



## Comune di Trieste

*Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità  
Direzione*

Presentazione istanza per accesso alle risorse destinate al TMR a Impianti  
Fissi

Legge 30.12.2018, n. 145 "Legge di bilancio 2019", art.1 comma 95

### CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO

**DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

ing. Giulio Bernetti

**PROGETTISTA OPERE INFRASTRUTTURALI**

ing. Andrea Gobber

**ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROV. DI TRENTO**  
**dott. ing. ANDREA GOBBER**  
Ing. civile e ambientale, industriale e dell'informazione  
ISCR. ALBO N° 2101 - Sezione A degli Ingegneri

**COLLABORATORI ED ESPERTI TECNICI E AMMINISTRATIVI**

ing. Sara Borgogna

ing. Paola Capon

ing. Silvia Fonzari

ing. Fabio Lamanna

arch. Anna Monaco (per il progetto Civitas Portis)

dott. Stefano Mullner (per il progetto Civitas Portis)

dott. Roberto Prodan

**Progetto preliminare  
Valutazioni preliminari sulla sostenibilità  
economica della gestione**

CODICE DOCUMENTO

1948-R08-D

ELABORATO

TS1\_All.6.02.32\_Progetto Fattibilità

SCALA

DATA

Dicembre 2020

Trieste



---

## INDICE

<b>1</b>	<b>GENERALITA'</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>COSTI DI ESERCIZIO ED ACCANTONAMENTI ANNUALI</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>PASSAGGI ED INCASSI PREVISTI</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>CONTO ECONOMICO</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>TIMBRI E FIRME</b> .....	<b>12</b>

## 1 GENERALITA'

La valutazione della sostenibilità economica della gestione della nuova linea funiviaria "Opicina – Bovedo – Porto Vecchio – Trieste" è stata condotta considerando:

- 1) i costi di esercizio annuali;
- 2) gli accantonamenti da effettuare per l'espletamento dei controlli e delle manutenzioni periodiche (ordinarie e straordinarie);
- 3) i flussi di mobilità previsti di tipo sistematico e turistico;
- 4) i prezzi applicabili al pubblico.

I dati sono stati raccolti ed elaborati in un modello gestionale che include un quadro economico che evidenzia il risultato netto della gestione.

Nei costi non sono stati inclusi oneri per l'ammortamento dei costi di costruzione dell'impianto la cui realizzazione è prevista attraverso l'impiego di fondi dedicati al Trasporto Pubblico di Massa in area urbana.

## 2 COSTI DI ESERCIZIO ED ACCANTONAMENTI ANNUALI

I costi esercizio annuali sono stati valutati considerando quanto segue.

- 1) Costi per il personale minimo necessario per il servizio dell'impianto su due turni di 8 ore lavorative cadauno (6.30-14.30 e 14.00-22.00):
  - 2 persone presso le biglietterie ad Opicina e Trieste (alle altre stazioni intermedie saranno presenti biglietterie automatiche);
  - 1 Caposervizio;
  - 2 macchinisti presso le stazioni motrici (Opicina e Bovedo);
  - 8 agenti di stazione (2 per ciascuna delle 4 stazioni);
  - 1 jolly per cambi e riposi settimanali degli addetti alla biglietteria;
  - 1 jolly per cambi e riposi settimanali dei macchinisti;
  - 4 jolly per cambi e riposi settimanali dei macchinisti;
- 2) Costi per il personale minimo necessario per le manutenzioni e la gestione tecnica:
  - 4 persone dedicate alla manutenzione ordinaria delle componenti

elettromeccaniche delle cabinovie;

- 1 direttore amministrativo;
- 1 Direttore di Esercizio (professionista esterno).

3) Costi energia:

- oneri per l'energia elettrica valutati in base al consumo medio giornaliero durante le 14 ore di servizio pubblico e mezzora di servizio per l'esecuzione delle prove giornaliere

4) Oneri assicurativi ed amministrativi

5) Oneri per pagamento affitti ed asservimenti terreni

6) Altri costi generali

7) Manutenzioni ordinarie annuali:

- sulle opere elettromeccaniche;
- sulle opere civili;
- sulle opere elettriche di media e bassa tensione;
- sui sistemi di controllo accessi, sulle scale mobili e sugli ascensori.

