TRENTINO MOBILITÀ SPA

PIANO INDUSTRIALE
2015

Maggio 2015

PIANO INDUSTRIALE 2015 - SOMMARIO

1 PREMESSA 1

2 RISORSE FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ 1

3 ATTIVITÀ GIÀ IN CORSO 2

3.1.1 Trento 2

3.1.2 Levico Terme 3

3.1.3 Pergine Valsugana 3

3.1.4 Lavis 3

3.1.5 Terlago 3

3.1.6 Automobile Club Trento 3

4 NUOVE ATTIVITÀ: PARCHEGGI 3

4.1 TRENTO 4

4.1.1 Parcheggi interni (di struttura) 4

4.1.1.1 Parcheggi esistenti 4

4.1.1.2 Nuove realizzazioni 5

4.1.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio 5

4.1.3 Parcheggi con funzione pertinenziale 5

4.2 ALTRI COMUNI SOCI 6

4.2.1 Parcheggi di struttura o pertinenziali 6

4.2.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio 6

4.3 ALTRI INTERVENTI 6

4.3.1 Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan 6

5 NUOVE ATTIVITÀ: ALTRI SERVIZI PER I SOCI 6

5.1.1 Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione 6

5.1.1.1 Distribuzione dei permessi di sosta per il Comune di Trento 7

5.1.2 Integrazione di servizi (smart mobility) 7

5.1.3 Consulenza per studi e indagini nell'ambito della Pianificazione e del Mobility management e gestione di servizi connessi 7

5.1.4 Bike sharing 8

5.1.5 Car sharing 8

6 ALTRE LINEE DI SVILUPPO 8

6.1.1 Allargamento della base societaria 8

7 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.

In base al "Documento per il contenimento delle spese e l'esercizio delle attività di indirizzo, vigilanza e controllo sulla gestione economica delle società di capitali controllate dal Comune di Trento" del febbraio 2013, la società è tenuta a trasmettere al Comune una proposta di budget e piano industriale entro il 30 novembre di ciascun anno.

Il Piano Industriale viene poi 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, 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

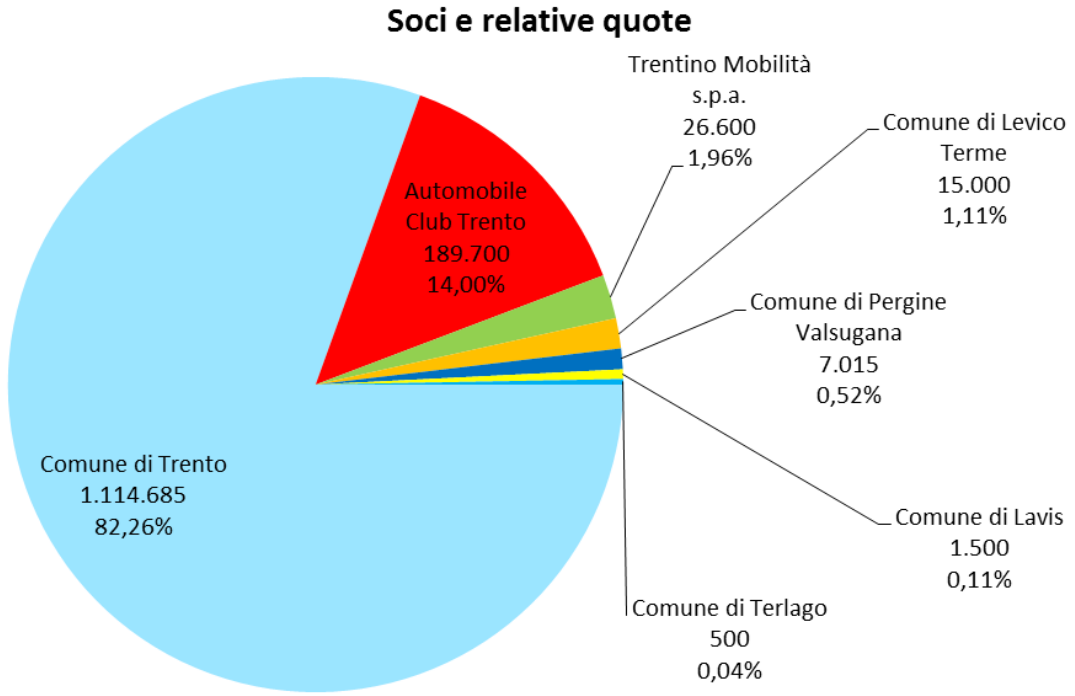
Per illustrare sinteticamente le risorse finanziarie di Trentino Mobilità si riportano alcuni dati di sintesi desunti dallo stato patrimoniale, contenuto nel progetto di bilancio 2014, che sarà proposto all'approvazione dell'Assemblea dei Soci.

