

**AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DELLA GESTIONE  
TECNICA ED OPERATIVA DEL POLO LOGISTICO  
DELL'INTERPORTO DI CATANIA – CIG 793170278C**

**PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DI MASSIMA**

**Maggio 2019**



**INDICE**

<b>SINTESI</b>	<b>7</b>
<b>FINALITÀ' E METODO</b>	<b>8</b>
<b>1 CONTESTO DELLA CONCESSIONE</b>	<b>9</b>
1.1 L'Interporto di Catania	9
1.2 Opere previste per la realizzazione dell'Interporto	9
1.3 Sviluppi del traffico merci in Sicilia	10
1.4 Soggetto attuatore e concessionario	11
<b>2 SCENARIO DI RIFERIMENTO</b>	<b>13</b>
2.1 Polo Logistico oggetto della concessione	13
2.2 Attività di gestione oggetto della concessione	14
2.3 Durata della concessione	15
<b>3 ELEMENTI DEL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO</b>	<b>16</b>
3.1 Ipotesi di base	16
3.2 Ricavi di esercizio	16
3.3 Costi di esercizio	18
3.3.1 Costi Fissi	18
3.3.1.1 Costi fissi industriali	18
3.3.1.2 Costi diversi di gestione	19
3.3.1.3 Costi fissi commerciali	20
3.3.1.4 Classificazione dei costi comuni ai fini del riaddebito ai locatari	20
3.3.2 Costi del Personale	20
3.3.3 Oneri della gestione finanziaria	21
3.4 Previsioni economico-finanziarie	21
<b>4 CONCLUSIONI</b>	<b>24</b>
<b>APPENDICE. DETTAGLIO TABELLE FINANZIARIE</b>	<b>25</b>
<b>DOCUMENTI CONSULTATI</b>	<b>33</b>

**LISTA DELLE TABELLE**

Tabella 1. Superfici e stalli di sosta in concessione	14
Tabella 2. Canoni annui utilizzati per la determinazione dei ricavi	17
Tabella 3. Dinamica di saturazione dell'offerta di servizi	17
Tabella 4. Costi fissi industriali unitari	19
Tabella 5. Costi diversi di gestione unitari	19
Tabella 6. Numerosità del personale e costi unitari per funzione	20
Tabella 7. Ricavi Logistici	25
Tabella 8. Ricavi Condominiali	26
Tabella 9. Sommario dei Ricavi	26
Tabella 10. Costi fissi	27
Tabella 11. Costo del personale	28
Tabella 12. Costo totale	28
Tabella 13. Conto Economico	29
Tabella 14. Stato Patrimoniale	31
Tabella 15. Rendiconto Finanziario	32

## LISTA DELLE FIGURE

Figura 1. Visione dell'Interporto di Catania nel territorio	9
Figura 2. Stime della domanda intermodale Interporto di Catania. <i>Numero tiri gru</i>	11
Figura 3. Stime della domanda logistica Interporto di Catania.	11
Figura 4. Composizione dei ricavi attualizzati	17
Figura 5. Composizione dei costi di esercizio	18
Figura 6. Voci del rendiconto finanziario	22



## SINTESI

Il piano economico e finanziario presentato in questo documento illustra la situazione prospettica, su un arco temporale di 9 anni, dello stato patrimoniale, conto economico e redditività finanziaria delle attività oggetto della concessione di gestione con la quale la Società degli Interporti Siciliani S.p.A. intende provvedere alla gestione del Polo Logistico dell'Interporto di Catania, già realizzato.

Le condizioni in cui opererà il futuro Concessionario sono modellate nel piano economico e finanziario in accordo a quanto è definito nella documentazione a base di gara; quando necessario, ipotesi aggiuntive sono state adottate a partire dai precedenti studi ed analisi in materia già redatti, in occasione di precedenti incarichi specifici, a cura di vari Soggetti qualificati, a beneficio della Società degli Interporti Siciliani S.p.A. In termini generali, per lo sviluppo dei flussi finanziari riportati nel presente documento sono state adottate ipotesi realistiche, ma nella maggior parte dei casi prudenziali.

Il documento mostra il flusso dei costi e dei ricavi generati dalle attività in concessione, nonché il flusso della gestione finanziaria. Sulla base di tali ipotesi, il Conto Economico e lo Stato Patrimoniale mostrano la sostenibilità delle attività e prestazioni che i documenti di gara pongono in capo al Concessionario, compreso il pagamento del canone al Concedente (minimo a base di gara).

La gestione finanziaria evidenzia la necessità che il Concessionario provveda per i primi tre anni della gestione al finanziamento degli scoperti di cassa, che derivano principalmente dalla progressione dell'occupazione degli spazi concessi per raggiunge il valore di regime.

Il Rendiconto Finanziario ha consentito di calcolare in termini reali gli indici di redditività del capitale investito dal Concessionario, indici i cui valori mostrano che la gestione del Polo Logistico è finanziariamente redditizia:

- **VAN** (in termini reali)                      **0,7 Milioni di Euro,**
- **TIR** (in termini reali)                      **36,0%.**

## FINALITÀ' E METODO

SIS, Società degli Interporti Siciliani S.p.A. (SIS d'ora in avanti) è soggetto attuatore del progetto dell'Interporto di Catania, che prevede la realizzazione di due aree, il Polo Logistico e il Polo Intermodale, situate a Sud-Ovest della città di Catania, in prossimità dello scalo Ferroviario di Catania-Bicocca e nella Zona industriale di Catania, sita in località Pantano d'Archi.

SIS ha già realizzato in proprio, tramite appalti di lavori, il Polo Logistico, le aree di sosta e stoccaggio e le infrastrutture connesse. Per assicurare l'erogazione dei servizi logistici dell'Interporto, SIS pubblica il bando di gara di concessione di gestione finalizzato alla gestione del Polo Logistico, e di cui il presente documento è parte.

L'attività si è basata sul riesame di un precedente Piano economico finanziario riferito alla precedente gara per la concessione di gestione del Polo Logistico, redatto nel 2018 dalla Società CSIL di Milano.

Il PEF oggetto del presente documento è stato sviluppato adottando ipoteticamente il punto di vista del futuro Concessionario e quindi circoscrivendo costi, ricavi ed altri parametri economico-finanziari alle attività e compiti del Concessionario, così come sono definiti nella documentazione di gara e saranno esposti in sintesi nel seguito del presente documento.

Pertanto, pur tenendo conto delle finalità e dell'oggetto limitato al solo Polo Logistico, molte delle ipotesi del presente PEF sono basate sul Piano citato, che ha a sua volta integrato i risultati degli studi elencati in Appendice (documenti consultati). In particolare, i dati della domanda Logistica (metratura, percentuale e tariffe di locazione) sono basati su quelli che stati forniti da Booz & Company precedentemente all'elaborazione del Piano menzionato. La rivisitazione critica della documentazione citata ha portato alla formulazione di nuove ipotesi di lavoro in tutti i casi in cui ciò è stato ritenuto opportuno e alla proposizione di un piano economico e finanziario emergente da tali nuove ipotesi e, come sarà dettagliatamente descritto nel seguito, adeguato allo scopo e ai contorni della concessione di gestione oggetto della gara.

Il presente documento espone le ipotesi del PEF della concessione ed è strutturato come segue:

- Nel primo capitolo si descrive il contesto generale dell'Interporto di Catania anche sotto il profilo della stima della domanda logistica;
- Nel secondo capitolo si descrive lo scenario di riferimento nel quale si inquadrerà l'attività del Concessionario per la gestione del Polo Logistico;
- Nel terzo capitolo si presentano le ipotesi dei flussi di costi e ricavi; sono inoltre calcolati i principali indicatori economico-finanziari di rendimento;
- Nel quarto capitolo sono sinteticamente esposte le conclusioni principali del PEF, nonché alcune considerazioni di supporto per i concorrenti selezionati;
- Infine il documento è completato da un'Appendice nella quale sono raccolte le tavole con lo sviluppo temporale nell'orizzonte del piano dei flussi scaturiti dall'analisi e dalla lista dei documenti di riferimento consultati a sostegno delle ipotesi ed assunzioni del PEF.

