continuazione. E questo nonostante che tutti i giornali – ma proprio tutti – abbiano messo in relazione Tav e voto, inserendo nel mazzo non solo la vittoria di un candidato pro-Tav in Piemonte (in qualche maniera scontata, perché lo erano i due principali), ma anche la constatazione che la maggioranza Si-Tav nella regione alla fine è stata schiacciante e perfino nei comuni della Val di Susa gli spostamenti di voti sono stati significativi, con un comune simbolo come Chiomonte che ha continuato ad esprimere un sindaco favorevole all'opera.

Questione chiusa, quindi? Se lo dicono i giornali, bisogna pur crederci, anche se l'eventuale continuazione dei lavori (che - in realtà - non si sono mai fermati, anche se non hanno proceduto alla velocità della luce) non risolve tutte le questioni venute alla luce in questa occasione.

I media sono soprattutto attenti a registrare le variazioni negli equilibri tra le forze politiche e questo spiega perché la Tav ha finito per predominare nei titoli, considerato che la questione appariva il rebus più irrisolvibile all'interno della coalizione, senza che si arrivasse ad un cedimento da una parte o dall'altra.

Nello stesso tempo, non va sottovalutato il peso che una questione concreta come la Tav (per le modalità con cui è stata posta, per le drammatizzazioni e – ovviamente – l'enorme enfasi mediatica attribuita al caso) può aver avuto nell'orientare le

scelte di quella parte dell'elettorato che spingeva per un "cambiamento" nella velocità con cui modernizzare il Paese e anche nella capacità di decisione, e si è ritrovata davanti la riproposizione di paralizzanti contrasti politici, in funzione dei diversi calcoli elettorali.

Sia come sia, rimangono i fatti di un ulteriore ritardo accumulato da un'opera che già segna un record per i tempi di realizzazione (la prima intesa tra Italia e Francia risale al 1992, il primo progetto al 1996, ma l'inserimento dell'opera all'interno della rete TEN-T e dei principali corridoi fa risalire il progetto a più di trent'anni fa. La fine dei lavori per la galleria era prevista nel 2029 e l'attivazione della linea nel 2030, ma nessuno sa se davvero si riuscirà a rispettare questi tempi), e la riproposizione di un dibattito annoso che riguarda la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, che "attraversano" – per così dire – i ripetuti cambi di maggioranze governative in funzione delle scadenze elettorali. Un problema che ha riguardato – in passato - in maniera eclatante opere-simbolo come il ponte sullo Stretto di Messina, ma – nella realtà – centinaia di realizzazioni che vengono decise, poi ripensate, poi ridiscusse e – in qualche caso – infine dimenticate.

Uno dei protagonisti della vicenda Tav, Marco Ponti, insiste molto a spiegare la genesi di queste problematiche nella facile ricerca del consenso che provoca la decisione di una spesa pubblica per un'opera, con tutto il gioco degli interessi che riesce a mettere in moto. Da questo presupposto, Ponti fa discendere la necessità di una rigorosa analisi costi-benefici, che però – ammette lo stesso Ponti – non ri-



solve del tutto la questione, perché la decisione ultima spetta – alla fine - al decisore politico.

L'analisi costi-benefici è stata posta a base anche della legislazione (adottata nella scorsa legislatura) riguardante il “dibattito pubblico” che deve precedere la realizzazione di una grande opera infrastrutturale, ma anche questa innovazione non ha prodotto finora grandi risultati per diminuire i motivi di contrasto o di polemica.

E tutto ciò senza dimenticare la questione giustamente posta da Giancarlo Cancelleri nel suo articolo sull'ultimo numero di Mobility Press, cioè se è giusto guardare solo ai numeri quando si ha di fronte un territorio deprivato di infrastrutture e di servizi come la Sicilia o qualsiasi altra regione penalizzata da abbandoni secolari.

Antonio D'Angelo

## LA COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DELLE MERCI



*Ne parliamo con le imprese ferroviarie, con gli operatori della logistica, con i manager portuali e i gestori dei terminal intermodali italiani.*

Interverranno **Marco Gosso**, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, **Zeno d'Agostino**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Paolo Emilio Signorini**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, **Matteo Gasparato**, Presidente del Consorzio Zai Interporto di Verona, **Guido Pietro Bertolone**, Amministratore Delegato di Arcese Trasporti Spa.

L'evento sarà introdotto da **Oliviero Baccelli**, senior advisor di PTSCLAS e professore di economia e politica dei trasporti all'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano. L'appuntamento è fissato il prossimo **6 Giugno ore 14:30** durante la Fiera dei Trasporti e della Logistica di Monaco presso il padiglione A4.

Per iscriverti, scrivi a [eventi@ptsclas.com](mailto:eventi@ptsclas.com)

# Save the Date

GENOVA, 26-28 Giugno 2019



Organizzato da:



**Forum sull'innovazione e cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo Euro-Mediterraneo**  

PALAZZO SAN GIORGIO - ACQUARIO DI GENOVA - EATALY

#PST19 #pstconference #mainconference

PER INFORMAZIONI:

info@pstconference.it - www.pstconference.it



## Women in Mobility 8

### Fanesi (myCicero): semplifichiamo il trasporto per migliorare la qualità della vita

*Giulia Fanesi, trentenne, mamma da pochi mesi, Sales manager di myCicero, la piattaforma più diffusa in Italia per la biglietteria elettronica e non solo, che da poche settimane ha annunciato un accordo societario con il gigante Sisal Pay. Laureata all'Università di Bologna come Ingegnere Gestionale, Giulia è entrata nell'azienda familiare, la Pluservice di Senigallia, senza aver bisogno di fare uno stage o un Master.*



**Giulia Fanesi, Sales and Marketing Manager myCicero**

**Quindi il biglietto elettronico per lei non ha alcun segreto...**

Con la Pluservice condivido moltissimo, primo fra tutti l'anno di nascita. Sono cresciuta in azienda e da piccola spesso con mia sorella giocavamo a fare le imprenditrici, attratte dai computer e dai fogli pieni di numeri per noi incomprensibili. Ho iniziato però a capire veramente di che cosa si occupasse la Pluservice soltanto verso i 15 anni, quando per alcuni progetti scolastici ho voluto approfondire. La passione con cui mio padre mi spiegava le motivazioni che lo hanno spinto ad intraprendere questa avventura e la sua visione del

futuro, mi hanno sempre più coinvolto e mi hanno convinto ad entrare in azienda subito dopo l'università.

