TRENTINO MOBILITÀ SPA

PIANO INDUSTRIALE
2025-2027

Consiglio di Amministrazione 19 giugno 2025

PIANO INDUSTRIALE 2025-2027 - SOMMARIO

1 PREMESSA 1

2 RISORSE FINANZIARIE DELLA SOCIETÀ 2

3 OBIETTIVI 3
- 3.1 Obiettivo 1: maggiore efficienza/sicurezza 3
- 3.2 Obiettivo 2: maggiore proattività 6
- 3.3 Obiettivo 3: allargamento territoriale 7

4 PROSEGUIMENTO SERVIZI ATTUALI 9
- 4.1 Gestioni per i Comuni Soci 9
- 4.2 Estensione del controllo della sosta 10

5 NUOVI SERVIZI PER I SOCI 10
- 5.1 Parcheggi interni (in struttura) e parcheggi pertinenziali 12
- 5.2 Parcheggi di attestamento e interscambio 14
- 5.3 Altri servizi possibili 15
  - 5.3.1 Gestione di servizi a supporto della pubblica amministrazione 15
  - 5.3.2 Integrazione di servizi (smart mobility) 15
  - 5.3.3 Consulenza per studi e indagini nell'ambito della Pianificazione e del Mobility management e gestione di servizi connessi 15
  - 5.3.4 Bike sharing 16
  - 5.3.5 Car sharing 16

6 PIANO OCCUPAZIONALE 16

7 COMPRAVENDITE, FINANZIAMENTI, ACQUISTI 17

8 BUDGET 2025 17

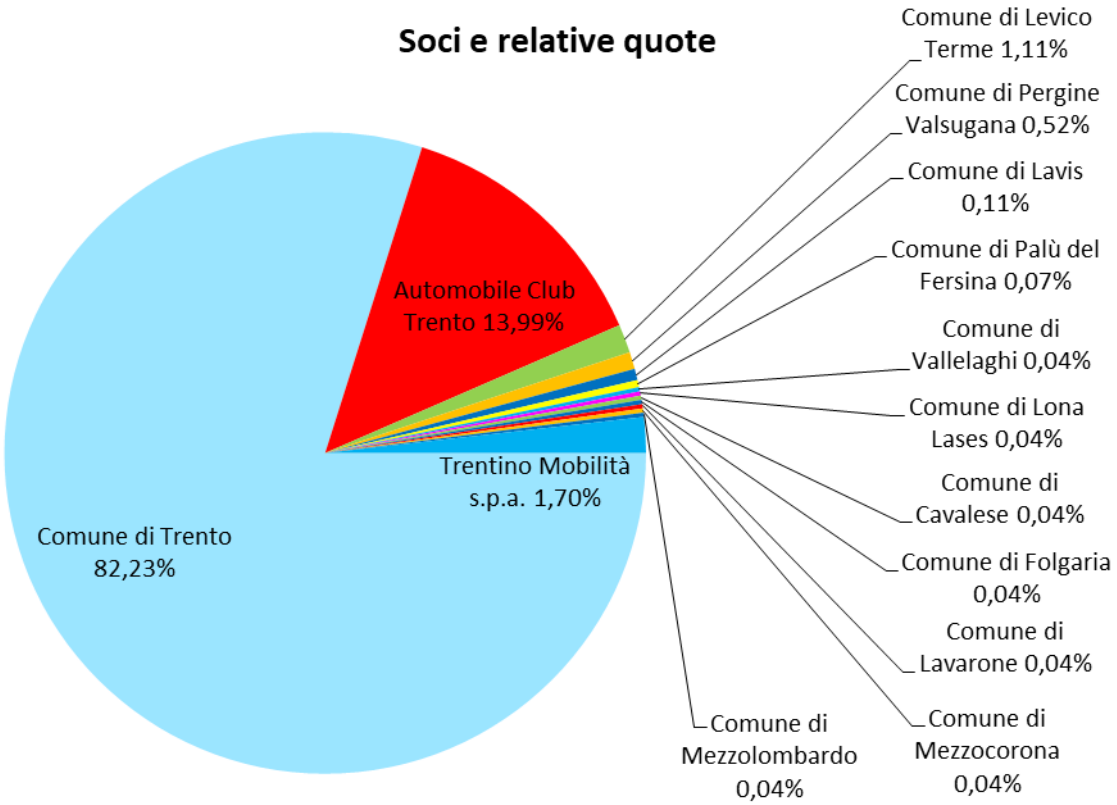
1 PREMESSA

Lo Statuto della Società inserisce, tra le competenze inderogabilmente riservate all'assemblea ordinaria dei Soci, 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 (previsioni economiche riferite al solo esercizio 2025).



Il Piano è redatto quale proposta ai Soci conforme agli 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 è l'aggiornamento di quello inviato al Comune di Trento (prot. n. 7316 del 04/12/2024) ed ora sottoposto - prima dell'Assemblea ordinaria dei Soci per l'approvazione

del bilancio al 31/12/2024 - alla Conferenza degli Enti Soci, 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, in particolare di quello 2024-2026, ai quali si rimanda per una piena comprensione di tutti gli argomenti trattati. Trattandosi dell'ultimo Piano di questo mandato consiliare, le proposte esposte potranno essere successivamente riesaminate dal nuovo Consiglio di amministrazione, la cui nomina è prevista nell'estate 2025.

Dopo un'illustrazione della situazione patrimoniale di Trentino Mobilità al capitolo 2, il capitolo 3 espone gli obiettivi strategici e operativi del presente Piano.

I capitoli 4 e 5 dettagliano le altre attività programmate e proposte, in continuità rispetto a quelle già svolte.

Il capitolo 7 è dedicato al piano occupazionale.

Al capitolo 8 si riepilogano le spese la cui autorizzazione è demandata alla conferenza degli Enti soci, mentre l'ultimo punto espone il budget per il prossimo anno 2025.

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 2024, che viene presentato alla Conferenza degli Enti Soci e all'Assemblea dei Soci per l'approvazione.

ATTIVO	
Immobilizzazioni:	€ 4.742.348
Attivo circolante:	€ 2.989.408
Ratei e risconti attivi:	€ 42.539
Totale attivo:	**€ 7.774.295**
PASSIVO	
Patrimonio netto:	**€ 5.105.288**
Capitale	€ 1.355.000
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	€ 942.088
Riserva legale	€ 271.000
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-€ 113.000
Altre riserve	€ 2.094.986
Utile dell'esercizio	€ 555.214
Debiti verso terzi:	**€ 2.669.007**
Debiti a breve termine	€ 2.050.879
Debiti a lungo termine	€ 618.128
Altri debiti	€ 32.585
Risconti pluriennali:	€ 279.499
Accantonamenti TFR:	€ 214.165
Fondi per rischi e oneri:	€ 91.879
Totale passivo:	**€ 7.774.295**
Analisi della struttura monetaria:	
Capitale circolante netto (attivo circolante – debiti a breve termine)	**€ 938.529**