## 1 CONTESTO DELLA CONCESSIONE

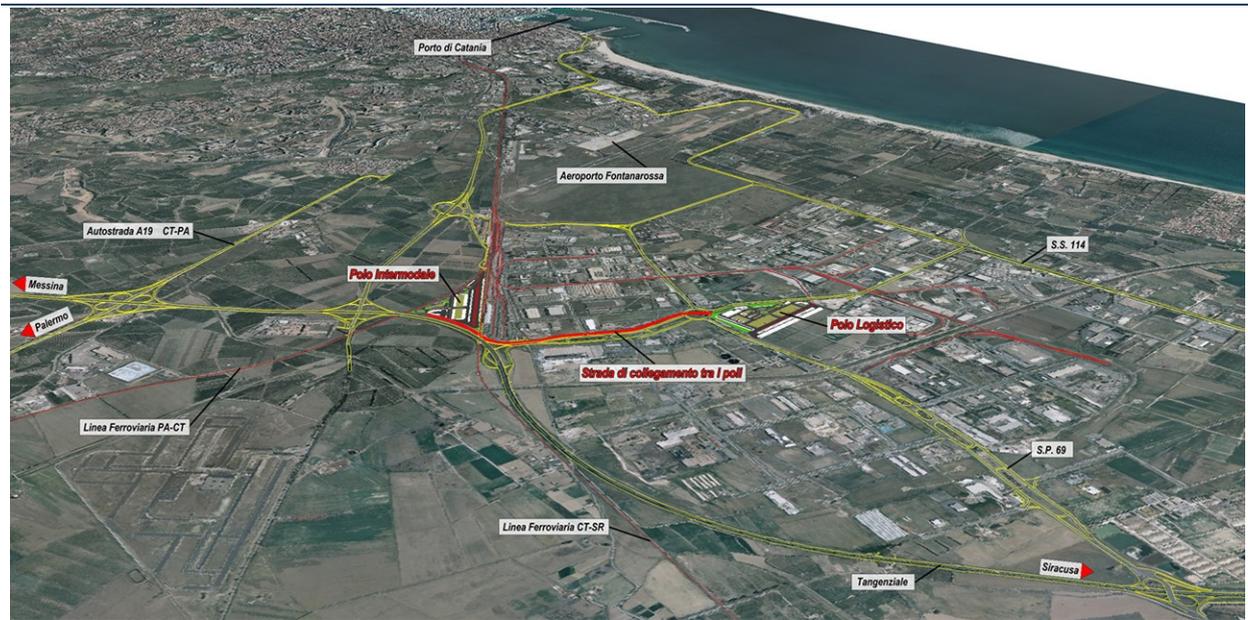
### 1.1 L'Interporto di Catania

Il Polo Logistico oggetto della concessione fa parte integrante dell'Interporto di Catania, la cui realizzazione risponde all'obiettivo strategico di utilizzare più modi di base per il trasporto merci con l'obiettivo di ottimizzarne l'uso, in particolare favorendo la sostituzione del trasporto su gomma con quello su ferro. L'infrastruttura avrà la funzione di accentrare i traffici, combinando differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, mare, aereo) nel baricentro di una zona ampia di produzione, di consumo, di scambio costituita dalla Sicilia Orientale anche nel più ampio contesto del Mediterraneo.

Il progetto dell'Interporto prevede la realizzazione di due aree, il Polo Logistico, già realizzato, e il Polo Intermodale, situate a Sud-Ovest della città di Catania, il primo localizzato nella zona industriale di Pantano d'Archi, e il secondo in prossimità dello scalo Ferroviario di Catania-Bicocca. I due poli, distanti circa 1,5 km tra loro, saranno collegati da una strada dedicata e parte integrante ed esclusiva dell'Interporto al fine di agevolare lo spostamento delle merci.

La localizzazione ha tutte le caratteristiche per sviluppare il trasporto intermodale gomma-treno-aereo-nave. Entrambe le aree sono poste a ridosso degli svincoli della tangenziale di Catania (rispettivamente Asse dei Servizi e Zona Industriale Nord) e quindi facilmente raggiungibili sia dagli assi di collegamento Messina-Siracusa e Catania-Palermo, sia dalle infrastrutture portuali e aeroportuali. L'aeroporto di Catania Fontanarossa è adiacente al terminal di Catania Bicocca, il Porto di Catania si trova a circa 8 km a nord, mentre quello di Augusta (principale porto merci per prodotti chimici e petroliferi) si trova a 40 km a sud.

Figura 1. Visione dell'Interporto di Catania nel territorio



### 1.2 Opere previste per la realizzazione dell'Interporto

L'Interporto di Catania è stato progettato per essere realizzato in forma modulare. Le realizzazioni previste comprendono i seguenti lotti funzionali:

- ❑ **Polo Logistico**<sup>1</sup>: area di circa 115.000 mq in località Pantano, nella zona centrale dell'Area Industriale. Comprende due blocchi di magazzini ciascuno per le attività di stoccaggio e fasi finali di produzione (packaging, etichettatura, etc.) e per uffici per le attività commerciali e amministrative, più uno per i servizi doganali. Le superfici dei magazzini realizzati sono riportate nella Tabella 1 del paragrafo 2.1, insieme al numero degli stalli di sosta e ad altri dati. Quest'area è destinata all'autotrasporto merci con infrastrutture per l'utilizzo dell'interporto suddivise in interne (magazzini e uffici) ed esterne (piazze di sosta attrezzate). Il Polo Logistico è stato già realizzato.
- ❑ A servizio del Polo logistico è previsto il **recupero ed estensione un binario ASI** già esistente sull'area, ma attualmente in disuso. Non realizzato.
- ❑ **Area di sosta del Polo logistico**: area di 46.740 mq di cui 24.000 pavimentati e destinati alla sosta di mezzi pesanti per un totale di 72 stalli. Sorge all'interno del Polo Logistico, ma è fisicamente separata da ogni altro tipo di utenza e dunque funzionalmente indipendente. Già realizzato e in funzionamento.
- ❑ **Polo Intermodale**: occupa un'estensione di 125.000 mq e prevede la realizzazione di due edifici, oltre ad un fascio di binari per la movimentazione della merce in arrivo/partenza con treni intermodali. E' previsto un ampio piazzale di movimentazione e stoccaggio dei *containers* e merci, di circa 5.000 mq, destinato anche per lo svolgimento di operazioni di consolidamento e deconsolidamento dei carichi. Non realizzato
- ❑ **Strada di collegamento**: l'intervento prevede il collegamento stradale tra il Polo Logistico, il Polo Intermodale, lo scalo merci di Catania Bicocca e la rete infrastrutturale primaria (Asse dei servizi), concepito in modo da garantire l'accesso esterno all'Interporto senza dover transitare per l'area ASI. Non realizzata.