Il mondo della mobilità è un mondo complicato quanto affascinante e il lavorare ogni giorno nella ricerca di soluzioni innovative per semplificare la vita alle milioni di persone che ogni giorno si muovono, è una cosa assolutamente stimolante. La necessità di spostarsi rappresenta una delle esigenze primarie nella quotidianità di tutti noi – ci muoviamo per andare al lavoro o a scuola, ci muoviamo nel tempo libero e per stare con le persone che amiamo – e riuscire a rendere i servizi di trasporto più efficienti ci consente di risparmiare tempo da dedicare alle cose che ci piacciono di più, migliorando quindi la qualità della nostra vita. Senza pen-

sare all'impatto ambientale.

***myCicero, nata da Pluservice e ora società autonoma è gestita da una squadra di giovani, e le donne non sono poche. Cosa assai diversa dalle aziende di trasporto pubblico con cui lavorate dove il rapporto uomo/donna tra gli occupati è ancora fortemente sbilanciato. Da voi? C'è, come in molti casi, una netta separazione tra uomini nell'area tecnica e donne nel marketing, la comunicazione ai clienti e l'amministrazione?***

myCicero, come società, nasce a fine 2017 come spin-off di Pluservice, e ad oggi conta già più di 40 persone. È un'azienda giovane, con un'età media che si aggira intorno ai 34 anni e con una quota rosa decisamente importante per un'azienda informatica, che supera il 45%.

Abbiamo donne nel marketing, nelle vendite, nell'assistenza, nei servizi ma anche nell'area tecnica. Scegliamo i nostri collaboratori sulla base delle loro competenze e ambizioni. È vero, forse siamo un'azienda anomala per il settore, ma ci piace così!

***Sportiva per passione, adesso anche con una bambina piccola, non sarà facile conciliare tutto con l'impegno aziendale, in un'impresa che macina novità al ritmo di una formula Uno...***

Conciliare il lavoro con la famiglia non è stato facile, sono diventata mamma da pochi mesi ed è stata un'esperienza che ha ovviamente rivoluzionato la mia vita. Nonostante questo avevo bisogno di "pen-

sieri", di "creatività", di "impegno", di responsabilità... è questo che mi ha spinto a tornare subito al lavoro. Mia figlia rappresenta sicuramente la parte più importante della mia vita e richiede tanto tempo e attenzioni, ma per fortuna ho avuto il supporto della mia famiglia e di un team di colleghi fantastico che mi sta aiutando tantissimo. È stato proprio durante questa esperienza che mi sono resa conto veramente di quanto quello che faccio ogni giorno al lavoro sia una passione, la voglia di creare qualcosa di utile per me quanto per la società.



***Da quando era alle scuole medie, già pensava di fare l'ingegnere (una delle professioni che si declina ancora al maschile) o pensava a tutt'altro?***

Da piccola in realtà sognavo di fare la ballerina. La danza è una passione che mi accompagna fin da bambina e che mi ha insegnato la disciplina, l'impegno e la dedizione. Crescendo ho capito che purtroppo sarebbe stato meglio cambiare strada e mi sono immaginata a fare i lavori più vari... Finito il Liceo, un po' alla cieca mi sono iscritta alla facoltà di Ingegneria Gestionale ed ho capito subito di aver preso la strada giusta, che mi ha permesso di fare il lavoro che amo di più e di portare avanti ciò che mio padre ha iniziato 30 anni fa.

Antonio Riva



**75°**

**Assemblea Annuale  
e Convegno Anav  
Maranello  
26/27 giugno**

**2019**

**26 GIUGNO**

Sala Ferrari - Hotel Maranello Palace  
Via Grizzaga 72 - Maranello (MO)

**ore 15,00**

Assemblea ANAV  
Premiazione II^ Edizione concorso  
*"Imprese in movimento 2019"*

**ore 20,30**

Cena sociale presso  
*"Museo casa Enzo Ferrari"*, Modena

**27 GIUGNO**

Stabilimento Ferrari  
Maranello (MO)

**ore 10,00**

- ▶ Relazione introduttiva:  
**Giuseppe Vinella**  
intervento:  
**Andrea Camanzi**
- ▶ Presentazione studio  
*"Linee guida per l'apertura  
al mercato. Una proposta  
metodologica"*:
  - **Giuseppe Catalano**
  - **Carlo Carminucci**

**Dibattito**

- ▶ **Fulvio Bonavitacola**
- ▶ **Alberto Brandani**
- ▶ **Paola De Micheli**
- ▶ **Arrigo Giana**
- ▶ **Andrea Gibelli**
- ▶ **Angelo Mautone**
- ▶ **Alessandro Morelli**
- ▶ **Roberto Rustichelli**
- ▶ **Giuseppe Ruzziconi**
- ▶ **Giorgio Zino**

**ore 12,00**

- ▶ Intervento **Vincenzo Boccia**
- ▶ Conclusioni **Danilo Toninelli**

**IL TRASPORTO  
PUBBLICO LOCALE:  
PRESENTE e FUTURO**

[www.anav.it](http://www.anav.it)