I costi di manutenzione straordinaria sono stati stimati considerando che l'impianto assolvendo una funzione di trasporto urbano su 14 ore giornaliere e per 322 giorni l'anno sarà soggetto ad un utilizzo molto intenso fino a 4.500 ore di funzionamento l'anno.

Per questo motivo si sono assunte le seguenti scadenze dei termini di ispezione speciale:

- prima ispezione speciale al raggiungimento delle 35.000 ore di esercizio (8° anno);
- seconda ispezione speciale al raggiungimento di ulteriori 30.000 ore di esercizio (15° anno);
- terza ispezione speciale al raggiungimento di ulteriori 30.000 ore di esercizio (20° anno);
- successive ispezione speciali ogni 22.500 ore di esercizio (al 25°, 30° e 35° anno).

Considerato l'elevato numero di ore annuali di funzionamento si è inoltre prevista:

- la sostituzione della fune portante traente ogni 10 anni;
- la sostituzione di tutti i veicoli di linea al 20° anno.

INVESTIMENTO				
	Opere elettromeccaniche	€ 25.520.000,00	cabinovia 10 posti - portata 1800p/h	
	Opere edili	€ 14.696.000,00		
	Opere elettriche di media e bassa tensione	€ 1.760.000,00		
	Controllo accessi, scale mobili e ascensori	€ 1.980.000,00		
	Investimento complessivo	€ 43.956.000,00	14 ore di funzionamento / giorno	
	vita utile	40	322 giorni di funzionamento / anno	
	<b>costo di gestione</b>	<b>€ 3.655.948,40</b>	811,00 € per ogni ORA di funzionamento	
	costi fissi	762.684,00 €	170,00 € per ogni ORA di funzionamento	
	costi variabili	2.397.110,55 €	532,00 € per ogni ORA di funzionamento	
	rinnovi tecnici e ispezioni speciali	496.153,85 €	111,00 € per ogni ORA di funzionamento	
Nota: costi di investimento assunti IVA 10% inclusa				

PERIODI E MODALITA' DI ESERCIZIO					
Linea "Opicina - Bovedo"		velocità	kW	ore	giorni
	orario apertura giornaliero 7.00 - 21.00	6 m/sec	600	14,5	322
Linea "Bovedo - Porto Vecchio - Trieste"		velocità	kW	ore	giorni
	orario apertura giornaliero 7.00 - 21.00	6 m/sec	550	14,5	322

COSTI DEL PERSONALE		sommano totali		1.575.600,00
		Costo mensilità	n. mensilità	Costo totale
Turno di lavoro n.1 (6.30 - 14.30) - turno di 8 ore				
anno	Biglietteria / info - dipendenti fissi (12 mesi)	2	€ 2.800,00	24,00 € 67.200,00
	Biglietteria / info - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	1	€ 2.800,00	12,00 € 33.600,00
anno	Caposervizio - dipendente fisso (12 mesi)	1	€ 4.000,00	12,00 € 48.000,00
anno	Macchinisti con abili. Sost. Caposervizio - dipendenti fissi (12 mesi)	2	€ 3.600,00	24,00 € 86.400,00
	Macchinisti - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	1	€ 3.200,00	12,00 € 38.400,00
anno	Agenti - dipendenti fissi (12 mesi)	8	€ 2.800,00	96,00 € 268.800,00
	Agenti - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	4	€ 2.800,00	48,00 € 134.400,00
Turno di lavoro n.1 (14.00 - 22.00) - turno di 8 ore				
anno	Biglietteria / info - dipendenti fissi (12 mesi)	2	€ 2.800,00	24,00 € 67.200,00
	Biglietteria / info - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	1	€ 2.800,00	12,00 € 33.600,00
anno	Caposervizio - dipendente fisso (12 mesi)	1	€ 4.000,00	12,00 € 48.000,00
anno	Macchinisti con abili. Sost. Caposervizio - dipendenti fissi (12 mesi)	2	€ 3.600,00	24,00 € 86.400,00
	Macchinisti - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	1	€ 3.200,00	12,00 € 38.400,00
anno	Agenti - dipendenti fissi (12 mesi)	8	€ 2.800,00	96,00 € 268.800,00
	Agenti - dipendenti fissi (12 mesi) - cambi / sostituzioni	4	€ 2.800,00	48,00 € 134.400,00
anno	Squadra manutenzione ordinaria - dipendenti fissi (12 mesi)	4	€ 3.000,00	48,00 € 144.000,00
anno	n. 1 direttore esercizio (libero professionista esterno)	1		€ 30.000,00
anno	n. 1 direttore amministrativo - dipendente fisso (12 mesi)	1	€ 4.000,00	12,00 € 48.000,00

