



INTERPORTO

DELLA TOSCANA CENTRALE

Piano industriale

Aprile 2015

INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE

Relazione programmatica

PREMESSA

L'interporto della Toscana Centrale con sede in Prato, è insediato geograficamente nella Toscana Centrale, ed è una società per azioni, a maggioranza pubblica, costituita nel 1984 con lo scopo di favorire e sviluppare l'intermodalità ferro-gomma e migliorare la catena delle forniture e delle filiere manifatturiere presenti nel territorio regionale. In particolare la Società ha per oggetto la promozione, il coordinamento e la realizzazione di tutte le iniziative ed attività inerenti alla costruzione ed all'esercizio di un Interporto per l'integrazione dei vari sistemi di trasporto, intesa a facilitare le operazioni connesse all'intermodalità dei carichi; per la movimentazione e la sosta temporanea delle merci nell'ambito interportuale, procedendo in particolare alla realizzazione della nuova sede dei Magazzini Generali di Prato; per l'organizzazione logistica della distribuzione fisica dei prodotti, completando la struttura con gli uffici ed i servizi destinati a fornire assistenza agli operatori ed ai loro mezzi.

Si intendono comprese nell'oggetto sociale le seguenti attività:

- a) L'acquisto a titolo oneroso o a titolo garantito, la permuta, l'assunzione in locazione o concessione di immobili ritenuti idonei o utili alla realizzazione del centro o di parti di esse;
- b) Le operazioni di acquisizione delle aree attraverso l'esproprio o nelle altre forme consentite dalla legge;

- c) L'esecuzione (che potrà essere realizzata anche in comune o in collaborazione o cooperazione con enti pubblici o privati, sia direttamente sia mediante instaurazione di rapporti di appalto, di permuta, di vendita e/o di concessione) della costruzione del centro e servizi connessi, in tutto od in parte degli elementi strutturali principali ed accessori;
- d) L'esecuzione totale o parziale delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti ed opere del centro connesse,
- e) La progettazione e la costruzione di strade anche per conto terzi, ma comunque in funzione della viabilità del centro, dell'accesso e dello svincolo, nonché la costruzione, ove necessario, previa autorizzazioni dell'Ente Ferrovie dello Stato o convenzioni con esso, dei raccordi ferroviari.

Inoltre la società può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie, mobiliari ed immobiliari, ritenute dal Consiglio di Amministrazione necessarie per il conseguimento dello scopo sociale.

Nel perseguire i propri scopi la Società si ispira ai principi dell'interesse pubblico, richiamandosi tali indirizzi fissati, in materia di interporti merci, sia in sede di programmazione e pianificazione nazionale e regionale, sia dalle direttive della Comunità Economica Europea.

Lo Società provvede normalmente all'esercizio e gestione delle opere realizzate mediante la concessione, affitto o locazione a privati, costituiti in imprese societarie, cooperative o individuali, coordinando le attività che si svolgono all'interno dell'Interporto nell'interesse del buon finanziamento della struttura.

In casi particolari la Società può assumere direttamente la gestione di attività e di servizi nell'ambito dell'Interporto, per assicurare del loro funzionamento in dipendenza dell'affidamento a società di gestione sempre che ciò non sia incompatibile con gli ordinamenti propri di ciascun ente.

La Società può anche assumere, sia direttamente che indirettamente, interessenze e partecipazioni in altre società di capitali aventi oggetto analogo od affine o connesso al proprio. Il capitale sociale risulta pari ad Euro 13.245.000,09, interamente versati e sottoscritti, ed alla data di riferimento è ripartito come segue:

Elenco Soci	Quota percentuale di partecipazione al capitale sociale	Importo Partecipazione
Comune di Prato	41,454%	Euro 5.490.623,25
Banca Popolare di Vicenza	18,233%	Euro 2.415.000,00
Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Firenze	11,396%	Euro 1.509.375,00
Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Firenze	11,396%	Euro 1.509.375,00
Regione Toscana	12,509%	Euro 1.656.778,20
Cassa di risparmio di Firenze	1,823%	Euro 241.5000,00
Unione Industriale Pratese	2,088%	Euro 276.604,23
FITA / CNA	0,197%	Euro 26.082,00
Soc. Coop. Fiorentina Multiservizi	0,197%	Euro 26.082,00
Confartigianato Imprese Toscane	0,099%	Euro 13.125,00
Consorzio Pratese di Facchinaggio	0,099%	Euro 13.125,00
Interporto della Toscana Centrale S.p.A.	0,508%	Euro 67.330,41
TOTALE	100,00%	Euro 13.245.000,09

La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione e da un Direttore Generale; il Consiglio di Amministrazione si compone di 7 membri. Il collegio sindacale è formato da un Presidente e da due membri titolari nonché due supplenti. Inoltre con l'approvazione del bilancio 2012, su proposta del Collegio Sindacale e con approvazione dell'Assemblea la società si è dotata di una società di revisione contabile individuata nella BDO S.p.A.

Sempre per completezza di informazioni si ricorda che con l'anno 2012 L'interporto ha adottato il modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 e si è dotato di un proprio codice etico che, oltre che pubblicato sul sito, viene menzionato in tutti gli atti che ne caratterizzano la gestione.

La sede legale della Società è ubicata in Prato, via di Gonfienti 4/4.

L' "ITC", operativo dal 1994, è situato nel cuore dell'Italia centrale e della Toscana, al centro delle grandi direttrici nazionali, stradali, autostradali e ferroviarie, che uniscono il nord dell'Italia con il sud e la costa adriatica con quella tirrenica.

L'interporto della Toscana Centrale (d'ora in poi semplicemente ITC) è ubicato nei comuni di Prato e Campi Bisenzio (FI) in posizione centrale sia rispetto al territorio della Regione Toscana che dell'area vasta costituita dai comprensori delle province di Firenze, Prato e Pistoia. Un territorio che rappresenta una realtà strategica a livello nazionale e dove si coniugano attività imprenditoriali diversificate che occupano posizione di leadership a livello mondiale, basta pensare alle produzioni del tessile, della moda, della meccanica, della chimica e del commercio, creando dei veri e propri distretti di tipo industriale.

Allo sviluppo economico dell'area ha contribuito una rete infrastrutturale pluri-modale che ne valorizza la posizione baricentrica rispetto all'asse modale nord-sud (con funzione di vera e propria cerniera) all'arco costiero mediterraneo e ne potenzia la prossimità logistica ai mercati del Nord Europa attraverso alcune componenti fondamentali.

- La rete stradale ed autostradale, un sistema viario caratterizzato dall'esistenza di due autostrade: la A11, che garantisce anche tramite la FI - PI - LI, il collegamento interno all'asse tirrenico (Genova-Pisa-Livorno-Rosignano) e la A1, che consente il collegamento con la direttrice viaria Milano-Bologna- Firenze-Roma-Napoli. Questo sistema stradale permette di raggiungere in meno di un'ora il porto di Livorno e Bologna, in circa un'ora e mezzo il porto di La Spezia, in due ore la città di Roma e circa in tre quella di Milano.
- La rete ferroviaria, con la stazione di Prato di cui l'Interporto è appendice, che costituisce un centro importante ferroviario sia sul piano del trasporto passeggeri che su quello merci. È servito dalla linea che collega la tirrenica con Firenze – e quindi con l'asse ad alta velocità/ alta capacità Milano-Napoli.
- L'aeroporto "A. Vespucci" di Firenze, per il quale è in previsione un significativo potenziamento, situato a soli 3 km ed il "Galileo Galilei" di Pisa situato a 80 km. In particolare quest'ultimo rappresenta uno degli scali più importanti a livello

nazionale sia per traffico passeggeri (circa 5 milioni di unità/anno) che per traffico merci (circa 50.000 tonnellate imbarcate e sbarcate). Oltre al sistema degli aeroporti di Roma, infatti, l'aeroporto di Pisa è considerato l'unico aeroporto dell'Italia centrale collegato al network del trasporto aereo europeo, strategico per i trasferimenti dei prodotti dell'alta moda.

- Il Porto di Livorno, situato a 80 km, rappresenta uno degli scali più importanti del Mediterraneo con una superficie acquea di 1.600.000 mq e 2.500.000 mq di aree terrestri utilizzabili per i traffici portuali. Questo scalo è specializzato nella movimentazione container e nelle merci Ro-Ro, oltre a rappresentare un'importante stazione marittima per i collegamenti con le isole dell'arcipelago toscano e con la Corsica e la Sardegna.
- Il porto La Spezia, situato a 120 km, sta assumendo un ruolo sempre più determinante nel trasporto dei container dove ha raggiunto le considerevoli cifre di 1.250.000 nell'anno 2012 e che per fondali ed operatori si appresta a divenire lo scalo più importante dei mercati del far-est molto legati alle attività pratesi, rafforzando in maniera strategica la sinergia fra i due poli (Interporto e Porto) suggellati da un protocollo di intesa sottoscritto il 19 Ottobre 2011.

Si ricorda ancora che la struttura è in pratica situata all'immediata periferia dell'abitato di Prato, in località Gonfienti, mentre il confine a sud è delimitata dalla strada di scorrimento veloce che collega l'Autostrada A11 (Casello Prato Est) all'autostrada A1 (Casello di Calenzano), due arterie viarie che rappresentano infrastrutture strategiche per la mobilità stradale in ambito nazionale.

L'area in questione ricade in un contesto caratterizzato da una altissima densità demografica e da una spiccata vocazione delle attività industriali e relazioni commerciali e di conseguenza da una richiesta logistica di alta qualità.

L'area interportuale occupa una superficie di circa 700.000 mq sulla quale sono stati realizzati magazzini per circa 91.000 mq coperti, uffici per 23.000 mq, viabilità e parcheggi interni per 104.000 mq ed un'area a verde per 191.000 mq. L'interporto è dotato di una moderna piattaforma logistica (completata nel 2010) per l'interscambio gomma-rotaiia il cui sistema ferroviario è alimentato da un raccordo al fascio Prato Sud.

Punto di forza dell'area interportuale risulta essere la dotazione ferroviaria fortemente vocata al trasporto intermodale e composta da:

- un terminal intermodale, dotato di quattro binari operativi in grado di operare su convogli di lunghezza maggiore di 600 mt e di un piazzale per la movimentazione di larghezza pari a 50 mt per una superficie operativa di circa 30.000 mq;

- un'area per la movimentazione a carro, dotata di due binari dedicati con una capacità di stazionamento per binario di oltre 580 mt e di un piazzale per la movimentazione per una superficie operativa di circa 14.000 mq;
- due fabbricati per la movimentazione merci, dotati di ribalte ferroviarie e bocche di carico lato gomma per una superficie lorda rispettivamente di 3.656 mq e 12.762 mq per complessivi 16.418 mq e con altezza sotto tegolo pari a mt 11,50.

A supporto di tali infrastrutture vi è un fascio di stazionamento e movimentazione composto da otto aste (quattro per l'intermodale, due per la movimentazione a carro e due di rifornimento dei magazzini), un fascio di appoggio per la sosta dei convogli in attesa di lavorazione dotato di tre aste per complessivi 890 mt, un fabbricato di controllo di circa 300 mq, un impianto per la pesa fino a 40 ton ed un locale per la rimessa del locomotore.

