



TRENTINO MOBILITÀ SPA

PIANO INDUSTRIALE

2013



PIANO INDUSTRIALE 2013 - SOMMARIO

1	PREMESSA	1
2	RISORSE FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ.....	1
3	ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ	2
3.1	PARCHEGGIO S. CHIARA A TRENTO.....	3
3.2	PARCHEGGI INTERNI (DI STRUTTURA)	3
3.2.1	Parcheggi esistenti.....	3
3.2.2	Nuove realizzazioni.....	4
3.2.2.1	Parcheggio di via Canestrini a Trento.....	4
3.2.2.2	Parcheggio di piazza Venezia a Trento	4
3.3	PARCHEGGI CON FUNZIONE PERTINENZIALE.....	5
3.3.1	Parcheggio S. Camillo a Trento.....	5
3.3.2	Parcheggi negli altri Comuni soci	5
3.4	PARCHEGGI DI ATTESTAMENTO E INTERSCAMBIO.....	5
3.5	ALTRI INTERVENTI	6
3.5.1	Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan	6
3.6	ATTIVITÀ DI SERVIZIO	6
3.6.1	Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione.....	6
3.6.2	Integrazione di servizi (smart mobility).....	6
3.6.3	Consulenza per studi e indagini nell'ambito della Pianificazione e del Mobility management e gestione di servizi connessi	7
3.6.4	Sviluppo del servizio C'entro in bici - bike sharing	7
3.6.5	Car sharing.....	8
3.7	ALTRE LINEE DI SVILUPPO	8
3.7.1	Allargamento della base societaria	8
4	ALLEGATI	8

1 PREMESSA

Ai sensi dell'art. 8 della Convenzione tra gli Enti soci, in vigore dal 26 settembre 2006, Trentino Mobilità predispone a cadenza annuale una sintesi degli intendimenti e delle proposte per la attività da perseguire da parte della società.

Tale sintesi è presentata nel presente documento, che costituisce il Piano industriale della società, da sottoporre alla Conferenza degli Enti, affinché questa definisca le decisioni degli Enti soci relativamente alla attività della società stessa.

Poiché la maggior parte delle iniziative programmate ha una valenza pluriennale, il Piano costituisce un'evoluzione dei documenti degli anni precedenti, ai quali si rimanda per una piena comprensione di tutti gli argomenti trattati.

2 RISORSE FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ

Per illustrare sinteticamente le risorse finanziarie di Trentino Mobilità si riportano alcuni dati di sintesi desunti dallo stato patrimoniale, contenuto nella proposta di bilancio 2012, all'esame dell'Assemblea dei Soci.

ATTIVO

Immobilizzazioni:	€ 3.248.818
Attivo circolante:	€ 1.984.415
Ratei e risconti attivi:	€ 24.544
Totale attivo:	€ 5.257.777

PASSIVO

Capitale	€ 1.355.000
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	€ 942.088
Riserva legale	€ 271.000
Riserva per azioni proprie in portafoglio	€ 133.000
Altre riserve	€ 2.500
Utile dell'esercizio 2012	€ 468.258
Patrimonio netto:	€ 3.171.847
Debiti a breve termine	€ 1.650.786
Debiti a lungo termine	€ 435.144
Risconti pluriennali:	€ 102.023
Accantonamenti TFR:	€ 186.214

Fondi per rischi e oneri:	€ 120.000
Altri debiti:	€ 33.255
Debiti verso terzi:	€ 2.085.930
Totale passivo:	€ 5.257.777

Analisi della struttura monetaria:

Capitale circolante netto (attivo circolante – debiti a breve termine) € 333.629

La differenza tra il capitale circolante e i debiti a breve termine (il cosiddetto capitale circolante netto in senso allargato) misura il grado di liquidità della società cioè la disponibilità di spesa a breve termine della stessa.

Tale disponibilità, ridotta in maniera significativa a seguito degli effetti della distribuzione delle riserve ai soci avvenuta nel 2012, permette comunque di programmare degli investimenti, come testimoniato anche dal rapporto tra le attività correnti e le passività correnti (il cosiddetto *current ratio*) pari a 1,20 che rappresenta la capacità delle attività correnti in entrata entro l'anno di riuscire a soddisfare le passività dovute a pagamenti richiesti entro l'anno.

In aggiunta a questi dati, va rilevato che, con le attività attualmente svolte, la società presenta una differenza tra valore e costi della produzione quantificabile in circa 600.000÷700.000 euro annui, che negli ultimi anni ha subito una leggera contrazione per la riduzione dei ricavi dovuta alla congiuntura economica.

La società può perciò contare su tale risultato della gestione caratteristica, che sviluppa circa 600.000÷700.000 euro di risultato prima delle imposte ed un *cash flow* di circa 600.000 euro.

In sintesi, la Società dispone di un patrimonio pari a oltre 3 milioni di euro, che in condizioni normali si incrementa significativamente anno dopo anno.

Queste sono pertanto le risorse a disposizione, con le quali si può prevedere di finanziare gli interventi previsti nel seguito del documento che i soci decideranno di assegnare a Trentino Mobilità.

Evidentemente, dopo la distribuzione di riserve avvenuta nel 2012, per un totale di

2.000.000 di euro, qualsiasi nuovo investimento dovrà essere attentamente valutato, anche dal punto di vista finanziario.