COSTI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA		sommano totali		1.159.013,85
Costi di manutenzione annuale	opere elettromeccaniche	1,50%		€ 382.800,00 /anno
			del costo di costruzione	
Costi di manutenzione ordinaria annuale	opere civili	1,00%		€ 146.960,00 /anno
			del costo di costruzione	
Costi di manutenzione ordinaria annuale	opere elettriche di MT e BT	2,50%		€ 44.000,00 /anno
			del costo di costruzione	
Costi di manutenzione ordinaria annuale	controllo accessi, scale mobili ascensori	4,50%		€ 89.100,00 /anno
			del costo di costruzione	

Calcolo intervalli di manutenzione periodica					
Nota: considerato l'elevato numero di ore di funzionamento annuali (4.500 ore) non possono essere applicati i criteri di manutenzione utilizzati per gli impianti che svolgono un servizio stagionale; come indicato nella relazione tecnica si è ipotizzato un incremento dei controlli e delle manutenzioni annuali ed un conseguente aumento delle ore di servizio ammesse prima delle ispezioni speciali.					
	ore di funzionamento annuali	4.669	ore		
	manutenzioni annuali potenziate durante ogni 4500 ore di esercizio	4.500	ore	(ogni anno)	
	prima ispezione speciale	35.000	ore	(8° anno)	
	seconda ispezione speciale	30.000	ore	(15° anno)	
	successive ispezioni speciali	25.500	ore	(ogni 5 anni)	
	sostituzione funi portanti traenti	ogni 10 anni			
	sostituzione veicoli di linea	al 20° anno			
Stima costi di manutenzione					
	manutenzione annuale	€ 382.800,00	ogni anno		€ 1.914.000,00
	prima ispezione speciale	€ 2.500.000,00	(8° anno)		(spesa in 5 anni)
	sostituzine funi portanati traenti	€ 450.000,00	(10° anno)		
	seconda ispezione speciale	€ 2.500.000,00	(15° anno)		
	terza ispezione speciale con sostituzione funi portanti traenti	€ 2.500.000,00			
	sostituzione veicoli di linea	€ 3.000.000,00	(20° anno)		
	sostituzione funi portanti traenti	€ 450.000,00			
	quarta ispezione speciale	€ 2.500.000,00	(25° anno)		
	quinta ispezione speciale e sostituzione funi portanti traenti	€ 2.500.000,00			
	sostituzione funi portanti traenti	€ 450.000,00	(30° anno)		
	sesta ispezione speciale	€ 2.500.000,00	(35° anno)		
		<u>€ 19.350.000,00</u>			
	Accantonamento annuale (dal secondo anno) per manutenzioni periodiche				€ 496.153,85 anno
	Incidenza annuale delle manutenzioni e delle revisioni sul costo delle opere elettromeccaniche nei 40 anni di vita tecnica				3,13% anno