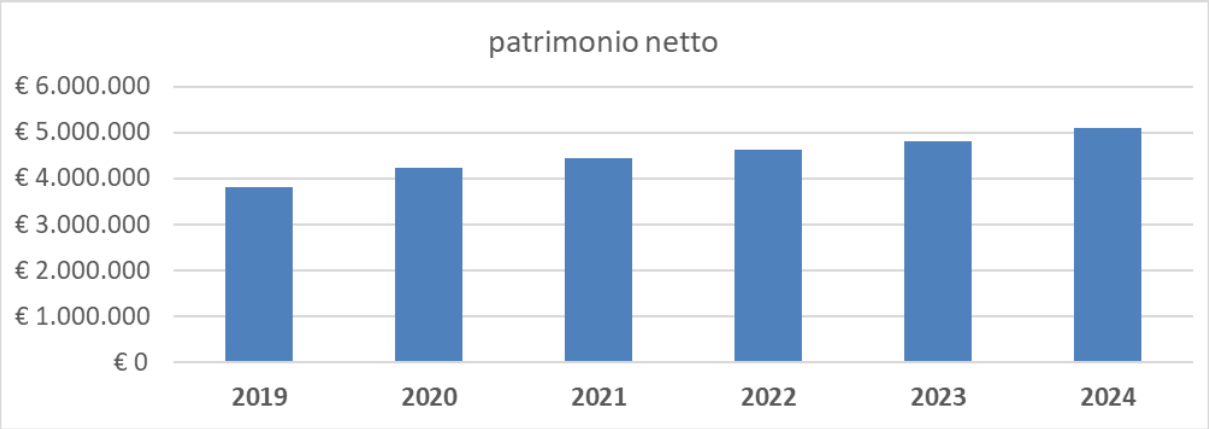
La differenza tra il capitale circolante e i debiti a breve termine (il cosiddetto capitale circolante netto in senso allargato) misura il grado di liquidità della Società, cioè la disponibilità di spesa a breve termine della stessa.

Tale disponibilità si è ridotta rispetto agli anni precedenti il 2020, quando superava il milione di euro, 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 e per gli investimenti del 2022 (upgrade parcometri e nuovi impianti di controllo accessi), coperti con la liquidità aziendale, ma è **in continua crescita dopo il 2022** e 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 1,46, 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.

Da menzionare che la Società non ha debiti di natura finanziaria (mutui, utilizzo fidi c/c, ecc…) ma solamente di natura gestionale (fornitori, Soci, imposte dirette e indirette) legati ai propri business aziendali.

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, dal punto di vista finanziario, 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 per effetto degli utili non distribuiti.



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 riferito all'esercizio 2025, riportato al prossimo punto 8.

3 OBIETTIVI

Il presente Piano, in continuità con quello dell'anno precedente, si pone tre obiettivi strategici:

1) incrementare l'efficienza dell'attività della Società e la sicurezza in termini di *compliance* normativa;
2) incrementare la proattività verso i Soci, definendo e proponendo servizi di qualità per gli stessi;
3) allargare l'attività della Società, sia in termini di ventaglio di servizi forniti, sia in termini di territori serviti.

3.1 Obiettivo 1: maggiore efficienza/sicurezza

A seguito della analisi dell'operatività e dell'organizzazione aziendale completata a fine 2023, si erano identificate le criticità presenti e definite delle proposte di miglioramento.

Le criticità erano in sintesi:

- ritardi nel passare dall'attività decisoria a quella esecutiva, ridondanza di alcune fasi operative;
- presenza di un notevole grado di "manualità" nella raccolta di dati e nelle procedure, con conseguente mancanza di coordinamento tra le stesse;
- attività con produzione di documenti cartacei;
- attività non svolte per mancanza di tempo o risorse;
- sistema di deleghe dal CdA alla Direzione generico e minimale.

Tali criticità derivavano dai seguenti aspetti, sia interni che esterni:

- esiguità del personale;
- figure apicali in affanno;
- novità normative che implicano maggiore dispendio di tempo e risorse per formazione e adempimenti (es. privacy, Codice Appalti, ecc.);
- maggiori richieste degli attuali Soci di servizi, assistenza nella gestione della sosta, analisi di scenari, proposte;
- opportunità di ampliare anche l'estensione territoriale presso nuovi Comuni trentini e di nuovi servizi per aumentare le economie di scala gestionali.

La risposta che lo scorso anno il Consiglio di Amministrazione ha elaborato all'interno del Piano industriale è un piano di trasformazione che mira, nei prossimi anni, ad un nuovo posizionamento strategico di Trentino Mobilità nella gestione della sosta provinciale.

Per la «nuova» Trentino Mobilità si è previsto di investire in un miglioramento dell'assetto gestionale e organizzativo ottenibile solamente con l'acquisizione di entrambi questi fattori strategici:

- digitalizzazione: nuovi software (business intelligence e nuovo software gestionale);
- competenze: previsione di nuove figure nell'organigramma e conseguente acquisizione di ulteriori risorse umane.

Per risolvere le criticità evidenziate nell'analisi svolta, si erano previsti i seguenti provvedimenti:

- revisione complessiva dell'organigramma e, a seguire, predisposizione di funzionigramma e mansionari;
- passaggio ad automatismi informatici per eliminazione manualità e documenti cartacei e aumento della digitalizzazione dei processi (dematerializzazione), con miglioramento della loro efficienza;
- revisione delle deleghe dal CdA alla Direzione e ad altri livelli aziendali (con l'assistenza di un legale).

Tali provvedimenti permettono di perseguire i seguenti obiettivi generali:

- maggiore capacità di risposta alle richieste di servizi e analisi da parte dei Soci;
- maggiore specializzazione nelle mansioni;
- maggiore separazione tra attività dirigenziale, attività amministrativa e attività operativa;
- revisione sistema delle deleghe dei poteri da CdA a Direzione aziendale;
- nuovo funzionigramma, nuovi mansionari operativi e aumento formazione;
- maggior coordinamento e controllo di scadenze e compiti;
- maggior tutela aziendale e gestione del contenzioso;
- migliore gestione delle emergenze.

Nel 2024 si è iniziato il percorso sopra delineato, completando la prima implementazione del software di business intelligence, già proficuamente impiegato per fornire dati e risposte tempestive

ai Comuni Soci (invio settimanale del report incassi sosta) e selezionando e assumendo, dal mese di ottobre, la nuova figura di impiegato addetto ad amministrazione, pianificazione e controllo e nel mese di giugno una ulteriore risorsa con il compito di Ausiliario della sosta.

Gli ulteriori obiettivi specifici per il triennio di valenza del Piano sono sintetizzati nella tabella che segue, distinguendo tra quelli a breve periodo (2025) e quelli a medio periodo (2026 e 2027).