Nel dettaglio, gli effetti economico-finanziari delle attività qui previste, che allo stato attuale si può prevedere che incideranno sul bilancio 2013, sono contenuti nel budget per il 2013 stesso, riportato in allegato al presente documento (Allegato 1).

Il budget è la previsione del bilancio del corrente anno, sia per la parte di stato patrimoniale, sia per il conto economico.

3 ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ

Le attività attualmente svolte, di cui si propone integralmente il mantenimento, sono:

- gestione della sosta a pagamento su strada, con controllo della stessa da parte degli Ausiliari del traffico dipendenti della società, nei comuni soci di:
 - Trento
 - Levico Termeoltre che in contesti particolari, sempre su incarico di enti soci (Parco naturale Paneveggio Pale di S. Martino, per conto di AC Trento)



- gestione della sosta a pagamento su strada nei comuni soci di:
 - Pergine Valsugana
 - Lavis
 - Terlago
- gestione dei parcheggi di struttura Autosilo Buonconsiglio, Duomo e Palazzo Onda nella città di Trento
- gestione del rimessaggio autocaravan in località Trento Sud, per residenti nel comune di Trento
- gestione dell'area di sosta breve e di scarico reflui per autocaravan, presso il parcheggio Zuffo a Trento
- servizio di prestito gratuito biciclette "C'entro in bici" a Trento
- gestione del parcheggio protetto per biciclette "Stazione Trento"
- servizio di prestito gratuito auto elettriche "Ecomobili" a Trento

Per i risultati ottenuti, ed eventuali previsioni di sviluppo per queste gestioni, si rimanda alla relazione annuale 2012.

Per quanto riguarda la gestione dell'area di sosta autocaravan e scarico reflui presso il piazzale Zuffo a Trento, le criticità ad essa connesse hanno portato la società a proporre al Comune di Trento una modifica dell'area, con l'eliminazione della possibilità di sosta.

Per quanto riguarda le nuove attività / operazioni previste per la società, il riferimento principale rimane il Piano Urbano della Mobilità del Comune di Trento, approvato nel 2010 dal Consiglio Comunale.

Il documento prevede una serie di provvedimenti che riguardano la società: si tratta della realizzazione di parcheggi con funzione pertinenziale, parcheggi di attestamento e

interscambio, parcheggi in struttura interni al centro urbano. Queste previsioni sono sintetizzate nella cartografia di Piano, un estratto della quale è riportato nell'Allegato 3, per quanto riguarda l'intero territorio comunale, e nell'Allegato 4, per la parte centrale della città.

Nei punti che seguono sono esaminati singolarmente i nuovi impegni che la società si propone di assumere, e sui quali i soci sono chiamati a pronunciarsi, mentre nei quadri allegati sono riportati i dettagli delle analisi economico - finanziarie.

Tali nuovi investimenti sono caratterizzati da un risultato operativo positivo: sono cioè in grado di sostenersi economicamente nel tempo, ancorché le valutazioni dei costi e dei ricavi di gestione siano prudenziali.

Qualora i Soci intendano affidare alla società attività o realizzazioni diverse da quelle previste nel presente Piano industriale, dovrà considerarsi quanto previsto dall'art. 4 della Convenzione tra gli Enti soci: *"(...) la Società non deve farsi carico di costi sociali i quali rimangono di spettanza delle singole Amministrazioni.*

A tal fine, i Comuni si impegnano a non adottare tariffe o comunque a non adottare atti che compromettano il conseguimento dell'utile di bilancio.

Qualora, ragioni di interesse pubblico impongano una diversa decisione, ciascun Comune per quanto di competenza è tenuto ad introdurre meccanismi di compensazione e/o di riequilibrio che salvaguardino la redditività di impresa."

In conclusione, si rileva che le operazioni di seguito elencate sono le stesse del Piano industriale 2012: purtroppo in alcuni casi non si sono verificate le condizioni per procedere con le iniziative previste, mentre in altre situazioni i soci non hanno affidato alla società lo sviluppo di specifici progetti o iniziative.

3.1 PARCHEGGIO S. CHIARA A TRENTO

Trentino Mobilità ha richiesto nel 2009 la concessione edilizia, sulla base del progetto definitivo di un parcheggio con elevate caratteristiche di qualità ambientale e paesaggistica, in grado di ospitare circa 200 veicoli. Si tratterà di una concessione convenzionata, che preve-

derà la realizzazione del collegamento pedonale e ciclabile con il parco di Gocciadoro e la permuta di alcuni terreni sulla base dei limiti della nuova realizzazione.

Al rilascio della concessione edilizia da parte del Comune di Trento sarà indetta la gara di appalto per l'assegnazione dei lavori. È presumibile che ciò possa avvenire nel corrente anno 2013.

L'Allegato 2 riporta le previsioni di investimenti e ricavi connessi a questa operazione, secondo i dati del progetto esecutivo, per cui è stata richiesta la concessione edilizia.

3.2 PARCHEGGI INTERNI (DI STRUTTURA)

Parcheggi di questo tipo aggiuntivi rispetto a quelli esistenti non sono previsti dal Piano, ad eccezione di quanto stabilito per la zona di piazza Venezia e per il piazzale di via Canestrini ("ex SIT") in un Ordine del giorno collegato al Piano Urbano della Mobilità, che recita:

"Potenziare l'attuale parcheggio sull'area "ex S.I.T." realizzando una struttura multipiano (...); valutare, anche attraverso studi dei flussi del traffico, l'individuazione di un nuovo parcheggio interrato nell'area di piazza Venezia."