L' "ITC", come gran parte delle società interportuali costituite con i finanziamenti della Legge 240, una volta realizzate le infrastrutture, ha generalmente affidato a terzi, in proprietà e/o locazione i magazzini, riservando per sé, tramite la costituzione di un'apposita società, la Interporto Services (90% di capitale ITC e 10% Camera di Commercio di Prato), la gestione dei servizi, quali i Magazzini Generali Doganali (a loro volta gestiti da una società dove la Services mantiene la maggioranza al 51%), i parcheggi e principalmente il terminal ferroviario.

In tale contesto normativo e infrastrutturale negli anni si è sviluppata l'attività con una domanda di merci complessivamente manipolata, nel corso del 2014, di 2 milioni di tonnellate, di cui il 94% su gomma ed il rimanente 6% su treno; il netto prevalere del trasporto su gomma è strettamente correlato alla struttura della domanda merci in Toscana dove, come analizzeremo di seguito, solo una minima parte viaggia su ferro. Gli operatori logistici e le aziende che utilizzano i magazzini disponibili sono 60, gran parte operanti nel settore del trasporto di tessile - abbigliamento e di prodotti refrigerati.

La specializzazione per una determinata filiera merceologica ha, comunque, portato sempre più l'area interportuale ad assumere il ruolo di "*centro di raccolta e di spedizione del Sistema Moda*", sempre più utilizzato dalle più prestigiose case di produzione, accreditandola presso i maggiori nodi aeroportuali sia nazionali che internazionali quale infrastruttura logistica al servizio di una specifica filiera produttiva. L'infrastruttura è dotata di un sistema di sicurezza facente capo ad un centro di controllo integrato permanentemente presenziato per la verifica del sistema di controllo accessi e di videosorveglianza degli spazi interni e delle recinzioni perimetra.

Informazioni economico-finanziarie

INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fitti attivi	2.068.164	2.441.114	3.034.700	3.283.910	3.367.422	3.516.394
Altri ricavi (contributi pubblici, variazioni rimanenze,	2.196.865	2.289.912	2.487.104	1.888.543	1.711.315	1.322.880
RICAVI	4.265.029	4.731.026	5.521.804	5.172.453	5.078.737	4.873.298
Materie Prime	45.701	11.557	361.684	10.001	118.558	43.036
Servizi	764.185	781.118	847.918	680.689	521.892	590.535
Godimento di beni terzi (spese condominiali) (**)	199.367	170.656	220.217	171.240	215.159	260.525
Personale	304.285	339.865	366.598	270.914	237.243	238.485
Oneri diversi di gestione	284.584	228.693	213.974	300.581	381.616	417.511
EBITDA	2.666.907	3.199.137	3.511.413	3.739.028	3.604.269	3.323.206
EBITDA Margin	62,5%	67,6%	63,6%	73,3%	71,0%	68,2%
Ammortamenti e svalutazioni	1.234.196	1.507.137	1.992.272	1.855.154	1.955.630	1.791.880
EBIT	1.432.711	1.692.000	1.519.141	1.883.874	1.648.639	1.531.326
EBIT Margin	33,6%	35,8%	27,5%	36,4%	32,5%	31,4%
Proventi/oneri finanziari	1.393.850	1.199.722	1.503.454	1.683.693	1.402.001	1.360.107
Proventi/oneri straordinari	48.488	9.672	156.679	146.967	15.372	74.614
RAI	-9.627	482.606	172.366	347.148	262.010	245.833
PBT%	-0,2%	10,2%	3,1%	6,7%	5,2%	5,0%
Imposte sul reddito	11.558	289.345	125.018	240.397	232.443	223.269
RN	1.931	193.261	47.348	106.751	29.567	22.564

La situazione patrimoniale dell'ultimo bilancio pubblicato al 31 dicembre 2014 evidenzia i seguenti principali indicatori patrimoniali e finanziari:

- il valore degli investimenti al 31 dicembre 2014 ammonta a ca. 61,76 milioni di euro sostanzialmente riferito al valore delle immobilizzazioni materiali rilevate alla data, esposte al netto degli ammortamenti e specifici contributi in conto capitale; la voce comprende i terreni, i magazzini, il terminale intermodale, il centro direzionale e tutti gli altri fabbricati e impianti e attrezzature della infrastruttura interportuale;

- Il capitale investito lordo risulta pari a ca. 72,39 milioni di euro, e comprende oltre alle attività immobilizzate, crediti v/enti pubblici per contributi pubblici maturati e non incassati pari a ca. 4,7 milioni di euro, aree di sviluppo immobiliare pari a ca. 3,2 milioni di euro (iscritti nelle rimanenze);
- Il patrimonio netto al 31 dicembre 2014 risulta pari a ca. 15,25 milioni di euro, con un capitale sociale interamente versato di 13,245 milioni di euro;
- Le fonti di finanziamento includono oltre agli apporti degli azionisti, un indebitamento bancario lordo pari a ca. 33 milioni di euro, in regolare e costante riduzione, risconti per contributi di legge pari a ca. 23,3 milioni di euro ed altre passività minori.

Interporto della Toscana Centrale Stato Patrimoniale						
Attivo	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Immobilizzazioni	62.272.993	65.719.813	64.861.850	63.861.102	62.807.532	61.964.422
Immateriali	160.052	342.683	380.757	282.389	240.296	109.029
Materiali	62.300.677	65.300.677	64.401.431	62.916.185	62.410.225	61.651.321
Finanziarie	74.455	76.453	79.662	81.528	157.011	204.072
Attivo circolante	34.164.966	24.374.601	19.733.093	17.218.512	13.164.344	10.116.952
Rimanenze	6.465.682	3.786.354	4.033.354	4.036.059	3.162.737	3.196.761
Crediti commerciali	337.488	569.011	906.963	857.072	922.518	1.132.948
Altri crediti, ratei e risconti	22.060.265	19.894.342	13.500.180	10.911.042	8.046.155	5.245.883
Disponibilità liquide	5.301.531	124.894	1.292.596	1.414.339	1.363.841	848.002
TOTALE ATTIVO	96.437.959	90.094.414	84.595.488	80.498.614	76.302.783	72.388.016

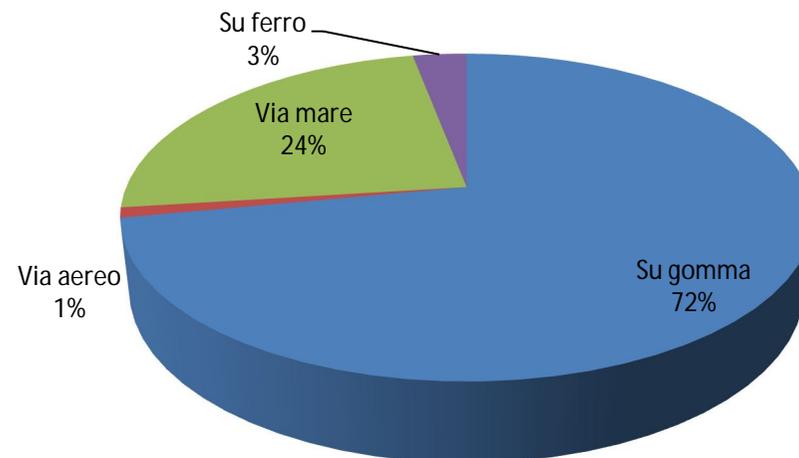
Passivo	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Patrimonio netto	13.687.947	13.881.206	13.928.555	14.035.304	14.295.430	15.257.436
Fondo per rischi o oneri	90.000	140.000	50.000		0	
Trattamento di fine rapporto	25.449	25.316	35.702	49.641	64.726	76.383
Debiti	82.634.563	76.047.892	70.581.231	66.413.669	61.942.627	57.054.197
Banche	46.138.128	45.665.918	41.852.277	39.240.988	36.333.201	33.050.287
Fornitori	4.520.355	489.756	471.744	266.282	163.774	292.347
Altri debiti, ratei e risconti	31.976.080	29.892.218	28.257.210	26.906.399	25.445.652	23.711.563
TOTALE PASSIVO	96.437.959	90.094.414	84.595.488	80.498.614	76.302.783	72.388.016

La Società ha predisposto un *business plan* che si basa sulle vigenti previsioni urbanistiche e sui correnti costi e valori di mercato, da cui emergono in sintesi, per il futuro, le seguenti principali linee di azione. Una variazione positiva dei ricavi della gestione caratteristica sostanzialmente correlato all'incremento ISTAT dei canoni di locazione, a conferma di una sostanziale saturazione della disponibilità di superfici a magazzino già interamente collocate sul mercato, ed al miglioramento di quelli dei servizi.

Questo porta ad una costanza degli introiti legati alla riduzione dei contributi pubblici ma compensata sia dal suddetto incremento delle entrate da affitti, da nuove commesse legate alla gestione della piattaforma ferroviaria, che, per mantenere i margini registrati nel 2014, cui si abbina una sostanziale razionalizzazione dei costi operativi. La politica avviata da ITC in tal senso, porterà nel triennio 2015-2017, secondo le stime, ad una riduzione dei costi operativi fino ad 1,4 milioni di euro, con efficienze attese in tutti i fattori produttivi ed in particolare, avuto riguardo alle spese per le manutenzioni e per le consulenze tecniche, nei servizi condominiali ed utilities; un *cash-flow* operativo costante nel lungo termine, che tuttavia considerando anche l'attuale livello di indebitamento che al 31 dicembre 2014 è pari a ca. 33 milioni di euro, richiede la ricerca di contributi pubblici per le opere di completamento di urbanizzazione ed infrastrutturazione e poi di *partner* per la realizzazione del programma di ampliamento che verrà di seguito descritto.

Nel corso del 2014 ITC ha posto in essere delle azioni finalizzate ad **ampliare il ruolo di “gestore del terminal ferroviario”, che prima svolgeva insieme a terzi, nonché quello di “operatore logistico”**. Il modello organizzativo è quello di un unico soggetto che “governa” l'insieme delle attività, riunendo la manovra nel terminal legata alle attività di trazione del vettore ferroviario ed aggregandola alle attività di movimentazione delle unità di carico con l'” *obiettivo-compito-responsabilità*” di massimizzarne la capacità e la gestione dei terminal, anche attraverso l'impiego di adeguati strumenti informatici di sistema.

La Società, nell'ambito dei ‘collegamenti ferroviari’ ha attivato una serie di contatti che hanno portato ad acquisire in maniera stabile treni settimanali da Guidonia, adibiti al trasporto di cemento ed altri spot diretti al sud. Sono state attivate



ricerche anche per altri usi e da queste è scaturita l'importante commessa di due anni con le officine Ansaldo Breda di Pistoia che hanno individuato nel nostro terminal il luogo ideale per il ricovero ed il restyling di alcuni loro treni.