Obiettivo	Attuazione	
	2025	2026 - 2027
• ulteriore implementazione della business intelligence (utilizzo delle funzioni di *alert* e *automation*, collegamento con altri software aziendali – anche per l'integrazione dei dati relativi ai costi – creazione cruscotti aggiuntivi per l'elaborazione e reportistica dati) e parallela evoluzione continua dell'organizzazione societaria, della gestione operativa e della reportistica ai Comuni Soci.	X	
• completamento della creazione di automazioni per la condivisione di dati dettagliati per il progetto smart city Trento (obiettivo per la Società fissato dal Comune di Trento all'interno del DUP 2024-2026, che ne prevede l'analisi progettuale entro il 31/12/2024 e l'attivazione del servizio entro il 31/12/2025)	X	
• implementazione di un software gestionale per sopperire alla manualità e parcellizzazione nel trattamento dei dati aziendali, al deficit informatico nella programmazione dei turni degli ausiliari della sosta, nel rapporto con il fornitore dei servizi amministrativi (gestione ciclo attivo e ciclo passivo), nella produzione della consuntivazione amministrativa infra annuale richiesta dai Comuni Soci, nella redazione del budget e propedeutica al bilancio, nella gestione dei flussi finanziari (controllo entrate e uscite, flussi prospettici)	X	
• collegamento tra business intelligence, software gestionale e operatività amministrativa ancora esternalizzata (commercialista, fiscalista, personale) con il coordinamento della nuova figura impiegato addetto ad amministrazione, pianificazione e controllo	X	X
• attivazione di una *control room* attiva in orario diurno per la più efficiente e sicura gestione della clientela dei parcheggi	X	
• individuazione e valutazione bonus e contributi per investimenti e spese	X	X
• individuazione e valutazione di convenienza delle eventuali opportunità contabili e fiscali nel trattamento di investimenti e spese (nell'ottobre 2024 la Società, dopo una analisi di convenienza e varianza probabilistica, ha aderito al concordato biennale preventivo)	X	X
• dal trattamento centralizzato dei dati operativi, migliore programmazione manutenzioni impianti e investimenti (analisi convenienza e analisi scenari economici e finanziari alternativi)	X	X
• completamento della digitalizzazione delle pratiche e del consenso allo sportello: modulistica on line. È in corso l'integrazione con il software della modulistica on line già attivato, al fine di gestire l'intera pratica il più possibile in ambiente digitale	X	
• rinnovo del sito internet, con funzionalità più avanzate di informazione all'utenza e ai Comuni Soci, migliore ricerca informazioni. Il nuovo sito internet della Società è on line dal maggio 2025	X	
• introduzione di indicatori di performance e indicatori livello minimo di servizio, relativamente ai servizi al pubblico (statistica e ri-	X	X

Obiettivo	Attuazione	
	2025	2026 - 2027
scontro reclami, tempi fermo impianto accesso parcheggi in struttura, numero controlli per verifica pagamento sosta in strada). Alcuni indicatori di performance (es. sanzioni per operatore, guasti, ecc.) sono già disponibili all'interno del progetto di business intelligence		
• modifica/implementazione indicatori di rischio (Codice della crisi e continuità aziendale). L'evoluzione della gestione aziendale richiederà una revisione di alcuni indicatori i cui valori di alert sono stati fissati dal Consiglio di Amministrazione prima della pandemia e prima dell'espansione territoriale avvenuta negli ultimi anni	X	X
• revisione funzionigramma/mansionari e poteri delegati dal Consiglio di Amministrazione alla Direzione aziendale e alle altre figure apicali: dopo il completamento, nell'ottobre 2024, delle figure aziendali individuate a supporto della Direzione aziendale (Vicedirettore con funzioni amministrative in ambito giuridico/acquisti/contratti e business intelligence; figura amministrativa tecnica per coordinare attività di gestione delle attrezzature della sosta; figura amministrativa con compiti di pianificazione e controllo) è stato possibile ridefinire al meglio il perimetro delle singole mansioni operative e le conseguenti responsabilità aziendali. Il primo mansionario aziendale è stato approvato nel febbraio 2025.	X	
• certificazione ISO qualità operativa, per una migliore definizione di processi, procedure, ruoli e responsabilità aziendali		X
• certificazione della Parità di Genere (prassi UNI/PdR 125:2022) e certificazione Family Audit. L'iter per l'ottenimento della certificazione Family Audit è formalmente iniziato con l'invio della richiesta formale alla Provincia autonoma di Trento il giorno 11 marzo 2025. Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 17 aprile 2025 sono stati formalizzati i Gruppi di Lavoro aziendali (interno e di direzione) e l'avvio in parallelo dei due iter aziendali.	X	
• implementazione progetti di business security (sicurezza dei dati) e di business continuity (proseguimento operatività) a seguito *vulnerability assessment* e *penetration test* eseguiti nel 2024	X	X
• introduzione di software evoluti di trattamento dati (intelligenza artificiale)		X

3.2 Obiettivo 2: maggiore proattività

La riorganizzazione aziendale attuata nel 2024 ha, in sintesi, l'obiettivo di fare evolvere Trentino Mobilità verso una realtà:

- maggiormente efficiente nell'esecuzione delle direttive dei Soci;
- proattiva nel promuovere (in una logica "push") nuove funzionalità e nuovi servizi per i Soci, i quali manifestano una sempre maggiore esigenza di avere, oltre al supporto operativo, anche nuove proposte per la gestione della mobilità e della sosta.

Gli obiettivi specifici, che si riprendono interamente nel presente Piano, sono:

- individuazione e gestione nuovi parcheggi e aree sosta presso Soci e non Soci;

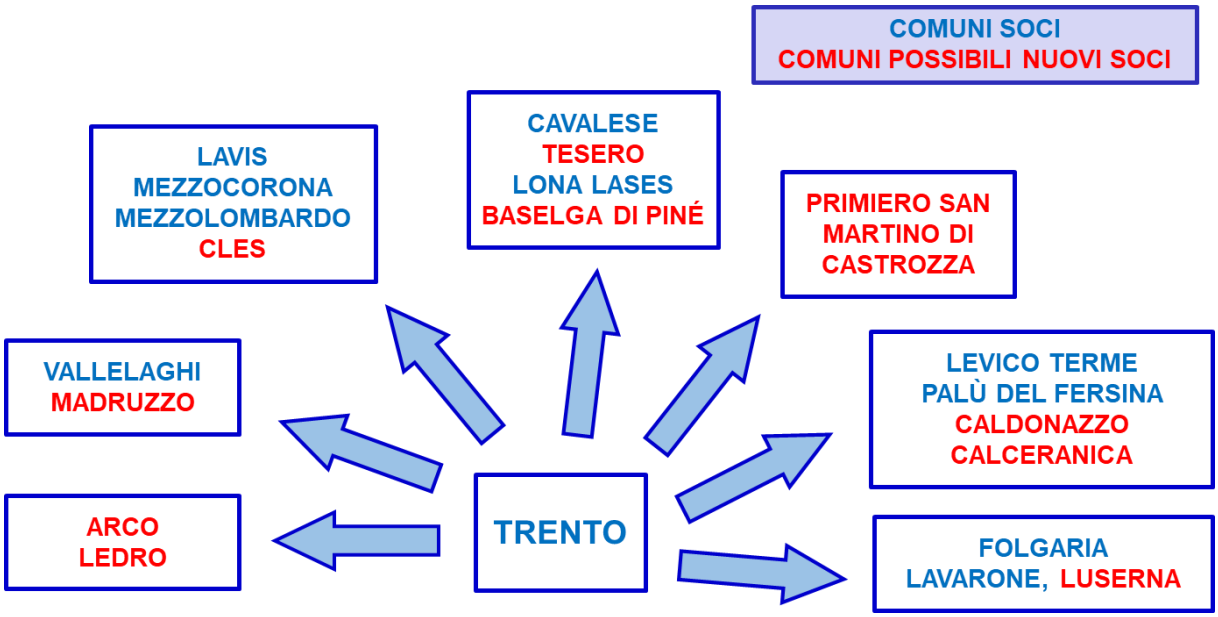
- definizione, valutazione e gestione di servizi per i parcheggi di interscambio / cerniere di mobilità;
- implementazione e sviluppo di nuova reportistica verso i Soci e da proporre a nuovi Soci;
- sviluppo attività istituzionale e commerciale verso nuovi Soci;
- interfacciamento della sensoristica degli Enti Soci (es. sensori di occupazione dei posti auto) con la base dati aziendale (business intelligence) per approfondimenti ed elaborazioni ad uso dei Comuni Soci;
- supporto ai Comuni Soci per analisi della domanda di sosta e trasporto anche con modalità innovative (es. dati telefonici);
- progettazione di interventi finalizzata all'incasso di contributi pubblici;
- valutazione assunzione personale stagionale e accordi esterni con operatori in territori lontani dalla sede societaria.