COSTI PER SERVIZI					
				<i>sommano totali</i>	881.834,55
Energia elettrica		<i>considerando il 90 % della potenza impegnata</i>	I° tronco	€ 428.614,20	0,17
			II° tronco	€ 392.896,35	0,17
				<u>€ 821.510,55</u>	<i>costo energia</i>
Oneri assicurativi		Premio	Tasso lordo		
			<i>Premio Lordo periodo Multirischi Impresa</i>	1,00	€ 40.216,00
			<i>Premio Lordo periodo RC II° Rischio</i>	0,25	€ 10.054,00
Oneri di sorveglianza		<i>Oneri sorveglianza e controllo</i>	0,25	€ 10.054,00	
				<i>del costo di costruzione</i>	
ASSERVIMENTI					
				<i>sommano totali</i>	39.500,00
			<i>mq asserviti</i>	<i>euro/mq</i>	Costo totale
<i>anno</i>	asservimenti lungo la linea "Bovedo - Opicina"		30.000,00	0,25	€ 7.500,00
			<i>mq asserviti</i>	<i>euro/mq</i>	Costo totale
<i>anno</i>	diritti superficie sulla stazione di Opicina		4.000,00	variabile	€ 32.000,00
					40 <sup>a</sup> anni

---

Nel complesso risultano costi annui per complessivi 3.655.950 euro (circa) di cui:

- 2.397.110 euro/anno imputabili a costi variabili (personale e fornitura elettrica);
- 762.684 euro/anno imputabili a costi fissi;
- 496.150 euro/anno imputabili ad accantonamenti per rinnovi tecnici ed ispezioni speciali.

Per quanto riguarda le manutenzioni ordinarie si sono valutati i seguenti costi:

- 382.800 euro/anno per le manutenzioni ordinarie sulle opere elettromeccaniche funiviarie (corrispondenti all' 1,5% annuo del costo di costruzione);
- 146.960 euro/anno per le manutenzioni ordinarie sulle opere civili (corrispondenti all' 1,0% annuo del costo di costruzione);
- 44.000 euro/anno per le manutenzioni sulle opere elettriche di media e bassa tensione (corrispondenti al 2,5% annuo del costo di costruzione);
- 89.100 euro/anno per la manutenzione ordinaria sui sistemi di accesso, scale mobili ed ascensori (corrispondenti al 4,5% annuo del costo di costruzione).

Per quanto riguarda gli accantonamenti per l'esecuzione degli interventi di rinnovo tecnologico e delle ispezioni speciali, considerando tutti gli interventi elencati a pagina 3, risulta che a partire dal secondo esercizio vanno accantonati mediamente 496.153 euro l'anno.

Considerando a titolo prudenziale un'ulteriore accantonamento annuo pari a 150.000euro per la copertura di eventuali imprevisti, complessivamente risultano costi annui pari a circa 3,31ml di euro l'anno nel primo esercizio e pari a circa 3,80ml di euro anni negli esercizi successivi. In queste somme sono inclusi gli accantonamenti per le manutenzioni straordinarie.

### **3 PASSAGGI ED INCASSI PREVISTI**

La previsione di afflusso di passeggeri sulla nuova cabinovia è stata fornita dallo studio sulla mobilità redatto dal Comune di Trieste dal quale è stato possibile dedurre in particolare il flusso di punta mattutino diretto da Opicina verso Trieste e viceversa.

L'afflusso è stato stimato come numero massimo di passeggeri che si imbarcano presso ciascuna stazione della linea funiviaria.

Figura 1.

Grafico rappresentativo del numero massimo si passeggeri che si imbarcano presso ciascuna stazione della linea funiviaria nell'ora di punta mattutina. I dati sono stati desunti dallo studio sulla mobilità urbana redatto dal Comune di Trieste.