Ovviamente la necessità e l'opportunità di dare alla piattaforma la destinazione naturale rientra fra i primari obiettivi della società ed a questo riguardo la strada potrebbe essere aperta dal riconoscimento ottenuto per la trasformazione della stessa in circuito doganale, con relativa area di temporanea custodia. Questa rientra nell'ambito del più ampio progetto di realizzazione dei "Fast Corridor", facenti parte della PLN - Piattaforma Logistica Nazionale - assegnata per lo sviluppo alla Soc. UIRnet, destinata anche ai raccordi nazionali legati al sistema europeo delle reti TEN-T e riservati solo alle infrastrutture "Core" fra cui rientra l'Interporto della Toscana Centrale.

La possibilità infatti di acquisire la merce in regime esteri direttamente dai porti farebbe venir meno l'attuale gap in termini di costi che, specialmente per le brevi distanze, privilegia la gomma nei confronti del ferro.

Nel 2014 la società ha movimentato merci per 100.000 t/anno, con un obiettivo di incrementarle nel tempo ad 1.000.000 t/anno.

Attraverso la Magazzini Generali Doganali Prato, ITC ha avviato l'attività di operatore logistico, ed in particolare la gestione diretta di magazzini, per i quali svolge tutti i servizi di raccolta, smistamento e consegna delle merci, compresi i servizi amministrativi accessori e i servizi doganali.

Lo scenario della domanda

L'analisi della domanda merci in Toscana, relativa al 2012, ma che fornisce un quadro tutt'ora valido in termini di rapporti percentuali, conferma i limiti del traffico intermodale ferro-gomma, laddove a fronte di circa **150 milioni di tonnellate** di merci trasportate, il **25%** ha viaggiato via mare, il **70%** su gomma, il **3%** su ferro ed il rimanente **2%** per via aerea;

La causa del prevalere del trasporto su gomma dipende:

- dalla struttura delle imprese manifatturiere, in prevalenza costituita da piccole-medie imprese, che anche se di qualità e con vocazione all'esportazione, genera difficoltà di concentrazione dei traffici, difficili da trasferire all'intermodale (vedo tavola slide successiva);
- dalle caratteristiche del settore logistico, fortemente frammentato e operante su brevi distanze, a servizio delle imprese manifatturiere/artigianali locali, il cui traffico merci, anche nel trasferimento via strada, sono spesso gestiti direttamente dagli operatori dei fornitori e/o dei clienti (import franco destino, export franco fabbrica);
- da un'inadeguata offerta alternativa da parte della rete logistica ferroviaria.

Il mercato di riferimento

La tavola che segue mostra il quadro delle attività economiche relative alle attività manifatturiere nelle provincie adiacenti l'Interporto cui lo stesso si rivolge per migliorare lo standard dell'offerta:

<u>PRATO</u>	<u>FIRENZE</u>	<u>PISTOIA</u>
<p>la densità imprenditoriale della provincia di Prato è pari a 11,7 imprese ogni 100 abitanti;</p> <p>il settore industriale in senso stretto presenta valori estremamente alti sia nei confronti del dato regionale che di quello italiano (29,5% contro il 15,4% ed il 12,1%);</p> <p>forte presenza di attività artigiane: 37,3% delle imprese;</p> <p>i principali paesi verso cui esporta Prato, sono la Germania seguita da Spagna e Francia. La Francia risulta il paese da cui la provincia pratese importa maggiormente. Al secondo posto troviamo invece la Repubblica Ceca. Degni di nota sono paesi come Turchia e India.</p>	<p>la densità imprenditoriale è pari al 9,6%, dato che risulta inferiore al valore regionale (9,87%) ma superiore a quello italiano (8,85%);</p> <p>il settore industriale in senso stretto pesa soprattutto rispetto al corrispondente nazionale (12,1%);</p> <p>forte presenza di attività artigiane: il 37,3% delle imprese;</p> <p>L'Europa, l'Asia e l'America sono le tre principali destinazioni dei prodotti fiorentini rispettivamente per il 56,3%, 21,7% e 14,5%; per quanto riguarda le importazioni, si acquista, anche in questo caso, principalmente dall'Europa (60,9%) ed in particolare dai paesi dell'Unione Europea a 15 membri (48,5%), seguiti dall'Asia (23%) e dall'America (11,5%).</p>	<p>forte presenza di attività artigiane pari al 67,6% delle imprese;</p> <p>i settori del tessile, del legno e mobilio e quello delle pelli, cuoio e calzature rappresentano rispettivamente il 31,5%, il 15,2% ed il 10,9% del totale delle imprese manifatturiere;</p> <p>L'Europa con 1.051 milioni di euro di esportazioni è la principale destinazione delle merci prodotte nella provincia di Pistoia, con un'incidenza dell'82% sull'export complessivo; per le merci importate l'Europa (53%) è seguita dall'America (22,9%) e dall'Asia (15,6%);</p> <p>Il settore a più alta vocazione all'esportazione è il tessile pari al 34% dell'export complessivo;</p>

Traffico Intermodale

L'analisi della provenienza e della destinazione della merce movimentata dagli spedizionieri toscani, evidenzia tuttavia, rispetto ai dati dello "Scenario della domanda", una significativa percentuale di merce trasportata da e verso destinazioni di media/lunga distanza, ovvero il tipo di trasporto dove la modalità ferroviaria risulta essere più competitiva.

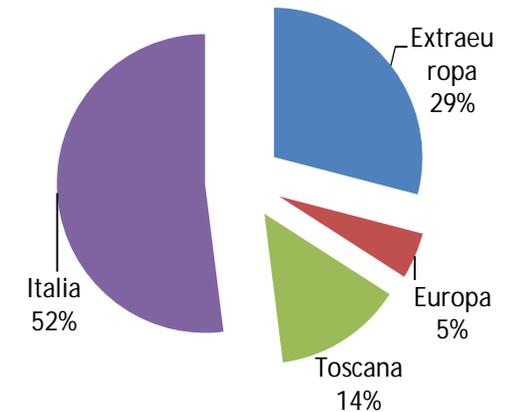
Infatti sia per la merce in arrivo che per la merce in partenza gestita dagli spedizionieri intervistati, l'area europea e l'area extraeuropea rappresentano l'origine e la destinazione di quasi circa un terzo del totale della merce trasportata.

Ciò nonostante, solo una piccola parte di questi traffici viaggia su ferrovia, e il trasporto stradale o intermodale strada più nave continuano ed essere le modalità prevalenti di trasporto.

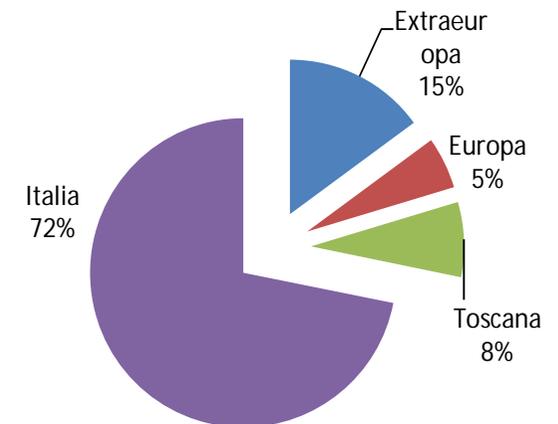
Ne emerge, dunque, un quadro complesso e contraddittorio: a fronte di una domanda significativa di traffici che sarebbero propri del trasporto intermodale, l'intermodale dell'Interporto non è cresciuto nel tempo.

Potenzialmente l'impianto ITC può attrarre tali traffici, ma si rendono necessarie diverse azioni, anche con il supporto della parte istituzionale, in grado di:

- provocare l'incontro domanda-offerta, stimolando opportune aggregazioni di imprese manifatturiere e di operatori del settore;
- conseguire, con lo sviluppo di adeguate iniziative nei confronti delle imprese ferroviarie anche cosiddette minori, un primo significativo innalzamento delle prestazioni dell'offerta di combinato terrestre;
- collocare sul mercato le superfici a magazzino, a valle del "programma di ampliamento" che incentivi l'insediamento delle attività di maggior interesse strategico per lo sviluppo dell'Interporto.



Merce, trasportata dagli spedizionieri toscani, per area di provenienza



Merce, trasportata dagli spedizionieri toscani, per area di destinazione

Scenario della domanda potenziale – Il traffico retroportuale

Nell'Interporto Gonfienti di Prato, con un servizio di trasporto su ferro molto ridotto, risulta fortemente penalizzato il traffico intermodale, e con esso il ruolo di retroporto che potrebbe svolgere potenzialmente per i porti di Livorno e La Spezia.

Lo sviluppo di una quota significativa di traffico intermodale locale è difatti condizione per attrarre traffico dai porti (retroporto), e non a caso La Spezia ha già attestato alcuni treni su Bologna (in quanto hub).

Dalle esperienze/progetti finora condotti emerge che:

- la maggior parte delle merci (containers) che si attestano sui porti hanno una prevalenza di destinazioni finali di lunga distanza ed esprimono quindi una domanda di inoltro via ferro;
- quando vi sono le disponibilità, le merci che lasciano i porti via treno ne partono direttamente;
- là dove manovra ed inoltro ferroviario sono efficienti nei tempi e nei costi si può determinare l'esigenza di appoggiarsi ad impianti retroportuali attraverso servizi navetta (viceversa là dove le manovre ferroviarie all'interno delle strutture portuali sono ancora eccessivamente onerose, realizzare servizi di navetta a corto raggio può aggiungere maggiori costi a tempi all'inoltro ferroviario);
- è pertanto solo là dove esiste la possibilità di far convergere traffico marittimo e traffico generato dal territorio, aumentando la frequenza dei treni blocco, che i maggiori costi della navetta verrebbero riassorbiti dai minori tempi di attesa per l'inoltro della merce e della maggiore produttività dei due terminal (la movimentazione nei due impianti avverrebbe infatti ai soli costi variabili).
- Come ricordato in altra parte della relazione si vuole ritornare sul ruolo che potrebbero avere i "Fast Corridor" in questa tematica. Una accelerazione del trasferimento della merce dalla banchina, la riduzione dei costi di sdoganamento e lo stoccaggio per lungo tempo in regime estero ed in aree meno onerose, dovrebbe ridare fiato allo sviluppo intermodale.

La city logistic

L'obiettivo delle politiche di **city logistic** è abbattere congestione ed inquinamento riuscendo al contempo a garantire efficienza della distribuzione urbana e costi competitivi; nelle conurbazioni addensate l'Interporto può svolgere il ruolo di piattaforma periurbana per la *city logistic*.

La diagnosi è nota: il numero dei viaggi per le consegne aumenta e l'indice di riempimento dei veicoli diminuisce. Ciò significa più traffico, più congestione, più inquinamento e costi unitari crescenti; l'effetto è poi moltiplicativo perché la congestione diminuisce la velocità commerciale dei veicoli e ciò produce ulteriore inquinamento, minore efficienza ed un'ulteriore crescita del costo del trasporto.

Nelle conurbazioni addensate, ed è quella propria dell'area fiorentina, l'Interporto si pone per svolgere il ruolo di piattaforma periurbana per la city logistic. La concentrazione dei traffici in approvvigionamento non solo consente l'ottimizzazione dei circuiti di distribuzione, ma favorisce il trasferimento all'intermodale della quota di lunga distanza, con il positivo risultato di accorciare la catena del trasporto, diminuendone le rotture di carico.

