



TRENTINO MOBILITÀ SPA

PIANO INDUSTRIALE

2021-2023

Aprile 2021

PIANO INDUSTRIALE 2021-2023 - SOMMARIO

1	PREMESSA	1
2	RISORSE FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ.....	2
3	EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-19.....	3
4	ATTIVITÀ GIÀ IN CORSO	3
4.1	Trento	3
4.2	Levico Terme.....	4
4.3	Pergine Valsugana	4
4.4	Lavis	5
4.5	Vallelaghi (Terlago)	5
4.6	Palù del Fersina.....	5
4.7	Lona Lases.....	5
4.8	Automobile Club Trento	5
5	NUOVE ATTIVITÀ: PARCHEGGI	5
5.1	Trento	6
5.1.1	Parcheggi interni (in struttura).....	6
5.1.1.1	Parcheggi esistenti	6
5.1.2	Parcheggi di attestamento ed interscambio	7
5.1.3	Parcheggi con funzione pertinenziale	7
5.2	Altri Comuni soci.....	8
5.2.1	Parcheggi di struttura o pertinenziali.....	8
5.2.2	Parcheggi di attestamento ed interscambio	8
5.3	Altri interventi.....	8
5.3.1	Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan	8
6	NUOVE ATTIVITÀ: ALTRI SERVIZI PER I SOCI	8
6.1	Servizio logistico per il trasporto merci in ZTL (progetto Stardust)	8
6.2	Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione.....	9
6.3	Integrazione di servizi (smart mobility)	9
6.4	Consulenza per studi e indagini nell'ambito della Pianificazione e del Mobility management e gestione di servizi connessi.....	9
6.5	Bike sharing.....	10
6.6	Car sharing	10
7	NUOVE ATTIVITÀ: COMPRAVENDITE, FINANZIAMENTI, ACQUISTI	10
8	ALTRE LINEE DI SVILUPPO	11
8.1	Integrazione del personale	11
8.2	Allargamento della base societaria	11
9	ALLEGATI	12

1 PREMESSA

Lo statuto della società inserisce tra le competenze inderogabilmente riservate alla assemblea ordinaria il piano industriale.

La Convenzione tra Enti soci, con la quale essi esercitano il controllo analogo, stabilisce inoltre, all'articolo 9, che la Conferenza tra Enti controlla ex ante l'attività della società, approvando preventivamente:

- il budget di previsione, il piano programma pluriennale degli investimenti e le note previsionali;
- il piano occupazionale;
- l'assunzione di partecipazioni per lo svolgimento di attività compatibili con la normativa vigente e con l'oggetto sociale;
- le delibere societarie di amministrazione straordinaria;
- le compravendite immobiliari e di impianti strumentali connesse con la gestione da parte delle Società dei servizi affidati da parte degli enti locali per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento per importi superiori a 300.000 euro;
- l'assunzione di forme di finanziamento e di contributi da parte degli enti Soci;
- l'assunzione di servizi da parte di enti locali Soci;
- l'acquisto di beni e servizi di valore superiore a 100.000 euro;

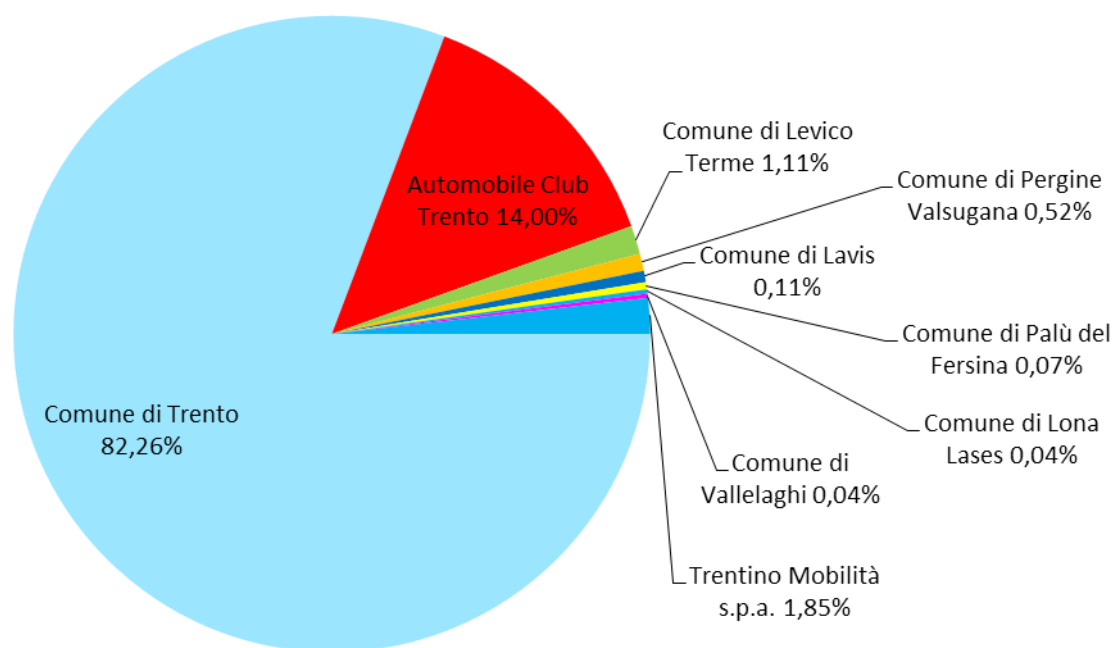
Tali informazioni, se disponibili all'attualità, sono raccolte nel presente documento per il quale, in continuità con gli anni scorsi, si mantiene la denominazione di Piano industriale e l'orizzonte triennale di previsione.