ATTIVO

Immobilizzazioni: ..... € 3.196.038
Attivo circolante: ..... € 1.747.459
Ratei e risconti attivi: ..... € 25.230
Totale attivo: ..... € 4.968.727

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 ..... € 208.400
Utile dell'esercizio 2014 ..... € 461.246
Patrimonio netto:..... € 3.370.734
Debiti a breve termine..... € 1.172.441
Debiti a lungo termine..... € 425.552
Risconti pluriennali: ..... € 80.774
Accantonamenti TFR: ..... € 183.063
Fondi per rischi e oneri: ..... € 135.000
Altri debiti: ..... € 26.715



Debiti verso terzi: ..... € 1.597.993
Totale passivo: ..... € 4.968.727
Analisi della struttura monetaria:
Capitale circolante netto (attivo circolante – debiti a breve termine) ..... € 575.018

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 1,49, che rappresenta la capacità delle attività correnti in entrata entro l'anno di riuscire a soddisfare (in questo caso con un ampio margine di quasi il 50%) 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.

La società può perciò contare su tale risultato della gestione caratteristica, che sviluppa un risultato prima delle imposte sostanzialmente uguale.

In sintesi, la Società dispone di un patrimonio pari a oltre 3 milioni di euro, che nelle condizioni attuali si incrementa anno dopo anno, in misura dipendente dai dividendi che i soci stabiliscono di distribuire.

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 deve 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 2015, sono contenuti nel budget per il 2015 stesso, riportato in allegato al presente documento (Allegato 1).

Il budget è la previsione del bilancio del prossimo anno, per quanto riguarda il conto economico.

3 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.

3.1.1 Trento

- gestione della sosta a pagamento su strada, con controllo della stessa da parte degli Ausiliari della sosta dipendenti della società. Questa gestione ha generato negli ultimi anni ricavi per circa 2.400.000 euro (IVA esclusa), saliti a poco meno di 2.700.000 nel 2014, per le variazioni tariffarie intervenute nel mese di luglio. Nel 2015 è previsto un ulteriore incremento, a raggiungere un ricavo di circa 2.900.000 + IVA
- gestione dei parcheggi di struttura Autosilo Buonconsiglio, Duomo e Palazzo Onda
- gestione del rimessaggio autocaravan in località Trento Sud, per residenti nel comune di Trento
- gestione dell'area di sosta breve e di scari-

co reflui per autocaravan, presso il parcheggio Zuffo.
- servizio di prestito gratuito biciclette "C'entro in bici", i cui mezzi sono stati rinnovati nel 2014;
- gestione del parcheggio protetto per biciclette "Stazione Trento"

3.1.2 Levico Terme

- gestione della sosta a pagamento su strada, con controllo della stessa da parte degli Ausiliari della sosta dipendenti della società. La dimensione di questa gestione, in termini di ricavi, è di circa € 130.000 + IVA

3.1.3 Pergine Valsugana

- gestione della sosta a pagamento su strada senza controllo della stessa (che rimane affidato alla Polizia locale), che comporta ricavi dell'ordine di € 180.000 + IVA

3.1.4 Lavis

- gestione della sosta a pagamento su strada senza controllo della stessa (che rimane affidato alla Polizia locale), con ricavi di 18.000-20.000 euro + IVA

3.1.5 Terlago

- gestione stagionale della sosta a pagamento su strada senza controllo della stessa (che rimane affidato alla Polizia locale), con ricavi di 12.000-14.000 euro + IVA

I ricavi di Levico, Pergine e Terlago, centri nei quali la sosta a pagamento è per buona parte al servizio di zone turistiche (laghi), sono condizionati dall'andamento meteorologico dell'estate: se si hanno frequenti giornate piovose, come nel 2014, si possono avere riduzioni anche significative.