In sostanza, nelle aree addensate, una localizzazione periurbana dell' Interporto attrae nuova domanda intermodale e nello stesso tempo rappresenta la principale condizione di supporto alle politiche urbane di mobilità sostenibile. E' del tutto evidente che tale ruolo può essere realmente svolto solo in presenza di provvedimenti di regolazione del traffico e della circolazione da parte delle amministrazioni della conurbazione fiorentina ed è nei confronti delle istituzioni che, anche in questo caso, devono essere avviate adeguate iniziative da parte dell'Interporto.

Gli Etruschi a Gonfienti

Nel contesto generale della trattazione non va trascurato un fatto di determinante impatto sulle sorti economico - finanziarie della Società e ci si riferisce alla scoperta di due siti archeologici: quello Etrusco e quello Romano.

Si ricorderà infatti che nel corso dei lavori di realizzazione dell'Interporto di Prato e più precisamente nell'inverno del 1997 durante un'opera di sbancamento per la realizzazione di una condotta idrica, vennero alla luce elementi strutturali, frammenti ceramici e laterizi che vennero riconosciuti appunto di epoca etrusca.

Dall'autunno del 1999, la Soprintendenza procedette prima ad un'indagine geologica vera e propria e quindi a prospezioni ed a scavi archeologici. Questo da un lato consentì di liberare alcuni lotti privi di testimonianze archeologiche e permettere all' ITC di proseguire la propria opera; dall'altro lato, in numerose aree furono, però, evidenziati strati e strutture chiaramente collegabili alla presenza di una città etrusca, organizzata nella disposizione di una maglia ortogonale, mettendo a punto un quadro più puntuale per la fase etrusca nel territorio pratese e portando poi nel tempo (il piano di avvio del procedimento amministrativo è del 2006) a vincolare una vasta zona di oltre mq 130.000 prevalentemente di proprietà dell'ITC dove per l'appunto era stato previsto il completamento per la realizzazione di magazzini per mq 44.469.

Aree che di fatto sono rimaste nel patrimonio dell'Interporto, ma indisponibili e non più ricomprese nel primo piano di utilizzo approvato dal Comune di Prato, privandolo e limitandolo di possibili ulteriori insediamenti con danni economici di cui si può intuire la significativa entità.

C'è da aggiungere che nel contempo, al fine di ricoverare i reperti e di procedere alla loro catalogazione ed al successivo studio e restauro, è stata acquisita in regime di comodato, con oneri gestionali e manutentivi a carico di ITC, buona parte del fabbricato il Mulino.

Si tratta complessivamente di due cespiti che pesano sui libri contabili, a puro valore storico, per circa 5.000.000 di Euro. Inoltre non vanno trascurati i maggiori oneri cui l'interporto va incontro sia nella fase progettuale che realizzativa dovendo svolgere inizialmente indagini di ricerca e poi adottare tecniche costruttive notevolmente più costose.

Intenzioni Strategiche per il mantenimento e/o lo sviluppo del business.

Il quadro che si viene a definire, sulla base di quanto esaminato e descritto nei capitoli precedenti, è quello di una società che pur essendo collocata in un'area logistica strategica e dimostrando andamenti economici caratteristici positivi, soffre di una serie di deficienze che possono essere individuate:

- nella saturazione degli spazi operativi;
- nella modesta attività intermodale;
- nella insufficiente patrimonializzazione e di conseguenza nella mancanza di liquidità;
- nell'eccessivo indebitamento concentrato in un arco temporale troppo stretto.

In questo contesto, che per di più si inserisce in un sistema economico locale decisamente in crisi, non è mai venuto meno l'interesse per la struttura, che come sopra detto non ha più spazi disponibili mentre di contro riceve interessanti richieste di insediamento.

Necessario quindi porsi nuovi obiettivi per il raggiungimento dei quali porre in essere efficaci azioni.

Quali allora gli obiettivi prioritari certamente il definitivo assetto immobiliare da un lato e lo sviluppo delle attività di servizio dall'altro.

Per troppo tempo i due temi sopra introdotti non sono stati affrontati con la dovuta determinazione, non tanto per carenza di attenzione, ma per il fatto che lo stato degli strumenti urbanistici da un lato, o meglio ancora l'approccio assunto nella fase di sviluppo con il ricorso ai piani di utilizzo e l'impegno decisamente oneroso per il completamento degli investimenti immobiliari dall'altro avevano assorbito tutte le energie disponibili.

Oggi, in presenza di una maggiore certezza degli assetti immobiliari e dei piani urbanistici e individuate le linee di sviluppo dei servizi, si possono definire, con maggior grado di apprezzamento, le azioni da porre in essere.

Queste possono fare riferimento:

- alla definizione del Piano Urbanistico Convenzionato delle aree nel Comune di Prato;
- alla definizione del Piano Urbanistico Convenzionato delle aree poste nel Comune di Campi Bisenzio
- allo Sviluppo del traffico Intermodale
- al potenziamento delle attività dei Magazzini Generali Doganali
- alla Costituzione della Piattaforma operativa per distribuzione merci in ambito urbano (City Logistic).

Rimane un ultimo punto da analizzare non marginale per lo sviluppo dell'attività Interportuale, avendone condizionato nel tempo il processo ed ancora oggi pesantemente presente per le implicazioni che ne derivano ed è quello del progetto di valorizzazione dell'area Etrusca, che una volta per tutte deve trovare compimento onde definire in maniera strutturale le aree di interferenza e quelle di rispetto.

Ciò premesso, venendo ad analizzare i punti sopra indicati, che trovano tutti riferimento in puntuali progetti, si ritiene in questa sede di farne solo una breve descrizione concentrandoci invece sui benefici che questi saranno in grado di portare in termini economici e quanto andranno ad incidere sul piano finanziario.

1. Piano Urbanistico Convenzionato Comune di Prato

Come abbiamo avuto modo di accennare nelle pagine che precedono, nella fase evolutiva l'Interporto ha adottato la formula del piano di utilizzo onde far fronte alle necessità che nel tempo si manifestavano in termini di nuovi investimenti. La scoperta dell'area

archeologica prima e l'adozione del piano strutturale poi, hanno posto la necessità di addivenire alla formalizzazione di un Piano Urbanistico vero e proprio che definisca lo stato attuale ed individui le zone ancora oggetto di nuove edificazioni.

Terminata la fase propedeutica di progettazione e di analisi preventiva dei vincoli territoriali, nel secondo semestre dell'anno 2014 è stato presentato, ai competenti organi locali, la documentazione completa che riguarda la pratica del Piano Attuativo Convenzionato per il completamento in Prato. L'anno 2015 dovrebbe pertanto essere quello destinato all'approvazione da parte dell'Amministrazione onde consentirci poi di passare alla fase operativa, senza dubbio immediata per la localizzazione in Prato, stante la già acquisita proprietà dei terreni.

La pratica del Piano Attuativo Convenzionato per il completamento in Prato prevede la possibilità di rendere edificatori terreni già di proprietà della società per circa 38.770mq.

2. Piano Urbanistico convenzionato in Comune di Campi Bisenzio.

Il progetto di massima è già stato consegnato ai competenti uffici della Regione Toscana onde ottenere il parere di conformità programmatica ed essere poi rimesso al Ministero delle Infrastrutture per l'eventuale finanziamento nella parte delle urbanizzazioni.

Da un punto di vista urbanistico le previsioni di piano (PMU) ne definiscono la destinazione esclusivamente come area interportuale.

Anche qui, terminata la fase propedeutica di progettazione e di analisi preventiva dei vincoli territoriali, nel secondo semestre dell'anno è stata presentata, ai competenti organi nazionali, regionali e locali, la documentazione completa che riguarda la pratica di VIA per l'ampliamento in Campi Bisenzio. L'anno 2015 dovrebbe pertanto essere quello destinato alla concessione da parte delle amministrazioni interessate della VIA onde consentirci, sebbene in tempi più lunghi rispetto al progetto di cui al punto precedente, poi di passare alla fase operativa, dove però stiamo già raccogliendo fortissimo interesse da parte di primari investitori a carattere sia nazionale che internazionale.

3. Lo sviluppo del traffico Intermodale

Abbiamo già evidenziato in premessa, la presenza presso l'Interporto di un terminal ferroviario di notevoli dimensioni e potenzialità, oltretutto direttamente collegato con la vicina stazione di Prato, e quindi con il corridoio 1, tramite un raccordo privato di appena 1 km.

Sul terminal, inoltre, si affacciano, in quanto raccordati, due immobili di oltre 16.000 mq. Come noto negli ultimi anni l'intermodalità ferroviaria ha subito nel nostro paese e in particolare in Toscana un significativo calo assestandosi oggi intorno al 6% per il traffico nazionale ed al 2,5% per quello regionale nei confronti di una Europa dove si viaggia sempre in doppia cifra e spesso con multipli di 10%.

Stante quanto sopra, dovuto anche ad una riduzione delle movimentazioni della merce del più importante porto toscano (quello di Livorno) e delle necessità di dover usare le vecchie tracce ferroviarie che attraversano l'Appennino e che limitano gli stessi traffici per la dimensione della sagoma delle gallerie, negli ultimi tempi si sta assistendo ad un lieve ripresa.

ITC, tramite la controllata Services, ha ripreso la gestione diretta del terminal, si è dotata di una nuova squadra di manovra e dal mese di Settembre p.v. inizierà ad operare garantendo all'area vasta un servizio di manovra, handling e stoccaggio. Sono stati sottoscritti accordi di collaborazione con le Autorità Portuali di Livorno e di La Spezia e tutto questo non potrà che garantire uno sviluppo anche in termini economici.

Importanti scenari potrebbero aprirsi dal riconoscimento ottenuto per la trasformazione della stessa Piattaforma in circuito doganale, con relativa area di temporanea custodia. Questa rientra nell'ambito del più ampio progetto di realizzazione dei "Fast Corridor", facenti parte della PLN - Piattaforma Logistica Nazionale - assegnata per lo sviluppo alla Soc. UIRnet, destinata anche ai raccordi nazionali legati al sistema europeo delle reti TEN-T e riservati solo alle infrastrutture "Core" fra cui rientra l'Interporto della Toscana Centrale. La possibilità infatti di acquisire la merce in regime esteri direttamente dai porti farebbe venir meno l'attuale gap in termini di costi che, specialmente per le brevi distanze, privilegia la gomma nei confronti del ferro.

4. Potenziamento attività Magazzini Generali Doganali

Trattasi di servizio di estrema rilevanza che, unito alla presenza degli Uffici Doganali di Prato e Pistoia, (il progetto sottoscritto dalla Regione Toscana prevedeva l'accorpamento anche di quelli di Firenze però non ancora attuato) costituisce un vero valore aggiunto. L'attività, affidata come gestione ad una società dove l'Interporto ha una quota del 51%, è ancora in fase di start up, stante la necessità di ricostituire una clientela che era stata depauperata dalla precedente compagine e che potrebbe trovare invece una significativa fonte di lavoro a seguito della costituzione dei "Fast Corridor" la cui operatività è da collocare nel secondo semestre 2015. Nel presente Piano, in via prudenziale, non sono stati inseriti, sotto il profilo economico e finanziario, alcuni ritorni.