### 1.3 Sviluppi del traffico merci in Sicilia

Nel progetto preliminare di Interporto è stata fatta l'analisi della domanda intermodale, che si basava su una previsione che andava da 875.000 a 1.032 mila tonn/anno nel 2005 (scenario basso e alto) a 1,7÷2,1 M tonn/anno nel 2015<sup>2</sup>. Dati successivi<sup>3</sup> hanno invece fatto rilevare che il traffico del Terminal Bicocca<sup>4</sup> è diminuito (-7,6% nel triennio 2005-2007), fino ad un valore di 1.200 mila tonnellate/anno nel 2009 (-30% dei volumi di traffico rispetto al 2008). Dagli stessi dati emerge come dal 2006 al 2009 il traffico merci su ferro nella Sicilia orientale sia diminuito di circa il 20%, in controtendenza rispetto all'andamento nazionale e rispetto all'andamento del trasporto merci in Sicilia con altri modi (ad esempio via mare). Nonostante si debba imputare alla crisi economica una contrazione significativa dei traffici di merci in Sicilia, la riduzione del traffico ferroviario si ascriverebbe anche ad un problema strutturale di scarsa competitività. In particolare, un ruolo considerevole ha giocato l'aumento di circa il 70% delle tariffe di trazione dalla Sicilia decisa da Trenitalia a partire dal 2006, a cui si aggiungono inefficienze dei trasporti locali che, da un lato aumentano il costo di trasporto nel primo e ultimo miglio di tragitto, e dall'altro non permettono un ricarico efficiente dei treni che in genere tornano in Sicilia vuoti. Carenze infrastrutturali (gallerie con altezza non sufficiente per i carri di nuova generazione, collo di bottiglia dell'attraversamento dello Stretto) e organizzative (poca flessibilità negli orari e nelle modalità di presa in consegna della merce) rendono il trasporto intermodale dalla Sicilia più costoso del trasporto su gomma (circa 300 Euro/carro di differenza, stima Booz).

Queste considerazioni hanno implicato una revisione al ribasso ed un aggiornamento delle previsioni della domanda sia dei servizi logistici che dei servizi intermodali dell'Interporto di Catania. Su queste premesse Booz and Company ha elaborato gli scenari di domanda per i servizi logistici e intermodali, i cui risultati principali sono riporti di seguito: In particolare la stima della domanda intermodale (si veda la Figura 2) è riportata per completezza di informazione, mentre la stima della domanda logistica (si veda la Figura 3) è stata tenuta presente per ipotizzare l'occupazione dei

<sup>1</sup> La cui gestione è l'oggetto esclusivo del presente PEF.

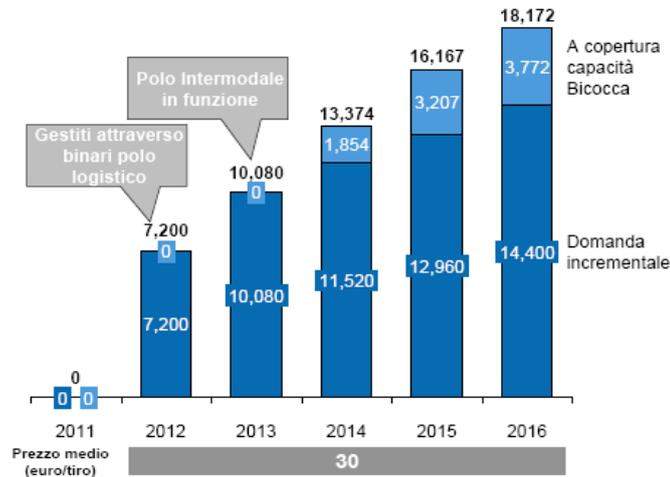
<sup>2</sup> Fonte E&Y, 2003

<sup>3</sup> Fonte *Modello di esercizio transitorio dell'interporto di Catania*, Booz, 2010

<sup>4</sup> <http://www.terminalitalia.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=122d6c33ea3f1210VgnVCM1000003f16f90aRCRD#1>.

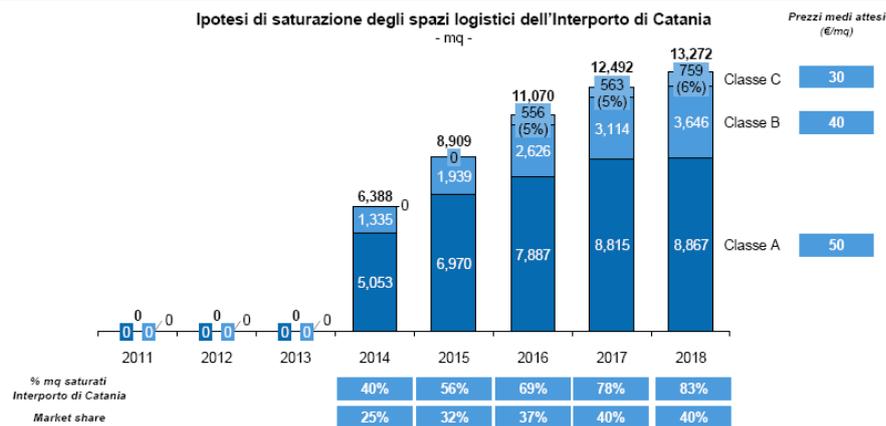
magazzini del Polo Logistico già realizzato. Infatti per l'offerta logistica si sono adottati indici di saturazione dei magazzini del polo logistico col raggiungimento dell'occupazione totale dei magazzini e uffici nel secondo anno di gestione<sup>5</sup>, mentre la tariffa applicata è di 36 Euro/mq in virtù del fatto che i magazzini sono stati adeguati ai più alti standard richiesti dalla domanda, senza tuttavia raggiungere il livello di Classe A.

Figura 2. Stime della domanda intermodale Interporto di Catania. Numero tiri gru



Fonte: Analisi Booz & Company su dati Global Insight GDP, interviste con management SIS e Terminali Italia

Figura 3. Stime della domanda logistica Interporto di Catania.



Fonte: Analisi Booz & Company su dati Scenari Immobiliari 2011, JLL 2008 e interviste ad esperti di settore

## 1.4 Soggetto attuatore e concessionario

L'organismo responsabile dell'attuazione dell'Interporto è la società "Società degli Interporti Siciliani S.p.A."<sup>6</sup> La società opera nel settore delle Infrastrutture e dei Trasporti. E' soggetto realizzatore degli Interporti di Catania e di

<sup>5</sup> Si veda la successiva Tabella 3.

<sup>6</sup> Sito: <http://www.interporti.sicilia.it/>.

Termini Imerese (ex legge quadro 1990 n.240 e successive modificazioni), entrambi opere di interesse nazionale previsti in Legge Obiettivo.

La società appartiene al Distretto Produttivo della Logistica con sede in Palermo. Ha azionariato totalmente pubblico, è certificata ISO9001 ed opera come centro di competenze a supporto della decisione strategica degli stakeholders (istituzioni, privati, forze sociali). Ha adottato una strategia complessiva di rilancio della multimodalità e integrazione della logistica per lo sviluppo unitario del territorio isolano. E' promotrice e realizzatrice di studi di settore, studi di fattibilità, protocolli e intese.

Aderisce a UIR, l'associazione nazionale degli interporti di FederTrasporto (Confindustria).

E' azionista di UIRNet SpA, la società costituita dagli interporti italiani per la realizzazione di attività di supervisione logistica.

## 2 SCENARIO DI RIFERIMENTO

Nel precedente capitolo 1 è stato descritto il contesto generale nel quale si troverà ad operare il Concessionario; nel capitolo che segue sono esposti i principali elementi dello scenario di riferimento della concessione di gestione, scenario che quindi costituisce la base del PEF descritto in dettaglio nel successivo capitolo 3.

### 2.1 Polo Logistico oggetto della concessione

Il Polo Logistico oggetto della concessione consiste in un'area di circa 118.000 mq, di cui circa 19.000 mq di superficie utile coperta da fabbricati (Magazzino Autotrasportatori 1, Magazzino Autotrasportatori 2, Magazzino Doganale, Gate ingresso, Centrale Tecnologica 5 e Centrale Tecnologica 6), circa 85.000 mq di superficie pavimentata (parte in conglomerato bituminoso e parte in calcestruzzo, destinata alla viabilità e alla sosta di mezzi gommati e containers) e circa 14.000 mq di superficie destinata a verde. I fabbricati sono descritti in sintesi di seguito.