Il Piano, oltre a costituire una evoluzione di quello degli scorsi anni, sviluppa e aggiorna il documento presentato alcuni mesi fa, nel rispetto degli indirizzi alle società ed aziende controllate del Comune di Trento, che richiedono di presentare una proposta di budget e piano industriale entro il 30 novembre di ciascun anno.

Il presente Piano industriale viene poi pertanto sottoposto - prima dell'Assemblea ordinaria dei soci per l'approvazione del bilancio - 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, al Piano viene come detto assegnata una durata triennale. Esso costituisce inoltre un'evoluzione dei documenti degli anni precedenti, ai quali si rimanda per una piena comprensione di tutti gli argomenti trattati.

Soci e relative quote



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 nel bilancio 2020, che viene presentato all'Assemblea dei Soci per l'approvazione.

ATTIVO	
Immobilizzazioni:	€ 4.247.968
Attivo circolante:	€ 1.722.370
Ratei e risconti attivi:	€ 28.049
Totale attivo:	€ 5.998.387
PASSIVO	
Patrimonio netto:	€ 4.228.486
Capitale	€ 1.355.000
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	€ 942.088
Riserva legale	€ 271.000
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-€ 125.500
Altre riserve	€ 1.368.778
Utile dell'esercizio	€ 417.120
Debiti verso terzi:	€ 1.769.901
Debiti a breve termine	€ 1.203.312
Debiti a lungo termine	€ 566.589
Altri debiti	€ 33.485
Risconti pluriennali:	€ 143.275
Accantonamenti TFR:	€ 218.991
Fondi per rischi e oneri:	€ 170.838
Totale passivo:	€ 5.998.387
Analisi della struttura monetaria:	
Capitale circolante netto (attivo circolante – debiti a breve termine)	€ 519.058

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 si è ridotta in maniera significativa nell'ultimo anno, da un lato per la riduzione dei ricavi dovuta alla pandemia da Covid-19, dall'altro per il completamento dei pagamenti dei lavori di costruzione del parcheggio S. Chiara, coperti con la liquidità aziendale, ma permette comunque di programmare gli investimenti necessari, come testimoniato anche dal rapporto tra le attività correnti e le passività correnti (il cosiddetto *current ratio*), pari a 1,43, 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 positiva tra valore e costi della produzione, e pertanto può contare su tale risultato della gestione caratteristica.

La società dispone di un adeguato patrimonio netto, che, salvo situazioni straordinarie, si incrementa anno per anno.

Nel dettaglio, gli effetti economico-finanziari delle attività previste nel presente documento, che allo stato attuale si può prevedere che incideranno sul bilancio del prossimo anno, sono contenuti nel budget per il 2021, riportato nell'Allegato 1. Essi tengono conto del rilevante impatto dell'**emergenza sanitaria ancora in corso**, descritto più in dettaglio al prossimo punto 3.

Il budget è la previsione del bilancio del prossimo anno, per quanto riguarda il conto economico. Esso è confrontato con i dati a consuntivo degli esercizi 2019 e 2020 (rispettivamente del bilancio approvato lo scorso anno e di quello che viene ora presentato all'assemblea dei soci per l'approvazione). In particolare, per gli importi del 2021 stimati per le diverse voci, non si riporta la differenza con la stessa voce relativa al 2020 ma al 2019, in considerazione del fatto che l'ultimo anno è stato pesantemente condizionato dall'epidemia di coronavirus e pertanto i confronti non appaiono significativi. Si riporta inoltre la differenza con il budget presentato a novembre 2020 perché quelle previsioni sono state notevolmente riviste.

3 EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-19

Gli effetti delle restrizioni della attività sociali ed economiche rese necessarie dalla pandemia Covid-19 hanno pesantemente condizionato l'attività aziendale e il suo conto economico nel 2020 e nei primi mesi del 2021.