5. Piattaforma operativa per la City Logistic.

Ne abbiamo già parlato in precedenza e qui si vuole ricordare solo gli enormi vantaggi che ne deriverebbero a tutta l'area vasta della piana Firenze, Prato e Pistoia adottando un sistema che toglierebbe da questo inurbamento tutto il traffico pesante che oggi si inoltra fino dentro i centri abitati.

Anche in questo caso il beneficio va visto più nel senso del servizio alla cittadinanza ed all'abbattimento dei costi esterni per la società, che in termini economici per la società ITC.

Ma questo ancora una volta ribadisce la strategicità e la validità della scelta interportuale e della sua localizzazione.

Piano Economico Patrimoniale e Finanziario.

Tutto quanto sopra descritto e rappresentato ci consente, con l'approssimazione che le previsioni ovviamente permettono di fare, di produrre una serie di ipotesi che, partendo dallo stato dell'arte, portano a sviluppare, per il periodo di 7 anni contemplato nel piano industriale ed in termini numerici, il quadro economico – finanziario che ne deriva.

Se nella precedente stesura del Piano Industriale di novembre 2013 erano stati ipotizzati due scenari in funzione di quelli che potevano essere gli orientamenti che andavano ad interessare o meno l'area etrusca ed il fabbricato il Mulino, dove attualmente viene svolta l'attività di catalogazione e restauro del materiale recuperato nell'area archeologica, oggi, visto che la Regione Toscana è pervenuta alla definizione della concessione dello stanziamento (pari ad € 3.200.000,00) nella legge finanziaria 2015 della Regione, è stata sviluppata ed aggiornata solo una ipotesi, ovvero quella denominata A nel Piano di novembre 2013.

Prima di entrare nel merito della ~~due~~ ipotesi dobbiamo ancora ricordare che rimangono ancora inalterati aspetti che verranno rappresentati al termine dell'intera trattazione perché di fatto costituiscono i caratteri innovativi e di sviluppo che troveranno sempre più consistenza nel panorama dei servizi che devono caratterizzare un interporto e più puntualmente un'area logistico – intermodale (la piattaforma ferroviaria, i Magazzini Generali Doganali, la piattaforma per la City Logistics).

IPOTESI DI PIANO

Cessione dell'area archeologica etrusca e del Fabbricato il Mulino alla Regione Toscana o ad altro analogo Ente Pubblico

Così come accennato nelle pagine precedenti il piano tracciato prevede due precise linee di indirizzo: da un lato quella del consolidamento patrimoniale e dall'altro quella degli investimenti.

1) Il consolidamento dell'equilibrio patrimoniale

Il piano prevede il raggiungimento dell'equilibrio patrimoniale, a prescindere dai ritorni attesi dagli investimenti che si andranno a realizzare negli anni successivi, entro il primo semestre del 2016, tramite la cessione di beni non strumentali apprezzati in maniera potenziale in circa Euro 3,2 milioni (fabbricato il Mulino il cui valore di stima, secondo la valutazione effettuata dalla Società REAG – Società certificata a livello internazionale - che si allega in copia, e secondo i valori di libro dell'area etrusca e la cessione, esistono già diverse manifestazioni di interesse in tal senso, di circa 23.499mq, dei 38.770mq previsti, di terreni edificabili già di proprietà della società, insistenti sul Comune di Prato ed oggetto dell'operazione di definizione di Piano Attuativo Convenzionato. In via prudentiale, i suddetti terreni sono stati valutati 100€/mq., al netto delle opere di urbanizzazione sulle quali si ricorda che la Interporto S.p.A. vanta un credito nei confronti del Comune di Prato di circa €500.000,00.

Si verrebbe, con queste misure, a riequilibrare l'esposizione finanziaria oggi fortemente condizionata da quella parte dei mutui accesi per far fronte agli investimenti non coperti da contributi e principalmente indirizzati a quelle opere infrastrutturali non produttrici di reddito diretto od ancora interessati dalla fase di start up.

Fra questi vanno ricordati tutto il sistema di antiinvasione ed i gate di accesso, le aree di parcheggio, l'edificio ove hanno sede gli uffici della dogana, l'illuminazione stradale, i costi sostenuti per la messa in sicurezza della zona etrusca ed in ultimo il terminal ferroviario.

C'è da aggiungere ancora che parte del disequilibrio è generato dall'indebitamento bancario che sconta rate di ammortamento troppo concentrate rispetto a quelli che sono i tempi di recupero degli investimenti, oltretutto non sempre direttamente produttivi.

Il ritorno infatti si basa sui canoni di affitto, normalmente calcolati su percentuali intorno al 6/7% annuo del valore dell'investimento stesso e quindi su archi temporali, se si inseriscono anche i costi di manutenzione, di almeno 20 anni.

A tal proposito, raggiunto l'equilibrio patrimoniale, al fine di renderlo sostenibile nel lungo periodo, si ipotizza la riorganizzazione del debito societario entro il 30/06/2016, riunendo in unico finanziamento a venti anni di Euro 15.788.462,00 al tasso del 4% quanto dovuto a tale data relativamente al Mutuo in Pool (€ 11.750.000,00) e al mutuo ipotecario Unicredit S.p.A. (€ 4.038.461,00).

2) Gli investimenti

Già illustrati nel corso della relazione sotto il profilo delle azioni di sviluppo, vengono qui analizzati sotto il profilo dei loro ritorni economici, pur in forma sintetica, per trovarne poi lo sviluppo economico finanziario negli elaborati contabili che si allegano.

a) *Il Completamento dell'Area di Prato*

A seguito dell'approvazione nel 2013 del piano strutturale, ITC ha già avviato le pratiche di proposta di Piano Attuativo che prevede una edificabilità di 14.268mq., su una superficie di terreno di circa 38.770mq tutti di proprietà.

Premesso che i tempi di sottoscrizione della convenzione potranno oscillare tra i 6 e i 12 mesi, una previsione possibile fa ritenere che le aree urbanizzabili in proprietà si attesterebbero intorno ai 38.770mq con una capacità edificatoria di circa 14.268mq di magazzini. Sotto il profilo della presente ipotesi di Piano si riterrebbe di effettuare la cessione, ed esistono già diverse manifestazioni di interesse in tal senso, di circa 23.499mq, dei 38.770mq previsti dei terreni di proprietà, attualmente nudi e non produttivi di reddito, con un valore di realizzo intorno ai 2.349.900 €, valutati in via prudenziale a 100€/mq. e al netto delle opere di urbanizzazione sulle quali si ricorda la Interporto S.p.A. vanta un credito nei confronti del Comune di Prato di circa €500.000,00. Nulla invece è previsto, nella presente ipotesi di Piano, riguardo nei 15.271mq. di terreno edificabile insistente sul Comune di Prato rimasto libero. Se nei tempi di sviluppo del Piano, si verificheranno tutti i giusti presupposti, si potrà prevedere un investimento diretto da parte della Interporto S.p.A., il discreto margine finanziario realizzabile in termini progressivi nel 2021, infatti, permetterebbe alla Società di accantonare circa Euro 2,8 milioni che potrebbero costituire il volano per completare direttamente la costruzione sul Comune di Prato dei 15.271mq. di terreno edificabile rimasto libero. In caso contrario, la loro cessione rappresenta un ulteriore margine di garanzia per affrontare possibili emergenze che si potrebbero venire a creare riguardo alla presente ipotesi di Piano Industriale stesso.

Ovviamente, in caso di intervento ad edificare diretto da parte di ITC, l'immobile realizzato sarebbe poi concesso in affitto a terzi e/o alla Società di Servizi in house per sviluppare anche le attività di City Logistic e ampliamento Magazzini Generali Doganali.

Si ricorda che nell'ambito della definizione degli oneri di urbanizzazione riguardanti le realizzazioni presenti e future nell'ambito interportuale, si procederà alla cessione/scomputo al Comune di alcuni cespiti non ammortizzabili (pista ciclabile, aree verdi) che non influenzeranno il conto economico e porteranno solo modifiche non sostanziali alla politica dei risconti.

b) Lo Sviluppo dell'Area di Campi Bisenzio

L'ampliamento (sono già state avviate le procedure per la VIA e sono stati completati gli scavi che hanno escluso la presenza di siti e/o reperti archeologici) consentendo all'ITC di svilupparsi ulteriormente compensando così quello che doveva essere l'insediamento sulle aree dove sono stati rinvenuti i reperti archeologici etruschi e romani.

Complessivamente si andrebbe ad urbanizzare un'area di oltre 221.662mq. sui quali potranno essere realizzati oltre 37.260mq di capannoni, di cui uno raccordato, con relativi piazzali pertinenziali e tutte le urbanizzazioni necessarie.

Fa parte del progetto l'ampliamento dell'attuale parcheggio dei tir che potenziato negli stalli di sosta (ne avremo a fine lavori oltre 120 rispetto ai 30 attuali) verrà dotata di un distributore gestito dalla controllata Services dove si andrà a sperimentare la innovativa alimentazione ad LNG (Gas metano liquido) a pressoché nullo impatto ambientale e con livello di consumo e di costi decisamente ridotti, un lavaggio per camion ed un punto di ristoro. Il ritorno atteso in termini di utili, a partire da dicembre 2017, è di €280.000.

Lo spazio oltre che dei classici servizi alla persona sarà provvisto di un infopoint a tecnologia avanzata per le informazioni sul traffico, sull'orario dei traghetti e dei treni merci e di collegamento wi-fi.

In questa prima fase, da individuare nell'arco di quattro anni, l'intervento verrebbe riservato alla realizzazione completa della zona di sosta dei Tir, dotate di tutte le infrastrutturazioni previste e dall'acquisizione, trattandosi di proprietà di terzi, e dall'urbanizzazione di tutta l'estensione sopra ricordata.

Per questo lotto di lavori è previsto un investimento di circa 29 milioni di Euro e per la sua copertura è stato richiesto il finanziamento totale al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti tramite il CIPE. L'intervento in questione non comporta anticipazioni di cassa in quanto l'erogazione del contributo avviene su stato di avanzamento lavori.

Per la fase successiva di messe a reddito dei lotti urbanizzati, tramite la costruzione di capannoni, si procederà in un secondo momento mediante la cessione di una parte dei terreni e con il finanziamento dei privati. Certamente, sotto il profilo patrimoniale, si verrebbe a definire un importante incremento che migliorerebbe sensibilmente l'equilibrio finanziario.

SVILUPPO SERVIZI FUNZIONALI ALL'IPOTESI DI PIANO

Come accennato in premessa la relazione si conclude con la evidenziazione dei servizi che troveranno la loro massima espressione una volta dato il via al Piano Industriale.

1) *La Piattaforma Ferroviaria*

Finiti gli investimenti di carattere immobiliare ed infrastrutturale ed organizzata la fase operativa, il processo che ci attende è quello dello sviluppo dei traffici mediante la messa in campo di un'azione di marketing e di stipula di accordi con le compagnie logistiche nazionali ed internazionali.

