

INTRODUZIONE

La realizzazione di parcheggi pubblici adiacenti e a servizio della nuova Stazione di Parma è prevista solo nel 1° Stralcio del P.R.U. attualmente in fase conclusiva. In particolare il progetto prevede la realizzazione di due livelli interrati, per un totale di 223 posti auto e 16.680 mq, oltre ad un parcheggio in superficie destinato alla sosta dei mezzi di trasporto pubblico locale extraurbani.

Accessibile dalla piazza nord e da via Europa, il parcheggio consentirà agli utenti della Stazione Ferroviaria un maggior livello di fruibilità del nuovo polo intermodale nonché facilitazioni per chi usufruirà degli spazi commerciali e direzionali presenti all'interno del complesso.

Ad oggi il parcheggio risulta terminato e completo di tutti i servizi essenziali e necessari alla gestione del servizio. La Stazione stessa, inaugurata il 06.05.2014, è terminata e accessibile in ogni sua funzione.

Il Piano Industriale 2011/2015 di STU Area Stazione (art. 182 bis L.F.) prevede la concessione in uso trentennale della totalità dei posti auto ad uso pubblico, al fine di realizzare un ricavo utile alla Società stessa. A questo scopo, pertanto, si è resa necessaria la stima prudenziale di un possibile ordine di ricavi derivanti dalla concessione, allo scopo di verificare la fattibilità economica di quanto previsto nel Piano e imprescindibile alla redazione del bando di gara per l'affidamento della concessione.



RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA METODOLOGIA UTILIZZATA NELL' ELABORAZIONE DEL P.E.F.

La fonte principale di ricavo di un parcheggio ad uso pubblico è data dalle tariffe della sosta a rotazione. Ciascun veicolo che entra nel parcheggio e vi sosta per un determinato periodo di tempo, è tenuto a pagare il relativo importo sulla base delle tariffe previste. La previsione relativa all'importo dei ricavi viene qui fatta sulla base di una tariffa oraria media - stabilita in funzione delle effettive tariffe orarie che sono attualmente applicate nei parcheggi limitrofi (Toschi, DUC, ecc...) - e dei parametri di occupazione previsti in relazione alla domanda di sosta ed al numero di posti auto presenti nel parcheggio.

CALCOLO INDICE DI ROTAZIONE, OCCUPAZIONE E TARIFFE

Sui 223 posti disponibili all'interno della struttura, 156 si sono quindi ipotizzati destinati alla rotazione con un **indice pari a tre volte il numero dei posti**, con una distribuzione sull'80% di essi (si è considerato un 20% di non rotazione in termini cautelativi). Da specificare inoltre che, dei 223 posti disponibili, due saranno destinati al Comune di Parma per la sosta gratuita e 6, a pagamento, ai portatori di handicap.

Si sono assunte inoltre le ipotesi di disporre:

- 20% di abbonamenti (mediamente distribuiti su settimanali per pendolari e mensili/annuali);
- 10% di utilizzo dell'ingresso e uscita entro i 30 minuti (quindi gratuito), tenuto anche conto che la Nuova Viabilità Stazione consentirà comunque il "kiss&ride" a raso su strada perciò molto del traffico cosiddetto "veloce" non andrà ad incidere sulla rotazione del parcheggio.

Si presume che la domanda possa indirizzarsi essenzialmente verso la sosta medio - lunga, prettamente focalizzata quindi all'utilizzo del mezzo ferroviario, sarà poi specifica facoltà del gestore stipulare contratti di abbonamento, con le diverse periodicità (anche pluriennali) ritenute adeguate. A questo proposito si sono adottate le seguenti percentuali di occupazione:

- 9% per la 1a ora (particolari utenze Stazione e chi non riesce a uscire nei 30');
- 12% + 14% per la 2a e 3a ora a scalare (particolarmente utilizzata quando ci fosse l'uso degli uffici e/o esercizi commerciali);
- 18% + 17% per la 4a e la 5a ora (utilizzata principalmente da chi utilizza il mezzo ferroviario in giornata);
- il restante 10% è minimale poiché non competitivo con altre soluzioni (permessi raso strada per pendolari MRLP, altri parcheggi tipo DUC, altre soluzioni tipo TPL).

Si sono così calcolati i ricavi giornalieri, e di conseguenza annuali e trentennali applicando una tariffa pari ad 1,40 €/ora a scalare (+1,40 € ogni ora successiva fino ad un massimo di 10 ore), per un totale annuo calcolato sul 90% dei giorni (si reputa che l'effetto "Stazione" con i venerdì/sabato e domenica sera sia tale da sconfiggere un drastico calo che si potrebbe avere calcolando a zero tutti i festivi e tenendo in più presente che il Comune di Parma si avvale della facoltà di richiedere l'utilizzo della struttura a titolo gratuito per tre giorni l'anno).

STIMA DEI COSTI

I costi a cui la gestione del parcheggio è soggetta sono diversi:

- **costi di esercizio:** la stima è stata svolta sulla base di costi di parcheggi interrati con attività similari utilizzando il parametro del costo per posto auto su altre realizzazioni, e quindi stimato in 600 €/posto auto anno, per un totale di 133.800 €/anno. Tale voce comprende i costi delle pulizie, delle piccole manutenzioni ordinarie e degli altri servizi, di esazione pedaggi, delle assicurazioni e le spese generali ed amministrative;

- **costi di manutenzione:** anche in questo caso, sulla base di esperienze similari sono stati, in via prudenziale, preventivati due interventi di manutenzione straordinaria: il primo al 15° anno di funzionamento della struttura (5% del costo di costruzione = € 4.601.280,74 così come comunicato dalla DL) pari ad € 230.064,04 ed il secondo al 25° anno (7,5% del costo di costruzione = € 4.601.280,74 così come comunicato dalla DL) pari ad € 345.096,05, per un totale trentennale approssimato ad € 550.000,00.

A questi vanno ad aggiungersi:

- € 55.000,00 per l'iniziale installazione della segnaletica, verticale ed orizzontale, del sistema di videosorveglianza e della segnaletica di indirizzamento al parcheggio;

- € 97.540,68 di imposte sull'utile;

- € 3.500.000,00 che l'aggiudicatario del bando dovrà subito corrispondere a STU Area Stazione come canone di cessione (come da Piano Industriale 2011 - 2015);

- € 2.712.499,93 di oneri finanziari, quindi interessi per anticipo canone calcolati sul capitale fisso di € 3.500.000,00 finanziabile in trent'anni, con un tasso di interesse prescelto pari al 5%.

CONCLUSIONI

Non si ritiene possibile in questa sede valutare una percentuale di rivalutazione del margine stimato in quanto non si dispone di alcun dato relativo a questo tema. Quindi, sulla base di quanto precedentemente esposto, per un'ipotesi di margine trentennale di € 20.815.920,28 scomputato delle spese che il concessionario dovrà sostenere pari ad € 14.357.720,24, si ipotizza, in via del tutto prudenziale, un **margine stimato su base trentennale**, e arrotondato rispetto a quanto esposto in tabella allegata, di **€ 6.400.000,00** (€ 213.000,00 all'anno). Da qui la conferma della verifica della fattibilità della richiesta a bando di almeno € 3.500.000,00 come canone tentennale anticipato.

ALLEGATI:

- Tabella di determinazione dei ricavi