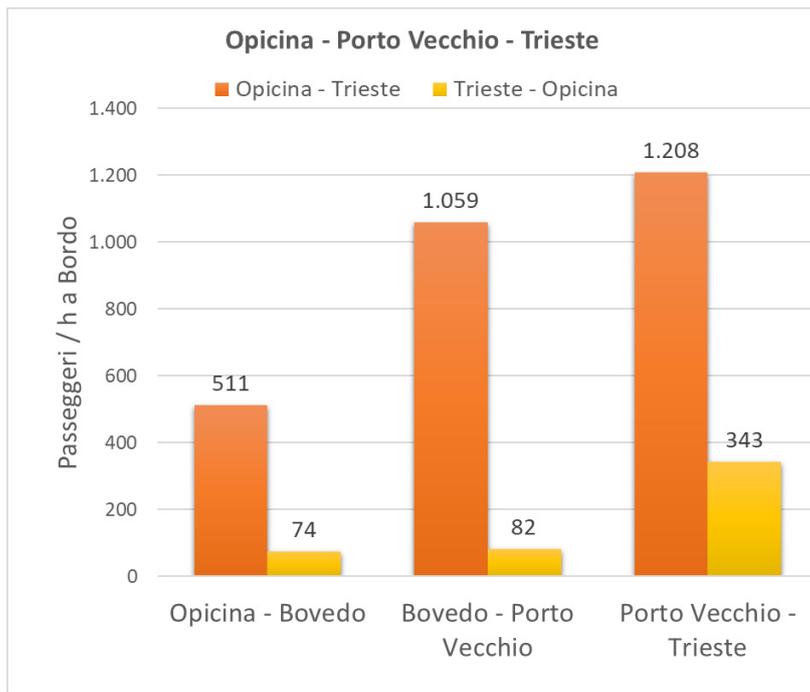


Figura 2.

Imbarchi e sbarchi previsti presso ciascuna stazione della cabinovia nell'ora di punta mattutina.

TRAFFICO NELL'ORA DI PUNTA DIREZIONE OPICINA ---> TRIESTE				
	Fermata / Tratta	Saliti	Discesi	Passeggeri in linea sui vari tratti nell'ORA DI PUNTA
↓	<b>OPICINA</b>	511	0	
	Opicina - Bovedo			<b>511</b>
	<b>BOVEDO</b>	577	29	
	Bovego - Porto Vecchio			<b>1059</b>
	<b>PORTO VECCHIO</b>	198	49	
	Porto vecchio - Trieste			<b>1208</b>
	<b>TRIESTE</b>	0	1208	

TRAFFICO NELL'ORA DI PUNTA DIREZIONE TRIESTE ---> OPICINA				
	Fermata / Tratta	Saliti	Discesi	Passeggeri in linea sui vari tratti nell'ORA DI PUNTA
↑	<b>OPICINA</b>	0	74	
	Opicina - Bovedo			<b>74</b>
	<b>BOVEDO</b>	18	26	
	Bovego - Porto Vecchio			<b>82</b>
	<b>PORTO VECCHIO</b>	11	272	
	Porto vecchio - Trieste			<b>343</b>
	<b>TRIESTE</b>	343	0	

Il numero di passeggeri che si imbarcano sull'impianto nell'ora di punta su entrambi i rami risultano pari a 1.658 (calcolati sommando 511 + 577 + 198 + 18 + 11 + 343).

In via cautelativa il traffico nell'ora di punta è stato diminuito di un 15% per tenere conto di effetti di adattamento e di incremento dell'utenza nei primi anni di esercizio (Ramp-up). Pertanto il numero di passeggeri che si imbarcano sull'impianto nell'ora di punta su entrambi i rami è stato assunto pari a  $1.658 \times (1 - 15/100) = 1.409,3$ .

Il passaggio tra flussi/passeggeri nell'ora di punta a giorno si effettua tramite un fattore che deriva dalla letteratura scientifica, che prescrive, sia per il Traffico Giornaliero Medio<sup>1</sup> (TGM) che per studi relativi a trasporti pubblici di massa<sup>2</sup>, un valore variabile da 9 a 12. Nel caso in esame, il valore scelto è stato 9; tale valore deriva da conteggi veicolari nell'area di studio che portano ad una stima del traffico giornaliero medio dalle ore 7 alle 21 (orario di esercizio della cabinovia) pari al 90% del traffico totale giornaliero sulle 24 ore. In questo caso, quindi, considerando il valore minimo fornito dal Manuale HCM (k-factor = 0,1) si ottiene un fattore di passaggio da ora di punta a giorno pari a 10 che, diminuito del 10% per tenere conto della sola componente diurna, si stabilizza a 9.