3.2.1 Parcheggi esistenti

Per un governo unitario dell'offerta di sosta nella città di Trento, a differenza di quanto avviene attualmente a Trento, sarebbe importante che le strutture esistenti potessero essere affidate ad un gestore unico, in grado di attuare la politica di sosta stabilita dall'Amministrazione comunale.

Con questo obiettivo, Trentino Mobilità si propone di ricercare accordi con proprietari di strutture di parcheggio, sia già ad uso pubblico, sia private, da destinare in parte ad uso pubblico.

La recente modifica della normativa urbanistica provinciale (ottenuta anche grazie allo stimolo di Trentino Mobilità e del Comune di Trento) ha ammesso infatti l'utilizzo di un parcheggio privato da parte di attività funzionalmente diverse o, sulla base di una convenzione con il Comune, come parcheggio pubblico, se l'utilizzo multifunzionale risulta compatibile

con la funzione degli standard e dei parcheggi pubblici.

Un primo esempio di accordo riuscito per assumere la gestione di una struttura esistente, nel caso specifico pubblica, è rappresentato dall'accordo concluso nel 2011 con la proprietà dell'Autosilo Buonconsiglio di via Petrarca, la cui gestione è passata alla società, consentendo la definizione di tariffe coerenti con una politica urbana unitaria di gestione della sosta e della mobilità.

Per rendere più completa tale politica, è importante attivare effettivamente la possibilità per i residenti nella zona (nella quale ricade parte del centro storico), dotati di apposito permesso, di utilizzare l'Autosilo invece di parcheggiare sulla pubblica via.

Tra le altre possibili strutture da gestire, vi sono il parcheggio a raso della stazione della ferrovia Trento-Malé in via Dogana, i parcheggi dell'Università di Trento (compresi quelli delle sedi poste in collina) e quello previsto per il nuovo Polo Giudiziario.

Le strutture di parcheggio esistenti possono in parte essere utilizzate, oltre che per la sosta a rotazione, anche con funzione pertinenziale, per la sosta dei residenti, come indicato nella relazione illustrativa del Piano della Mobilità:

Andrà verificata, ancora, la possibilità di utilizzare, a scopo pertinenziale, parcheggi esistenti sovradimensionati di altre strutture, mediante opportune convenzioni, allo scopo di ottimizzare l'offerta esistente ed evitare sprechi di risorse.

3.2.2 Nuove realizzazioni

Gli interventi di seguito descritti, come peraltro specificato nei singoli punti, sono condizionati dalle decisioni dei Comuni soci. La società è a disposizione per sviluppare i progetti e curarne la realizzazione.

3.2.2.1 Parcheggio di via Canestrini a Trento

Il potenziamento di questo parcheggio è già stato in passato (2007) oggetto di un progetto preliminare commissionato da Trentino Mobilità, che prevede una struttura metallica modulare, in grado di creare un piano di sosta aggiuntivo a quello costituito dal piazzale stesso, senza però necessità di scavi di fondazione.

La struttura progettata, in considerazione dei numerosi vincoli esistenti, è in grado di incrementare la capienza dell'area da 400 a 500 autoveicoli, con un investimento previsto dell'ordine dei 2 milioni di euro.

Trentino Mobilità è disponibile a curarne progettazione, realizzazione e gestione, secondo gli indirizzi che saranno stabiliti dal Comune.

3.2.2.2 Parcheggio di piazza Venezia a Trento

Sempre con riferimento all'Ordine del giorno collegato al Piano Urbano della Mobilità, Trentino Mobilità rimane disponibile a supportare il Comune di Trento per uno studio di fattibilità con analisi dei flussi di traffico, per la valutazione degli effetti di questo eventuale nuovo parcheggio, nonché eventualmente ad assumere in proprio progettazione, realizzazione e gestione di una nuova struttura.

Si ricorda a questo proposito che per l'area di piazza Venezia, nei pressi dell'edificio ex



Cassa Malati, esiste un progetto preliminare, redatto da una società esterna, per un parcheggio di 4 piani, per un totale di 300 posti auto.

3.3 PARCHEGGI CON FUNZIONE PERTINENZIALE

I principi e gli obiettivi Piano Urbano della Mobilità del Comune di Trento assegnano un ruolo fondamentale agli spazi di sosta pertinenziali, per ridurre i veicoli in sosta su spazi pubblici, ottenendo così una serie di benefici alla circolazione e alla vivibilità cittadina.

Trentino Mobilità, per le sue caratteristiche di “braccio operativo” dei Comuni soci per quanto riguarda la sosta, costituisce il soggetto ideale per gestire la creazione di queste strutture, dalla progettazione alla vendita al pubblico dei posti auto, come avvenuto per il parcheggio Canossiane a Trento. Sempre all'interno della relazione illustrativa del Piano della Mobilità si legge infatti:

“In tema di parcheggi pertinenziali, si contempla inoltre la possibilità, previa cessione del terreno da parte del Comune di Trento, che Trentino Mobilità S.p.A. possa intervenire in merito alla progettazione, costruzione e vendita degli stessi, analogamente a quanto già avvenuto per il parcheggio Canossiane.”