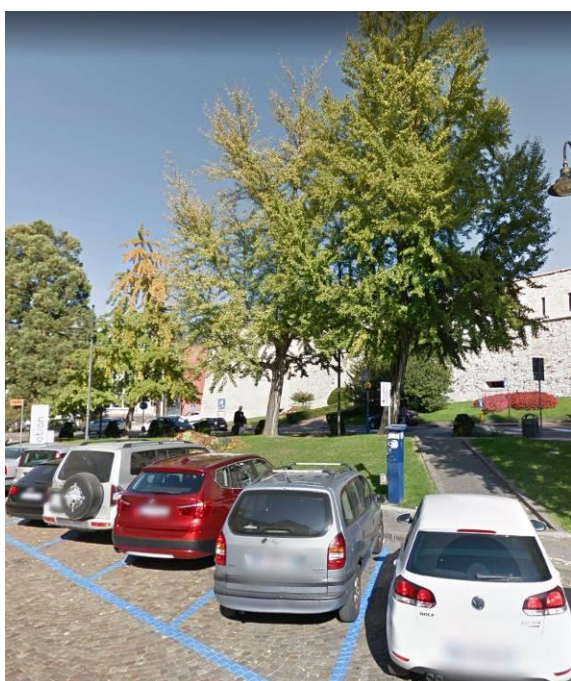
Il permanere di una grande incertezza sull'evoluzione della pandemia condiziona le previsioni per l'intero anno 2021.

Si ritiene che le attività rimangano limitate fino all'inizio dell'estate per poi risalire gradualmente nell'ipotesi che le misure di contrasto alla malattia, prima tra tutte i vaccini, consentiranno la riduzione delle restrizioni introdotte nel 2020.

Nelle previsioni del presente Piano industriale per l'anno 2021, i ricavi di budget sono quindi stati definiti assumendo una quota dei ricavi di ciascun mese rispetto al corrispondente mese del 2019 pari al 60% per aprile e maggio, al 70% da giugno ad agosto e all'80% da settembre a fine anno.

Questa modalità di previsione è stata applicata a tutte le gestioni per le quali la componente occasionale dell'utilizzo è preponderante: sosta su strada, parcheggi in struttura, aree di sosta camper. Per quanto riguarda invece le gestioni rivolte a utenza residente (parcheggi con funzione pertinenziale, rimessaggio camper) i ricavi si suppongono stabili, rispetto al 2019 e al 2020.

Si deve infine rilevare che l'incertezza previsionale riguarda anche le possibili decisioni dei Comuni soci in merito alla regolamentazione della sosta, assunte in conseguenza della pandemia, come avvenuto nel 2020.



4 ATTIVITÀ GIÀ IN CORSO

Le attività attualmente svolte nel territorio dei Comuni soci, di cui si propone integralmente il mantenimento, sono le seguenti, distinte per Comune di riferimento. Tutti gli importi indicati sono da intendersi IVA esclusa.

4.1 Trento

- gestione della sosta a pagamento su strada, con controllo della stessa da parte degli Ausiliari della sosta dipendenti della società. I ricavi di questa gestione, negli ultimi anni di circa € 2.700.000 e in diminuzione nel 2020 a circa € 2.000.000, sono previsti in circa € 2.000.000 anche nel 2021
- gestione dei parcheggi in struttura Autosilo Buonconsiglio, Duomo e Palazzo Onda, con ricavi annui complessivi stimati in € 600.000, ri-



- gestione dei parcheggi protetti per biciclette “Stazione Trento”, “Port’Aquila” e “Zuffo”, a Trento
 - distribuzione permessi di sosta: per questo servizio di grande impatto verso il pubblico (il numero di operazioni annue è dell’ordine di 10.000), attivato dal luglio 2017, si prevede una progressiva digitalizzazione delle operazioni di richiesta e rilascio dei permessi, migliorando il livello di servizio per la cittadinanza. A questo scopo è fondamentale l’attivazione della modalità di pagamento PagoPA, per consentire il pagamento online delle autorizzazioni, attivazione che è in corso.
- Tutte le gestioni svolte per il socio controllante Comune di Trento sono regolate dalla convenzione in vigore dal 1° luglio 2016, con scadenza 30 giugno 2023.

spetto agli € 850.000 ordinari e ai 600.000 del 2020. Il contratto di affitto di ramo d’azienda grazie al quale la società gestisce l’Autosilo è valido fino al 31.12.2025

- gestione del parcheggio S. Chiara, di proprietà della società e aperto nel luglio 2020, con ricavi previsti in circa 100.000 euro
- gestione del rimessaggio autocaravan in località Trento sud, per residenti nel comune di Trento
- gestione delle aree di sosta breve e di scarico reflui per autocaravan, presso il parcheggio Zuffo e in via Fersina
- servizio di prestito gratuito biciclette “C’entro in bici”