#### ☐ Magazzino Autotrasportatori 1 e 2

I due Magazzini Autotrasportatori, costituiti ognuno da un immobile di forma rettangolare avente una superficie in pianta di circa 6.100 mq, hanno la medesima impostazione e sono articolati su due diversi livelli di funzionalità: un volume unico sull'intera lunghezza, per una profondità di 25,00 m circa ed una altezza di 9,00 m circa, che racchiude l'area di stoccaggio merci, e una fascia di volume ridotto in altezza e struttura articolata che racchiude al piano terra i blocchi servizi igienici degli operatori dei magazzini e le aree di supporto alle zone di stoccaggio, per consentire la movimentazione merci sui due fronti, e al primo livello la zona uffici con affaccio esterno. L'edificio è impostato a una quota maggiore di 1,20 m rispetto a quella del piazzale circostante per favorire le operazioni di carico e scarico dai mezzi gommati. All'interno l'area di stoccaggio è libera da ogni ostacolo che possa inibirne la flessibilità di uso e di movimentazione delle merci.

#### ☐ Magazzino Doganale

Il Magazzino Doganale è costituito da un immobile di forma rettangolare avente una superficie in pianta complessiva di circa 2.800 mq, comprendente la zona di stoccaggio, avente altezza utile pari a circa 9 metri, gli uffici e le rampe di accesso. Gli uffici sono inseriti in posizione baricentrica nella volumetria a ridosso della facciata continua lato est e si sviluppano su tre livelli. Le aree di stoccaggio sono libere da ogni forma di ostacolo che possa inibirne la flessibilità di uso e di movimentazione interna. La superficie di calpestio del magazzino è prevista ad una quota sovralzata rispetto al circostante piazzale carrabile di circa 1,20 metri al fine di favorire l'eventuale carico e scarico delle merci dai mezzi di trasporto.

#### ☐ Gate ingresso

L'ingresso al Polo Logistico, in condivisione con l'attuale gestore dell'Area di Sosta dell'Interporto di Catania, avviene tramite una gate (casello d'ingresso) che serve le due direzioni di marcia (ingresso e uscita). Il manufatto è costituito da una serie di telai lamellari in c.a. gettato in opera costituiti da pilastri e travi di medesima sezione che si ripetono uguali con interasse trasversale di m 2,50 e che, con andamento spezzato dell'asse piano del telaio, individuano un volume più basso nel quale è allocato il box di controllo del traffico in ingresso/uscita ed uno più alto non chiuso che scavalca le corsie di accesso/egresso e costituisce il passaggio di ingresso/uscita al polo.

#### ☐ Centrale Tecnologica 5

Il manufatto è costituito da due immobili di forma rettangolare dove sono allocati, in maniera contrapposta, la centrale elettrica e i gruppi serbatoi (n. 2 vasche adibite a riserva antincendio e n. 1 vasca adibita a riserva idrico-potabile). Gli immobili sono separati da un corridoio di accesso e smistamento ai vari locali di dimensioni tali da consentire la manovrabilità in manutenzione dei macchinari allocati. Il manufatto si trova in zona centrale all'interno dell'aiuola spartitraffico della rotonda di smistamento del traffico interno.

## ☐ Centrale Tecnologica 6

Il manufatto è costituito da due immobili di forma rettangolare dove sono allocati, in maniera contrapposta, la centrale elettrica (solo predisposizione) e i gruppi serbatoi (n. 2 vasche adibite a riserva irrigazione e lavaggio piazzali e n. 1 vasca adibita a riserva idrico-potabile). Gli immobili sono separati da un corridoio di accesso e smistamento ai vari locali di dimensioni tali da consentire la manovrabilità in manutenzione dei macchinari allocati e/o da allocare. Il manufatto si trova in zona defilata sul lato est dell'ingresso.

Nella superficie pavimentata sono realizzati gli stalli di sosta destinati ai mezzi gommati in numero di 200 e gli stalli di stoccaggio dei container, previsti in numero di 300. Questi ultimi hanno piena funzionalità solo come servizio del binario del Polo Logistico, attualmente non realizzato. Perciò, ai fini del presente PEF, si ipotizza che l'area di stoccaggio dei container possa essere utilizzata come un'ulteriore area di parcheggio dei mezzi pesanti; stimando un rapporto di equivalenza pari a 3:1 fra stoccaggio container e parcheggio si aggiungono un numero di 100 stalli di sosta per un totale quindi pari a 300 stalli di sosta destinati ai mezzi gommati.

La palazzina "Guardia di Finanza e Polizia", la "Gate controllo pesa" e due porzioni di uffici all'interno dei Magazzini Autotrasportatori 1 e 2 con le relative pertinenze non sono oggetto della concessione, ma sono a totale disposizione del Concedente per fini propri connessi allo svolgimento dei propri scopi istituzionali<sup>7</sup>.

Anche l'Area di Sosta limitrofa al Polo Logistico, già realizzata e affidata in gestione al Consorzio A.I.A.S. Service, è esclusa dall'oggetto della concessione.

In sintesi la successiva Tabella 1 mostra le superfici e gli stalli oggetto della concessione.

Tabella 1. Superfici e stalli di sosta in concessione

Aree del Polo Logistico oggetto della concessione	Superfici (mq) / Stalli (n)
Superficie coperta (magazzini, uffici, gate ingresso e gate controllo pesa)	18.617
- di cui superficie coperta disponibile per la concessione	17.127
Aree scoperte, pavimentate e a verde (comprese gli stalli di sosta)	98.509
Stalli di sosta mezzi pesanti del polo logistico	200
Stalli di sosta mezzi pesanti nell'area di stoccaggio container del polo logistico	100

## 2.2 Attività di gestione oggetto della concessione

L'oggetto della concessione per la gestione del Polo Logistico comprende le seguenti attività, prestazioni e oneri a carico del concessionario:

- L'acquisizione, gestione, sviluppo e vettoriamento del traffico merci facente capo al Polo Logistico;
- La gestione e implementazione dei servizi di movimentazione e stoccaggio di prodotti e beni con garanzia di erogazione degli stessi al pubblico;
- La gestione di attività logistiche, intermodali e servizi doganali;

<sup>7</sup> Pertanto gli oneri derivanti dalle utenze e dalla manutenzione dei suddetti edifici sono a carico del Concedente e dunque esclusi dai costi a carico del Concessionario così come trattati nel presente PEF.

- La gestione e la manutenzione ordinaria dei beni mobili, attrezzature e impianti facenti capo al Polo Logistico;
- La gestione e la manutenzione ordinaria dei beni immobili facenti parte del compendio del Polo Logistico;
- La progettazione, gestione e sviluppo di nuovi servizi e attività volti alla organica implementazione delle attività logistiche;
- La progettazione, gestione e sviluppo del razionale e ottimale utilizzo delle strutture interportuali oggetto di Concessione;
- La progettazione, gestione e sviluppo delle strategie di marketing e di pubbliche relazioni onde fornire al Polo Logistico una precisa collocazione e visibilità sul mercato tenendo conto degli assi e delle strategie comunitarie, nazionali e regionali per l'articolazione territoriale degli scambi di beni all'interno dell'Unione Europea, secondo gli accordi e le politiche internazionali di interscambio nell'ottica del consolidamento e dello sviluppo dell'intermodalità;
- L'acquisizione di ogni autorizzazione, permesso, nulla-osta o assensi comunque denominati occorrenti per lo svolgimento delle attività demandate al Concessionario;
- La ricerca e gestione di accordi, intese e altre forme di cooperazione e partnership, intese commerciali con altre strutture affini e/o con altri operatori onde perseguire efficacemente gli obiettivi della concessione nel rispetto del rapporto contrattuale;
- La consegna al Concedente, allo spirare della concessione, senza obbligo di corresponsione di alcun compenso, spesa o diritto di sorta in capo al Concessionario, dell'infrastruttura in ottimali condizioni di conservazione, manutenzione e funzionamento, salva l'ordinaria usura ed il normale deterioramento.