Per quanto riguarda la realizzazione di nuove strutture, per la sosta pertinenziale (anche eventualmente equipaggiate con dispositivi automatici di movimentazione dei veicoli), la società recepisce le ubicazioni suggerite dal Piano della Mobilità di Trento (vedi Allegati 2 e 3).

Per ogni singolo sedime, individuato in accordo con il Comune di Trento e in esito ad opportune analisi della domanda, dovranno essere valutati costi e ricavi della costruzione del parcheggio prescelto, prima di assumere la decisione di realizzare l'opera.

Come previsto dal Piano della Mobilità, oltre alle ubicazioni indicate nel Piano stesso, sarà possibile definirne anche di nuove, previa verifica della fattibilità tecnica ed economica.

3.3.1 Parcheggio S. Camillo a Trento

Tra i parcheggi pertinenziali indicati nel Piano della Mobilità, Trentino Mobilità dispone di un progetto preliminare, redatto da tempo, per questo parcheggio.

La sua realizzazione è subordinata: da un lato, alla definizione con il Comune di Trento delle condizioni di cessione dell'area alla società, che influenzano la sostenibilità economica dell'opera; dall'altro, alla disponibilità all'acquisto, da parte dell'ospedale S. Camillo, degli spazi di sosta di sua pertinenza.

Il progetto preliminare in possesso della società prevede quattro piani interrati, per un totale di 88 posti auto e 62 box, in parte da riservare all'ospedale S. Camillo, con una previsione di investimento per la società, compreso l'onere (indicativo, per quanto detto sopra, e relativo al solo diritto di superficie) per l'acquisizione del terreno dal Comune di Trento, calcolato a suo tempo in circa 4.500.000 euro. L'importo sarà eventualmente da aggiornare se l'operazione dovesse essere riavviata.

I ricavi dalla vendita degli spazi di sosta, all'ospedale e a privati cittadini, erano stimati in circa 5.000.000 di euro. Anche qui l'importo esatto, che dipenderà evidentemente dai livelli di prezzo che saranno fissati in sede di vendita, con particolare riferimento agli spazi di sosta previsti per l'ospedale, dovrà essere ristimato qualora si decidesse di procedere con l'iniziativa.

3.3.2 Parcheggi negli altri Comuni soci

Eventuali iniziative proposte dai Comuni di Pergine, Levico, Lavis e Terlago, dovranno essere valutate, come peraltro già effettuato negli anni scorsi dalla società in alcuni casi, per decidere la realizzazione e le relative condizioni (dimensioni, caratteristiche, modalità di cessione dei posti auto, ecc.).

3.4 PARCHEGGI DI ATTESTAMENTO E INTERSCAMBIO

La realizzazione di queste infrastrutture è prevista dal Piano della Mobilità di Trento (vedi sempre Allegati 2 e 3), ma la loro valenza è certamente extracomunale.

Come per i parcheggi pertinenziali, Trentino Mobilità costituisce il soggetto adatto a gestire progettazione, costruzione e gestione.

Poiché la predisposizione dei parcheggi di attestamento è essenziale per completare i provvedimenti della pianificazione e garantire così la coerenza del sistema della mobilità cittadino e provinciale (insieme al trasporto pubblico e ai collegamenti ciclabili e pedonali), questo capitolo riveste un'importanza fondamentale tra i provvedimenti in materia di sosta da assumere da parte della Amministrazione cittadina e degli altri Comuni soci.

3.5 ALTRI INTERVENTI

3.5.1 Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan

Stante il permanere di un'elevata domanda di aree di questo tipo, evidenziatasi con la rapida saturazione del rimessaggio di Trento Sud, gestito dalla società a partire dall'estate 2007, Trentino Mobilità ritiene opportuno che i Comuni soci reperiscano aree da destinare a questo utilizzo, che la società si candida a gestire.

La società potrà inoltre trattare anche l'utilizzo di spazi privati, da destinare a tale funzione.



3.6 ATTIVITÀ DI SERVIZIO

In conformità all'oggetto sociale, Trentino Mobilità si propone "quale impresa strumentale degli enti pubblici soci, per erogare servizi pubblici locali o servizi/forniture" in loro favore.

All'interno di questa attività rientrano le iniziative descritte di seguito. Altre operazioni potrebbero presentarsi in futuro.

3.6.1 Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione

Esempi di questo tipo di attività sono:

- la gestione dei varchi elettronici per il controllo dell'accesso alla ZTL, qualora i Comuni soci decidessero di installarli;
- la distribuzione dei permessi di sosta per i residenti nei Comuni soci.

Nello svolgimento di questo tipo di servizi, la società potrebbe portare sostanziali innovazioni, digitalizzando il più possibile le operazioni e - con le opportune garanzie antifrode e di sicurezza dei dati - anche i titoli di sosta stessi, eventualmente anche dematerializzandoli.

3.6.2 Integrazione di servizi (smart mobility)

La tecnologia attuale rende possibile la semplificazione di molti adempimenti, nonché la fornitura di servizi innovativi per la cittadinanza.