3.1.6 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".

Per i risultati definitivi più aggiornati di queste gestioni, si rimanda alla relazione annuale sulla gestione 2014, in presentazione alla Assemblea dei soci per l'approvazione del bilancio 2014.

4 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 (di 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 propone di assumere, e sui quali i soci sono chiamati a pronunciarsi, mentre nei quadri allegati sono riportati i dettagli delle analisi economico - finanziarie.

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 in-

trodurre 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 sempre considerarsi l'esigenza di non compromettere il conseguimento dell'utile di bilancio.

4.1 TRENTO

Per le attività a favore del socio controllante, il riferimento principale rimane il Piano Urbano della Mobilità, 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.

4.1.1 Parcheggi interni (di 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") in un Ordine del giorno collegato al Piano stesso, 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."

Peraltro la previsione sull'area ex SIT risulta superata, perché l'area è interessata da un progetto per una nuova stazione intermodale, sulla base di un'intesa tra Provincia, Comune e Trentino Trasporti.

4.1.1.1 Parcheggi esistenti

Per un governo unitario dell'offerta di sosta nella città di Trento, a 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 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.

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 (2013) della possibilità per i residenti nella zona (nella quale ricade buona 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 e quello della sede PAT di via Romagnosi, i parcheggi dell'Università di Trento, nonché le nuove 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, quello - completato nel 2013 - della Facoltà di Lettere e ora anche quello di piazzale Sanseverino, a seguito della decisione di non realizzare più in quella sede la biblioteca universitaria.

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.

Parcheggio Facoltà di Lettere – via Tomaso Gar

La struttura per la quale sono a livello avanzato i contatti per la gestione da parte di Trentino Mobilità è quella posta nell'interrato della Facoltà di Lettere, inaugurata nel 2013. Nel 2015 si prevede di definire l'accordo con l'Università per l'affidamento alla società di un livello interrato di questo parcheggio, con una capienza di 100 posti auto, per il quale si prevede un utilizzo essenzialmente pertinenziale da parte di residenti e operatori delle vie circostanti.

4.1.1.2 Nuove realizzazioni

Parcheggio S. Chiara

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 prevederà 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.

L'ottenimento della concessione è stato ritardato da diverse questioni, ora risolte.

Nel 2015, quindi, verrà bandita la gara d'appalto e allo stato attuale si prevede di avviare nei primi mesi del 2016 i lavori di realizzazione di questa importante opera.

A seguito delle valutazioni sulla permanenza dell'opportunità di questo investimento, effettuate negli ultimi mesi del 2013, si è stabilito di limitarne l'impatto economico, riducendo per quanto possibile i costi di costruzione.

L'Allegato 2 riporta le previsioni originarie (secondo i dati del progetto esecutivo, per il quale è stata richiesta la concessione edilizia) di investimenti e ricavi connessi a questa operazione; si ritiene però, come sopra accennato, che saranno possibili riduzioni sui costi di costruzione.

Parcheggio di piazza Venezia

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.

4.1.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio

La realizzazione di queste infrastrutture è prevista dal Piano della Mobilità (vedi Allegati 2 e 3), ma la loro valenza è certamente extracomunale, e coinvolge quindi anche gli altri Comuni soci.

Trentino Mobilità costituisce il soggetto adatto a gestirne 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.

4.1.3 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 l'intervento previsto per il parcheggio della Facoltà di Lettere a 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 (vedi sempre 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.

4.2 ALTRI COMUNI SOCI

4.2.1 Parcheggi di struttura o pertinenziali

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 (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.).

4.2.2 Parcheggi di attestamento ed interscambio

Come già ricordato nel punto dedicato al Comune di Trento (4.1.2), 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 pendolari verso la città.

4.3 ALTRI INTERVENTI

4.3.1 Nuove aree per il rimessaggio autocaravan e caravan

Stante il permanere di un'elevata domanda di aree di questo tipo, evidenziata dalla costante 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.

5 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.

5.1.1 Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione

Sono numerosi gli 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 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.