Il Concessionario dovrà quindi provvedere alla gestione (operazioni e manutenzione) del Polo Logistico, provvedendo, quindi, sia a sostenere i costi relativi a tutte le operazioni tecniche, istituzionali, amministrative e commerciali, nonché alla manutenzione delle infrastrutture e impianti, sia all'attuazione delle attività commerciali per l'offerta ai potenziali utenti dei vari servizi e sia, infine, alla realizzazione di ricavi.

Per realizzare l'oggetto della concessione come sopra definito il Concessionario dovrà provvedere ai finanziamenti eventualmente necessari, come ad esempio quelli che, nella fase di avvio potranno scaturire dallo sbilanciamento temporale fra le uscite e le entrate del Concessionario derivanti dal progresso del grado di utilizzo dei magazzini, uffici e stalli di sosta che saranno dati in concessione. I fabbisogni di finanziamento da parte del Concessionario saranno illustrati con maggior dettaglio nel seguito del PEF.

### **2.3 Durata della concessione**

La durata della concessione e quindi del diritto d'uso sarà di anni nove (9) a partire dalla data di sottoscrizione del verbale di consegna della gestione del Polo Logistico. Di conseguenza l'orizzonte del Piano economico finanziario oggetto del presente documento è stato assunto pari a 9 anni.

### 3 ELEMENTI DEL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

#### 3.1 Ipotesi di base

In quel che segue si presentano i dati del piano economico e finanziario per la concessione oggetto della gara. Il piano economico e finanziario è stato sviluppato mettendosi dal punto di vista del futuro Concessionario; in altri termini l'analisi è stata condotta isolando le attività oggetto della concessione, che sono state considerate alla stregua della gestione dell'azienda' o del 'ramo di azienda' della concessione del Polo Logistico dell'interporto di Catania<sup>8</sup>. Di tale 'ramo di azienda' sono stati ricostruiti, nel periodo di concessione, i prospetti ordinari di bilancio di esercizio: Conto Economico, Stato Patrimoniale e Rendiconto Finanziario. Sulla base dei flussi di cassa risultanti dal Rendiconto Finanziario sono stati quindi calcolati i rendimenti finanziari (TIR e VAN<sup>9</sup>). Tali indicatori offrono un parametro oggettivo per consentire la valutazione della convenienza finanziaria della gestione.

Le ipotesi utilizzate per la redazione del piano sono le seguenti:

- L'orizzonte temporale è di 9 anni, pari alla durata della concessione di gestione (si veda anche il paragrafo 2.3);
- Si prevede che l'erogazione dei servizi del Polo Logistico cominci nel corso del 2019. Ai fini dello sviluppo del PEF, per motivi di semplicità e standardizzazione del calcolo, si sono assunti comunque periodi annuali interi, numerati convenzionalmente da 1 a 9;
- Le previsioni della domanda di servizi logistici (si veda il precedente paragrafo 1.3), che arrivano all'anno 2018, sono utilizzate inerzialmente anche per gli anni successivi come base a supporto delle ipotesi adottate per lo sviluppo dei trend di occupazione delle superfici e stalli concessi;
- L'analisi è condotta a prezzi costanti e quindi in termini reali;
- Il tasso di sconto finanziario adottato è di 4,0% annuo in termini reali.

Ulteriori ipotesi specifiche di scenario sono di volta in volta illustrate.

#### 3.2 Ricavi di esercizio

Tenendo conto dell'oggetto della concessione così come definita nei documenti a base di gara, i ricavi del Concessionario derivano dall'esercizio del Polo Logistico e cioè delle infrastrutture affidate per la gestione al Concessionario. Pertanto i ricavi complessivi si distinguono in ricavi per l'affitto dei magazzini e degli uffici e ricavi da soste nelle aree all'uopo predisposte. A questi si aggiungono i ricavi dati dal riaddebito pro-quota ai locatari delle spese comuni (costi fissi comuni o condominiali) quali ad esempio lo smaltimento rifiuti e altri oneri ambientali, la manutenzione, i consumi elettrici e idrici e così via<sup>10</sup>. I costi comuni sono esplicitati nel successivo paragrafo 3.3.1.4.

I canoni e/o le tariffe utilizzate per la determinazione dei ricavi sono basati sulle stime fornite da Booz&Company (si veda quanto detto in Finalità e Metodo) e su recenti valutazioni effettuate dalla SIS. In particolare, il canone unitario di affitto stimato per i magazzini è stato conservativamente applicato anche agli uffici, nell'ipotesi che essi siano locati non separatamente dai magazzini stessi e il loro prezzo sia assimilato ai medesimi.

La successiva Tabella 2 mostra i valori dei canoni unitari adottati nel PEF.

<sup>8</sup> L'azienda' o il 'ramo di azienda' della concessione del Polo Logistico dell'interporto di Catania di SIS è una pura "ricostruzione" degli analisti ottenuta sulla base delle attività della futura società concessionaria, utile per il calcolo degli scenari di gestione, ma che non necessariamente dovrà trovare corrispondenza nell'organizzazione di business del futuro Concessionario.

<sup>9</sup> Tasso di Rendimento Interno e Valore Attuale Netto, comuni indici di rendimento finanziario.

<sup>10</sup> Su queste spese comuni si è ipotizzato il riaddebito ai locatari in una percentuale pari al rapporto tra superficie coperta concessa e superficie coperta complessiva.

Tabella 2. Canoni annui utilizzati per la determinazione dei ricavi

Polo logistico	
Servizio	Tariffa
Magazzini e uffici	36,00 €/mq (Classe B+ <sup>11</sup> )
Soste	1.200,00 €/stallo

I canoni annui esposti nella precedente tabella sono stati applicati alle superfici disponibili per la concessione e agli stalli di sosta, che possono essere letti nella precedente Tabella 1.

La dinamica dei ricavi dipende dalla dinamica di saturazione dei servizi offerti. Per il magazzino logistico e gli altri spazi del Polo Logistico si prevede il raggiungimento della totale occupazione in due anni. Per le aree di sosta si prevede il raggiungimento della totale occupazione in tre anni (si veda la Tabella 3).

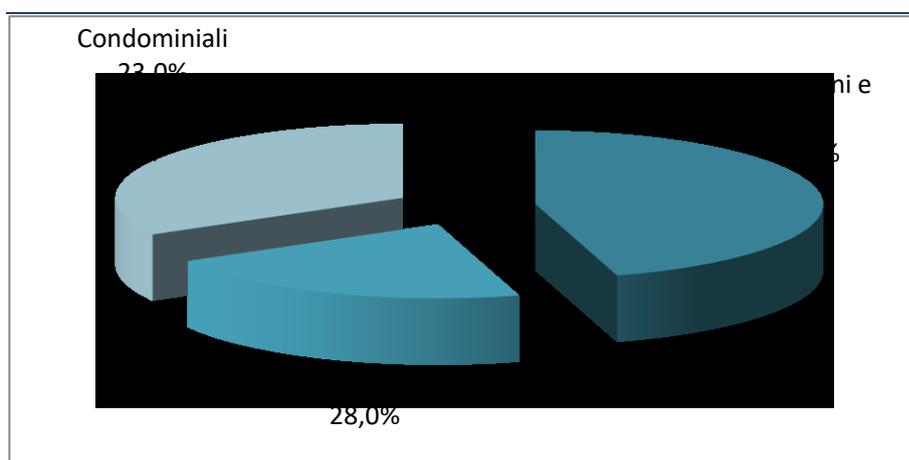
Tabella 3. Dinamica di saturazione dell'offerta di servizi

Struttura	Servizio	Anni							
			1	2	3	4	5	6 e segg.	
Polo logistico	Affitto magazzini e uffici		50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Polo logistico	Stalli di sosta		50%	80%	100%	100%	100%	100%	100%

Per i ricavi condominiali, cioè quelli derivati dal riaddebito ai locatari delle spese comuni (si veda il paragrafo 3.3.1.4) si è ipotizzato che esso avvenga in una percentuale pari al rapporto tra superficie coperta concessa e superficie coperta complessiva.