4.2 Levico Terme

- gestione della sosta a pagamento su strada. La dimensione di questa gestione, in termini di ricavi, variabile negli anni in dipendenza dell’andamento della stagione estiva, è di circa € 160.000. Per il 2021 è possibile un aumento (al netto comunque delle incertezze legate al Covid) per la nuova tariffa introdotta in zona lago e l’allargamento dell’offerta di sosta con la nuova area di via Traversa Lido. Il contratto di servizio con il Comune è valido fino al 31.3.2023. Nel 2020 l’Amministrazione ha affidato alla società anche il controllo della sosta, nel periodo estivo. Il contratto prevede tuttavia entrambe le opzioni.



4.3 Pergine Valsugana

- gestione della sosta a pagamento su strada senza controllo della stessa (che rimane affidato alla Polizia locale), che ha comportato nel 2019 ricavi di circa € 200.000, ridotti nel 2020 ad € 140.000 e previsti in € 150.000 nel 2021. Rimane attivo anche il supporto tecnico al rilascio di tutti i permessi di sosta, con la fornitura di un software apposito alla Polizia locale Alta Valsugana;
- gestione del parcheggio in struttura S. Pietro, attivata nel settembre 2019;
- gestione del servizio di bike sharing, avviata nell’estate del 2020. Il servizio conta attualmente su oltre 60 postazioni suddivise in 11 ciclostazioni, servite da 30 biciclette in gran parte elettriche.



Entrambe le gestioni sono regolate dal contratto di servizio con il Comune di Pergine, valido fino al 2022.

4.4 Lavis

- gestione della sosta a pagamento su strada senza controllo della stessa (che rimane affidato alla Polizia locale), con ricavi che dai normali € 20.000-25.000 si riducono a circa € 15.000 nel 2020 e si prevedono ancora di € 15.000 nel 2021. Il contratto di servizio, rinnovato all’inizio del 2019, scadrà nel 2022.

4.5 Vallelaghi (Terlago)

- gestione della sosta a pagamento su strada con supporto al controllo della stessa in affiancamento alla Polizia locale, limitatamente alla stagione estiva, con ricavi saliti a quasi € 50.000 nel 2020. Il Contratto di servizio è stato rinnovato nel 2020 fino al 2022.

4.6 Palù del Fersina

- gestione della sosta a pagamento su strada (avviata nel 2015). I ricavi di questa gestione si sono stabilizzati negli ultimi anni su circa 30.000 euro. Il contratto di servizio, rinnovato nel 2019, scadrà nel 2021.

4.7 Lona Lases

- gestione della sosta a pagamento su strada, avviata nel 2020 in virtù del contratto di servizio valido fino al 2022. I ricavi di questa gestione sono previsti in circa 8.000 euro.

È importante sottolineare che i ricavi delle gestioni di Levico, Pergine e Vallelaghi, centri nei quali la sosta a pagamento è per buona parte al servizio di zone turistiche lacustri, sono condizionati dall’andamento meteorologico dell’estate.

4.8 Automobile Club Trento

Il rapporto con il socio AC Trento non si concretizza in gestioni affidate alla società, ma in un supporto fornito dal socio, da un lato in termini di know-how, in genere per tutto quanto riguarda sosta e mobilità, dall’altro per la fornitura di specifici prodotti/servizi, primo tra tutti le schede prepagate per la sosta “Europark”, valide in tutti i Comuni nei quali la gestione è affidata a Trentino Mobilità.

5 NUOVE ATTIVITÀ: PARCHEGGI

La realizzazione di nuovi parcheggi o l’assunzione della gestione di parcheggi esistenti possono riguardare diversi tipi di strutture, a seconda della loro funzione:

- parcheggi interni (in struttura)
- parcheggi di attestamento e interscambio
- parcheggi pertinenziali
- altri parcheggi: aree rimessaggio autocaravan, ecc.

Nei punti che seguono sono esaminati singolarmente i nuovi impegni che la società si candida ad assumere, e sui quali i soci sono chiamati a pronunciarsi ed eventualmente ad incaricare la società.

La società è a disposizione per sviluppare i progetti e curarne la realizzazione.

In generale, i nuovi investimenti devono caratterizzarsi per un risultato operativo positivo: essere cioè in grado di sostenersi economicamente nel tempo. L’art. 4 della Convenzione tra gli Enti soci prevede infatti che: *“(…) 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."

Qualora i Soci intendano affidare alla società attività o realizzazioni diverse da quelle previste nel presente Piano industriale, dovrà pertanto sempre considerarsi l'esigenza di non compromettere il conseguimento dell'utile di bilancio.