## Intervista

# Baccelli (Università Bocconi - PTSCLAS): valorizzare il trasporto strada-rotaia essere più competitivi in Europa

*Oliviero Baccelli è senior advisor a PTSCLAS, Direttore del Master MEMIT - Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture all'Università Bocconi di Milano. Academic Fellow del Dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università Bocconi, è anche membro del CdA di ATM Spa - Azienda Trasporti Milano e membro del CdA di TELT SaS - Tunnel Euroalpine Lyon-Turin. Il 6 giugno alla Fiera dei Trasporti e della Logistica di Monaco introdurrà l'evento dedicato alla competitività del trasporto internazionale ferroviario delle merci.*

***Il ruolo, per certi versi determinante, dell'export per lo sviluppo della nostra economia è certificato anche dall' Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia", dove si dimostra che la crescita dell'export si muove anche in controtendenza rispetto ad un contesto di generale stagnazione economica che caratterizza il nostro Paese, in particolare negli ultimi 15 anni. Gli interscambi internazionali hanno un ruolo sempre più rilevante e oltre il 30% del PIL dipende dalle nostre esportazioni, nonostante la maggior parte di esse debba superare la barriera dei valichi alpini.***

***Lei ha spesso insistito a sottolineare le profonde differenze che caratterizzano l'andamento dei traffici verso paesi come Austria e Francia (dove la strada fa ancora la parte del padrone, con quote di oltre il 70% per l'Austria e addirittura del 92,3% con la Francia) mentre l'interscambio con un paese ferroviariamente virtuoso come la Svizzera ha determinato un significativo spostamento a favore del mezzo***



***Oliviero Baccelli, senior advisor a PTSCLAS e Direttore del Master MEMIT***

***su rotaia, con quote che superano il 70% per quanto riguarda il traffico merci.***

***Cosa si può aggiungere a questo quadro, alla luce anche delle politiche dell'Unione Europea e al protagonismo - ad esempio - dei paesi dell'Est?***

Il ruolo degli interscambi internazionali è in forte sviluppo sia perché le global value chains sono in continua evoluzione, con molte imprese che hanno sia esteso il numero di mercati dove commercializzare i propri prodotti sia diversificato le fonti di approvvigionamento di materie prime e semilavorati, in una logica di ottimizzazione dei costi complessivi e di diversificazioni dei rischi. Questi fenomeni sono potenzialmente arrestabili da politiche di dazi e di barriere commerciali, ma solo nei mercati extra-UE, come evidenziato dalle recenti inizia-



tive del governo statunitense. Il processo all'interno dell'Unione è invece prevedibilmente in continuo sviluppo e richiede pertanto una crescente attenzione da parte delle imprese ai costi logistici e ai costi di trasporto in particolare. Infatti, queste voci di spesa incidono in modo crescente sul costo al consumatore del prodotto.

Ottimizzare i costi di trasporto attraverso un'efficace scelta della modalità permette risparmi economici crescenti e questo, in un'epoca di forte competizione in molti settori, consente di aver una marginalità positiva nei risultati operativi, che influenza la sopravvivenza o meno delle imprese.

Le politiche svizzere di sostegno allo shift modale dalla strada alla rotaia, ad esempio, devono essere viste non solo in ottica di sostenibilità ambientale, ma anche di supporto all'internazionalizzazione delle proprie imprese su mercati più distanti, tenendo conto del limitato mercato interno della Confederazione Elvetica. Politiche simili dovrebbero essere sviluppate su tutte le direttrici transalpine da parte dell'Italia, in considerazione della perifericità rispetto ai principali mercati UE.

La riduzione dei costi dei trasporti su media e lunga distanza resa possibile da un sistema basato su servizi ferroviari efficienti, possibili solo su linee moderne, è un elemento strategico per l'intero comparto manifatturiero italiano. Per fare un esempio puntuale, è interessante evidenziare il caso del settore automotive, che vede tutti grandi impianti localizzati nel Centro-Sud Italia. Il principale per numero di addetti è ad Atesa in Abruzzo, dove si producono i veicoli commerciali del gruppo FCA in partnership con i francesi di PSA.

Senza, il sistema ferroviario non sarebbe in grado di mantenere la propria competitività, dovendo distribuire in tutta Europa, ed è anche l'impianto da cui partono il maggior numero di treni completi che passano sulla linea storica del Frejus che collega Italia e Francia.

Ragionamenti simili si possono fare per tutti i

grandi comparti industriali dove le multinazionali hanno razionalizzato le produzioni su logiche europee, dagli elettrodomestici alla chimica. Se il mercato è l'Europa, lo standard dei trasporti deve essere il treno merci europeo, da 750 metri di modulo, 2000 tonnellate e con sagoma PC80, altrimenti i costi dei trasporti sono troppo penalizzanti sulle medie e lunghe distanze.

***E' probabile che l'Unione Europea, nella ormai prossima legislatura, debba affrontare il problema di uno sviluppo sperequato delle attività produttive in ragione delle notevoli (e, in qualche caso, notevolissime) differenze salariali, una situazione che (come dimostrato da molti studi, vedi l'ultimo articolo di Federico Fubini su Corriere Economia del 20 u.s.) finisce per creare disequilibri e scontenti da una parte e dall'altra. L'autotrasporto, in particolare, sta vivendo una vera e propria fase di trasformazione epocale, con una continua perdita di competitività delle imprese dell'autotrasporto italiano rispetto a quelle del Centro e dell'Est Europa, che comincia oramai ad avere anche su tutta la filiera produttiva. Ma problemi analoghi si segnalano anche in Germania e in altri paesi dell'Europa occidentale: da che parte sono le soluzioni, e che ruolo potrebbe avere lo sviluppo di un'intermodalità che rivitalizzi la logistica di corto raggio e la razionalizzazione del comparto auto-transportistico?***

I dati evidenziati da Eurostat per il 2017, che rimarcano come il ruolo delle imprese dell'autotrasporto italiane nell'interscambio via strada da e per l'Italia sia ormai inferiore al 10%, e i dati di Banca d'Italia, che sottolineano il crescente contributo negativo dell'autotrasporto alla bilancia dei pagamenti più che raddoppiato nell'ultimo decennio (da -1,58 miliardi del 2008 a -3,27 miliardi del 2017), sono segnali molto chiari.