I nuovi servizi e le attività programmati o proposti ai Soci sono presentati nel dettaglio nel punto 5 successivo.

3.3 Obiettivo 3: allargamento territoriale

Oltre che migliorare e allargare i servizi per i Soci, si punta a svolgere servizi anche a favore di nuovi Comuni, previo loro ingresso (immediato o programmato) nella compagine sociale, reso possibile dallo stock di azioni proprie della Società appositamente costituito dai Soci.

L'obiettivo di tale strategia, avviata da tempo e consolidata a partire dal 2021 con l'ingresso di Cavalese, Folgaria, Lavarone, Mezzocorona e Mezzolombardo, è di consolidare il ruolo di Trentino Mobilità quale partner tecnico specialistico delle municipalità trentine.



L'allargamento del perimetro operativo anche fuori Trento permette di aumentare le economie di scala distribuendo su più Soci i costi fissi aziendali, nonché di approfittare della stagionalità operativa nelle località turistiche a complemento dell'operatività nella città di Trento.

I risultati di bilancio suddivisi per centro di costo mostrano infatti che le gestioni per i **Comuni diversi da Trento** producono un risultato positivo. Il loro effetto sul conto economico della Società è quindi di incrementare l'utile di esercizio. Tale effetto è stato - sul **risultato lordo** - di € 56.000 nel 2022, di € 73.000 nel 2023 e di **€ 153.000 nel 2024**.

La delibera del Consiglio comunale di Trento n. 43/2023, con la quale è stato disposto il rinnovo dell'affidamento dei servizi a Trentino Mobilità sintetizza bene questo obiettivo:

"Trentino Mobilità S.p.a. ha perseguito negli anni una politica di apertura della compagine all'adesione di nuovi soci, nella specie Comuni trentini che hanno affidato ad essa il servizio di gestione della sosta sul proprio territorio; la società in house, in effetti, si presta maggiormente ad un progressivo allargamento della base sociale e dunque del bacino di utenza dei servizi, con possibili effetti sinergici e benefici in termini di efficienza; soprattutto, il coinvolgimento nella compagine sociale di realtà comunali diverse e prevalentemente limitrofe a quella di Trento ha l'obiettivo di concretizzare un'idea di mobilità sovracomunale, a servizio delle esigenze di entità territoriali diverse, in modo da indirizzare ad una visione più ampia ed omogenea i programmi ed i progetti realizzati."

Per incrementare le partnership con i Comuni del Trentino, in una logica di economie di scala, ci si rivolge in primis ad Amministrazioni territorialmente contigue o comunque convenientemente integrabili con le gestioni già svolte.

Il servizio che per primo si propone a tali Comuni è la gestione della sosta a pagamento su strada con il contestuale controllo della regolarità della sosta stessa, anche per tutte le infrazioni diverse dal mancato pagamento, come previsto dall'art. 12 bis del Codice della strada.

L'elenco dei Comuni individuati è riportato nella tabella seguente. Ad essi se ne potranno aggiungere altri, qualora sia ritenuto conveniente. Nei casi in cui i contatti con i Comuni interessati hanno già portato a un'analisi economico finanziaria, nella tabella si è indicato un ricavo, che fornisce un'indicazione della dimensione della singola gestione. Si sono poi indicati anche quei Comuni per i quali un primo contatto è già avvenuto ma non si hanno ancora elementi sufficienti per simulare un impatto economico.

Va in ogni caso rimarcato che l'effettiva attivazione di ciascun rapporto dipende dalle esigenze e dall'iter normativo che i diversi Comuni devono seguire (per arrivare all'acquisizione della partecipazione in Trentino Mobilità e/o all'affidamento del servizio), nonché dalle possibilità operative della Società, correlate alle risorse umane disponibili effettivamente disponibili presso la stessa Società.

In base alle peculiarità territoriali (distanza da Trento) e ai servizi richiesti (sola gestione o anche controllo), per l'attivazione delle nuove gestioni si valuteranno ulteriori assunzioni di personale (permanente o stagionale) e utilizzo di locali messi a disposizione dai Comuni.

Anno	Obiettivo attivazione gestioni sosta	Ricavo* previsto
2025 - 2026	- Madruzzo (compresa nuova area camper Lagolo)	€ 7.000
	- Calceranica al Lago	€ 190.000
	- Ledro (direttamente o tramite GEAS srl, vedi sotto)	€ 250.000
	- Altri Comuni soci di GEAS srl, previa eventuale acquisizione di una partecipazione in TM da parte di questa società	€ 40.000 **
2027	- Caldonazzo	-
	- Moena / val di Fassa	-
	- Arco (direttamente o tramite partecipazione di AMSA)	-
	- Luserna	-
	- Baselga di Pinè	-
	- Cles	-
	- Primiero San Martino di Castrozza	-
	altri Comuni per i quali sia ritenuto conveniente	

* Ricavo da utenza, dove non diversamente specificato (IVA esclusa)

** prudentemente quantificata la gestione per il solo Comune di San Lorenzo Dorsino (servizi operativi per la sosta già forniti da Trentino Mobilità a GEAS)

4 PROSEGUIMENTO SERVIZI ATTUALI

In questo capitolo si riepilogano sinteticamente le attività che la Società svolge, spesso da anni, e il cui proseguimento permane negli obiettivi del presente Piano industriale.

4.1 Gestioni per i Comuni Soci

Le attività attualmente svolte nel territorio dei Comuni Soci, di cui con il presente Piano si propone integralmente il mantenimento, sono riassunte nella tabella seguente, distinte per Comune di riferimento, il quale ai sensi della normativa sugli affidamenti *in house* è quello che affida alla Società i compiti che essa svolge.

Le previsioni di ricavo sono tutte nell'ipotesi di proseguire le gestioni oltre la scadenza, qualora essa sia fissata nel 2025, con il rinnovo dei relativi contratti.