La composizione dei ricavi attualizzati risultanti dalle ipotesi sopra è mostrata nella successiva Figura 4.

Figura 4. Composizione dei ricavi attualizzati



Per i dettagli si rinvia alla lettura delle Tabella 7, Tabella 8 e Tabella 9 nell'Appendice.

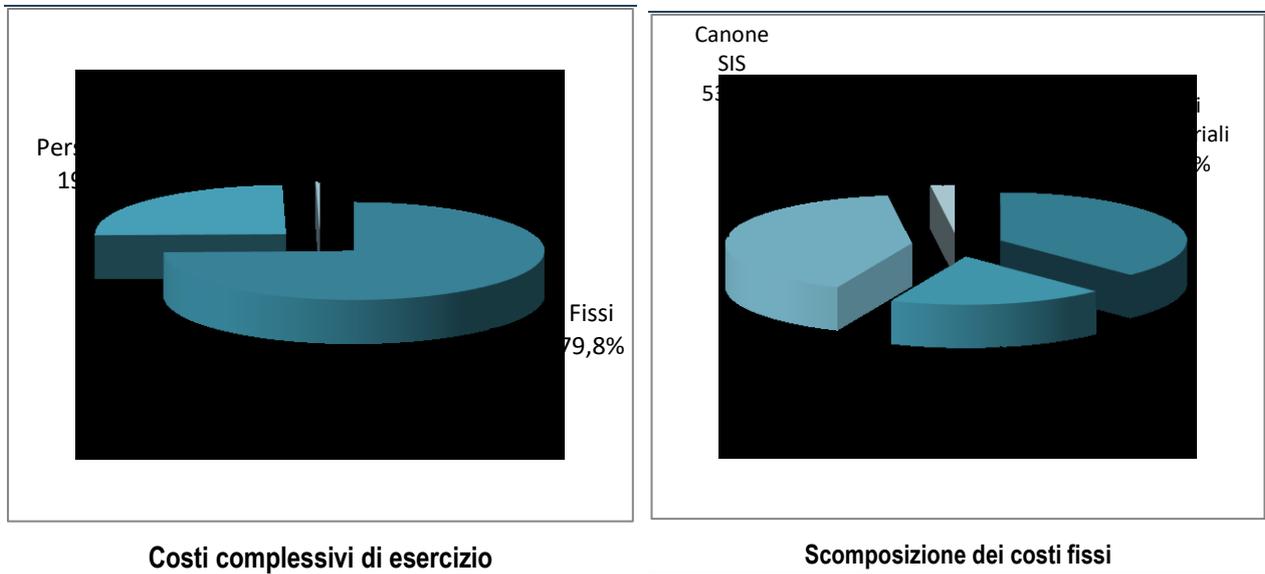
<sup>11</sup> La tariffa usata è una media fra quella della classe B e quella della classe A rapportata al contesto geografico ed economico di riferimento.

### 3.3 Costi di esercizio

I costi di esercizio a carico del Concessionario o costi di gestione, sono costi fissi (che comprendono il canone e gli altri costi commerciali, i costi industriali e gli altri oneri diversi di gestione e sono stati stimati sulla base di costi unitari), i costi del personale e gli oneri finanziari (interessi sullo scoperto di conto corrente).

La Figura 5 mostra una sintesi dell'importanza relativa di detti costi.

Figura 5. Composizione dei costi di esercizio



#### 3.3.1 Costi Fissi

I costi fissi comprendono i costi fissi industriali, i costi diversi di gestione (comprensivi del canone SIS) e i costi fissi commerciali. I costi fissi sono esposti in dettaglio nella Tabella 10 dell'Appendice.

##### 3.3.1.1 Costi fissi industriali

I costi fissi industriali sono quantificati tenendo conto delle stime per le seguenti voci di costo:

- Smaltimento rifiuti e altri oneri ambientali
- Manutenzione ordinaria degli edifici (aree coperte)
- Manutenzione ordinaria delle aree scoperte (pavimentate e a verde)
- Consumi elettrici degli edifici (aree coperte)
- Consumi elettrici delle aree scoperte
- Spese telefoniche e postali
- Consumi idrici.

Essi sono quantificati, con riferimento all'anno, applicando i costi unitari di competenza, mostrati nella Tabella 4, alle rispettive superfici realizzate e date in concessione, riportate nella precedente Tabella 1.

**Tabella 4. Costi fissi industriali unitari**

Voci di costo	Costo unitario (€/mq)
Smaltimento rifiuti e altri oneri ambientali	2,00
Manutenzione ordinaria degli edifici (aree coperte)	2,00
Consumi elettrici degli edifici (aree coperte)	5,00
Manutenzione ordinaria delle aree scoperte (*)	0,20
Consumi elettrici delle aree scoperte (*)	0,30
Spese telefoniche e postali	0,40
Consumi idrici	1,50

(\*) Esclusivamente per queste voci il costo unitario si riferisce alla superficie totale delle aree scoperte, mentre per tutte le altre voci alla superficie totale dell'edificio oggetto di concessione.

### 3.3.1.2 Costi diversi di gestione

I costi diversi di gestione sono quantificati tenendo conto delle stime per le seguenti voci di costo:

- Vigilanza
- Assicurazioni e fidejussioni
- Spese di pulizia
- Assistenza software
- Altri costi.

Ad eccezione della voce dell'assistenza software, per la quale è prevista una spesa fissa di 5.000 € per anno, le altre voci dei costi di gestione sono quantificati per l'anno applicando i costi unitari di competenza, mostrati nella Tabella 5, alle superfici realizzate e date in concessione, e cioè alle superfici riportate nella precedente Tabella 1.

In riferimento alla voce di costo "Altri costi" sono stati considerati all'interno del PEF anche i costi degli interventi di revamping dei beni immobili a carico del concessionario (cfr. art. 7 del Capitolato Speciale).

**Tabella 5. Costi diversi di gestione unitari**

Voci di costo	Costo unitario
Vigilanza	2,20 €/mq
Assicurazioni e fidejussioni	2,00 €/mq
Spese di pulizia	1,00 €/mq
Altri costi	0,50 €/mq

Oltre alle voci di costo precedenti si sono considerati gli oneri che derivano al Concessionario per il pagamento del canone di concessione. In particolare, in accordo al bando e all'altra documentazione di gara, è stato incluso il pagamento da parte del Concessionario a favore di SIS del canone minimo di concessione fissato in 400.000 € annui

per i primi due anni di gestione e di 450.000 € per la restante durata della gestione<sup>12</sup>. L'importo complessivo minimo del canone nei nove anni della gestione ammonta a 3,95 milioni di euro<sup>13</sup>.

### 3.3.1.3 Costi fissi commerciali

I costi fissi commerciali sono quantificati per l'intera durata della concessione a partire dal primo anno di esercizio tenendo conto delle stime per le seguenti voci di costo:

- Pubblicità
- Altri costi fissi commerciali.

Per la pubblicità è prevista una spesa fissa di 5.000 €/anno mentre gli altri costi fissi commerciali ammontano forfettariamente a 5.000 € per anno.

### 3.3.1.4 Classificazione dei costi comuni ai fini del riaddebito ai locatari

Ai fini del riaddebito ai locatari dei costi fissi condominiali (si veda anche il precedente paragrafo 3.2) sono stati considerati costi comuni tutti i costi industriali e i costi diversi di gestione con l'esclusione delle assicurazioni e fidejussioni e dell'assistenza software.

I costi comuni sono addebitati dal Concessionario ai locatari in una percentuale pari al rapporto tra superficie coperta concessa e superficie coperta complessiva.