5.1.1.1 Distribuzione dei permessi di sosta per il Comune di Trento

Con il Comune di Trento si è avviata nel 2014 la pianificazione di una collaborazione su queste tematiche, definendo anche la relativa tempistica, che prevede di avviare la gestione dei permessi di sosta da parte di Trentino Mobilità all'inizio del 2016.

Il servizio proposto al Comune da parte della società comporta sostanziali innovazioni rispetto a quello svolto attualmente dalla Polizia Municipale, prevedendo una massiccia digitalizzazione delle operazioni di richiesta e rilascio dei permessi e - con le opportune garanzie antifrode e di sicurezza dei dati - anche dei titoli di sosta stessi, che eventualmente potranno anche essere dematerializzati.

Nel 2015 dovrà essere definito il capitolato per il software necessario alla gestione dei permessi, nonché l'assetto organizzativo della società per far fronte a questo impegnativo nuovo servizio.

5.1.2 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 anche i terminali per il pagamento della sosta su strada (parcometri). In termini generali, si tratta di servizi che consentono la cosiddetta smart mobilty.

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 dispone già di un sufficiente numero di parcometri predisposti per i servizi sopra illustrati ed è pertanto disponibile all'avvio sperimentale, di concerto con i Comuni soci, di tali servizi.

5.1.3 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.

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 Piani del Traffico o della Mobilità, o di studi e indagini particolari su questi temi.

5.1.4 Bike sharing

Negli scorsi anni la società ha partecipato al gruppo di lavoro che ha portato alla progettazione, da parte della Provincia Autonoma di Trento, di un servizio di bike sharing nei comuni di Trento, Rovereto e Pergine Valsugana, comprendente anche biciclette elettriche e accessibile attraverso la tessera provinciale del trasporto pubblico.

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

5.1.5 Car sharing

Si prevede anche per il 2015 il proseguimento del rapporto con la cooperativa Car Sharing Trentino, della quale Trentino Mobilità è socia e il cui servizio registra un crescente riscontro, con la fornitura di supporto operativo.

Il supporto consiste in: messa a disposizione della sede operativa della cooperativa (grazie all'Automobile Club Trento), 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.

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 socia della cooperativa fin dal 2009, con una partecipazione al capitale sociale di 10.000 euro.

6 ALTRE LINEE DI SVILUPPO

6.1.1 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.

Per il 2015, sono ad uno stato avanzato i contatti con il Comune di Palù del Fersina, che dovrebbe acquisire una quota delle azioni e diventare così il settimo socio di Trentino Mobilità.

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.

7 ALLEGATI

(vedi pagine seguenti)

ALLEGATO 1 - Budget economico 2015

	bilancio 2013	progetto di bilancio 2014	previsione 2015	variazione 2015-14
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.814.905	3.838.167	3.941.849	+2,7%
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-143.434	-34.279	0	-100,0%
5) Altri ricavi e proventi	25.948	44.226	10.000	-77,4%
Totale valore della produzione (A)	3.697.419	3.848.114	3.951.849	+2,7%
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:				
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	143.375	150.228	173.512	+15,5%
7) per servizi	381.708	391.787	398.182	+1,6%
8) per godimento di beni di terzi	1.830.944	1.971.053	2.015.473	+2,3%
9) per il personale	482.913	464.475	480.000	+3,3%
10) Ammortamenti e svalutazioni	112.236	137.273	137.273	+0,0%
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	21.156	0	0	-
12) Accantonamenti per rischi	0	15.000	0	-100,0%
14) Oneri diversi di gestione	49.327	45.843	46.301	+1,0%
Totale costi della produzione (B)	3.021.659	3.175.658	3.250.741	+2,4%
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:				
16) Altri proventi finanziari	652	618	1.000	+61,8%
17) Interessi e altri oneri finanziari	25	9	0	-100,0%
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17.bis)	627	609	1.000	+64,1%
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	138	0	0	-
21) Oneri	3.556	3.378	3.378	+0,0%
Totale delle partite straordinarie (E) (20-21)	-3.418	-3.378	-3.378	+0,0%
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	672.969	669.687	698.730	+4,3%
22) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	217.991	208.441	223.874	+7,4%
23) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	454.978	461.246	474.856	+3,0%