L'obiettivo, tenuto conto delle potenzialità del terminal, è quello di raggiungere, a regime, le 20 coppie di treni completi settimanali rispetto alle 4 attuali, con una movimentazione di circa 1.000.000 di tonnellate di merce. da raggiungere nell'ambito dei 7 anni contemplati dal piano che equivale ad un traffico settimanale di circa 20 coppie di treni con un giro di affari che si può stimare in 1.200.000 Euro e con ritorni netti intorno al 20%.

Una seconda fase, non oggetto del seguente business-plan, potrà riguardare la estensione della piattaforma sullo scalo merci di Prato, essendo un prolungamento pressoché naturale, che oggi non è praticamente utilizzato.

2) *I Magazzini Generali Doganali*

Deve assumere sempre più il ruolo di punto di riferimento per gli operatori dell'area metropolitana Firenze, Prato e Pistoia e come terminalizzazione del corridoio doganale protetto "Porto di Livorno - ITC" per la razionale gestione delle merci in import ed export da e per i mercati internazionali. Gli attuali spazi sono giudicati limitati ma non richiedono ulteriori investimenti. Eventualmente nelle nuove edificazioni in Prato potranno essere trovate le dimensioni per soddisfare le più ampie esigenze.

Anche in questo caso verrà posto in essere un rapporto con le Dogane per lo sviluppo della sperimentazione e verranno promossi i servizi a disposizione con una azione incisiva sugli operatori tramite l'assistenza dei soci quali la Camera di commercio di Firenze e di Prato e l'Associazione dell'Unione Industriale di Prato tutte molto sensibili a questi temi.

Un'ottima collaborazione è in atto con l'Istituto Buzzi di Prato per l'analisi e la certificazione di origine dei prodotti

In termini economici si stima che nel giro di un triennio si possa raggiungere un fatturato intorno al milione di Euro con un margine di utile per la quota detenuta da Interporto tramite la controllata Services di € 50.000,00, che però, per ragioni di prudenza, non sono stati presi in considerazione nel presente Piano.

3) *La piattaforma per la City Logistic*

Nei nuovi capannoni che si andranno a realizzare (nella componente pratese) verrà riservato uno spazio per organizzare il trasporto delle merci del così detto “ultimo miglio” nell’ottica del progetto diffuso delle “Smart Cities”. Più che sotto il profilo economico l’argomento va inquadrato nell’ambito del tipo di servizio che solo una struttura come quella dell’Interporto può offrire e nei benefici indotti che tale sistema organizzativo produce come impatto ambientale (si possono usare mezzi a propulsione elettrica), razionalizzazione dei traffici, accesso alle zone ZTL ridotto nel tempo e nello spazio, efficientamento delle consegne. Su questi oggetti gioca però un ruolo determinante la pubblica amministrazione che deve porre in essere regole stringenti nella regolarizzazione del traffico in ambito urbano.

Visto il carattere sperimentale che tale attività si propone non si ritiene, anche per la difficoltà di trovare termini di riferimento in campo nazionale, di indicarne i benefici economici. Al momento riterremo di applicare il concetto della neutralità contabile.

CONCLUSIONI

Le consistenze ed il piano di business sopra descritto si basa da un lato su previsioni urbanistiche sulle quali abbiamo la presumibile certezza della loro quantificazione e dall’altro su indicatori di mercato che ci confortano sull’interesse mostrato dagli operatori che vedono nell’Interporto un luogo strategico dove ancora venire ad investire ed operare.

Da qui discendono anche i parametri che abbiamo assunto per quanto riguarda i valori dei terreni sia in fase di acquisto e/o esproprio che di cessione una volta urbanizzati e quelli degli immobili, sia per la fase realizzativa, secondo le tipologie ormai consolidate, che per quelli che riguardano i valori di mercato, oggi vigenti, per le cessioni.

Stesso criterio di valutazione abbiamo utilizzato nella determinazione dei canoni di affitto, che si basano su contratti consolidati, e dei costi di manutenzione legati ad una contrattualistica garantista.

Nel campo dei servizi le stime sui loro ritorni in termini di reddito sono state molto prudenziali assegnando alla loro presenza e affidabilità più un valore di attrazione, che ritroviamo nel valore degli immobili e nei canoni più che nel relativo conto economico.

Nel periodo di riferimento del Piano Industriale, i risultati annuali garantiscano utili sotto il profilo economico ed un discreto margine finanziario.

Sotto il profilo economico finanziario, il piano è caratterizzato dal fatto che, al termine del periodo considerato, si tenderà all'azzeramento dello scoperto del conto corrente che sconterà ovviamente nello stesso tempo delle possibili fluttuazioni in territorio negativo dovute anche al minor apporto che avranno a partire dal 2017 i contributi ministeriali compensati dalla crescita del cash-flow e dei minori oneri finanziari. Contributi ministeriali (leggi 240 e 413) fino a quella data certi ed esigibili.

Altro aspetto che merita una citazione è la forte contrazione dell'indebitamento bancario che passa dall'attuali 32,2 milioni di euro ai 12,5 milioni. Mutui per i quali sono stati comunque calcolati gli interessi su base crescente e cautelativa.

Fermo restando quanto illustrato in questa ipotesi di cui si riportano in allegato le analisi economico – finanziarie – patrimoniali, si ritiene di concludere questa relazione con una considerazione che dimostra la elasticità garantista del piano: l'attuale piano non prevede alcun destino dei 15.271mq. di terreno edificabile rimasto libero sul Comune di Prato e la loro cessione rappresenta un ulteriore margine di garanzia per affrontare possibili emergenze che si potrebbero venire a creare. Inoltre, nel caso in cui, in prossimità di importanti scadenze, si dovesse percepire delle difficoltà, per esempio nella ristrutturazione della somma da parte del sistema bancario mediante un mutuo pluriennale, o si manifestasse l'opportunità, a fronte di un mercato fondiario particolarmente favorevole, di procedere sia alla cessione di beni strumentali, di cui per altro registriamo delle richieste, sia ricorrere alla vendita, già a partire dal 2020, di parte dei terreni urbanizzati dell'area del comune di Campi Bisenzio.

ALLEGATI:

Piano Industriale - Ipotesi

- a) Piano Patrimoniale
- b) Piano Economico
- c) Piano Finanziario
- d) Scaletta Rendiconto Finanziario Previsionale

PIANO PATRIMONIALE punto a) (Aggiornamento aprile 2015)
1000 - INTERPORTO DELLA TOSCANA CEN.L

Stato Patrimoniale	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totali - CESPITI AMMORTIZZABILI	€57.877.731,32	€56.687.284,64	€56.687.284,64	€56.687.284,64	€56.687.284,64	€56.687.284,64	€56.687.284,64	€56.687.284,64
Totali - CESPITI NON AMMORTIZZABILI	€21.031.197,84	€18.999.159,48	€30.939.314,18	€41.989.625,38	€45.708.825,46	€47.568.425,30	€47.568.425,30	€48.772.159,48
Totali - COSTI DIFFERITI PLURIENNALI	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41	€1.004.595,41
Totali - BENI IMMATERIALI	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86	€11.868,86
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	€79.925.393,43	€76.702.908,39	€88.643.063,09	€99.693.374,29	€103.412.574,37	€105.272.174,21	€105.272.174,21	€106.475.908,39
Totale Rimanenze Giacenze Produzione	€3.196.761,19	€735.741,68	€735.741,68	€735.741,68	€735.741,68	€735.741,68	€735.741,68	€735.741,68
BANCHE E C/C POSTALI	€848.001,62	€0,00	€1.772.282,14	€1.118.801,07	€1.467.586,53	€2.129.911,96	€2.771.027,71	€3.478.087,43
CAPITALE INVESTITO	€83.970.156,24	€77.438.650,07	€91.151.086,91	€101.547.917,04	€105.615.902,58	€108.137.827,85	€108.778.943,60	€110.689.737,50
CAPITALE SOCIALE	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09	€13.245.000,09
- 3505120 - Riserva per azioni proprie	€ 47.060,58	€ 67.330,41	€ 67.330,41	€ 67.330,41	€ 67.330,41	€ 67.330,41	€ 67.330,41	€ 67.330,41
- 3505050 - Riserva legale	€ 257.862,92	€ 258.991,12	€ 263.999,10	€ 290.316,95	€ 317.344,08	€ 347.104,35	€ 379.838,16	€ 411.739,40
- 3505070 - Riserva straordinaria	€ 1.684.949,02	€ 1.706.384,74	€ 1.801.536,40	€ 2.301.575,64	€ 2.815.091,11	€ 3.380.536,13	€ 4.002.478,52	€ 4.608.602,06
Patrimonio netto	€15.234.872,61	€15.277.706,36	€15.377.866,00	€15.904.223,09	€16.444.765,69	€17.039.970,97	€17.694.647,18	€18.332.671,95
- 0X01520 - Contributi c/erogazione	€ 2.757.245,06	€ 1.509.873,00	€ 262.500,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 0X01523 - Contributi c/erog. TRAMES	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
OX - CREDITI VARI (OLTRE ES.SUCC.)								
- 1702805 - Contributi c/erogazione	€ 3.019.745,53	€ 262.500,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totale Contributi	€5.776.990,59	€1.772.373,00	€262.500,00	€0,00	€0,00	€0,00	€0,00	€0,00
Totali - FONDI AMM.TO	€18.165.043,53	€19.810.860,93	€21.295.623,73	€22.729.742,31	€24.339.202,90	€25.933.649,62	€27.527.495,51	€29.101.736,29
Totale F.do TFR Dipendenti	€76.383,09	€91.600,00	€105.600,00	€119.600,00	€133.600,00	€147.600,00	€161.600,00	€175.600,00
Scadenti entro 12 mesi								
- 3T06299 - Mutui passivi bancari (q.c.)	€ 6.195.791,68	€ 2.980.744,28	€ 1.511.501,46	€ 1.058.750,45	€ 858.036,20	€ 890.689,45	€ 924.595,98	€ 959.804,29
Scadenti oltre 12 mesi								
- 3J05711 - Mutuo Chirografo POP.VI.	€ 1.515.762,47	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 3J05712 - Finanziamento MPS e POPVI	€ 11.750.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 3O05730 - Mutui passivi POPVI	€ 500.895,35	€ 255.847,87	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 3O05731 - Mutuo C.R.Firenze	€ 1.144.484,60	€ 691.509,76	€ 232.160,86	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 3O05732 - Mutuo C.R.San Miniato	€ 5.327.170,26	€ 5.088.039,36	€ 4.841.073,55	€ 4.586.016,13	€ 4.322.602,00	€ 4.050.557,35	€ 3.769.599,42	€ 3.479.436,16
- 3O05734 - Mutuo in POOL Unicredit/MPS/POP.VI.	€ 0,00	€ 15.260.454,15	€ 14.711.115,27	€ 14.139.583,10	€ 13.544.961,03	€ 12.926.316,23	€ 12.282.678,18	€ 11.613.037,15
- 3O05733 - Mutuo Unicredit Banca d'Impres	€ 4.038.461,53	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TOTALE MUTUI	€30.472.565,89	€24.276.595,42	€21.295.851,14	€19.784.349,68	€18.725.599,23	€17.867.563,03	€16.976.873,58	€16.052.277,60
Debiti vs Banche a breve	€2.577.720,82	€257.175,89	€0,00	€0,00	€0,00	€0,00	€0,00	€0,00
- 4506804 - Risconto pass. Contrib Regione	€ 291.036,55	€ 257.484,92	€ 223.933,29	€ 190.381,66	€ 156.830,03	€ 123.278,40	€ 89.726,77	€ 70.720,99
Risc. Pass. Contr. CIPE c/impianti	€ 0,00	€ 0,00	€ 12.503.888,88	€ 23.554.200,08	€ 27.273.400,16	€ 29.133.000,00	€ 29.133.000,00	€ 29.133.000,00
- 4506805 - Risc. pass. contr. L240 c/impianti	€ 20.000.712,17	€ 19.396.272,68	€ 18.791.833,19	€ 18.187.393,70	€ 17.582.954,21	€ 16.978.514,72	€ 16.374.075,23	€ 15.769.635,74
- 4506806 - Risc. pass. contr. L240 c/interessi	€ 324.847,75	€ 37.325,50	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 4506807 - Risc. pass. contr. L413 conto/imianti	€ 2.160.922,89	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 4506808 - Risc. pass. contr. L413 c/interessi	€ 75.031,36	€ 29.107,25	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
- 4506811 - Risconti pass.su affitti	€ 401.876,41	€ 384.276,41	€ 366.676,41	€ 349.076,41	€ 331.476,41	€ 313.876,41	€ 296.276,41	€ 278.676,41
Totali - RISCONTI PASSIVI (*)	€23.254.427,13	€20.104.466,76	€31.886.331,77	€42.281.051,85	€45.344.660,81	€46.548.669,53	€45.893.078,41	€45.252.033,14
TOTALE PASSIVITA' E NETTO	€84.004.022,48	€78.046.032,36	€89.698.772,64	€100.818.966,93	€104.987.828,63	€107.537.453,15	€108.253.694,68	€108.914.318,98