### 3.3.2 Costi del Personale

I costi del personale sono quantificati in funzione della composizione e della quantità di risorse che si prevede di attivare per garantire il regolare funzionamento del Polo Logistico. Il dettaglio del personale è descritto in Tabella 6, dove sono anche indicati i costi annui unitari per tipologia di funzione ai quali sono aggiunti gli oneri sociali e per l'accantonamento del TFR. A regime sono previste cinque unità lavorative, con le qualifiche indicate nella già menzionata Tabella 6.

**Tabella 6. Numerosità del personale e costi unitari per funzione**

Polo logistico: organico	Anni	1	2	3	4 e seguenti	Costo base annuo unitario a regime (€)
Direttore operativo		1	1	1	1	40.000
Amministratore operativo		1	1	1	1	30.000
Gate Man		1	1	2	2	25.000
Gestore manutenzione e logistica		1	1	1	1	30.000
<b>Totale organico</b>		<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>150.000</b>

<sup>12</sup> Nei flussi finanziari del presente PEF il canone è stato conteggiato con il valore annuo costante sopra detto e ciò in accordo all'ipotesi di base (si veda il paragrafo 3.1), per cui l'analisi è condotta a prezzi costanti e quindi in termini reali. In realtà, in accordo ai documenti di gara, il canone pagato dal Concessionario al Concedente sarà rivalutato di anno in anno in base all'indice dell'ISTAT dei prezzi al consumo delle famiglie.

<sup>13</sup> Il valore attualizzato al tasso di sconto del piano del canone di concessione è di € 3.251.594.

### 3.3.3 Oneri della gestione finanziaria

Il fabbisogno finanziario di breve periodo è stato coperto sulla base di un potenziale scoperto di conto corrente (o comunque con una forma di credito a breve) con un tasso di interesse pari al 5%. Per prudenza non sono stati calcolati eventuali interessi attivi su tale conto.

## 3.4 Previsioni economico-finanziarie

Le informazioni precedentemente illustrate sono state raccolte nei prospetti standard di Conto Economico (CE) e Stato Patrimoniale (SP), come riportato nelle tabelle in Appendice. Ulteriori ipotesi adottate per la redazione di tali prospetti sono le seguenti:

- Le imposte calcolate sono Ires e Irap sulla base delle aliquote ordinarie.
- Le condizioni di incasso da clienti sono a 30 giorni.
- Le condizioni di pagamento fornitori sui costi fissi sono in misura variabile a seconda del tipo di costo, con una media di circa 41 giorni.
- Per i flussi dell'IVA si sono assunti 30 giorni sia per quella a debito che per quella a credito.

Il prospetto del Conto Economico è riportato nella Tabella 13, mentre quello dello Stato Patrimoniale è rappresentato nella

Tabella 14.

Il Conto Economico rivela che la gestione caratteristica genera risultati positivi per il Concessionario a partire dal secondo anno (anno 2). La gestione finanziaria riguarda principalmente il finanziamento della fase di avviamento della gestione. La gestione finanziaria si può considerare esaurita alla fine del terzo anno (anno 3) con l'estinzione dello scoperto di conto corrente. In sintesi, il prospetto di Conto Economico risulta in:

- Un Margine Operativo Lordo (MOL) negativo solo nel primo anno e positivo nei restanti anni;
- Un utile netto a partire dal secondo anno e per tutta la durata dell'orizzonte temporale.

Sulla base delle informazioni ricavate da Conto Economico (CE) e Stato Patrimoniale (SP) è stato calcolato il rendimento finanziario dell'investimento, volto a valutare la redditività del progetto per il Gestore, in questo caso il Concessionario, al netto di tutte le spese per i finanziamenti a breve.

Figura 6. Voci del rendiconto finanziario

<b>RENDICONTO FINANZIARIO (€/000)</b>
<b>Risultato netto aziendale</b>
Ammortamenti immob materiali
Accantonamento Fondo TFR
<b>Autofinanziamento</b>
Δ Crediti verso clienti
Δ Credito IVA
Δ Debiti verso fornitori
Δ Debiti IVA
Δ Ritenute Irpef
Δ Debiti previdenziali
<b>Variazione netta di circolante</b>
<b>Cash Flow generato dalla gestione reddituale</b>
Aumento / diminuzione capitale sociale
Variazione Mutui
Variazione Immobilizzazioni materiali
<b>Cash Flow generato dalla gestione patrimoniale</b>
<b>Cash Flow generato / (impiegato)</b>

Esso è redatto a partire dalla ricostruzione del cash flow generato dalla gestione operativa, attraverso l'autofinanziamento e la variazione netta di circolante, e arriva a determinare il cash flow al netto delle variazioni nette delle poste non operative. In particolare:

- $\text{Autofinanziamento} = \text{Risultato netto aziendale (dal CE)} + \text{Ammortamenti immobilizzazioni materiali (dal CE)}^{14} + \text{Accantonamento Fondo TFR (dal CE)}$

<sup>14</sup> Nulli nel caso del presente PEF.

- Variazione netta capitale circolante =  $\sum_{in} (A_{i(n-1)} - A_{in}) + \sum_{in} (P_{j(n-1)} - P_{jn})$ , dove  $A_i$  indica le voci di Attivo e  $P_j$  le voci di Passivo (entrambi dallo SP), n l'anno di riferimento ed n-1 l'anno precedente.
- Cash Flow generato dalla gestione reddituale = Autofinanziamento + Variazione netta capitale circolante
- Cash Flow generato dalla gestione patrimoniale =  $\sum_{kn} (X_{kn} - X_{kn-1})$  con  $k = 1, 2, 3$  e cioè somma delle variazioni dell'anno n delle tre voci precedenti nella tabella sopra ( $X_k$ ), calcolate come differenza fra il valore nell'anno n e il valore nell'anno n-1 (tutte voci dello SP)
- Cash Flow generato / (impiegato) = Cash Flow generato dalla gestione reddituale + Cash Flow generato dalla gestione patrimoniale

A partire dal Cash Flow generato / (impiegato) è stato calcolato il rendimento della gestione (si veda la Tabella 15).

Il VAN e il TIR sono calcolati scontando (al tasso di sconto finanziario pari al 4,00% reale) il Cash Flow. I risultati in termini reali, pari ad un VAN di 0,7 Milioni di Euro e un TIR di 36,0%, confermano che la gestione affidata in concessione è finanziariamente redditizia.

## 4 CONCLUSIONI

L'analisi qui presentata ha prodotto il piano economico e finanziario della concessione della gestione del Polo Logistico dell'Interporto di Catania, così come definita a base di gara.

Sulla base delle ipotesi descritte nei precedenti paragrafi, l'esame del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale elaborati per l'ipotetica 'azienda' (o 'ramo d'azienda') concessionaria mostrano la sostenibilità delle attività e prestazioni che i documenti di gara pongono in capo al Concessionario, compreso il pagamento del canone al Concedente (minimo a base di gara).

I flussi della gestione finanziaria evidenziano la necessità che il Concessionario provveda nei primi tre (3) anni di gestione al finanziamento dello scoperto di cassa che deriva principalmente dallo sbilanciamento fra i costi e i ricavi nel primo anno di gestione, dovuto alle spese di revamping degli immobili nonché alle ipotesi prudenziali adottate per la saturazione dell'offerta di affitto dei magazzini e uffici e di occupazione degli stalli di sosta disponibili.

Inoltre, lo sviluppo dei flussi di cassa del Rendiconto Finanziario ha consentito di calcolare gli indici di redditività del capitale investito da Concessionario, indici i cui valori in termini reali (VAN = 0,7 Milioni di Euro, TIR = 36,0%) mostrano che la gestione proposta in concessione è finanziariamente redditizia.

Occorre sottolineare che nella maggior parte dei casi sono state adottate ipotesi realistiche ma prudenziali; il risultato va dunque letto anche alla luce di questa considerazione. Fra queste si possono ricordare, oltre alla già ricordata dinamica del livello di saturazione dei servizi offerti, anche quelle sulla modalità di finanziamento dei deficit di cassa da parte del Concessionario.