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 giornaliere 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

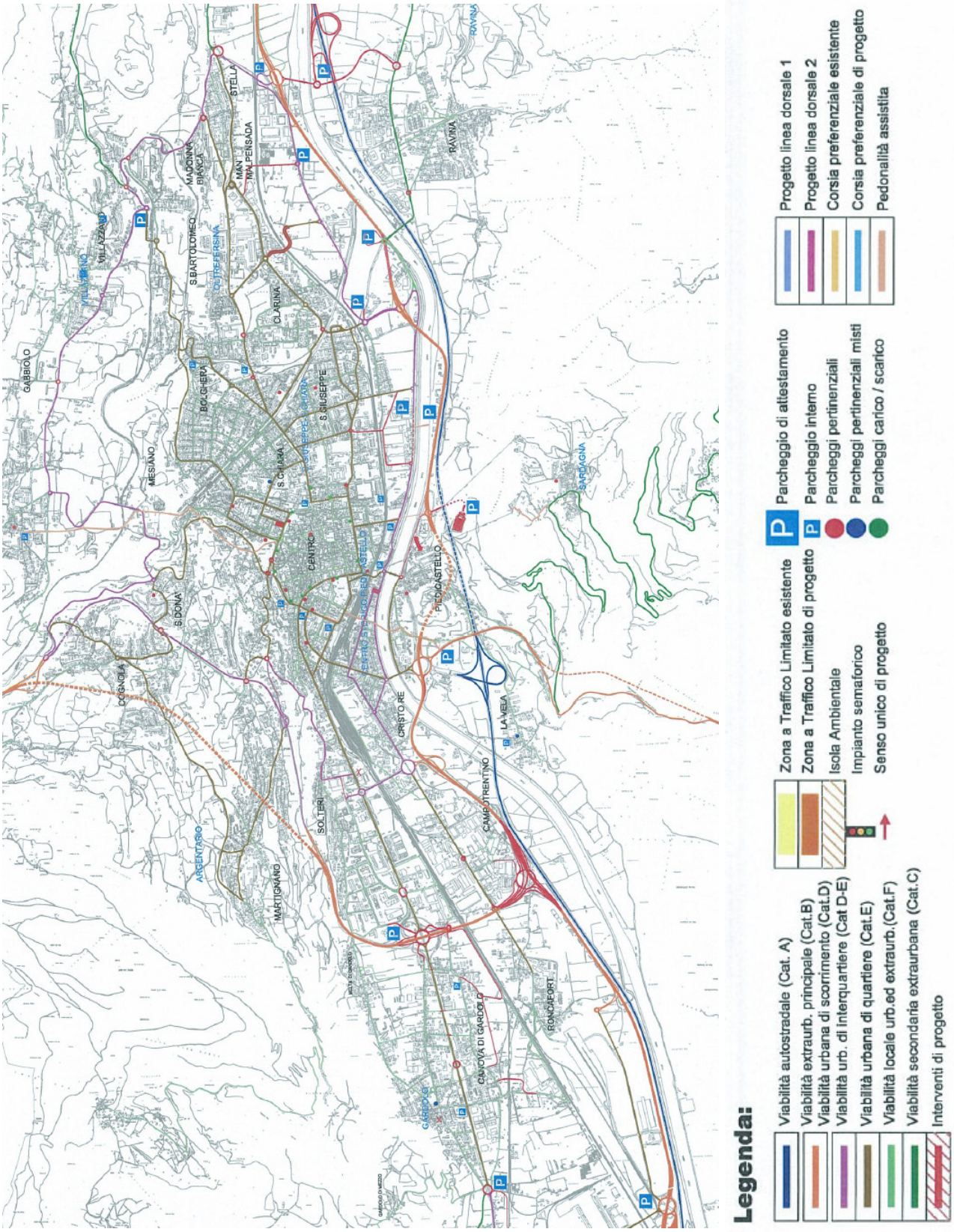
Ipotesi tariffaria		
Tariffa oraria (IVA compresa)		€ 0,50
Tariffa giornaliera (IVA compresa)		€ 3,00
Ipotesi di occupazione media		
veicoli medi in sosta oraria (nell'orario 8.00 - 17.00)	9 ore / giorno	100
veicoli medi in sosta giornaliera		50
tasso medio di occupazione		73%
Giorni / anno		250
Incasso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