Le imprese dell'autotrasporto italiane non sono in grado di competere rispetto ai costi de-



gli autisti, ma anche dei costi amministrativi e assicurativi, delle imprese dell'Europa Centro Orientale. Per poter aggiungere ulteriore valore ai prodotti italiani in fase di export è necessario reimpostare il modello organizzativo, valorizzando il trasporto combinato strada-rotaia.

Questo permette alle imprese nazionali sia di gestire le fasi di presa e di consegna dai terminal via strada sia una parte importante delle tratte ferroviarie. Questo approccio è l'unico che può permettere al sistema economico italiano di riappropriarsi dei fatturati e dell'occupazione persi a vantaggio degli autotrasportatori dell'Europa Centro Orientale. Il sostegno a questa evoluzione è giustificabile con le stesse logiche delle politiche per l'attrazione di investimenti esteri e di re-shoring, cioè di sostegno al rimpatrio di attività manifatturiere precedentemente delocalizzate, oltreché di perseguire politiche di sostenibilità ambientale e di sviluppo di nuova occupazione, tenendo conto che i profili richiesti dal settore ferroviario sono più attrattivi rispetto a quelli dell'autotrasporto sulle lunghe distanze. Inoltre, chiudere gli occhi rispetto ai temi del dumping sociale e del mancato rispetto delle logiche di qualità del lavoro (e di vita degli autisti) che in maniera crescente caratterizzano il settore dell'autotrasporto internazionale è impossibile.

Gli esempi di quanto accade nei fine settimana agli autoporti di Savona, Susa, Aosta o di Trento, per citare alcuni casi di improvvisati accampamenti di diverse centinaia di autisti dell'Europa Centro Orientale, non è accettabile da società definite come moderne ed europee. Il tema dei controlli delle ore di guida e delle modalità di gestione delle pause lunghe di riposo deve essere affrontato in modo operativo e con logiche condivise a livello europeo.

***Nuova Via della Seta, raddoppio del canale di Suez, rinnovata centralità del Mediterraneo e determinazione dell'Unione Europea a potenziare e costruire i corridoi multimodali TEN-T***

***sulle direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest del nostro continente: da tutti questi elementi sembrano venire importanti stimoli ai nostri porti e interporti per recuperare un ruolo strategico all'interno dei grandi flussi di traffico soprattutto sulla direttrice Asia-Europa, come in parte dimostra anche il positivissimo andamento del porto di Trieste. Pur in un contesto complesso come quello italiano, qual è il disegno strategico che il nostro Paese dovrebbe perseguire e le opportunità che dovrebbe cogliere***

Le aree metropolitane intorno ai grandi porti del Nord Europa sono sempre le più ricche della nazione, perché oltre alla gestione dei traffici marittimi hanno sempre favorito lo sviluppo di attività logistiche a valore aggiunto e creato le opportunità per favorire lo sviluppo delle professioni specializzate di più alto livello a supporto agli interscambi internazionali, in logica distrettuale.

La portualità italiana, in particolare quella del Nord Tirreno e del Nord Adriatico, dovrebbe approcciare il tema delle importanti potenzialità di crescita che caratterizzeranno sicuramente il prossimo decennio con una logica di attenzione non solo ai volumi di traffico, ma anche alla capacità di ammodernamento del sistema logistico nel suo complesso, fatto di attività di lavorazione e distribuzione, anche di headquarter di shipping companies e di società di servizi. È un processo che deve essere affrontato con una visione chiara in cui si deve favorire non solo gli investimenti in nuovi terminal container per incrementare le economie di scala, ma anche creare il contesto socio-economico per attrarre sedi di uffici e di filiali di multinazionali (non solo asiatiche) favorendo anche contesti regolatori e di pianificazione di lungo periodo in modo da ancorare al territorio vantaggi economici più ampi di quelli derivanti dal solo ormeggio di navi di dimensione sempre maggiori.

Antonio Riva

**2<sup>a</sup> Edizione**

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



Con la collaborazione di



**Organizza il: *CORSO PER  
ENERGY MANAGER  
ED ESPERTO IN  
GESTIONE ENERGIA***

**ROMA - 2019**  
**11, 12, 26, 27 giugno**  
**10, 11 luglio**



**Sede: ASSTRA - Roma**  
**Piazza Cola di Rienzo 80/a**  
**[Metro A, fermata Lepanto]**

Con il supporto di



## Redazionale

# Presentato il bilancio di sostenibilità 2018 del Gruppo Brescia Mobilità

Il Gruppo Brescia Mobilità ha rinnovato per il terzo anno consecutivo il proprio impegno nella Corporate Social Responsibility, presentando nelle scorse settimane il Bilancio di Sostenibilità 2018. Si tratta di un traguardo importante per l'Azienda, poiché dimostra la sua attenzione nel continuare a percorrere una strada orientata alla sostenibilità e alla centralità del cliente.