Servizio svolto	Comune Socio	Ricavo* previsto (2025)	Note
Gestione della sosta a pagamento su strada + controllo ex art. 12 bis CdS	**Trento**	€ 2.650.000	
Gestione della sosta a pagamento su strada + controllo ex art. 12 bis CdS	**Levico Terme**	€ 255.000	Ricavi dipendenti dal meteo estivo
Gestione della sosta a pagamento su strada	**Lavis**	€ 26.000	
Gestione della sosta a pagamento su strada + controllo ex art. 12 bis CdS	**Vallelaghi**	-	Prudenzialmente non previsto ricavo, spazi sosta ancora non definiti dal Comune
Gestione della sosta a pagamento su strada	**Palù del Fersina**	€ 50.000	
Gestione della sosta a pagamento su strada	**Lona Lases**	€ 15.000	Ricavi dipendenti dal meteo estivo
Gestione della sosta a pagamento su strada	**Cavalese**	€ 110.000	
Gestione della sosta a pagamento su strada	**Folgaria**	€ 85.000	
Gestione della sosta a pagamento su strada + parcheggio a raso Lago sud	**Lavarone**	€ 203.000	Ricavi dipendenti dal meteo estivo
Gestione della sosta a pagamento su strada + controllo ex art. 12 bis CdS	**Mezzocorona**	€ 28.000	Area ridotta per la presenza di un cantiere
Gestione della sosta a pagamento su strada + controllo ex art. 12 bis CdS	**Mezzolombardo**	€ 85.000	
Gestione dei parcheggi in struttura Duomo e Palazzo Onda e del parcheggio a raso con funzione di attestamento / interscambio Monte Baldo	**Trento**	€ 258.000	
Gestione del parcheggio Lettere in via T. Gar con funzione pertinenziale	**Trento**	€ 45.000	
Gestione delle aree di sosta breve e di scarico reflui per autocaravan, presso il parcheggio Zuffo e in via Fersina.	**Trento**	€ 115.000	
Gestione del rimessaggio autocaravan in località Trento sud, per residenti nel comune di Trento	**Trento**	€ 85.000	
Gestione dei 10 cicloparcheggi / ciclobox protetti	**Trento**	€ 6.000	
Gestione del parcheggio in struttura Autosilo Buonconsiglio	**Trento**	€ 860.000	Contratto di affitto di ramo d'azienda in scadenza al 31.12.2025

Servizio svolto	Comune Socio	Ricavo* previsto (2025)	Note
Gestione del parcheggio a raso S. Chiara	**Trento**	€ 190.000	Parcheggio di proprietà della Società, aperto nel 2020
Servizio di prestito gratuito biciclette "C'entro in bici. Nel 2025 si attende la decisione comunale circa la trasformazione in un servizio diverso di bike sharing o lo smantellamento, a favore del servizio provinciale "e-motion" (cfr. obiettivi al punto 5.3.4)	**Trento**	€ 35.403	Corrispettivo previsto dal contratto di servizio, calcolato sulla gestione attuale per l'intero anno (in assenza di informazioni sulla data di dismissione)
Rilascio dei permessi di sosta nelle aree regolamentate e transito in ZTL	**Trento**	€ 212.415	Corrispettivo previsto dal contratto di servizio. Il servizio comprende, dal 2024, anche i permessi temporanei
* Ricavo da utenza (IVA esclusa), dove non diversamente specificato			

4.2 Estensione del controllo della sosta

La modifica normativa intervenuta nel 2020, con l'introduzione nel Codice della strada dell'articolo 12 bis, consente agli Ausiliari della sosta dipendenti della Società di ampliare notevolmente le loro possibilità di controllo. Ai dipendenti delle Società di gestione della sosta è attribuita la possibilità di sanzionare qualsiasi violazione al Codice in materia di sosta (spazi disabili, carico e scarico, disco orario, passi carrai, fuori spazio, ecc.).

Dopo avere ricevuto la specifica formazione a cura della Polizia locale di Trento, già dall'estate 2022 gli Ausiliari di Trentino Mobilità operano nel Comune capoluogo su tutte le infrazioni in materia di sosta. Nel corso del 2024 questo tipo di controllo è stato poi avviato anche nei Comuni di Levico Terme, Palù del Fersina, Mezzocorona e Mezzolombardo.

Tale attività può essere estesa agli altri Comuni Soci (laddove prevista dal contratto di servizio), ottenendo così un controllo molto più capillare ed efficiente nelle zone affidate alla Società, con benefici per la mobilità urbana.

5 NUOVI SERVIZI PER I SOCI

Per le attività a favore del Socio controllante Comune di Trento, il riferimento principale è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato nel 2023 dal Consiglio Comunale.

Le previsioni di tale documento che possono coinvolgere la Società sono naturalmente molteplici. Si citano ad esempio:

- realizzazione e/o gestione di parcheggi con funzione pertinenziale;
- realizzazione e/o gestione di parcheggi di attestamento e interscambio (cd. "cerniere di mobilità");
- gestione di parcheggi in struttura interni al centro urbano (già esistenti, in quanto il Piano non ne prevede il potenziamento);
- incremento dei controlli per disincentivare la sosta abusiva;
- introduzione di tariffe della sosta integrate con altri servizi e flessibili.

Per un governo unitario dell'offerta di sosta nella città di Trento, a parziale differenza di quanto avviene attualmente, è importante che le strutture esistenti possano 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. A tale proposito, è stato pubblicato un bando "sempre aperto" che invita i privati a manifestare il proprio interesse a locare o vendere a Trentino Mobilità parcheggi o aree di sosta. In esito a questo bando, sono pervenute delle proposte, considerate nella pianificazione (vedi paragrafo 5.1).

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 gli standard e i requisiti 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.

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, eventualmente riconvertendone la funzione. Rientra di fatto in questa politica la gestione attivata per il parcheggio della sede di Lettere dell'Università di Trento in via T. Gar, già sopra descritta e, in parte, per l'Autosilo Buonconsiglio. Una riconversione di questo tipo (da pubblico a pertinenziale) si prevede nel 2026 per il parcheggio Duomo, contestualmente all'entrata in funzione del nuovo parcheggio "hub intermodale", cui assegnare la funzione di parcheggio pubblico a rotazione ora svolta dal parcheggio Duomo.

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 indicazioni del PUMS: "*non si ritiene necessaria la puntuale individuazione dei parcheggi pertinenziali, ma si rinvia ad una valutazione caso per caso delle proposte di localizzazione e realizzazione degli stessi, tenendo presente che essi dovranno essere compatibili con la situazione di suolo, sottosuolo e sottoservizi.*

Si conferma inoltre di contemplare la possibilità, previa cessione del terreno da parte del Comune di Trento, che Trentino Mobilità S.p.A. possa intervenire in merito a progettazione, costruzione e vendita degli stessi, analogamente a quanto già avvenuto per il parcheggio Canossiane."

Tra le aree di sosta comprese negli obiettivi di gestione, vi sono inoltre quelle per il rimessaggio o la sosta breve di autocaravan, così come quelle per il parcheggio di biciclette, in continuità con il servizio di gestioni di tali strutture (compresi i recenti ciclobox gestiti dalla Società) per il Comune di Trento.

Infine, un tema molto importante è costituito dai parcheggi di attestamento e interscambio a servizio del capoluogo, che secondo le previsioni del PUMS devono trasformarsi in "cerniere di mobilità", cioè luoghi nei quali alla semplice sosta si affiancano altri servizi, sia di mobilità (collettiva, in sharing, ecc.), sia di supporto agli utenti del parcheggio (es. spazi consegna merce).

Nei punti seguenti, si espongono in dettaglio gli obiettivi per le diverse categorie di parcheggio.

Si ricorda che, in generale, nuovi investimenti e/o nuove gestioni 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."

La Conferenza Enti Soci del 05/10/2023 e la successiva Assemblea dei Soci del 09/11/2023 hanno deliberato in merito all'interpretazione degli artt. 4 e 8 della Convenzione Enti Soci.

Le condizioni contrattuali che regoleranno ciascuna delle nuove iniziative dovranno quindi tenere conto di quanto ribadito dai Soci.