Uno dei settori nei quali la società potrebbe più immediatamente operare, in virtù della attività già svolta, è quello della fornitura di servizi aggiuntivi, sfruttando i terminali per il pagamento della sosta su strada (parcometri). In termini generali, si tratta di servizi che consentono la cosiddetta smart mobility.

A titolo di esempio, si segnala che con i parcometri multifunzione attualmente disponibili sul mercato, è possibile, previa sincronizzazione di database diversi e adattamenti software, fornire i seguenti servizi:

- Pagamento sanzioni;
- Acquisto titoli di viaggio per il trasporto pubblico;
- Rinnovo permessi di sosta.

Evidentemente, per fornire tali servizi sono necessari adeguati investimenti. Si segnala tuttavia che i potenziali benefici in termini di semplificazione amministrativa e di maggiore livello di servizio per la cittadinanza sono senz'altro elevati.

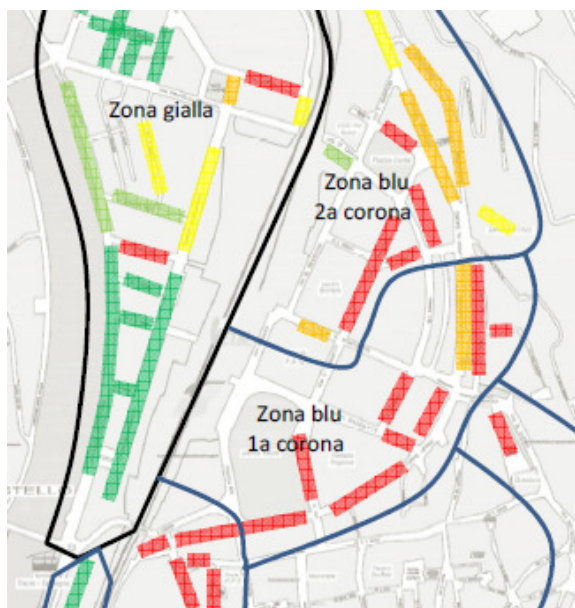
La società sta già acquisendo una prima fornitura di parcometri predisposti per i servizi sopra illustrati ed è pertanto disponibile all'avvio sperimentale, di concerto con i Comuni soci, di tali servizi.

3.6.3 Consulenza per studi e indagini nell'ambito della Pianificazione e del Mobility management e gestione di servizi connessi

La possibilità per la società di svolgere attività generali di gestione della mobilità e servizi connessi è stata riconosciuta all'interno della convenzione di servizio sottoscritta con il Comune di Trento nel 2006.

All'interno di questo settore rientra inoltre la collaborazione avviata con la Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari (APSS), con l'affidamento di due incarichi (svolti nel 2008 e nel 2009) preliminari alla definizione del Piano degli spostamenti casa lavoro per il personale della APSS stessa.

Trentino Mobilità ricorda ai soci l'opportunità di prevedere e concordare concrete iniziative su questi temi, soprattutto con riferimento al Piano della Mobilità approvato dal Comune di Trento: l'impatto che ne può



derivare in termini di riduzione dei flussi di traffico e delle emissioni inquinanti è significativo, se i servizi sono organizzati adeguatamente.

La società è inoltre disponibile, e possiede competenze e contatti con il mondo accademico tali da rendere possibile la redazione in proprio, a beneficio dei Comuni soci, di Piani del Traffico o della Mobilità, o di studi e indagini particolari su questi temi.

3.6.4 Sviluppo del servizio C'entro in bici - bike sharing

Tra le iniziative di mobilità previste dal Piano della Mobilità del Comune di Trento, vi è un potenziamento del bike sharing.

Le valutazioni condotte negli ultimi due anni, tenendo conto della decisione della Provincia di Trento di realizzare, nei comuni di Trento, Rovereto e Pergine Valsugana, un servizio di bike sharing accessibile attraverso la tessera provinciale del trasporto pubblico e che comprenda anche biciclette elettriche, hanno portato a definire il seguente programma:

- mantenimento della gestione completa (gestione utenti e manutenzione mezzi) dell'attuale servizio C'entro in bici (con chiave fisica), con rinnovo integrale delle biciclette (che risalgono al 2007), e dislocazione delle rastrelliere solo presso i parcheggi di attestamento e le stazioni ferroviaria e autocorriere (piazza Dante);
- collaborazione con i Comuni soci coinvolti dal progetto provinciale (Trento e Pergine Valsugana) per la gestione del servizio, una volta avviato.

Si richiede quindi al Comune di Trento il so-



stegno finanziario per il primo punto, posto che il servizio C'entro in bici è gratuito e non può quindi consentire il recupero degli investimenti.

Per quanto riguarda invece il bike sharing provinciale, le condizioni della collaborazione della società con i Comuni soci dovranno essere puntualmente definite prima del suo inizio.

3.6.5 Car sharing

Si prevede anche per il 2013 il proseguimento del rapporto con la cooperativa Car Sharing Trentino, della quale Trentino Mobilità è socia e la cui attività è in continua crescita, con la fornitura di supporto operativo.

Il supporto consiste in: messa a disposizione della sede operativa della cooperativa (grazie all'Automobile Club Trento), con personale servizio di sportello al pubblico; servizio di amministrazione; servizio di direzione operativa, per dare attuazione agli indirizzi del Consiglio di Amministrazione della cooperativa.