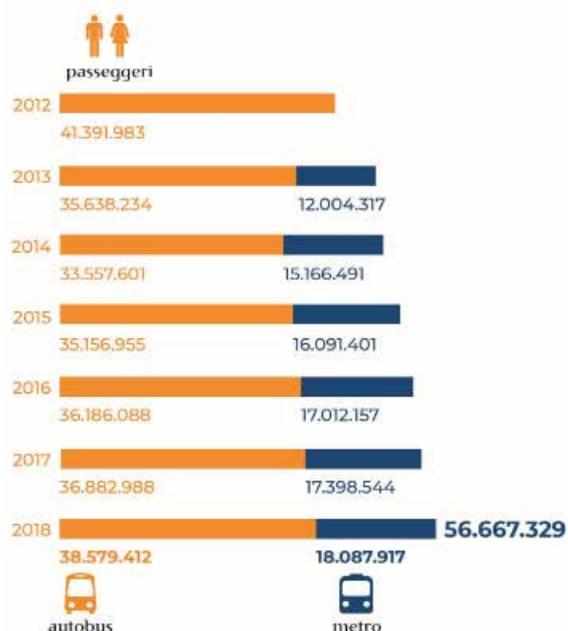
Il Bilancio di Sostenibilità è un rendiconto di attività e risultati che, ad oggi, risulta essere obbligatorio solo per le società quotate in borsa. Pur non avendo dunque l'obbligo normativo, il Gruppo Brescia Mobilità ha ritenuto di dover adempiere a un obbligo "morale", soprattutto in ragione dell'importante ruolo ricoperto all'interno della città di Brescia, quale gestore di servizi dedicati a tutta la cittadinanza: il fatto stesso di progettarli e svolgerli pone di fronte a una responsabilità che, nell'era della comunicazione e della trasparenza, è bene incarnare appieno anche attraverso il racconto e la presentazione di tutto l'operato.

Ciò che non è cambiato, a livello di Azienda, è la cura nel realizzare servizi di qualità, a farli funzionare in modo efficiente, a cercare soluzioni nuove e di avanguardia, a investire e a guardare alle frontiere di maggior eccellenza, allargando la visione e producendo pertanto importanti risultati nelle scelte di ogni giorno.

Ed è proprio sulla base di questa nuova ed ampia visione che il Gruppo Brescia Mobilità ha deciso – come le grandi e importanti aziende a livello Europeo e Mondiale – di muoversi sulla strada della rendicontazione ambientale e sociale ispirandosi

all'Agenda ONU che con i suoi 17 obiettivi al 2030 sta fungendo da prezioso traino e ispirazione. Anche all'interno del Bilancio 2018, come nella precedente edizione, è quindi possibile trovare evidenziato il collegamento degli obiettivi del Gruppo con i Goals delle Nazioni Unite, poiché è proprio puntando a questi ambiziosi traguardi che l'Azienda sta cercando di crescere e consolidarsi.

Venendo al documento, il Bilancio inizia con la presentazione dell'identità del Gruppo Brescia Mobilità, del quale si ripercorre la storia, si evidenziano mission e valori, nonché la struttura organizzativa. Fa seguito il capitolo dedicato al sistema di mobilità integrato, nel quale si elencano e descrivono i molti servizi offerti: non solo autobus e metropolitana, ma an-



Il grafico mostra l'incremento di passeggeri del trasporto pubblico a Brescia nell'arco di 6 anni. Da evidenziare l'aumento costante di viaggiatori a partire dal 2013, anno di inaugurazione della metropolitana.



che i sistemi di sharing, i parcheggi e i parcometri, i sistemi di regolazione del traffico e molto altro ancora.

Viene poi affrontato il tema della responsabilità economica, alla quale segue un ampio spazio dedicato alla responsabilità ambientale, nella consapevolezza che i servizi offerti dal Gruppo nell'ambito della mobilità integrata abbiano un'importante ricaduta positiva sull'ambiente, il territorio e la salute di chi lo abita.

L'Azienda opera infatti con la massima attenzione possibile alla salvaguardia dell'ambiente, in tutti gli ambiti del lavoro: dalla scelta dell'alimentazione a metano per i bus alle politiche ecologiche nella gestione delle risorse, nella raccolta differenziata e nell'autoproduzione di energia grazie al fotovoltaico. È alle persone che si rivolge però la parte più ampia del Bilancio di Sostenibilità, quella dedicata alla Responsabilità Sociale: di importanza fondamentale per tutto il Gruppo Brescia Mobilità sono infatti i



*Gli impianti fotovoltaici installati presso alcune sedi della società del Gruppo, e sulle coperture delle stazioni della metropolitana, contribuiscono alla produzione di energia elettrica pulita in autoconsumo.*

clienti, posti sempre al centro di ogni servizio e di ogni processo aziendale, e i dipendenti, risorsa primaria.

È proprio agli oltre 56 milioni di passeggeri che si spostano ogni anno utilizzando metro e autobus, oltre che a tutte le decine di migliaia di persone che utilizzano quotidianamente o occasionalmente i parcheggi e i parcometri di Brescia come pure i servizi di green mobility, che il Gruppo pensa in fase di progettazione dei servizi, in modo da andare sempre incontro alle esigenze degli utilizzatori finali. Importanza sottolineata anche dal servizio di Customer Care, a disposizione del pubblico tutti i giorni, festivi compresi, dalle ore 7.30 alle ore 22.00 attraverso un servizio multicanale e multilingua.

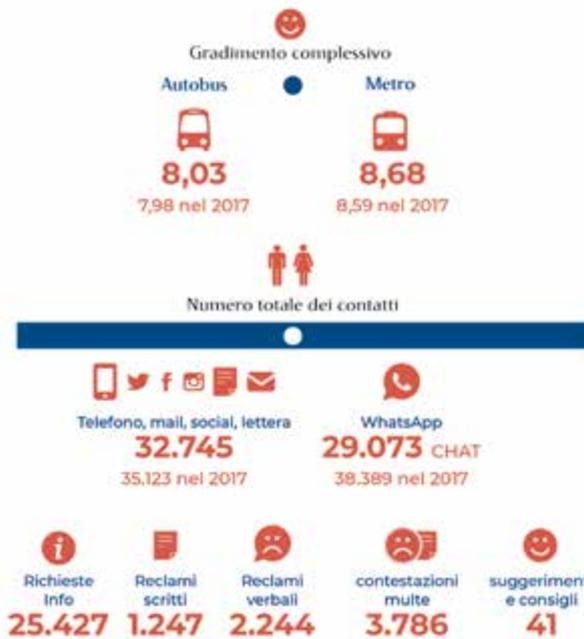
Non si tratta di un semplice call center, bensì di un sistema di comunicazione integrato in grado di rispondere a qualsiasi tipo di richiesta attraverso più canali di contatto: il numero dedicato, la chat di WhatsApp, gli indirizzi mail e gli account Facebook, Twitter, Instagram e Youtube. Un sistema in grado gestire in modo rapido ed efficace 61.818 richieste in un solo anno, di cui quasi 30.000 via Whatsapp.