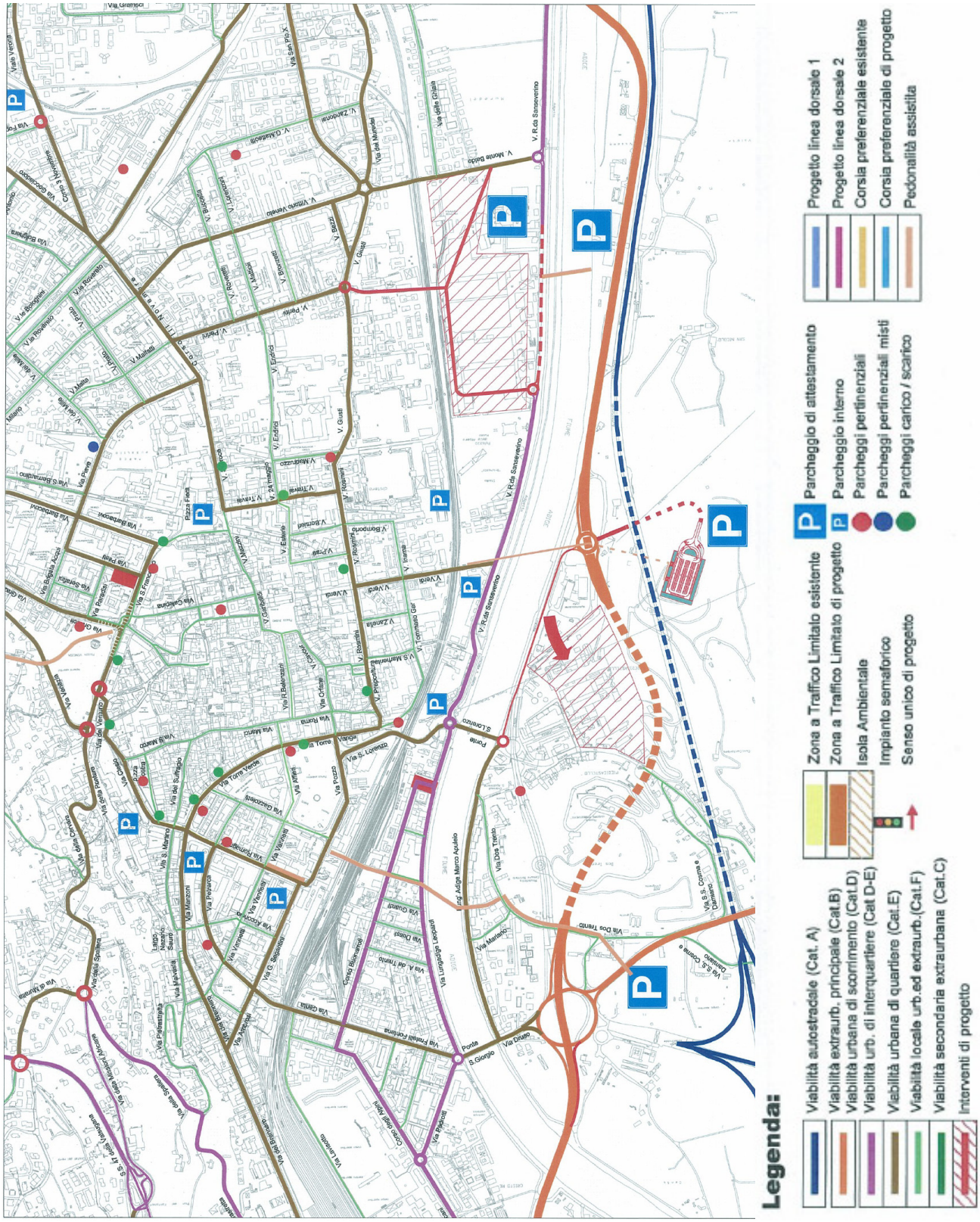
PREVISIONE DI CONTO ECONOMICO

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



ALLEGATO 4

Parcheggi centro città - Stato di Progetto