(*) Come evidenziato nella parte descrittiva del Piano, l'investimento di urbanizzazione dei terreni nel Comune di Campi Bisenzio (cespite non ammortizzabile) per un totale di € 29.133.000,00 è totalmente garantito dal Contributo, di pari importo, del CIPE. Quindi, coerentemente ai principi contabili, parallelamente all'incremento del cespite per effetto dei lavori eseguiti si forma una posta di risconto passivo dei contributi CIPE di pari importo che si andrà a stornare una volta che il cespite entrerà in ammortamento.

INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE SPA Piano Economico punto b) (aggiornamento aprile 2015)

Conto Economico	Consuntivo	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
	2014							
	ITC SPA							
RICAVI								
- 9T17100 - Affitti attivi	3.336.714,16	3.311.128,58	3.402.456,19	3.419.456,19	3.427.456,19	3.427.456,19	3.427.456,19	3.427.456,19
- 9T17176 - Noleggio Locomotore e Stacker	16.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
- Contributi L.240/90	1.148.286,97	892.008,17	641.764,99	604.439,49	604.439,49	604.439,49	604.439,49	604.439,49
- Contributi L.413/98	98.963,35	46.751,62	29.107,25	10.019,91	0,00	0,00	0,00	0,00
- Contributi Regione Toscana	52.532,51	33.551,63	33.551,63	33.551,63	33.551,63	33.551,63	19.005,78	4.459,94
- Fotovoltaico	17.600,00	17.600,00	17.600,00	17.600,00	17.600,00	17.600,00	17.600,00	17.600,00
- Servizi Multyenergy (*)	0,00	0,00	0,00	23.333,33	280.000,00	280.000,00	280.000,00	280.000,00
- 9T17100 - Affitti attivi AnsaldoBreda	146.083,34	500.000,00	354.416,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Servizi amministrativi	0,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
- Affitto Piattaforma Ferroviaria (*)	0,00	0,00	20.000,00	54.000,00	88.000,00	122.000,00	156.000,00	192.000,00
- Servizi di Condominio	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00
- A717895 - Rimborsi vari	58.226,35	35.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00
Totale - RICAVI DI GESTIONE	4.883.406,68	4.869.040,00	4.561.896,75	4.225.400,56	4.514.047,31	4.548.047,31	4.567.501,46	4.588.955,62
TOTALI - RICAVI DI GESTIONE	4.883.406,68	4.869.040,00	4.561.896,75	4.225.400,56	4.514.047,31	4.548.047,31	4.567.501,46	4.588.955,62
COSTI								
Totale - ACQUISTO BENI	9.011,79	10.000,00						
Totale - SERVIZI DI PRODUZIONE	146.961,89	307.600,00	251.600,00	114.600,00	124.600,00	124.600,00	124.600,00	124.600,00
Totale - SERVIZI COMMERCIALI VARI	37.594,77	54.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00
Totale - SERVIZI AMMINISTRATIVI	141.322,34	132.700,00	130.200,00	130.200,00	130.200,00	130.200,00	130.200,00	130.200,00
Totale - SERVIZI VARI	436.216,95	438.155,00	336.925,00	261.475,00	286.160,00	286.160,00	286.160,00	286.160,00
Totale - ACQUISTO SERVIZI	762.095,95	932.955,00	794.225,00	581.775,00	616.460,00	616.460,00	616.460,00	616.460,00
Totale - SPESE DEL PERSONALE	238.485,37	284.640,00	297.000,00	297.640,00	297.000,00	297.640,00	297.000,00	297.640,00
Totale - ONERI DIVERSI AMMIN.VI E VAR.	49.255,72	48.950,00						
Totale - IMPOSTE E TASSE DI GESTIONE	411.059,39	412.000,00	404.200,00	403.800,00	408.800,00	408.800,00	408.800,00	408.800,00
Totale - ONERI DIVERSI GESTIONE	460.315,11	460.950,00	453.150,00	452.750,00	457.750,00	457.750,00	457.750,00	457.750,00
Totale - ALTRI ONERI FINANZIARI	34.096,57	34.000,00	34.000,00	28.000,00	26.000,00	24.000,00	21.000,00	19.000,00
Totale - ONERI STRAORDINARI	8.257,07	2.000,00						
TOTALI - COSTI DI GESTIONE	1.512.261,86	1.724.545,00	1.590.375,00	1.372.165,00	1.409.210,00	1.407.850,00	1.404.210,00	1.402.850,00
TOTALI: RICAVI - COSTI DI GESTIONE	3.371.144,82	3.144.495,00	2.971.521,75	2.853.235,56	3.104.837,31	3.140.197,31	3.163.291,46	3.186.105,62
TOTALI - COSTI DI AMMORTAMENTO	1.629.114,35	1.645.817,40	1.484.762,80	1.434.118,58	1.609.460,59	1.594.446,72	1.593.845,89	1.574.240,78
TOTALI - ACCANTONAMENTI RISCHI	162.765,10							
TOTALI - INTERESSI PASSIVI NETTI	1.416.309,68	1.350.000,00	826.399,36	744.571,87	716.168,93	657.071,88	610.936,25	545.020,04
TOTALI - SOPRAVVENIENZE	82.877,23	82.335,33	241.978,85	241.978,85	241.978,85	241.978,85	159.643,52	0,00
IRRES	133.188,00	22.642,22	66.544,18	66.544,18	66.544,18	66.544,18	43.901,97	
IRAP	90.081,00	3.211,08	9.437,18	9.437,18	9.437,18	9.437,18	6.226,10	
Totale - IMPOSTE ESERCIZIO	223.269,00	105.000,00	300.000,00	300.000,00	350.000,00	400.000,00	430.000,00	480.000,00
Totale - IMPOSTE DI ESERCIZIO	223.269,00	130.853,29	375.981,36	375.981,36	425.981,36	475.981,36	480.128,06	480.000,00
TOTALI RISULTATO DI ESERCIZIO	22.563,92	100.159,64	526.357,09	540.542,60	595.205,28	654.676,20	638.024,78	586.844,81

	Totale 2015	Totale 2016	Totale 2017	Totale 2018	Totale 2019	Totale 2020	Totale 2021
CASH FLOW	7.853.305,07	4.218.380,51	2.380.813,42	2.023.704,84	2.077.433,51	2.042.741,45	2.076.675,74
ONERI FINANZIARI	-1.350.000,00	-826.399,36	-744.571,87	-716.168,93	-657.071,88	-610.936,25	-545.020,04
DISPONIBILITA'	6.503.305,07	3.391.981,15	1.636.241,55	1.307.535,91	1.420.361,63	1.431.805,20	1.531.655,70
QUOTE CAPITALE	-6.195.970,47	-2.980.744,28	-1.511.501,46	-1.058.750,45	-858.036,20	-890.689,45	-924.595,98
RESIDUA	307.334,60	411.236,87	124.740,09	248.785,46	562.325,43	541.115,75	607.059,72
Progressivo	307.334,60	718.571,47	843.311,56	1.092.097,02	1.654.422,45	2.195.538,20	2.802.597,92

Piano Industriale Piano Finanziario punto c) (Aggiornamento aprile 2015)