*Il personale del Gruppo è presente ogni giorno sia in metropolitana che a bordo degli autobus per effettuare i controlli e fungere da punto di riferimento per la clientela.*

Va poi citato il capitale umano del Gruppo, che si concretizza nei 1.112 dipendenti impiegati sui mezzi di trasporto, nella manutenzione e negli uffici. I dipendenti rappresentano la risorsa principale per lo sviluppo etico e valoriale del Gruppo e, a tal fine, l'investimento nella formazione del personale è condizione imprescindibile per la crescita delle società e il costante miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Particolare impegno è stato inoltre profuso nel welfare aziendale, per costruire un sistema interno che poggia sui pilastri di salute e prevenzione, al fine di garantire e favorire il benessere dei collaborato-



*La qualità dei servizi viene analizzata costantemente attraverso misurazioni ed un'analisi periodica della customer satisfaction, che consentono di monitorare e migliorare l'offerta ponendo la clientela sempre in primo piano nelle scelte strategiche.*

ri a 360°: nel 2018 sono state avviate 24 iniziative specificamente dedicate all'informazione e alla formazione sul benessere, e altre sono già in programma nel corso del 2019.

Il tema della sostenibilità ambientale e degli stili di vita "green" rappresenta anche il filo conduttore nella realizzazione delle molte iniziative promosse dal Gruppo: solo nel 2018 sono state 45 per un totale di oltre 25.000 partecipanti. Non meno

importante è stato il contributo nella promozione di campagne sociali e culturali per la pubblicizzazione di iniziative solidali e la realizzazione di eventi territoriali aperti alla cittadinanza.

Infine, all'interno del Bilancio di Sostenibilità sono riportati anche i dati economici, per quantificare in forma più esplicita e sintetica le ricadute positive dell'attività aziendale sui principali stakeholder e sul territorio. A tal proposito, si evidenzia come l'Azienda abbia chiuso il 2018 positivamente registrando complessivamente, a livello di Gruppo, un fatturato di oltre 158 milioni di euro e un utile d'esercizio di 9,7 milioni di euro

RED.

*Nel 2018 sono stati acquistati 16 nuovi autobus a metano (modello Euro 6) da destinare alle linee urbane di Brescia e Desenzano del Garda.*



Corso di alta formazione

# Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

Roma, 13 settembre 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)

## Controcorrente

### Megapiano di FSI: come meglio sprecare soldi pubblici di Marco Ponti, Bridges Research

Sono 58 miliardi di euro gli investimenti previsti nel nuovo Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane, che andando a sommarsi ad impegni pregressi, configurano un fantastico totale di oltre 170 miliardi di €.

“Un impegno record, un valore mai così alto, che conferma il Gruppo quale primo investitore in Italia, con punte fino a 13 miliardi all’anno (+75% vs. i 7,5 miliardi del 2018).

Uno sforzo, sostenuto per il 24% con risorse di Gruppo, che potrà contribuire alla crescita dell’Italia con la creazione di un indotto per 120 mila posti di lavoro all’anno, 15 mila assunzioni dirette in cinque anni e un contributo annuo all’aumento del PIL fra lo 0,7 e lo 0,9%. I ricavi raggiungeranno nel 2023 i 16,9 miliardi, e l’utile netto arriverà a 800 milioni...”.

Non è fantastico? Peccato che si tratti di soldi dei contribuenti, non di investimenti generati da risorse proprie dell’azienda, dal punto di vista industriale. Infatti anche quel 24% è solo formalmente “proprio”.

Potrebbe essere il doppio o la metà, visto che i trasferimenti pubblici in conto capitale o esercizio sono una quota dominante dei ricavi, e questo ammontare è frutto di decisioni strettamente politiche, cioè arbitrarie. Quindi anche l’aumento del PIL e dell’occupazione sono un risultato arbitrario, e le risorse proprie tanto “proprie” in realtà non sono, e neanche l’utile netto lo è.

L’intero quadro contabile ruota intorno a quanti soldi pubblici arrivano all’azienda, e sappiamo quanto questi siano preziosi e scarsi, e quindi da spendere con estrema cautela.

Vale la pena di ripetere il concetto iniziale, che è il nocciolo del contendere: perché lo Stato non trasferisce a FSI il doppio o la metà dei circa 10 miliardi annui attuali di soldi nostri? Nessuno ha mai risposto a questo semplice quesito, a riprova che usando il termine “arbitrario” si descrive un fatto reale.

Ma il problema democratico, prima che economico, è la trasparenza dell’informazione, quando si tratta di soldi della collettività.

Infatti FSI, ed i suoi conti, sono presentati all’opinione pubblica, con i giornali e le televisioni conniventi, esattamente nello stesso modo che se si parlasse di un’impresa privata esposta al mercato.

Ma chi ha verificato che quel fiume di soldi non potesse avere risultati migliori impiegato diversamente?

Certo toccherebbe al difensore dell’interesse pubblico dimostrarlo ai contribuenti, cioè toccherebbe allo Stato, ma questo ben se ne guarda...alla gente potrebbero venire molti dubbi o delle strane idee.