Possibili realizzazioni o gestioni nuove potranno riguardare infrastrutture provvisorie definite quali misure di mobilità di emergenza a seguito delle restrizioni dovute all'epidemia Covid-19.

5.1 Trento

Per le attività a favore del socio controllante, il riferimento principale continua ad essere il Piano Urbano della Mobilità, approvato nel 2010 dal Consiglio Comunale, che sarà però sostituito – tra il 2021 e il 2022 – dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, per il quale il Comune ha affidato l'incarico a una società specializzata.

Per i provvedimenti che possono coinvolgere la società, quali la realizzazione di parcheggi con funzione pertinenziale, parcheggi di attestamento e interscambio, parcheggi in struttura interni al centro urbano, si attendono quindi le decisioni del Comune, congruenti con il Piano che sarà approvato. Nel seguito si mantengono comunque le indicazioni del PUM 2010, che è ragionevole ritenere manterranno la loro validità anche con il nuovo PUMS.

5.1.1 Parcheggi interni (in struttura)

Parcheggi di questo tipo aggiuntivi rispetto a quelli esistenti non sono previsti dal Piano Urbano della Mobilità, ad eccezione di quanto stabilito per la zona di piazza Venezia e per il piazzale di via Canestrini ("ex SIT"). Per quest'ultimo, è previsto un ampliamento nel bilancio del Comune di Trento.

Tali previsioni si dovranno raccordare con gli interventi sulla ferrovia che saranno definiti nei prossimi anni in concomitanza con il previsto potenziamento della linea del Brennero.

5.1.1.1 Parcheggi esistenti

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

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

La normativa urbanistica provinciale (modificata negli scorsi anni anche grazie allo stimolo di Trentino Mobilità e del Comune di Trento) ammette 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.

Primi esempi di assunzione della gestione di strutture esistenti da parte della società sono rappresentati dall'Autosilo Buonconsiglio di via Petrarca – parcheggio pubblico in struttura in carico dal 2011 – e dal parcheggio interrato della sede universitaria di Lettere in via Tomaso Gar, con funzione pertinenziale, riservato a residenti, attivato all'inizio del 2016.

Ciò sta consentendo la definizione di tariffe e provvedimenti coerenti con una politica urbana unitaria di gestione della sosta e della mobilità, come ad esempio l'attivazione della possibilità per i residenti (tra cui quelli del centro storico), di utilizzare tali strutture, invece di parcheggiare sulla pubblica via.

Tra le altre strutture potenzialmente da gestire, vi sono il parcheggio a raso della stazione della ferrovia Trento-Malé in via Dogana e quello della sede PAT di via Romagnosi (attualmente in capo a

Trentino Trasporti) i restanti parcheggi dell'Università di Trento, nonché le strutture nel quartiere delle Albere, inaugurato nel 2013, tra cui il parcheggio del Muse.

Tra i parcheggi dell'Università sono compresi quelli delle sedi poste in collina, nonché quelli di piazzale Sanseverino e del compendio fieristico di via Briamasco, di proprietà di tale ente. Quest'ultimo è stato già oggetto di una temporanea collaborazione a fine 2019.

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 (e come effettivamente avviene nel caso della sede di Lettere): *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.*

Parccheggio di piazza Venezia

Con riferimento all'Ordine del giorno collegato al Piano Urbano della Mobilità del 2010, Trentino Mobilità rimane disponibile a supportare il Comune di Trento per uno studio di fattibilità con analisi dei flussi di traffico, eventualmente in coordinamento con i consulenti incaricati del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Trento, per la valutazione degli effetti di questo 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.

5.1.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio

La realizzazione di queste infrastrutture è prevista dal Piano della Mobilità, ma la loro valenza è certamente extracomunale, e coinvolge quindi anche gli altri Comuni soci.

Trentino Mobilità rimane a disposizione dell'Amministrazione per curarne 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 comunale di Trento.

5.1.3 Parcheggi con funzione pertinenziale

I principi e gli obiettivi Piano Urbano della Mobilità 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, concluso nel 2011. 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."

Come per i parcheggi interni (a rotazione), la società intende percorrere la strada dell'utilizzo di strutture esistenti, eventualmente riconvertendone la funzione. Rientra di fatto in questa politica la gestione attivata per il parcheggio della sede di Lettere dell'Università di Trento, già descritto nelle pagine precedenti.

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.

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.

5.2 Altri Comuni soci

5.2.1 Parcheggi di struttura o pertinenziali

Eventuali iniziative proposte dai Comuni di Pergine, Levico, Lavis, Vallelaghi, Palù del Fersina e Lona Lases dovranno essere valutate, come peraltro già effettuato negli anni scorsi dalla società in alcuni casi (parcheggio pertinenziale Palazzo De Maffei a Lavis, parcheggio pertinenziale Dosseti a Pergine, parcheggio interno Levicopolis a Levico), per deciderne la realizzazione e le relative condizioni (dimensioni, caratteristiche, modalità di cessione dei posti auto, ecc.).

