

BUSINESS

Mensile dell'economia

Antonio Consorti

Dai parcheggi al verde pubblico, dalla gestione dei tributi alla riscossione coattiva: la multiutility Gsm sempre più al servizio dei Comuni

Un aiuto al pubblico

Interesse pubblico

Servizio a cura di
Rossano Cattivello

Fotografie di
Studio Scognamiglio

Antonio Consorti. Comuni sempre più in affanno nella gestione dei servizi e così la multiutility Gsm si è evoluta per essere al loro fianco

Efficienza privata nell'interesse pubblico: è questa la doppia natura che sta facendo crescere a un ritmo sostenuto la società Gestione Servizi Mobilità, nata a Pordenone e oggi attiva in diversi comuni non solo friulani, ma anche veneti. Partendo dalla gestione dei parcheggi, infatti, ha sviluppato un'ampia serie di servizi a supporto di quelle esigenze che oggi gli enti locali, specie di medie e piccole dimensioni, difficilmente riescono ad affrontare da soli. Da sette anni a guidarla è **Antonio Consorti**, dal cui curriculum emerge proprio la stessa doppia natura, quella cioè di essere stato sia manager industriale sia amministratore pubblico.

Gestione Servizi Mobilità è stata fondata 23 anni, ma cosa è oggi questa società?

“È nata proprio nel 2002 per gestire la sosta di Pordenone. Oggi Gsm è a tutti gli effetti una società multiservizi che opera con il metodo in house providing in linea esclusiva con gli enti pubblici soci. Io sono amministratore unico dal 2018 quando i soci erano 6 e il fatturato, piuttosto contenuto, di circa 3 milioni di euro. Oggi i soci sono 31 e i Comuni dove lavoriamo 33. Il fatturato è più che raddoppiato, arrivando a superare abbondante-

mente gli 8 milioni di euro, e cresce a doppia cifra ogni anno, questo grazie alla diversificazione dei prodotti e servizi e al fatto di lavorare, non avendo limiti territoriali, con Comuni della provincia di Pordenone, di quella di Udine e anche con Comuni del Veneto. E non solo gestione della sosta, inoltre, ma anche servizi per l'ambiente attraverso la manutenzione del verde pubblico, la gestione della segnaletica stradale, di hub complessi, la riscossione di tributi locali, la riscossione coattiva nonché la gestione di immobili di proprietà dei Comuni soci, come stiamo già facendo con il mercato ittico a Marano Lagunare e il centro sportivo 'De Marchi' a Pordenone”.

L'evoluzione vi sta portando ad ampliare le vostre attività, in quali direzioni?

“Affrontiamo costantemente le dinamiche e intercettiamo le necessità degli enti pubblici cercando di fornire le soluzioni più meritevoli. Pensi che lo statuto è già stato modificato tre volte nel corso del mio mandato. Stiamo lavorando a progetti per contribuire al miglioramento complessivo di quei servizi che oggi mettono in difficoltà operativa diversi enti locali. A questi si aggiungono tutti i progetti di informatizzazione e digitalizzazione spinta dei sistemi

8,4 milioni

Fatturato del 2024

31

Numero di Comuni soci

tecnologici da noi gestiti a partire dalla mobilità. Sistemi avanzati, cioè, per consentire una migliore ricaduta dei servizi per tutti gli utenti. Sono sfide quotidiane, quindi, per dare risposte concrete ai bisogni e per rendere sempre più dinamica, efficiente ed efficace la nostra azienda”.

Tra le curiosità dell'attività, gestite anche un mercato del pesce, come mai?



“Proprio nell’ottica di supporto agli enti locali, stiamo rispondendo a una richiesta del Comune di Marano Lagunare, nostro socio dal 2022. È una sfida importante che ha permesso al mercato di continuare l’attività e a noi di imparare in fretta un mestiere molto diverso da quello a cui eravamo abituati. Oggi è stato dato un equilibrio di gestione in attesa dell’evolversi di alcuni progetti fondamentali che dovranno consentire al mercato

di ritornare a essere il punto di riferimento centrale dell’Alto Adriatico”.