Beh, parlando di investimenti, nel mondo reale di solito se ne presentano i ritorni attesi, per giustificarli agli occhi degli azionisti. Ma vogliamo scherzare?

Per questo aspetto FSI non si ritiene affatto un’azienda normale, infatti non ne parla mai. Ovvio, ogni singolo Euro nostro speso in ferrovie ha ritorni in termini di benefici sociali, ci mancherebbe di vedere veri profitti!

E se non fosse proprio così? Chi controlla tutti questi enormi benefici sociali? Ovvio, per gli investimenti il controllo sono le analisi costi-benefici, prima promesse dal ministro PD Delrio, e ora finalmente



in corso di esecuzione grazie al ministro Toninelli.

Oddio, forse anche no. Finora ne sono state pubblicate solo due: il terzo valico di Genova, che dichiarava l'investimento uno spreco di soldi pubblici, ma la politica, legittimamente responsabile finale delle scelte, ha deciso che si deve fare lo stesso.

Per il nuovo tunnel del Frejus (la cosiddetta TAV), l'analisi dice di no, ma forse si farà ugualmente (ci sono aspetti internazionali complessi). Per l'Alta Velocità Brescia-Padova (8 miliardi di preventivo, tutti italiani, la sovranità nazionale innanzi tutto...) i risultati dell'analisi non sono ancora stati resi pubblici, ma il ministro, con sprezzo del pericolo, ha detto che si farà comunque. Ma il massimo sprezzo del pericolo si è manifestato per le ferrovie siciliane, che presentano costi totali di preventivo di 13 miliardi di Euro. Sono opere che vanno fatte, sostengono a gran voce i 5S locali! Qui pare addirittura che esista una analisi

economica fatta da Delrio, ma per ragioni misteriosissime mai pubblicata.

Corre voce che ne esista una anche per la nuova linea Napoli-Bari (7 miliardi di preventivo), ma anche qui il mistero rimane insoluto.

Il Paese tutto, trepidante, punta dunque su una enorme e costosissima "cura del ferro" per crescere. Ci puntava anche il governo precedente, quindi occorre prendere atto di una mirabile concordia di intenti (con i quattrini nostri). Ma questo governo vuole spendere addirittura "di più".

Peccato che nel mondo il progresso tecnico vada da un'altra parte, su veicoli stradali non inquinanti molto più sicuri, e non costosi per le casse pubbliche. Noi avremo invece splendidi treni, forse per la gran parte vuoti (e i treni vuoti non sono un granchè nemmeno per l'ambiente), e per i quali si saranno scavati, più che tunnel, voragini nei nostri conti pubblici.



## In risposta all'On. Cancelleri

*Gentile On. Cancelleri,*

*il suo ministro dei trasporti, per la prima volta in Italia, ha ritenuto che le decisioni di spesa debbano essere sottoposte ad analisi costi-benefici, e non tanto per dire dei SI o dei NO: ha incaricato me come responsabile di un gruppo di esperti di condurre tali analisi soprattutto per ragioni di trasparenza democratica. I denari pubblici sono scarsissimi, quindi le decisioni di spesa devono essere le più caute possibili, per evitare sprechi. Saprà certo anche a questo proposito che, al contrario di altre infrastrutture, quelle ferroviarie sono INTERAMENTE a carico dei contribuenti, quindi richiedono, io penso, una prudenza ancora maggiore. Saprà anche certamente che l'analisi costi-benefici misura, per quanto imperfettamente, l'utilità SOCIALE degli investimenti, includendovi dunque i benefici ambientali e di sicurezza, l'occupazione, i risparmi di tempo ecc..*

*Non crede che ogni regione giudichi i propri investimenti più importanti degli altri? Pensi alla TAV e ai piemontesi. La nostra analisi ha dato un responso fortemente negativo, come la ha data per la linea Milano-Genova, nota come "terzo valico". E' ancora convinto di una qualche mia parzialità regionale? Ho avuto attacchi locali violentissimi in seguito a questi risultati, arrivati anche ad accuse di disonestà, parzialità preconcepita, errori banali ecc.. Se lei è così contrario a fare analisi costi benefici, e a renderle pubbliche, ne parli al suo ministro. E dichiari pubblicamente che nel caso siciliano non debbano essere fatte, o, se fatte, non se ne debba tener conto. Torniamo trionfalmente all'antica politica del taglio dei nastri tra i flash dei fotografi. Infine, lei è proprio sicuro che quel fiume di soldi pubblici sia il miglior modo possibile per far crescere l'economia della sua regione?*

*Molto cordialmente*

Marco Ponti

# MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei  
convegni in 6  
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

# LA MOBILITA' IN VIAGGIO

**ANCONA**

**10 maggio - 2019**

Sede:  
Università Politecnica  
delle Marche  
Piazza Roma, 22  
60121 Ancona

**GENOVA**

**31 maggio - 2019**

Sede:  
Comune di Genova  
Via Garibaldi, 9  
Palazzo Tursi  
16124 Genova

**MILANO**

**18 giugno - 2019**

Sede:  
Talent garden  
Via Arcivescovo  
Calabiana, 6  
20139 Milano

**CAGLIARI**

**18 settembre - 2019**

Sede: da definire

**BOLOGNA**

**data da definire**

Sede:  
sede Tper  
via Saliceto, 3  
40128 Bologna

Partner

**IVECO  
BUS**



**ALFABUS**  
EUROPA



**SOLARIS**



sponsor



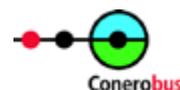
Organizzato da

**AUTOBUS**

Comitato scientifico



Mobility partner





# AMT Genova

Genova: a Brignole verifica intensiva sui bus AMT. Controllati oltre 2.600 passeggeri



Lecco: dal 1 giugno torna "SalentoInBus" il servizio di trasporto pubblico estivo. Biglietti anche su MyCicero