Come accennato, dalla primavera 2021 è inoltre aperto un nuovo parcheggio in fascia lago a Levico Terme, per un totale di 225 posti auto, che, pur essendo di fatto un parcheggio in sede propria, per le sue caratteristiche di utilizzo stagionale verrà conglobato nella gestione delle aree di sosta su strada.

5.2.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio

Come già ricordato nel punto dedicato al Comune di Trento (5.1.2), la predisposizione dei parcheggi di attestamento è fondamentale per garantire la coerenza del sistema della mobilità cittadino e provinciale, e interessa direttamente tutti i Comuni soci di Trentino Mobilità, in quanto origine di rilevanti quote di movimenti veicolari pendolari verso la città.

5.3 Altri interventi

5.3.1 Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan

Stante il permanere di un'elevata domanda di aree di questo tipo, evidenziata dalla completa occupazione del rimessaggio di Trento sud, gestito dalla società a partire dal 2007, Trentino Mobilità suggerisce ai Comuni soci di reperire 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.

6 NUOVE ATTIVITÀ: ALTRI SERVIZI PER I SOCI

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.

6.1 Servizio logistico per il trasporto merci in ZTL (progetto Stardust)

La partecipazione al progetto europeo Stardust da parte del Comune di Trento e di Trentino Mobilità quale "terza parte" ha portato alla definizione del progetto di un nuovo servizio logistico per la consegna delle merci nel centro città e in particolare nella ZTL, effettuata in maniera centralizzata e con veicoli elettrici a basso impatto ambientale.

L'avvio di tale nuovo servizio è previsto nel corrente anno 2021. Esso sarà poi valutato – nell'ambito del progetto europeo – per i successivi 24 mesi.

Il ruolo di Trentino Mobilità, condiviso con il Comune di Trento e ratificato dalla Delibera del Consiglio comunale del 4 marzo 2020, è quello di affidatario del nuovo servizio. La società si occuperà quindi, con il supporto di Interbrennero spa, di dotarsi degli spazi e immobili necessari al servizio (un magazzino – hub previsto nella zona di Trento nord ed eventualmente uno o due minihub nei pressi del centro storico), dei veicoli ecologici e del personale per effettuare le consegne, nonché dei contatti con gli operatori del trasporto necessari per acquisire la merce da trasportare verso il centro della città, per coprire il cosiddetto “ultimo miglio” della consegna.

Da parte sua, il Comune incentiverà operativamente il nuovo servizio garantendo condizioni operative di favore per l’accesso al centro cittadino dei veicoli del servizio stesso, prima tra tutte l’assenza per essi di fasce orarie per l’accesso alla ZTL.

Le necessità di avere a disposizione del personale (assunto direttamente o come servizio esternalizzato), che dal punto di vista dei costi costituirà una parte rilevante dell’impatto del nuovo servizio, sono presentate nel dettaglio nel successivo punto 8.1.

Le condizioni dell’affidamento da parte del Comune di Trento prevedono che l’Amministrazione si faccia carico del disavanzo del servizio che, dato il suo carattere di sperimentaltà, sconterà una fase di avviamento nella quale i costi saranno superiori ai ricavi.

6.2 Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione

Sono numerosi gli ulteriori ambiti in cui Trentino Mobilità può fornire servizi di qualità agli enti soci e ai loro cittadini. Tra gli esempi di questo tipo di attività vi è la distribuzione dei permessi di sosta per i residenti nei Comuni soci, attivata nel 2017 per il Comune di Trento, o il supporto tecnico al Comune di Pergine sempre per il rilascio dei permessi, fornito dal 2019.

6.3 Integrazione di servizi (smart mobility)

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

Il concetto di smart mobility comprende ad esempio le modalità di pagamento digitalizzate, per i diversi servizi. La società intende a questo proposito potenziare i servizi di pagamento della sosta su strada con smartphone, attraverso app dedicate. Per gestire diversi operatori abilitati alla vendita della sosta, è stato adottato un collettore / hub, una soluzione informatica basata su un database delle soste «di proprietà» della società.

Sul fronte servizi per l’utenza, un progetto europeo sul quale il Comune riceve finanziamenti, C-Roads, consentirà nell’ultima parte del 2021 l’installazione di sensori che rilevano l’occupazione dei posti auto su strada: essi permetteranno di veicolare informazioni sulla disponibilità di stalli liberi nelle diverse zone della città, e, per la società, di beneficiare di informazioni precise per orientare il controllo della sosta.

6.4 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 riconosciuta all’interno della convenzione di servizio con il Comune di Trento.