Al fine di valutare il numero di giornate annuali di apertura all'esercizio, sono state stimate:

1. giornate di chiusura per manutenzione obbligatoria (18);
2. giornate di chiusura totale per vento massimo (20);
3. giornate di chiusura parziale per vento massimo (10);

per un totale di 322 giornate di apertura all'esercizio annuali.

La letteratura tecnica prevede l'applicazione del coefficiente punta - giorno alla totalità della mobilità sistemica considerando in modo indifferenziato i giorni della settimana; in via cautelativa si è ipotizzata una portata della mobilità sistemica durante i giorni festivi inferiore rispetto a quella media osservata nei giorni feriali. In particolare, si considerano

---

<sup>1</sup> *Highway Capacity Manual*. Transportation Research Board, Washington, D.C. 2000

<sup>2</sup> Grimaldi, Raffaele & Laurino, Antonio & Beria, Paolo. (2010). *The choice between bus and light rail transit: a stylised cost-benefit analysis model*. University Library of Munich, Germany, MPRA Paper.

---

230 giorni feriali e 92 giorni festivi annui di apertura della cabinovia. Un coefficiente di passaggio giorno – anno medio viene quindi considerato pari a 285.

Sulla base di queste ipotesi il totale annuale dei passeggeri sui vari tratti della nuova cabinovia ammonta a:  $1.409,3 \times 9 \times 285 = 3.614.854,5$  passeggeri.

A tutti flussi di mobilità (sistemica e turistica) è stata applicato un prezzo di corsa pari a 1,35 euro (IVA inclusa) indipendentemente dalla stazione di accesso alla linea funiviaria.

Applicando su questi flussi i prezzi dei biglietti sopra descritti risulta un incasso totale annuo pari a:  $3.614.854,5 \times 1,35 = 4.880.053,58$  euro ovvero pari a circa 4,88ml di euro.

Si rileva infine come l'applicazione di un unico prezzo del biglietto (valido sia per la mobilità sistemica sia per la mobilità turistica) rappresenti un'ulteriore fattore di valutazione prudenziale.

L'applicazione di un prezzo fisso per ciascun imbarco ben si sposa con un'eventuale adozione di una "tariffa a tempo".

#### 4 CONTO ECONOMICO

Stando a quanto stimato in precedenza il conto economico fornisce i risultati seguenti.

CONTO ECONOMICO		PRIMO ESERCIZIO		
<b>RICAVI</b>	Incassi (vendite biglietti o abbonamenti)	I° esercizio [euro]	[%]	
	mobilità sistematica	4.392.048		
	mobilità turistica	488.005		
	<b>totale incassi mobilità sistematica</b>	<b>4.880.053,58</b>	100,00%	
<b>COSTI VARIABILI</b>	<b>Costi servizi</b>			
	Energia elettrica	821.510,55 €		
	Costi per il personale			
	Retribuzioni dipendenti stagionali	0,00 €		
	<b>Totale Costi Variabili</b>	<b>821.510,55 €</b>	<b>16,83%</b>	
<b>COSTI FISSI</b>	<b>Costi servizi</b>			
	Manutenzione ordinaria opere elettromeccaniche	382.800,00 €		
	Manutenzione ordinaria opere civili	146.960,00 €		
	Manutenzione ordinaria opere elettriche MT e BT	44.000,00 €		
	Manutenzione ordinaria accessi, scale mobili e ascensori	89.100,00 €		
	Oneri assicurativi	50.270,00 €		
	Oneri di sorveglianza e controllo	10.054,00 €		
	Asservimenti	39.500,00 €		
			<b>762.684,00 €</b>	<b>15,63%</b>
	<b>Costi del personale</b>			
	Retribuzioni dipendenti fissi	1.575.600,00 €		
			<b>1.575.600,00 €</b>	<b>32,29%</b>
	<b>Accantonamento per revisioni periodiche</b>			
Accantonamento per ispezioni speciali	0,00 €			
		<b>0,00 €</b>		
<b>Accantonamento per imprevisti</b>				
Accantonamento per imprevisti	150.000,00 €			
		<b>150.000,00 €</b>	<b>3,07%</b>	
		<b>3.309.794,55 €</b>	<b>67,82%</b>	
<b>EBIT (Earnings Before Interest and Tax)</b>		<b>1.570.259,03 €</b>	<b>32,18%</b>	