INVESTIMENTI		opere	Residuo 2015	Residuo 2016	Residuo 2017	Residuo 2018	Residuo 2019	Residuo 2020	Residuo 2021
P7 e P8	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	131.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PI	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	2.590.000,00	2.590.000,00	1.582.777,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VIA DEL MANDORLO/CILIEGIO	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	40.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CAPANNONE SOPRINTENDENZA	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	500.000,00	500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MANUT. TAPPETO STRADALE	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	20.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PRATICA VIA AMPLIAM CAMPI BIS.	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	76.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ACQUISTO TERRENI CAMPI		17.245.000,00	17.245.000,00	5.748.333,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
URBANIZ.NI/VERDE/RACCORDI FERROVIARI CAMPI	Opere/DDLL/Collaudato/Rischi	9.298.000,00	9.298.000,00	9.298.000,00	5.578.799,92	1.859.599,84	0,00	0,00	0,00
ESPROPRIO TERRENI PRATO		640.000,00	640.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTALE MESE (IVA esclusa)		-267.000,00	-13.003.888,88	-11.050.311,20	-3.719.200,08	-1.859.599,84	0,00	0,00
	TOTALE MESE IVA		-58.740,00	-2.860.855,55	-2.431.068,46	-818.224,02	-409.111,96	0,00	0,00
CONTRIBUTI			Residuo 2015	Residuo 2016	Residuo 2017	Residuo 2018	Residuo 2019	Residuo 2020	Residuo 2021
L.413/98	Contributo da erogare	787.500,00	525.000,00	262.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
L.240/90	Contributo da erogare	3.742.117,12	1.247.371,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MINISTERO	Contributo da erogare	29.133.000,00	29.133.000,00	16.629.111,12	5.578.799,92	1.859.599,84	0,00	0,00	0,00
	TOTALE	33.662.617,12	30.905.371,12	16.891.615,30	5.578.799,92	1.859.599,84	0,00	0,00	0,00
MUTUI e FINANZIAMENTI			Residuo 2015	Residuo 2016	Residuo 2017	Residuo 2018	Residuo 2019	Residuo 2020	Residuo 2021
Mutuo POP. VI da 01/01/2012 tasso fisso	Erogazioni/Rimborsi	-735.598,25	-500.895,35	-255.847,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IRS 5 anni + 1,2 spread	Interessi	2,96	-20.055,63	-13.032,70	-5.700,24	0,00	0,00	0,00	0,00
Mutuo POP. VI Chirografo tasso variabile con cap	Erogazioni/Rimborsi	-4.010.508,47	-1.515.762,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Interessi	2,85%	-101.616,65	-26.762,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Mutuo CRFirenze tasso variabile	Erogazioni/Rimborsi	-1.590.821,27	-1.144.305,81	-691.509,76	-232.160,86	0,00	0,00	0,00	0,00
	Interessi	1,49%	-21.297,57	-15.369,55	-8.598,57	-1.729,60	0,00	0,00	0,00
Mutuo CRS.Miniato tasso variabile	Erogazioni/Rimborsi	-5.558.714,83	-5.327.170,26	-5.088.039,36	-4.841.073,55	-4.586.016,13	-4.322.602,00	-4.050.557,35	-3.769.599,42
	Interessi	1,25%	-71.516,84	-94.821,65	-90.482,32	-109.889,93	-103.975,95	-114.888,75	-107.483,87
Mutuo Unicredit tasso variabile	Erogazioni/Rimborsi	-4.576.923,07	-4.038.461,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Interessi	2,25%	-3.030,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanz.to Stand-by MPS-CRPO tasso variabile EU6mesi+5,5 spread	Erogazioni/Rimborsi	-14.000.000,00	-11.750.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Interessi	5,68%	-795.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanz.to in Pool MPS/POP.VI/Unicredit	Erogazioni/Rimborsi	0,00	-15.788.461,53	-15.260.454,15	-14.711.115,27	-14.139.583,10	-13.544.961,03	-12.926.316,23	-12.282.678,18
	Interessi	4%	0,00	-626.310,68	-604.979,18	-582.785,89	-559.695,99	-535.673,26	-510.680,01
	TOTALE	-30.472.565,89	-24.276.595,42	-21.295.851,14	-19.784.349,68	-18.725.599,23	-17.867.563,03	-16.976.873,58	-16.052.277,60
CANONI DI LOCAZIONE / ENTRATE			Totale 2015	Totale 2016	Totale 2017	Totale 2018	Totale 2019	Totale 2020	Totale 2021
Locazioni + Breda	Incasso sogg. IVA		3.416.217,46	3.361.961,72	3.024.545,03	3.032.545,03	3.032.545,03	3.032.545,03	3.032.545,03
Noleggio mezzi	Incasso sogg. IVA		12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
Locazione terminal	Incasso sogg. IVA		0,00	20.000,00	54.000,00	88.000,00	122.000,00	156.000,00	192.000,00
Stazione Multi Energy	Incasso sogg. IVA		0,00	0,00	23.333,37	280.000,00	280.000,00	280.000,00	280.000,00
Vendita terreni edificabili Prato al netto delle urbanizzazioni	Incasso sogg. IVA		0,00	2.349.900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rimborsi vari (ammi.ve e condominio)	Incasso sogg. IVA		21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00
	TOTALE		3.449.217,46	5.764.861,72	3.134.861,40	3.433.545,03	3.467.545,03	3.501.545,03	3.537.545,03
	TOTALE IVA		758.827,84	1.268.269,58	689.673,25	755.379,91	762.859,91	770.339,91	742.884,46
Locazioni	Incasso non sogg. IVA		394.911,16	394.911,16	394.911,16	394.911,16	394.911,16	394.911,16	394.911,16
Vendita cespiti Archeologici e Mulino	Incasso sogg. IVA		3.200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rimborsi vari	Incasso non sogg. IVA		35.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00
	TOTALE		3.629.911,16	424.911,16	424.911,16	424.911,16	424.911,16	424.911,16	424.911,16
COSTO STRUTTURA			Residuo 2015	Residuo 2016	Residuo 2017	Residuo 2018	Residuo 2019	Residuo 2020	Residuo 2021
	Pagamento Sogg. IVA		-555.000,00	-519.500,00	-382.500,00	-392.500,00	-392.500,00	-392.500,00	-392.500,00
	TOTALE		-555.000,00	-519.500,00	-382.500,00	-392.500,00	-392.500,00	-392.500,00	-392.500,00
	TOTALE IVA		-122.100,00	-114.290,00	-84.150,00	-86.350,00	-86.350,00	-86.350,00	-86.350,00
	Pagamento non Sogg. IVA		-1.169.545,00	-1.070.875,00	-989.665,00	-1.016.710,00	-1.015.350,00	-1.011.710,00	-1.010.350,00
	Pagamento Tasse		-130.853,29	-375.981,36	-375.981,36	-425.981,36	-475.981,36	-480.128,06	-480.000,00
	TOTALE		-1.300.398,29	-1.446.856,36	-1.365.646,36	-1.442.691,36	-1.491.331,36	-1.491.838,06	-1.490.350,00
IVA			Totale 2015	Totale 2016	Totale 2017	Totale 2018	Totale 2019	Totale 2020	Totale 2021
	Credito/debito								
	IVA acquisti		-132.220,00	-2.975.145,55	-2.515.218,46	-904.574,02	-495.461,96	-86.350,00	-86.350,00
	IVA vendite		490.623,09	1.268.269,58	689.673,25	755.379,91	762.859,91	770.339,91	742.884,46
	TOTALE		-438.659,10	-520.366,32	0,00	-1.262,17	-271.756,29	-683.366,59	-659.464,91
	IVA utilizzo/rimborso		0,00	1.852.335,16	2.132.215,43	150.896,28	73.167,02	0,00	0,00
ONERI FINANZIARI			Totale 2015	Totale 2016	Totale 2017	Totale 2018	Totale 2019	Totale 2020	Totale 2021
Tasso % Annuo	5,00% 5,00% 1,00%		-21.792,96	49.897,50	65.188,43	78.236,49	106.600,06	139.625,77	173.143,84
	TOTALE		-21.792,96	49.897,50	65.188,43	78.236,49	106.600,06	139.625,77	173.143,84
FABBISOGNO FINANZIARIO									
	Variazione mese								
	SALDO		-880.000,00						
			Totale 2015	Totale 2016	Totale 2017	Totale 2018	Totale 2019	Totale 2020	Totale 2021
CASH FLOW			7.853.305,07	4.218.380,51	2.380.813,42	2.023.704,84	2.077.433,51	2.042.741,45	2.076.675,74
ONERI FINANZIARI			-1.350.000,00	-826.399,36	-744.571,87	-716.168,93	-657.071,88	-610.936,25	-545.020,04
DISPONIBILITA'			6.503.305,07	3.391.981,15	1.636.241,55	1.307.535,91	1.420.361,63	1.431.805,20	1.531.655,70
QUOTE CAPITALE			-6.195.970,47	-2.980.744,28	-1.511.501,46	-1.058.750,45	-858.036,20	-890.689,45	-924.595,98
RESIDUA			307.334,60	411.236,87	124.740,09	248.785,46	562.325,43	541.115,75	607.059,72
Progressivo			307.334,60	718.571,47	843.311,56	1.092.097,02	1.654.422,45	2.195.538,20	2.802.597,92

Scaletta Rendiconto Finanziario Previsionale punto d) (Aggiornamento aprile 2015)

1000 - INTERPORTO DELLA TOSCANA CEN.L

RENDICONTO FINANZIARIO PREVISIONALE	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ricavi operativi	3.835.128,58	3.800.872,88	3.520.789,53	3.819.456,19	3.853.456,19	3.887.456,19	3.923.456,19
Costi operativi	1.680.545,00	1.551.375,00	1.333.165,00	1.370.210,00	1.368.850,00	1.365.210,00	1.363.850,00
Risultato op. lordo	2.154.583,58	2.249.497,88	2.187.624,53	2.449.246,19	2.484.606,19	2.522.246,19	2.559.606,19
Imposte sul reddito	105.000,00	300.000,00	300.000,00	350.000,00	400.000,00	430.000,00	480.000,00
Flusso di cassa della gestione reddituale	2.049.583,58	1.949.497,88	1.887.624,53	2.099.246,19	2.084.606,19	2.092.246,19	2.079.606,19
Flusso di cassa della gestione corrente	2.049.583,58	1.949.497,88	1.887.624,53	2.099.246,19	2.084.606,19	2.092.246,19	2.079.606,19
Nuovi investimenti	-267.000,00	-13.643.888,88	-11.050.311,20	-3.719.200,08	-1.859.599,84	0,00	0,00
Flusso di cassa connesso agli investimenti	1.782.583,58	-11.694.391,00	-9.162.686,67	-1.619.953,89	225.006,35	2.092.246,19	2.079.606,19
Contributi pubblici	2.757.246,00	14.013.760,00	11.312.811,20	3.719.200,08	1.859.599,84	0,00	0,00
Flusso di cassa connesso alla cessione di cespiti	3.200.000,00	2.349.900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Flusso di cassa prima del rimborso del debito	7.739.829,58	4.669.269,00	2.150.124,53	2.099.246,19	2.084.606,19	2.092.246,19	2.079.606,19
Rimborso mutui	-6.195.970,47	-2.980.744,28	-1.511.501,46	-1.058.750,45	-858.036,20	-890.689,45	-924.595,98
Oneri finanziari su mutui	-1.350.000,00	-826.399,36	-744.571,87	-716.168,93	-657.071,88	-610.936,25	-545.020,04
Flusso di cassa connesso all'indebitamento finanziario m.l.t.	193.859,11	862.125,37	-105.948,80	324.326,81	569.498,11	590.620,50	609.990,18
Erogazioni/(rimborsi) finanziamenti bancari a breve termine							
Oneri finanziari su indebitamento a breve	-121.792,96	-102,50	188,43	3.236,49	-3.399,94	-374,23	143,84
Flusso di cassa connesso all'indebitamento a b.t.	-121.792,96	-102,50	188,43	3.236,49	-3.399,94	-374,23	143,84
Flusso di cassa connesso all'indebitamento finanziario	72.066,15	862.022,87	-105.760,37	327.563,30	566.098,17	590.246,26	610.134,01
Flusso di cassa connesso all'IVA	-438.659,10	-374.907,14	306.670,22	440,01	68.808,68	623,32	-2.930,45
Flusso di cassa da coprire	-366.592,95	487.115,73	200.909,85	328.003,31	634.906,84	590.869,58	607.203,56
Flusso netto da cessioni immobiliari (IRAP e IRES su plus.za vendita cespiti)	-25.853,29	-75.981,36	-75.981,36	-75.981,36	-75.981,36	-50.128,06	
Sbilancio	307.334,32	718.468,70	843.397,19	1.095.419,14	1.654.344,62	2.195.086,14	2.802.289,70