La valenza del progetto all'interno dei programmi di mobilità sostenibile - il servizio è esplicitamente compreso nelle previsioni del Piano della Mobilità del Comune di Trento - rende opportuno il sostegno all'attività della cooperativa anche da parte dei soci. Si ricorda che Trentino Mobilità è socio della cooperativa dal 2009, con una partecipazione al capitale sociale di 10.000 euro.



3.7 ALTRE LINEE DI SVILUPPO

3.7.1 Allargamento della base societaria

La disponibilità acquisita nel corso del 2010 di una quota di azioni proprie della società, pari al 2% del capitale sociale, rende possibile un allargamento della partecipazione societaria ad

altri Enti. Obiettivo di questo allargamento è la fornitura dei servizi già svolti per i soci attuali, in conformità a quanto previsto dallo statuto e dalle regole di governance.

Ciò è avvenuto per ora con il Comune di Terlago, che nel 2012 ha acquisito 500 azioni, pari allo 0,037% del capitale sociale.

L'individuazione dei Comuni o altri enti cui proporre l'ingresso nella compagine azionaria di Trentino Mobilità dovrà avvenire da un lato privilegiando economie di scala ed efficienza delle nuove gestioni, dall'altro tenendo presente l'importanza strategica di diversificare le attività della società, rivolgendosi ad esempio anche al governo dei flussi di traffico connessi alle località turistiche della provincia.

4 ALLEGATI

(vedi pagine seguenti)

ALLEGATO 1 - Budget economico 2013

	consuntivo 2011	progetto di consuntivo 2012	previsione 2013	variazione
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.057.490	3.744.248	3.690.708	-1,4%
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-1.091.232	-154.497	-143.325	-7,2%
5) Altri ricavi e proventi	131.825	56.198	10.000	-82,2%
Totale valore della produzione (A)	4.098.083	3.645.949	3.557.383	-2,4%
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:				
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	303.292	165.106	162.471	-1,6%
7) per servizi	389.847	455.183	394.226	-13,4%
8) per godimento di beni di terzi	1.553.952	1.716.053	1.877.354	+9,4%
9) per il personale	458.048	506.712	496.712	-2,0%
10) Ammortamenti e svalutazioni	85.609	98.080	98.080	+0,0%
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-4.142	-2.296	-2.296	+0,0%
12) Accantonamenti per rischi	190.418	0	0	-
14) Oneri diversi di gestione	36.843	51.779	53.332	+3,0%
Totale costi della produzione (B)	3.013.867	2.990.617	3.079.879	+3,0%
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:				
16) Altri proventi finanziari	22.559	6.213	2.000	-67,8%
17) Interessi e altri oneri finanziari	107	176	176	+0,0%
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17.bis)	22.452	6.037	1.824	-69,8%
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE:				
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (D) (18-19)	0	0	0	-
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI:				
20) Proventi	24.752	18.464	0	-100,0%
21) Oneri	14.376	44	0	-100,0%
Totale delle partite straordinarie (E) (20-21)	10.376	18.420	0	-100,0%
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	1.117.044	679.789	479.328	-29,5%
22) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	339.588	211.531	143.798	-32,0%
23) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	777.456	468.258	335.530	-28,3%

ALLEGATO 2

PARCHEGGIO S. CHIARA - SOLUZIONE A RASO DETTAGLIO VALUTAZIONE ECONOMICA

Dati tecnici

N. posti auto totali	205
----------------------	-----

Sommario

Prospetto riassuntivo dei costi di realizzazione	pag. 1
Stima dei costi annui di gestione	pag. 1
Stima dei ricavi annui di gestione	pag. 2
Previsione di conto economico	pag. 2

NB tutte le cifre sono IVA esclusa

PROSPETTO RIASSUNTIVO DEI COSTI DI REALIZZAZIONE

Sistemazione area (computo metrico progetto esecutivo)		€ 1.117.001
parte Trentino Mobilità	€ 914.087	
percorso ciclabile e pedonale	€ 69.723	
sistema controllo accessi	€ 80.000	
imprevisti / integrazioni (5% dei lavori)	€ 53.191	
Spese tecniche (stima: 12% dei lavori)		€ 134.040
spese complessive di progettazione, direzione lavori, indagini, ecc.		
Totale costi di realizzazione		€ 1.251.041

STIMA DEI COSTI ANNUI DI GESTIONE DEL PARCHEGGIO

Personale:		€ 9.000
n. ore / uomo giornaliero di presenza:	2	
con un costo annuo per persona pari a:	€ 30.000	
IMU		€ 5.000
Tasse rifiuti solidi		-
Assicurazioni		€ 3.000
Energia elettrica (illuminazione notturna)		€ 2.000
Pulizie / manutenzione verde		€ 10.000
Manutenzione sistema controllo accessi (8% del costo di fornitura)		€ 6.400
Costi amministrativi		€ 2.000
Imprevisti		€ 5.000
Totale costi annui di gestione		€ 42.400

STIMA DEI RICAVI ANNUI DI GESTIONE

Ipotesi tariffaria		
Tariffa oraria (IVA compresa)		€ 0,50
Tariffa giornaliera (IVA compresa)		€ 3,00
Ipotesi di occupazione media		
veicoli medi in sosta oraria (nell'orario 8.00 - 17.00)	9 ore / giorno	100
veicoli medi in sosta giornaliera		50
tasso medio di occupazione		73%
Giorni / anno		250
Incasso annuo sosta oraria (netto IVA 21%)		€ 92.975
Incasso annuo sosta giornaliera (netto IVA 21%)		€ 30.992