Trentino Mobilità ricorda ai soci l’opportunità di prevedere e concordare concrete iniziative su questi temi: 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 studi e indagini particolari su sosta, traffico e mobilità.

Esempi di questo tipo di studi sono quelli realizzati negli ultimi anni per i Comuni di Lavis e Levico, per l'analisi e la regolamentazione della sosta sul territorio comunale.

6.5 Bike sharing

Come illustrato al punto 4.3, dal 2020 la società ha in carico la gestione del rinnovato servizio di bike sharing nel territorio del Comune di Pergine. Essa comprende la manutenzione delle biciclette, il servizio logistico di riposizionamento dei mezzi tra le diverse postazioni, qualora necessario, nonché il monitoraggio degli utenti accreditati con il software di gestione messo a disposizione del fornitore dell'infrastruttura di bike sharing per conto del Comune.

In virtù delle proprie competenze, maturate inoltre nella ultradecennale gestione del servizio C'entro in bici a Trento, la società è disponibile a progettare e gestire nuove tipologie di servizi di bike sharing, agiuntivi e integrati con quelli esistenti, ad esempio anche a servizio delle attività turistiche, nel territorio dei Comuni soci.



6.6 Car sharing

Sta proseguendo anche nel 2021 il proseguimento del rapporto con la cooperativa Car Sharing Trentino, della quale Trentino Mobilità è socia e alla quale fornisce supporto operativo e logistico, che consiste in: messa a disposizione della sede operativa della cooperativa, con affiancamento di personale a quello della cooperativa, per il servizio di sportello al pubblico; servizio di amministrazione; servizio di direzione operativa, per dare attuazione agli indirizzi del Consiglio di Amministrazione della cooperativa.

Tuttavia, la precaria situazione patrimoniale e finanziaria nella quale si trova la cooperativa, della quale Trentino Mobilità è socia fin dal 2009, con una partecipazione al capitale sociale di 10.000 euro (svalutata ora completamente a bilancio), rende indispensabile un intervento per consentire che questo importante servizio di mobilità sostenibile possa proseguire sul territorio del capoluogo, così come recentemente indicato anche dallo stesso Comune a Trentino Mobilità. L'alternativa valutata negli scorsi anni, di intervento da parte della società provinciale di trasporto pubblico Trentino Trasporti, non ha infatti trovato concretizzazione.

È pertanto allo studio un piano di acquisizione o implementazione da parte di Trentino Mobilità dell'attività di car sharing. L'eventuale gestione deficitaria iniziale del servizio dovrà in ogni caso essere coperta dai Comuni soci (inizialmente Trento), previa dichiarazione del car sharing come servizio di interesse pubblico.

7 NUOVE ATTIVITÀ: COMPRAVENDITE, FINANZIAMENTI, ACQUISTI

Le attività descritte nel documento, tanto quelle già in corso che proseguiranno tanto quelle di nuova assunzione, potranno essere svolte dalla società senza ricorso ad indebitamento, come è stato

per la conclusione dei lavori di costruzione del parcheggio S. Chiara a Trento, pagato con la liquidità a disposizione della società.

Non saranno inoltre necessarie compravendite immobiliari o di impianti superiori a 300.000 euro, tenuto conto che gli immobili necessari al servizio logistico Stardust saranno acquisiti in locazione, stante il carattere sperimentale del servizio stesso.

Inoltre, per la parte di terreno, di proprietà della società, situata nei pressi del nuovo parcheggio S. Chiara, che comprende la strada di accesso al parco di Gocciadoro con alcuni posti auto, lo spazio verde adiacente al rio Salé, il sentiero di collegamento tra parco e via Crosina Sartori e il bosco soprastante, e che stante le sue funzioni sarebbe opportuno tornasse di proprietà del Comune di Trento (dopo il conferimento alla società come aumento di capitale nel 2002), non si prevede la cessione, ma la messa a disposizione dell'Amministrazione con un contratto di comodato.

Per quanto riguarda acquisti di beni e servizi per importi superiori a 100.000 euro, è in programma l'attivazione di un contratto triennale per il servizio di pulizia di tutti i parcheggi in struttura, la cui base d'asta sarà superiore a tale soglia. La spesa complessiva è considerata nei servizi, all'interno del budget dell'Allegato 1.

8 ALTRE LINEE DI SVILUPPO

8.1 Integrazione del personale

Nel 2021 è in corso, come descritto nel presente documento al punto 6.1, l'avvio di un nuovo ramo d'azienda, connesso allo svolgimento del servizio logistico previsto nell'ambito del progetto europeo Stardust.