Quali sono le particolarità di guidare una società di diritto privato, ma a controllo pubblico?

“Aggiungerei anche di una società pubblica che non fornisce servizi a rete, come acqua o gestione ambientale. Aziende come la nostra possono stare sul mercato solo se sono capaci di avere

una mentalità da impresa privata, concentrate sulla ricerca della clientela, capaci di fornire servizi di alta professionalità, di qualità e soprattutto economicamente vantaggiosi per tutti. Per crescere serve spirito di sacrificio, idee, personale coinvolto nello sviluppo e negli obiettivi, disponibilità nell’affrontare tutte le dinamiche e tanta voglia di lavorare. Il valore centrale è dato dal personale: i collaboratori sono il centro del sistema e non potrebbe essere altrimenti”.

Che differenze ha trovato rispetto alla sua esperienza in una grossa industria privata locale?

“L’industria privata ha dinamiche differenti, a maggior ragione se è una grossa azienda. Ho cercato di portare lo stesso spirito operativo e ho avuto la fortuna di aver incontrato collaboratori straordinari, a partire dal direttore operativo Domenico Luca Piasentin, che ha condiviso con me e con i dipendenti tutti i progetti di sviluppo e ha saputo portare professionalità e capacità gestionali fuori dal comune. L’azienda privata subisce il confronto con il mercato, lotta tra burocrazia e progettualità. Aziende come la nostra, invece, subiscono sì il confronto con il mercato, ma anche con uffici amministrativi, con giunte e i consigli comunali vari, oltre ad altri enti, dall’Autorità Anticorruzione alla Corte dei Conti. Quindi tutto è molto complicato. Le norme in questi ultimi due anni sono diventate maggiormente stringenti, ma non ci siamo abbattuti; anzi è diventata per noi una ulteriore sfida per portare a casa nuovi soci pubblici e quindi nuovi e ulteriori contratti”.

Per cosa vi siete meritati il premio nazionale Industria Felix del 2024?

segue a
pagina

8



Aziende come la nostra stanno sul mercato solo se hanno una mentalità da impresa privata

segue da
pagina 7

“Abbiamo ricevuto per il terzo anno consecutivo questo importante riconoscimento per essere tra le imprese top in Italia per performance gestionale e solvibilità di bilancio. La prima volta, nel 2022, abbiamo ritirato il premio all'Università Luiss di Roma e nei due anni successivi in Piazza Affari a Milano. Il comitato scientifico ha esaminato oltre 780mila bilanci di società di capitali con sede in Italia e ne ha selezionate 161, divise in 20 settori merceologici. Nel settore delle partecipate pubbliche, al quale apparteniamo, sono state premiate 14 aziende su un totale di oltre 8000 società di questo genere in Italia e Gsm si è classificata nei primi due posti come società multiservizi”.

La vostra società oggi sente il bisogno di fondersi con altre?

“La società gode di buona salute. In un'ottica di evoluzione e di strategie di mercato per una crescita ancor più rilevante non nascondo che qualche riflessione ci può stare”.

Parliamo di mobilità, come è cambiata in questi vent'anni e come sta cambiando ancora oggi?

“La domanda di mobilità è in continua evoluzione. Nell'ultimo decennio il rapporto complesso fra città e spostamenti ha assunto un ruolo centrale nelle strategie nazionali ed europee dove l'obiettivo dichiarato è quello di affrontare le sfide ambientali e innalzare la qualità della vita. Le tecnologie abilitano e perfezio-

nano le dimensioni fondamentali per diventare smart-city. La mobilità è forse il perno su cui le innovazioni tecnologiche avranno un maggiore impatto e da cui deriveranno i risultati più rilevanti per i cittadini di domani”.

Che scenario lei immagina?