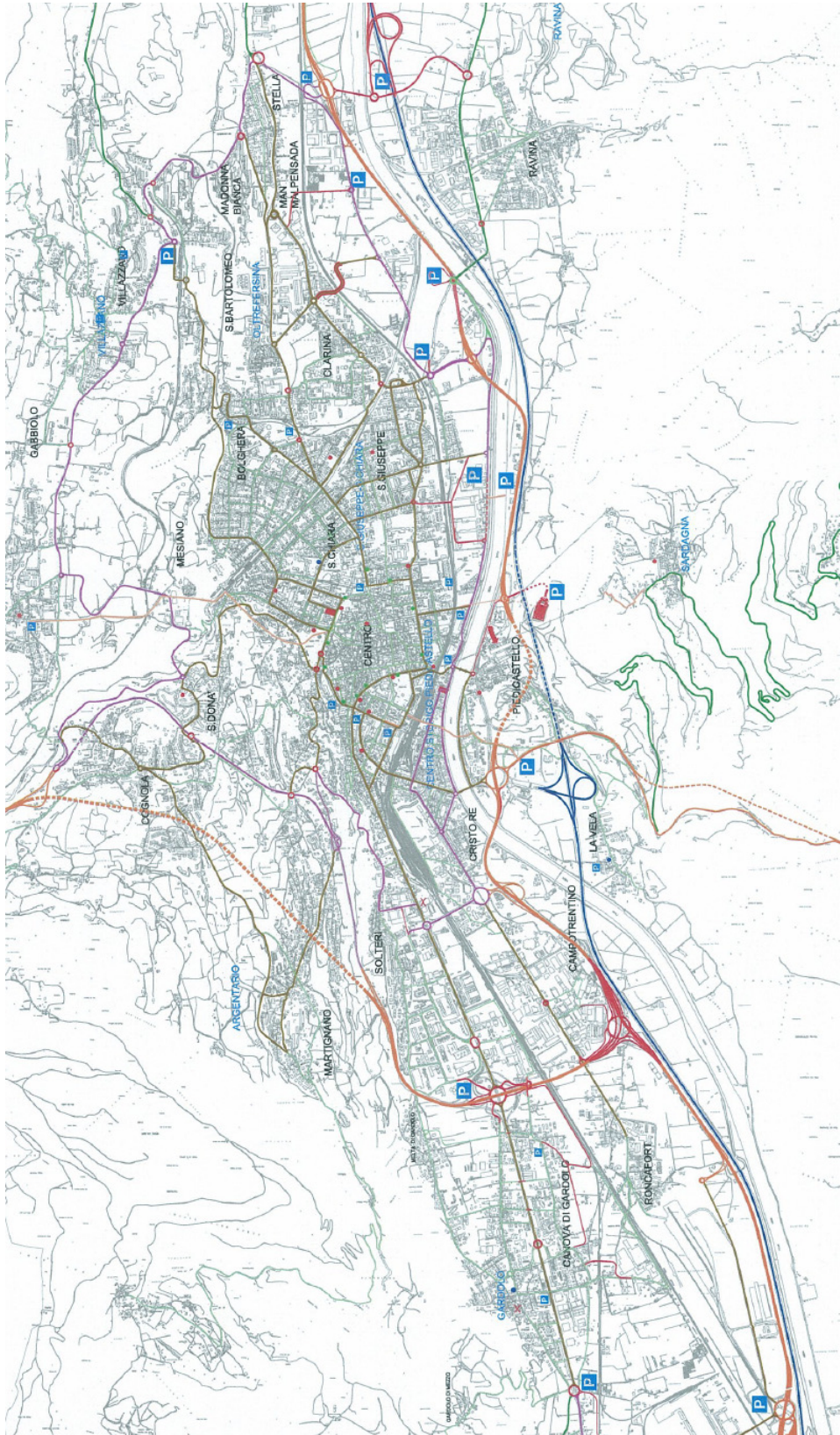
Ricavo annuo complessivo della sosta pubblica **€ 123.967**

PREVISIONE DI CONTO ECONOMICO

Importo complessivo da finanziare		€ 1.251.041
Ammortamento annuo		€ 83.403
durata ammortamento:	15 anni	
Costi finanziari medi annui		€ 37.125
tasso di sconto:	5,0%	
Ricavi di gestione annui		€ 123.967
Costi annui di gestione		€ 42.400
Margine operativo lordo		€ 81.567
= ricavi - costi di gestione		
Risultato operativo		-€ 1.836
= ricavi - costi di gestione - ammortamento		
Utile lordo		-€ 38.961
= ricavi - costi di gestione - ammortamento - costi finanziari		