5.1 Parcheggi interni (in struttura) e parcheggi pertinenziali

Le tabelle che seguono mostrano gli obiettivi di avvio di nuove gestioni, nel periodo di validità del Piano. Le gestioni possono riguardare tanto parcheggi ad uso pubblico quanto parcheggi ad uso pertinenziale. Tali funzioni possono inoltre coesistere nella stessa struttura, come nelle esperienze dell'Autosilo Buonconsiglio e in parte anche del parcheggio di Lettere a Trento in via T. Gar.

L'avvio di una nuova gestione prevede preliminarmente:

- affidamento da parte del Socio pubblico o accordo con proprietario privato (che può candidarsi rispondendo alla specifica manifestazione di interesse pubblicata dalla Società nel 2024),
- definizione delle condizioni tecniche ed economiche del rapporto contrattuale, previa valutazione della convenienza della gestione,
- acquisizione e installazione di idoneo impianto di controllo accessi (se non presente),
- definizione delle tariffe e delle condizioni per le diverse categorie di utenti (occasionali, abbonati, residenti, ecc.).

Obiettivo attivazione gestioni	Descrizione	Funzione		
		Uso pubblico	Uso pertinenziale	Area sosta camper
P Centro Europa (Trento)	Parcheggio interrato con circa 450 posti auto, presso il palazzo della Provincia, in zona centrale, gestito da una società privata. Attualmente è in parte sottoutilizzato. Obiettivo: affiancare alla sosta per utenti occasionali e lavoratori quella agevolata per i residenti, estendendo la positiva esperienza dell'Autosilo Buonconsiglio e, nel contempo, liberando spazi sosta presso lo stesso Autosilo, con il conseguente aumento della redditività.	X	X	
P Trento Fiere (Trento)	Parcheggio a raso con una capienza complessiva di oltre 200 posti, di proprietà dell'Università di Trento, situato in via Bomporto, nella parte ovest del centro cittadino. Attualmente è in parte sottoutilizzato. Obiettivo: affiancare alla sosta per utenti occasionali e lavoratori quella agevolata per i residenti, estendendo la positiva esperienza dell'Autosilo Buonconsiglio.	X	X	
P hub intermodale (Trento)	Parcheggio in costruzione (150 posti auto) a cura del Comune di Trento nei piani interrati della nuova stazione autocorriere, nei pressi del ponte di S. Lorenzo.	X		

Obiettivo attivazione gestioni	Descrizione	Funzione		
		Uso pub-blico	Uso perti-nen-ziale	Area sosta cam-per
P Duomo (Trento)	Parcheggio interrato con circa 200 posti auto, situato all'interno del condominio Finestra sull'Adige, con accesso da via Sanseverino. Aperto dal 2001 come parcheggio pubblico a rotazione con spazi anche per abbonati. Obiettivo: trasformazione in parcheggio ad uso pertinenziale (riservato ai residenti del centro città, dietro pagamento di un abbonamento annuale e rinuncia al permesso per la sosta su strada), con trasferimento degli spazi sosta a rotazione nell'adiacente nuovo parcheggio Hub intermodale (vedi sopra)		X	
Residenza Parco S. Chiara (Trento)	Locazione o acquisto (vista il surplus di liquidità della Società) di un parcheggio privato in costruzione (previsti 73 posti auto) nei piani interrati di un complesso residenziale, nei pressi di piazza Fiera. Gli spazi costituirebbero una valida integrazione nella zona a est del centro storico dell'offerta a servizio dei residenti (che comprende attualmente il parcheggio di Lettere e l'Autosilo Buonconsiglio). È necessario che il Comune di Trento definisca il deficit di gestione accettabile, per contemperare le aspettative della proprietà con le tariffe per la sosta dei residenti. La prima proposta di Trentino Mobilità, tarata sulla sostenibilità economica della gestione e su ricavi legati alla vendita degli abbonamenti ai residenti, è stata infatti rifiutata dalla proprietà in quanto considerata poco remunerativa.		X	
P Rociondola (Levico)	Area nei pressi della spiaggia con circa 150 posti auto. Su richiesta del Comune si prevede la trasformazione da area regolata come sosta su strada a parcheggio regolato con impianto di controllo accessi. La Società ha già risposto affermativamente alla richiesta comunale di effettuare i lavori, sottoponendo un preventivo di spesa e una bozza di convenzione. Si attende la risposta da parte del Comune.	X		
Area sosta camper Passo Coe (Folgaria)	Parte degli ampi spazi in disponibilità del Comune di Folgaria potrebbero essere attrezzati per offrire un servizio a questo tipo di utenza, data l'attrattività del luogo. Il Comune è impegnato in una ricognizione degli spazi.			X
Palaghiaccio (Folgaria)	Parcheggio posto nel piano interrato del palazzo del ghiaccio, con circa 160 posti auto, attualmente gestito dal Comune di Folgaria. L'utilizzo e i ricavi sono piuttosto bassi. La gestione da parte di Trentino Mobilità potrebbe liberare il Comune dai relativi oneri operativi e amministrativi e puntare maggiormente sulla sosta di residenti e clienti degli operatori economici del centro.	X	X	

Obiettivo attivazione gestioni	Descrizione	Funzione		
		Uso pubblico	Uso pertinenziale	Area sosta camper
Altre strutture e aree private	La ricerca di manifestazioni di interesse per la vendita o la locazione di aree o strutture di parcheggio, avviata dalla Società nel 2024, ha l'obiettivo di valutare l'acquisizione di nuovi spazi, soprattutto a Trento, per aumentare l'offerta di sosta, principalmente a uso pertinenziale, secondo il modello già adottato da tempo (pagamento di un abbonamento annuale e rinuncia al permesso per la sosta su strada). Proposte in esame: - spazi in via Castelbarco, circa 40 posti auto (Piffer Uno srl)		X	

Anno	Obiettivo attivazione gestioni
2025	Max 1 parcheggio
2026	P hub intermodale con riconversione P Duomo (Trento) P. Rociondola (Levico)
	Max 1 ulteriore parcheggio
2027	Max 2 nuovi parcheggi

5.2 Parcheggi di attestamento e interscambio

I servizi che saranno valutati sono compresi tra quelli che, secondo le previsioni del PUMS di Trento, dovranno caratterizzare le cerniere di mobilità, trasformandoli «da semplici nodi di trasporto a luoghi della città»:

- parcheggi di scambio
- linee di pubblico trasporto
- servizi sharing
- dotazioni hardware e software per la smart mobility
- mobilità elettrica di auto e micromobilità
- punti di ritiro merci
- micro attività per il presenziamento commerciale dei luoghi.

Già il Piano industriale 2024-2026 aveva previsto un'attività di definizione di possibili servizi da attivare presso le cerniere di mobilità di Trento.

La tabella che segue mostra il programma aggiornato.

Periodo	Attività obiettivo
entro settembre 2025	Definizione proposte a Comune di Trento
ottobre 2025	Validazione proposte

Periodo	Attività obiettivo
entro dicembre 2025	Pianificazione servizi
marzo 2026	Avvio servizi (fase 1)
entro dicembre 2026	Definizione e pianificazione servizi ulteriori
2027	Avvio servizi (fase 2)

5.3 Altri servizi possibili

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.

5.3.1 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.

Dal mese di maggio del 2025, è attiva una collaborazione con il Comune di Mezzolombardo per il rilascio di permessi di sosta per residenti.