Firenze: ok a nuovo parcheggio lungo linea T1 e secondo tratto collegamento tra Torregalli e viale Nenni



Atac: principio di incendio su un bus della linea 119 in servizio lungo via Sistina

# START ROMAGNA

Rimini: in vendita presso il Punto Bus Start Romagna gli abbonamenti "Mi Muovo Insieme" per l'anno 2019



Palermo: Amat e Comune inaugurano la postazione CT di Mondello per promuovere trasporto, car e bike sharing



La Spezia: ATC premia gli elaborati dei ragazzi delle scuole medie per il progetto il Bus come Bene pubblico

# Tper

Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna

Tper: il bilancio 2018 con un utile netto di 8,2 milioni, 160 milioni di passeggeri, record di abbonati



RFI: a Carimate eliminazione del passaggio a livello. Firmata la convenzione con Regione e Comune



Incontro fra Italo e una delegazione della Taiwan High Speed Rail Corporation



**REGIONE  
PUGLIA**

Puglia: al via rinnovo della flotta treni nel Salento. Assessore ai Trasporti: vinta una battaglia di legalità



RFI: nuova passerella pedonale tra la stazione di Genova Sestri Ponente Aeroporto e la fermata bus

### **Mobility Magazine**

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://www.ferpress.it)

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**  
**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma  
(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

**FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma**  
**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

**Cap. Soc. E 10.327 I.V.**

**Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama**

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

**Curatrice e impaginazione grafica: Valentina Onori**

**Giornalisti: Valentina Onori, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.**

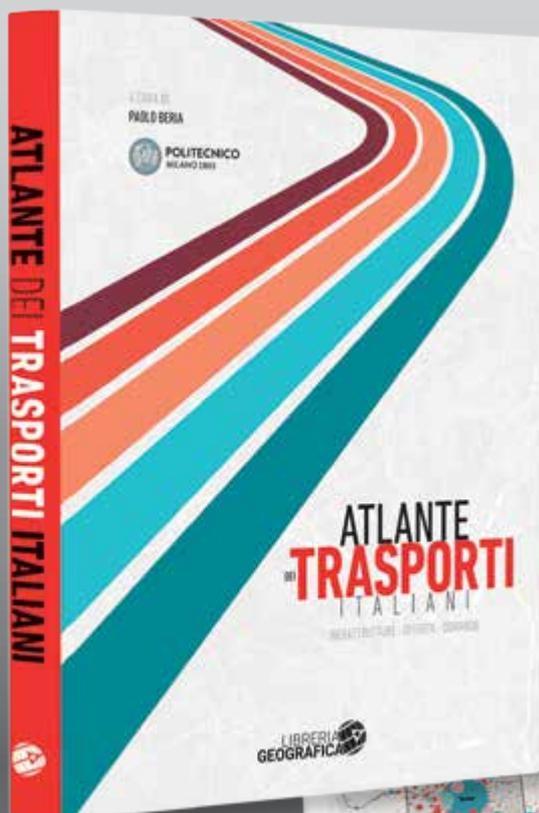
**Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)**

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

**Per abbonamenti, pubblicità e info generali [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**

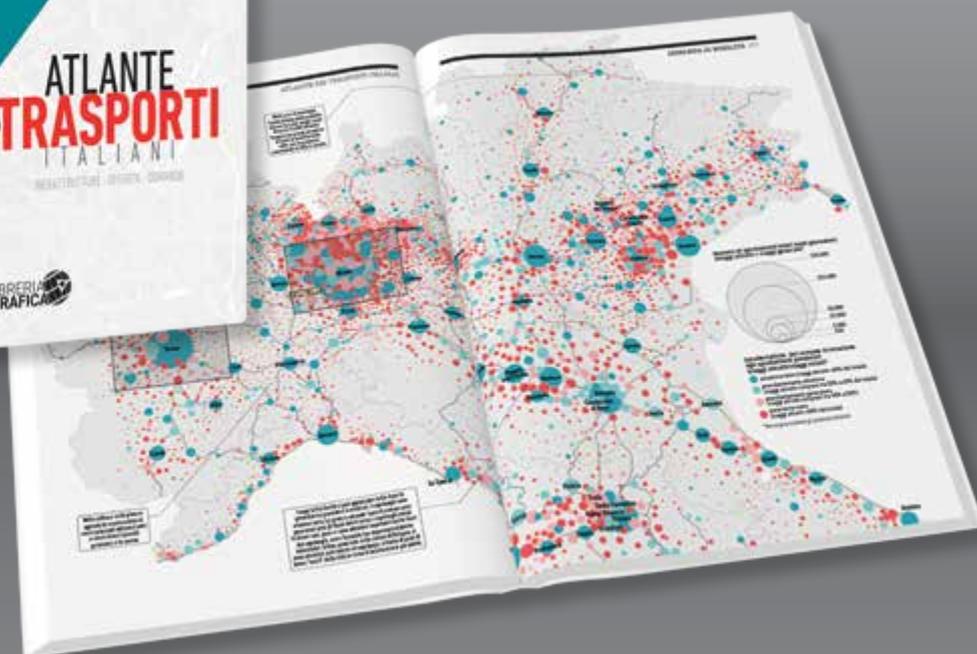
# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



La più ricca base dati sui trasporti pubblici e privati mai pubblicata:

- oltre **400.000** corse codificate e standardizzate tra autobus di lunga percorrenza, servizi ferroviari, aerei e di navigazione;
- più di **500** aziende di trasporto o enti gestori presi in esame;
- più di **40** differenti banche dati interfacciate provenienti da fonti istituzionali e associazioni di categoria.



TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

disponibile su  
[www.libreriageografica.com](http://www.libreriageografica.com)



**LIBRERIA**  
**GEOGRAFICA**