ALLEGATO 3

Parcheggi cittadini - Stato di Progetto

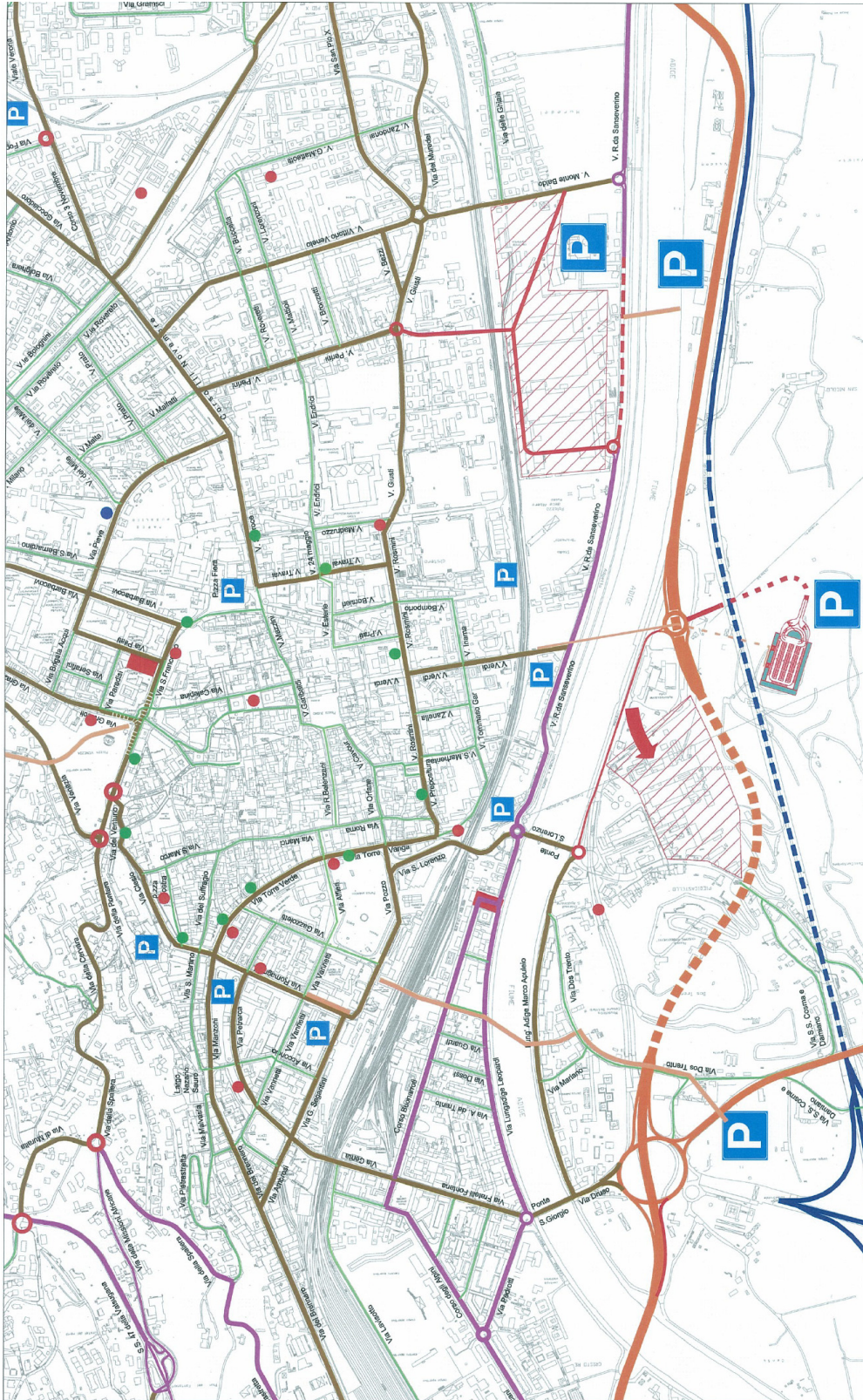


Legenda:

	Viabilità autostradale (Cat. A)		Zona a Traffico Limitato esistente		P Parcheggio di all'esterno		Progetto linea dorsale 1
	Viabilità extraurb. principale (Cat.B)		Zona a Traffico Limitato di progetto		P Parcheggio interno		Progetto linea dorsale 2
	Viabilità urbana di scorrimento (Cat.D)		Isola Ambientale		P Parcheggio perennenziali		Corsia preferenziale esistente
	Viabilità urb. di interquartiere (Cat.D-E)		Impianto semaforico		P Parcheggio perennenziali misti		Corsie preferenziale di progetto
	Viabilità urbana di quartiere (Cat.E)		Senso unico di progetto		P Parcheggio carico / scarico		Pedonalità assistita
	Viabilità locale urb.ed extraurb.(Cat.F)						
	Viabilità secondaria extraurbana (Cat.C)						
	Interventi di progetto						

ALLEGATO 4

Parcheggi centro città - Stato di Progetto



Legenda:

	Viabilità autostradale (Cat. A)		P Parcheggio di attestamento		Progetto linea dorsale 1
	Viabilità extraurb. principale (Cat.B)		Zona a Traffico Limitato esistente		Progetto linea dorsale 2
	Viabilità urbana di scorrimento (Cat.D)		Zona a Traffico Limitato di progetto		Corsia preferenziale esistente
	Viabilità urb. di quartiere (Cat D-E)		Isola Ambientale		Corsia preferenziale di progetto
	Viabilità urbana di quartiere (Cat.E)		Impianto semaforico		Pedonalità assistita
	Viabilità locale urb.ed extraurb.(Cat.F)		Senso unico di progetto		
	Viabilità secondaria extraurbana (Cat.C)				
	Interventi di progetto				