CONTO ECONOMICO		DAL SECONDO ESERCIZIO		
<b>RICAVI</b>	Incassi (vendite biglietti o abbonamenti)	II° esercizio [euro]	[%]	
	mobilità sistematica	4.392.048		
	mobilità turistica	488.005		
	<b>totale incassi mobilità sistematica</b>	<b>4.880.053,58</b>	<b>100,00%</b>	
<b>COSTI VARIABILI</b>	<b>Costi servizi</b>			
	Energia elettrica	821.510,55 €		
	Costi per il personale			
	Retribuzioni dipendenti stagionali	0,00 €		
	<b>Totale Costi Variabili</b>	<b>821.510,55 €</b>	<b>16,83%</b>	
<b>COSTI FISSI</b>	<b>Costi servizi</b>			
	Manutenzione ordinaria opere elettromeccaniche	382.800,00 €		
	Manutenzione ordinaria opere civili	146.960,00 €		
	Manutenzione ordinaria opere elettriche MT e BT	44.000,00 €		
	Manutenzione ordinaria accessi, scale mobili e ascensori	89.100,00 €		
	Oneri assicurativi	50.270,00 €		
	Oneri di sorveglianza e controllo	10.054,00 €		
	Asservimenti	39.500,00 €		
			<b>762.684,00 €</b>	<b>15,63%</b>
	<b>Costi del personale</b>			
	Retribuzioni dipendenti fissi	1.575.600,00 €		
			<b>1.575.600,00 €</b>	<b>32,29%</b>
	<b>Accantonamento per revisioni periodiche</b>			
Accantonamento per ispezioni speciali	496.153,85 €			
		<b>496.153,85 €</b>		
<b>Accantonamento per imprevisti</b>				
Accantonamento per imprevisti	150.000,00 €			
		<b>150.000,00 €</b>	<b>3,07%</b>	
		<b>3.805.948,40 €</b>	<b>77,99%</b>	
<b>EBIT (Earnings Before Interest and Tax)</b>		<b>1.074.105,18 €</b>	<b>22,01%</b>	

Riguardo ai conti economici preliminari sopra riportati si osserva che:

- in via cautelativa nel conto economico è stata inserito un ulteriore accantonamento annuale di 150.000euro per la copertura di eventuali imprevisti di gestione;
- dal secondo anno di gestione nel bilancio annuale compare l'accantonamento per ispezioni speciali.

Dall'analisi sopra condotta emerge che **la gestione caratteristica EBIT, al netto degli ammortamenti e degli oneri finanziari, risulta positiva attestando quindi la sostenibilità tecnico economica della gestione.**

**L'analisi condotta in questa relazione riguarda solo la gestione della nuova opera in progetto e non tiene conto di eventuali modifiche sulla rete di Trasporto Pubblico Locale esistente.**

*Con riferimento al paragrafo A.4.2.3 dell'Addendum Avviso n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi si osserva che le analisi sulla sostenibilità economica dell'iniziativa redatte tenendo conto anche delle modifiche previste sulla rete di Trasporto Pubblico Locale sono riportate nelle relazioni allegate all'istanza ed in particolare nell'allegato n.11 intitolato "Relazione sulla copertura dei costi di esercizio".*

## 5 TIMBRI E FIRME

ing. Andrea Gobber

ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROV. DI TRENTO  
dott. ing. ANDREA GOBBER  
Ing. civile e ambientale, industriale e dell'informazione  
ISCR. ALBO N° 2101 - Sezione A degli Ingegneri