Il fabbisogno di personale per questa nuova attività è stato caratterizzato preliminarmente nel piano economico del progetto e consiste in:

- un responsabile del servizio, con il ruolo di direttore operativo dello stesso, comprendente la sua organizzazione, i rapporti con i clienti e con il personale addetto, interno o esterno;
- un addetto al magazzino per l'*hub* logistico;
- due addetti alle consegne e/o al presidio dei *minihub* cittadini che si dovessero creare. Questa figura potrà in alternativa essere esternalizzata, in funzione della definizione di dettaglio dell'organizzazione del nuovo servizio.

L'assunzione di questo personale o, per una parte di esso, del relativo servizio esternalizzato, avverrà nel rispetto di quanto previsto dalla Convenzione di *governance* tra Enti soci, previa condivisione con il Comune di Trento delle condizioni alle quali sarà effettuato il nuovo servizio e con una tempistica compatibile con l'avvio del servizio stesso. Il responsabile del servizio è stato assunto con decorrenza il 1° aprile 2021.

8.2 Allargamento della base societaria

Per potenziare l'incidenza della società sul contesto locale, è opportuno puntare all'allargamento della compagine sociale, con un incremento del territorio interessato dalle gestioni di Trentino Mobilità, sempre svolte in conformità a quanto previsto dallo statuto e dalle regole di *governance*.

L'individuazione dei Comuni o altri enti cui proporre l'ingresso tra i soci 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.

Tra gli enti che potrebbero beneficiare della partecipazione a Trentino Mobilità, oltre ai Comuni della provincia di Trento, specialmente quelli interessati da afflussi turistici, si indicano l'Università e l'Azienda provinciale per i servizi sanitari, per la elevata disponibilità di posti auto di loro competenza, in parte aperti al pubblico, sulla città di Trento.

L'acquisizione di quote azionarie da parte di nuovi soci è resa possibile dalla disponibilità da parte della società di una quota di azioni proprie, pari al momento all'1,85% del capitale sociale, la cui ces-

sione è autorizzata dall'Assemblea dei soci, come avvenuto con il Comune di Terlago - ora Vallelaghi - che nel 2012 ha acquisito 500 azioni, con il Comune di Palù del Fersina, socio dal 2015 con 1.000 azioni e da ultimo con il Comune di Lona Lases, entrato nel 2020 con 500 azioni.

9 ALLEGATI

(vedi pagine seguenti)

ALLEGATO 1
Budget economico 2021

	consunt. 2019	progetto bilancio 2020	budget 2021 (11.20)	budget 2021 (04.21)	variazione budget 2021 (04.21) su budget '21 (11.20)		variazione budget 2021 (04.21) su consunt. 2019	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:								
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.470.499	3.393.866	4.561.592	3.633.936	-927.655	-20,3%	-836.563	-18,7%
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0	0	-108.800	-108.800	+0	+0,0%	-108.800	-
5) Altri ricavi e proventi *	47.678	150.240	25.000	50.000	+25.000	+100%	+2.322	+4,9%
* locazioni, utilizzi fondo rischi								
Totale valore della produzione (A)	4.518.177	3.544.106	4.477.792	3.575.136	-902.655	-20,2%	-943.041	-20,9%
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:								
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	193.744	124.674	196.509	166.421	-30.088	-15,3%	-27.323	-14,1%
7) per servizi	454.141	404.163	491.686	476.712	-14.974	-3,0%	+22.571	+5,0%
8) per godimento di beni di terzi	2.498.388	1.709.430	2.338.544	1.703.081	-635.464	-27,2%	-795.307	-31,8%
9) per il personale	629.174	636.289	763.167	767.750	+4.583	+0,6%	+138.576	+22,0%
10) Ammortamenti e svalutazioni	61.200	77.165	116.612	108.662	-7.950	-6,8%	+47.462	+77,6%
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-19.521	14.651	0	0	+0	-	+19.521	100,0%
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0	0	+0	-	+0	-
14) Oneri diversi di gestione	87.478	57.123	76.180	100.000	+23.820	+31,3%	+12.522	+14,3%
Totale costi della produzione (B)	3.904.604	3.023.495	3.982.698	3.322.625	-660.073	-16,6%	-581.979	-14,9%
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:								
16) Altri proventi finanziari	142	101	0	0	+0	-	-142	-100%
17) Interessi e altri oneri finanziari	20	29	0	0	+0	-	-20	-100%
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17.bis)	122	72	0	0	+0	-	-122	-100%
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE:								
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (D) (18-19)	-246	-1.564	0	0	+0	-	+246	-100%
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D)	613.449	519.119	495.093	252.511	-242.582	-49,0%	-360.938	-58,8%
20) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	168.465	101.999	138.626	70.703	-67.923	-49,0%	-97.762	-58,0%
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	444.984	417.120	356.467	181.808	-174.659	-49,0%	-263.176	-59,1%