5.3.2 Integrazione di servizi (smart mobility)

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

Negli ultimi anni, la Società ha introdotto diversi servizi di smart mobility, con la messa a disposizione dei pagamenti digitali per la sosta, a partire dalla pluralità di applicazioni per smartphone accreditate, il cui funzionamento è gestito e controllato dall'apposito hub in uso alla Società, fino ad arrivare ai sistemi di telepedaggio Telepass e Unipolmove disponibili nei principali parcheggi di struttura.

A questo proposito, nel 2025 è stato accreditato un nuovo operatore (Servizi In Rete 2001, società partner della Federazione Italiana Tabaccai), il quale affianca al pagamento della sosta con applicazione per smartphone anche la possibilità di pagare le singole soste presso le tabaccherie.

Anche l'utilizzo dei dati provenienti dai sensori di occupazione dei posti auto su strada, installati dal Comune di Trento con i finanziamenti europei C-Roads, rientra in tale ambito.

La Società punta ad incrementare questi servizi in futuro, estendendoli ad esempio anche alla ricarica dei veicoli elettrici presso i parcheggi in struttura oltre al punto di ricarica già presente al parcheggio presso l'ospedale S. Chiara.

5.3.3 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 riconosciuta all'interno della convenzione di servizio con il Comune di Trento.

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 diversi Comuni (Lavis, Levico, Cavalese, Folgaria, Mezzolombardo), per l'analisi e la regolamentazione della sosta sul territorio comunale.

5.3.4 Bike sharing

In virtù delle proprie competenze, maturate inoltre nella ultradecennale gestione del servizio C'entro in bici a Trento, oltre che nella gestione per due anni del servizio di Pergine Valsugana, 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.

Per quanto riguarda specificamente il Comune di Trento, è in programma l'attivazione di un servizio di bike sharing, come da obiettivi fissati dall'Amministrazione nel DUP 2024-2026.

Le modalità di questa attivazione dovranno essere concordate con il Comune stesso, tenendo conto delle valutazioni già trasmesse dalla Società in un apposito studio consegnato nel 2023 e con un approfondimento nell'aprile 2025.

5.3.5 Car sharing

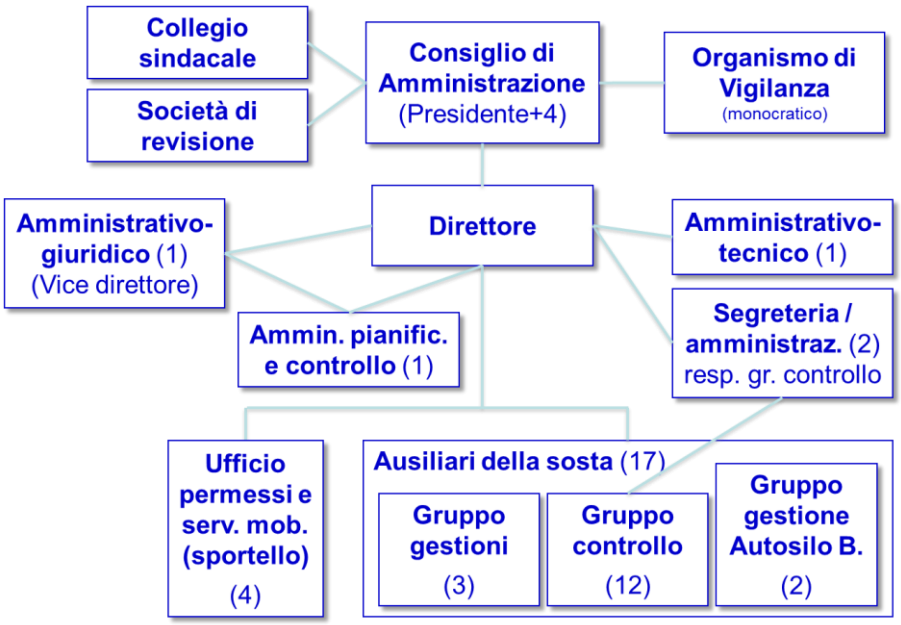
Il servizio, gestito per oltre 10 anni dalla cooperativa Car Sharing Trentino, con la collaborazione operativa di Trentino Mobilità, è stato chiuso a fine 2022, con la successiva liquidazione della cooperativa stessa.

In considerazione dell'avvio, avvenuto nel 2023, del nuovo servizio di car sharing territoriale dell'Alto Adige, denominato AlpsGo, la Società è in contatto con il gestore per valutarne l'organizzazione e l'andamento, per acquisire elementi che consentano la eventuale definizione di proposte per i Soci, per l'introduzione del servizio di car sharing nel proprio territorio.

Al Comune di Trento è stato inoltre fornito, nel maggio 2025, un documento di approfondimento sulle possibili modalità di introduzione di un nuovo servizio di car sharing.

6 PIANO OCCUPAZIONALE

Dopo la riorganizzazione aziendale condotta nel 2024 con le relative assunzioni effettuate, gli obiettivi di allargamento territoriale, oltre che l'aumento del numero di stalli a pagamento nel Comune di Trento (area ex Italcementi e HUB intermodale) comportano la necessità di incrementi del personale direttamente operativo in strada, stimato in una risorsa con mansioni di Ausiliario della sosta addetto alla gestione e al controllo.



L'entità di tale incremento dipende strettamente dal dettaglio dei nuovi servizi acquisiti, anche in funzione della loro localizzazione: eventuali ulteriori necessità saranno comunicate ai Soci prima della conclusione degli accordi con i nuovi Soci, richiedendo l'autorizzazione all'ulteriore potenziamento dell'organico, naturalmente previa valutazione della convenienza economico finanziaria di tali assunzioni.

Nella figura precedente si presenta l'organigramma proposto, integrato con la nuova figura prevista, con la quale il numero degli Ausiliari della sosta sale complessivamente a 17 (si ricorda che la Società gestisce e controlla già ora complessivamente oltre 6.000 spazi sosta in strada e in struttura).

7 COMPRAVENDITE, FINANZIAMENTI, ACQUISTI

Le attività programmate nel documento, tanto quelle già in corso che proseguiranno tanto quelle di nuova assunzione, potranno essere svolte dalla Società, salvo imprevisti, senza ricorso ad indebitamento, come è avvenuto per i lavori di costruzione del parcheggio S. Chiara a Trento e per l'upgrade dei parcometri e gli impianti acquistati nel 2022, pagati con la liquidità a disposizione della Società.

Non sono in programma compravendite immobiliari o di impianti superiori a 300.000 euro

Per quanto riguarda acquisti di beni e servizi per importi superiori a 100.000 euro, potrebbe rendersi necessario un acquisto di parcometri di importo superiore alla soglia, in dipendenza dalle effettive nuove gestioni che saranno attivate.

In tal caso sarà presentata una specifica richiesta di approvazione da parte dei Soci.

Oltre a questo particolare caso, i principali acquisti e investimenti previsti sono inferiori a 100.000 euro. Si tratta di:

- impianto di controllo accessi per l'area Rociondola a Levico;
- impianto di controllo accessi per il parcheggio Hub intermodale a Trento;
- software gestionale.