“Già nel prossimo decennio potrebbe significativamente mutare il nostro modo di spostarci e di vivere le città. Innovazioni legate alla raccolta e gestione di dati e informazioni e alla sempre più crescente capacità e velocità di analisi, simulazione e interpretazione dei fenomeni, come alla digitalizzazione e automazione dei processi ai sempre più diffusi sistemi di pagamento elettronico e alla diffusione delle informazioni in tempo reale da molteplici canali anche mobile, se opportunamente governate, renderanno il sistema di mobilità sempre più centrale per l'utente e adattivo. Analogamente, lo spostamento delle merci si baserà su una catena logistica sempre più digitale e una distribuzione urbana intelligente e sostenibile. Per esempio, tra non molto i veicoli saranno iper-connessi non soltanto con la 'casa madre' per avere tutte le informazioni che possono essere distribuite, ma anche con l'ambiente circostante. I sensori e le mappe digitali troveranno il parcheggio e parcheggeranno per chi guida, l'auto rallenterà in presenza di lavori pubblici, i semafori reagiranno in base ai flussi del traffico.

Diverse città si sono date obiettivi ambiziosi di sostenibilità attraverso un'incentivazione della modalità green e attraverso strumenti come la rigenerazione urbana per promuovere forme di mobilità sostenibile, attraverso pedonalizzazioni, piste ciclabili e Zone 30, oltre alla realizzazione di reti di superficie”.

Tutto bello e tutto semplice, quindi?

segue a
pagina 10

43

Dipendenti di Gsm a cui si aggiunge
una quindicina di stagionali

segue da
pagina 8

“Tutte le innovazioni in atto, senza un governance improntata a un approccio di sistema e a una pianificazione fondata sul monitoraggio dei dati di una domanda così elastica, potrebbero condurre a un sistema di mobilità urbana ancora una volta lontano dagli obiettivi di efficienza e sostenibilità. Per fare solo un esempio i MaaS stessi, ovvero il concetto globale di mobilità che prevede l'integrazione di molteplici servizi di trasporto pubblico e privato accessibili da un unico canale digitale, senza il governo da parte di una regia smart opportunamente calibrata, potrebbero alimentare la disparità fra utenti: chi è disposto a pagare di più accederà a livelli di servizio più alti. E, inoltre, potrebbero portare alla disincentivazione della stessa mobilità sostenibile: servizi e App per il noleggio di veicoli privati e il car-pooling potrebbero incoraggiare uno spostamento verso l'utilizzo dell'auto,

interferendo con i servizi di mobilità urbana esistente come il Tpl, che storicamente faticano a innovarsi. Così come, banalmente, implementare un servizio bike sharing senza accompagnarlo alla realizzazione di una rete ciclabile connessa e sicura sarebbe un investimento non in grado di esprimere tutta la sua efficacia”.

Qual è quindi la soluzione?

“Affinché la mobilità si trasformi in un servizio è indispensabile conoscere la domanda potenziale al fine di costruire, sulla scorta delle reali esigenze, sia le infrastrutture di supporto come ciclabili, corsie e aree di attesa, sia l'organizzazione del servizio, come la frequenza del passaggio delle linee del Tpl, l'interconnessione con ciclabili e i percorsi pedonali”.

Nelle città dove siete presenti c'è ancora fame di parcheggi in struttura?

“Certo. Negli ultimi anni i numerosi interventi pubblici nella città di Pordenone hanno portato al ripensamento di diverse zone con conseguente diminuzione dei parcheggi in strada. A ciò si aggiunge che la città è diventata molto attrattiva sia dal punto di vista lavorativo sia turistico. Tale combinazione ha certamente aumentato le richieste di sosta e per questo motivo, assieme all'amministrazione comunale, stiamo ragionando su nuove ipotesi di realizzo di impianti park in struttura.

Ciò vale anche gli altri Comuni che serviamo: da Bibione ad Aquileia, da San Vito al Tagliamento, a Corderoipo e San Daniele, a Ero e Casso con la diga del Vajont, piuttosto che alle pozze smeraldine di Tramonti di Sopra”.