Si indicano inoltre gli acquisti di importo superiore alla soglia, approvati negli esercizi precedenti e i cui contratti sono ancora in corso

- locazione sede (6+6 anni);
- servizio centralizzazione parcometri (5 anni);
- buoni pasto personale (4 anni);
- presidio area sosta camper Fersina (3 anni);
- servizi contabili, fiscali e del personale (3+2 anni);
- software di business intelligence.

8 BUDGET 2025

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

Le assunzioni alla base del calcolo del budget discendono dalle previsioni del presente Piano industriale. I punti salienti sono:

- ricavi delle gestioni in corso stimati a partire dall'andamento dei primi 5 mesi dell'anno, rispetto al 2024, tenendo inoltre naturalmente conto di eventuali variazioni già programmate;
- considerati gli <u>ammortamenti</u> degli investimenti in corso;
- nei costi per servizi, si sono inclusi gli <u>oneri per presidi di sicurezza</u> (a protezione del personale dipendente e dell'utenza in generale) presso i parcheggi in struttura del capoluogo, a fronte di

esigenze manifestatesi nel 2024 in dimensioni e frequenze inedite e condivise con il Comune di Trento e la Polizia Locale, per un totale di € 30.000.

Per quanto riguarda la stima del costo del personale, si è considerato un incremento di 1 ULA con le mansioni di Ausiliare della sosta a partire dal mese di ottobre 2025: si tratta di una valutazione indicativa, tenuto conto di quanto indicato nel Piano occupazionale al punto 6.

Altre spese legate alla gestione del personale comprese nel budget sono: il completamento con rinnovo del parco biciclette in uso agli Ausiliari della sosta per l'attività di controllo sulla città di Trento (consentirà un efficientamento dell'attività di controllo con la riduzione dei tempi degli spostamenti da e per le zone di controllo); gli oneri per la formazione (quella obbligatoria ma anche quella con altri obiettivi di miglioramento).

Si evidenzia che il budget non comprende variazioni del fondo rischi, le quali possono venire solo a valle della conclusione dell'esercizio, in sede di chiusura del bilancio.

Di seguito si riporta il budget 2025, nel formato CE del conto economico, raffrontato con i valori del bilancio del 2024 e del 2023.

Budget economico 2025

	bilancio 2023	bilancio 2024	budget 2025 (giu. 25)	variazione budget 2025 su bilancio 2024	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:					
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.118.755	5.309.994	5.396.473	+86.479	+1,6%
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-162.560	0	-49.265	-49.265	-
5) Altri ricavi e proventi (locazioni, utilizzi fondo rischi)	153.508	233.599	111.357	-122.242	-52,3%
Totale valore della produzione (A)	**5.109.703**	**5.543.593**	**5.458.566**	**-85.028**	**-1,5%**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	134.118	57.578	19.494	-38.084	-66,1%
7) per servizi	688.800	661.839	715.699	+54.155	+8,2%
8) per godimento di beni di terzi	2.507.448	2.775.745	2.752.334	-23.411	-0,8%
9) per il personale	902.765	1.030.003	1.110.398	+80.395	+7,8%
10) Ammortamenti e svalutazioni	227.543	231.501	245.016	+13.515	+5,8%
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-16.713	12.276	0	-12.276	-100%
12) Accantonamenti per rischi	19.991	12.895	0	-12.895	-100%
14) Oneri diversi di gestione	72.484	64.254	52.555	-11.699	-18,2%
Totale costi della produzione (B)	**4.536.436**	**4.846.091**	**4.895.792**	**+49.700**	**+1,0%**
Totale proventi e oneri finanziari (C)	**32.417**	**46.021**	**35.335**	**-10.686**	**-23,2%**
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (D)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D)	**605.684**	**743.523**	**598.108**	**-145.414**	**-19,6%**
20) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	160.091	188.309	159.129	-29.180	-15,5%
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**445.593**	**555.214**	**438.979**	**-116.234**	**-20,9%**

La stima delle imposte tiene conto dell'adesione, perfezionata nel 2024, al concordato preventivo biennale, valido per le annualità 2024 e 2025.

Si riportano di seguito i valori aggiornati delle stime di riduzione del carico fiscale per il biennio che si ottengono con il concordato, che confermano la convenienza della adesione, assunta con delibera del Cda del 28 ottobre 2024.

Effetti previsti del concordato biennale preventivo (ex D. Lgs. 13/2024 e successive mm. e ii.)			
Annualità →	**2024**	**2025**	**Totale**
1) Imposte teoriche puntuali (IRES + IRAP) con aliquote ordinarie applicate all'utile lordo civilistico stimato	199.231	168.638	367.869
2) Imposte da concordato biennale preventivo (IRES + IRAP)	147.422	149.129	296.551
Differenza 2) – 1)	–51.809	–19.509	–71.318

La tabella seguente illustra le variazioni più significative tra il budget 2025 e i corrispondenti valori del consuntivo 2024.

Voce di budget	Variazione 2025 - 2024	Motivazione
Ricavi sosta Trento	+52.000	Proiezione da risultato gennaio-maggio 2025. Comprende l'«internalizzazione» dei ricavi precedentemente derivanti dalle schede elettroniche a scalare
Ricavi sosta Mezzocorona	-15.000	Area ridotta a seguito di un cantiere
Ricavi Autosilo Buonconsiglio	-21.000	Proiezione da risultato gennaio-maggio 2025
Ricavi Parcheggio Duomo	-13.000	Proiezione da risultato gennaio-maggio 2025
Ricavi Parcheggio S. Chiara	+30.000	Proiezione da risultato gennaio-maggio 2025
Ricavi nuove gestioni sosta 2024 (Mezzolombardo)	+75.000	Proiezione da risultato gennaio-maggio 2025 per la gestione di Mezzolombardo, avviata a novembre 2024
Vendita titoli sosta prepagati su diversi Comuni (schede €park)	–75.000	Azzeramento ricavi conseguente alla definitiva dismissione di questa modalità di pagamento
Ricavi parcheggio Lettere (Tomaso Gar)	–10.000	riduzione di 10 posti rispetto al contratto precedente prevista dall'affidamento avviato nel 2024
Ricavi da plusvalenze e sopravvenienze attive	-167.000	Poste straordinarie del 2024
Ricavi da utilizzo fondi rischi e oneri	+33.000	Avvenuta chiusura di un contenzioso, con quantificazione delle spese
Costi acquisto indumenti da lavoro	–29.000	Buona parte degli acquisti del 2024 copriranno anche le esigenze del 2025
Costi per spese di vigilanza	+11.000	Voce incrementata a seguito delle esigenze manifestatesi nel 2024, per garantire la sicurezza del personale dipendente e dei clienti nelle strutture di parcheggio
Costi per prestazioni rese da professionisti	+39.000	Compensi connessi all'incarico di DL per la realizzazione del parcheggio S. Chiara, a seguito della conclusione del contenzioso; parere relativo ad aspetti fiscali dei canoni di gestione della sosta su strada

Voce di budget	Variazione 2025 - 2024	Motivazione
Costi canoni nuove gestioni 2024 (Mezzolombardo)	+44.000	Canoni stimati sulla base delle condizioni contrattuali e dei costi e ricavi di gestione previsti.
Costo personale	+80.000	Stima analitica
Costi per ammortamenti immobilizzazioni materiali	+13.000	Acquisto di 30 nuovi parcometri nel 2024 per le nuove gestioni pianificate
Proventi finanziari	–11.000	Stima aggiornata