Come immagina la mobilità del futuro in Friuli?

segue a
pagina 12

segue da
pagina

10

“La pianificazione avrà un ruolo chiave nella capacità delle città di governare il processo di innovazione della mobilità urbana senza subirla e per invertire i trend e colmare i gap che oggi ci sono, oltre che dare attuazione a smart city che hanno un impianto ancora incerto. L'interpretazione dei rapidi mutamenti della domanda diventa cruciale, così come la valutazione in itinere delle scelte realizzative. L'attuazione di una corretta politica di intervento, gestione e pianificazione, per esempio del trasporto urbano, si è scontrata in passato con una conoscenza del sistema di mobilità nelle aree

urbane spesso frammentata e incompleta.

Nell'era digitale le città come la Regione possono invece far leva su innovazioni in grado di rivoluzionare il modo di fare pianificazione, superandone difficoltà e limiti del passato. Possono avvantaggiarsi della disponibilità di big data e informazioni utili per lo studio dei comportamenti e delle abitudini dei viaggiatori nelle aree urbane e metropolitane, per un inquadramento realistico dello scenario di partenza come base per la definizione sia degli obiettivi da perseguire sia degli indicatori più adatti a fornire una verifica quantitativa dell'efficacia delle misure attuate per il raggiungi-

mento degli obiettivi stessi.

In questo contesto di difficile transizione, serve una nuova prospettiva per orientare risorse, energie e intelligenze. Pianificazione integrata e approccio di sistema assumono una chiave di volta quanto mai necessaria per la promozione della mobilità sostenibile e il governo efficiente del territorio.

Ecco allora che i Piani urbani della mobilità sostenibile (Pums) possono essere l'occasione per le città di avviare una riflessione profonda e Pordenone è tra le città in Italia che hanno avviato, assieme a Gsm, un percorso di pianificazione per la mobilità sostenibile”.

segue a
pagina

14



segue da
pagina 12

LA 'DOPPIA NATURA' ANCHE NEL CURRICULUM DI CONSORTI

Un ragioniere con laurea di filosofia in tasca, un manager industriale prestato a una partecipata pubblica, una vocazione per l'efficienza privata però nell'interesse pubblico. Questa serie di binomi emerge dal curriculum di **Antonio Consorti**, classe 1967. Dal 2018 è amministratore unico della multiutility Gestione Servizi Mobilità con sede a Pordenone.

Ragioniere con laurea filosofica in scienze delle comunicazioni di massa... come mai questa abbinata nel suo curriculum?

"La ragioneria come prima impronta e approccio tecnico. Poi, con la scelta universitaria ho voluto affrontare conoscenze diverse nella Facoltà di Lettere e Filosofia per un approccio più legato alle materie umanistiche, storiche e psicologiche. Devo dire che questo mix ha permesso una mia più gene-

rale formazione di studi e mi ha consentito di raggiungere gli obiettivi in maniera ottimale".

Come giudica, quindi, il sistema dei media oggi in Friuli?

"In evoluzione. Come tutti i sistemi soffre della tipicità delle fasi a cui è assoggettato. La pluralità dell'informazione e dei sistemi devono trovare il giusto equilibrio nel rispetto dei saldi contabili. Esercizio complicato dove le forze più strutturate riescono a tenere il passo. Poi c'è tutta l'evoluzione delle news sul web che diventeranno sempre più forti e preponderanti con la relativa necessità di avere una migliore regolamentazione".

Dopo essere stato un giovane democristiano, è entrato in Forza Italia diventando poi segretario provinciale del Popolo della Libertà e, in parallelo, è stato assessore

comunale nella 'sua' Prata e poi della Provincia di Pordenone. Cosa ha rappresentato per lei questa esperienza?

"La politica ha rappresentato un pezzo fondamentale della mia vita: mi ha insegnato e io ho imparato tanto. I risultati di oggi sono il frutto del lavoro di ieri e di quello di domani".

Il suo cuore batte a centrodestra, guardando oggi l'agone politico che sentimenti prova?

"Stiamo vivendo un'era di grandi trasformazioni e la politica deve essere in grado, oggi come ieri, di affrontare in modo organico le sfide che quotidianamente emergono e che sono le più disparate. Alla necessità di un confronto continuo si unisce, allo stesso tempo, la capacità di avere autorevolezza e pragmatismo nelle decisioni di governo".