## APPENDICE. DETTAGLIO TABELLE FINANZIARIE

Tabella 7. Ricavi Logistici

RICAVI DEL POLO LOGISTICO									
POLO LOGISTICO: AFFITTO MAGAZZINI E UFFICI									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Magazzini e uffici (mq)	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127
<b>Totale superficie (mq)</b>	<b>18.617</b>								
<i>% di occupazione</i>	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Canoni annui € per mq</i>	36	36	36	36	36	36	36	36	36
<b>Ricavi da affitto magazzini</b>	<b>308.286</b>	<b>616.572</b>							

POLO LOGISTICO: GESTIONE AREE DI SOSTA									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Stalli da realizzare	300	300	300	300	300	300	300	300	300
% completamento	50%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tariffa abbonamento annuo	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
Ricavi nuovi stalli	180.000	288.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
<b>Ricavi da affitto area di sosta</b>	<b>180.000</b>	<b>288.000</b>	<b>360.000</b>						

POLO LOGISTICO									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ricavi affitto magazzini	308.286	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572
Ricavi delle aree di sosta	180.000	288.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
<b>Ricavi totali del Polo Logistico</b>	<b>488.286</b>	<b>904.572</b>	<b>976.572</b>						

Tabella 8. Ricavi Condominiali

RICAVI DEL POLO LOGISTICO									
<b>RICAVI CONDOMINIALI</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Totale superficie affittata	8.564	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127	17.127
% sup Affittata / Realizzata	46,0%	92,00%	92,00%	92,00%	92,00%	92,00%	92,00%	92,00%	92,00%
Costi comuni	313.616	313.616	313.616	313.616	313.616	313.616	313.616	313.616	313.616
<b>Quote condominiali</b>	<b>144.258</b>	<b>288.516</b>							

Tabella 9. Sommario dei Ricavi

RICAVI DEL POLO LOGISTICO									
<b>RICAVI LOGISTICI</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Affitto Magazzini	308.286	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572	616.572
Soste	180.000	288.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
<b>Totale ricavi logistici</b>	<b>488.286</b>	<b>904.572</b>	<b>976.572</b>						
<b>RICAVI TOTALI</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Logistici	488.286	904.572	976.572	976.572	976.572	976.572	976.572	976.572	976.572
Condominiali	144.258	288.516	288.516	288.516	288.516	288.516	288.516	288.516	288.516
<b>Ricavi totali</b>	<b>632.544</b>	<b>1.193.088</b>	<b>1.265.088</b>						

Tabella 10. Costi fissi

<b>COSTI FISSI DI GESTIONE</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Smaltimento rifiuti e altri oneri ambientali	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234
Manutenzione ordinaria aree coperte	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234
Spese di energia elettrica per illuminazione e altre utenze aree coperte	93.085	93.085	93.085	93.085	93.085	93.085	93.085	93.085	93.085
Manutenzione ordinaria aree scoperte	19.702	19.702	19.702	19.702	19.702	19.702	19.702	19.702	19.702
Spese di energia elettrica per illuminazione e altre utenze aree scoperte	29.553	29.553	29.553	29.553	29.553	29.553	29.553	29.553	29.553
Spese telefoniche e postali	7.447	7.447	7.447	7.447	7.447	7.447	7.447	7.447	7.447
Consumi idrici	27.926	27.926	27.926	27.926	27.926	27.926	27.926	27.926	27.926
<b>Costi fissi industriali</b>	<b>252.180</b>								
Vigilanza	40.957	40.957	40.957	40.957	40.957	40.957	40.957	40.957	40.957
Assicurazioni e fideiussioni	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234	37.234
Spese di pulizia	18.617	18.617	18.617	18.617	18.617	18.617	18.617	18.617	18.617
Assistenza software	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Altri costi*	134.309	9.309	9.309	9.309	9.309	9.309	9.309	9.309	9.309
Canone di concessione	400.000	400.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>636.117</b>	<b>511.117</b>	<b>561.117</b>						
Pubblicità									
Altri costi fissi commerciali	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
<b>Costi commerciali</b>	<b>5.000</b>								
<b>Totale costi fissi</b>	<b>10.000</b>								
<b>Subtotale costi comuni (esclusi commerciali, assicurazioni e fideiussioni, assistenza software e canone)</b>	<b>898.297</b>	<b>773.297</b>	<b>823.297</b>						

\* Al primo anno sono compresi i costi di revamping

## PEF POLO LOGISTICO INTERPORTO DI CATANIA

Tabella 11. Costo del personale

<b>POLO LOGISTICO: ORGANICO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Direttore operativo	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Amministrazione operativa	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gate Man	1	1	2	2	2	2	2	2	2
Gestore manutenzione e logistica	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Totale organico</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>						

<b>POLO LOGISTICO: RAL PER FUNZIONE</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Direttore operativo	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Amministrazione operativa	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Gate Man	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Gestore manutenzione e logistica	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000

<b>POLO LOGISTICO: COSTO PERSONALE TOTALE</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Direttore operativo	55.760	55.760	55.760	55.760	55.760	55.760	55.760	55.760	55.760
Amministrazione operativa	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820
Gate Man	34.850	34.850	69.700	69.700	69.700	69.700	69.700	69.700	69.700
Gestore manutenzione e logistica	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820	41.820
<b>Totale costi personale</b>	<b>174.250</b>	<b>174.250</b>	<b>209.100</b>						

Tabella 12. Costo totale

<b>COSTI DEL POLO LOGISTICO</b>									
<b>COSTI OPERATIVI TOTALI</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Costo del personale	174.250	174.250	209.100	209.100	209.100	209.100	209.100	209.100	209.100
Costi fissi	898.297	773.297	823.297	823.297	823.297	823.297	823.297	823.297	823.297
Oneri finanziari	11.429	21.697	18.349	13.044	5.769	0	0	0	0
<b>Costi Totali</b>	<b>1.083.976</b>	<b>969.244</b>	<b>1.050.746</b>	<b>1.045.441</b>	<b>1.038.166</b>	<b>1.032.397</b>	<b>1.032.397</b>	<b>1.032.397</b>	<b>1.032.397</b>

Tabella 13. Conto Economico

<b>CONTO ECONOMICO (€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Affitto magazzini + uffici	308	617	617	617	617	617	617	617	617
Gestione aree di sosta	180	288	360	360	360	360	360	360	360
<b>Ricavi Logistica</b>	<b>488</b>	<b>905</b>	<b>977</b>						
<b>Ricavi condominiali</b>	<b>144</b>	<b>289</b>							
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>633</b>	<b>1.193</b>	<b>1.265</b>						
Salari e stipendi	-125	-125	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150
Oneri sociali	-41	-41	-49	-49	-49	-49	-49	-49	-49
Accantonamenti (T.F.R.)	-9	-9	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>-174</b>	<b>-174</b>	<b>-209</b>						
Spese telefoniche e postali	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7
Smaltimento rifiuti e altri oneri ambientali	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37
Manutenzione ordinaria aree coperte	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37
Spese di energia elettrica per illuminazione e altre utenze aree coperte	-93	-93	-93	-93	-93	-93	-93	-93	-93
Manutenzione ordinaria aree scoperte	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20
Spese di energia elettrica per illuminazione e altre utenze aree scoperte	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30	-30
Consumi idrici	-28	-28	-28	-28	-28	-28	-28	-28	-28
<b>Costi fissi industriali</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>	<b>-252</b>

## PEF POLO LOGISTICO INTERPORTO DI CATANIA

<b>CONTO ECONOMICO (€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Assicurazioni e fidejussioni	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37	-37
Vigilanza	-41	-41	-41	-41	-41	-41	-41	-41	-41
Spese di pulizia	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19	-19
Assistenza software	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
Altri costi	-134	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9
Canone di concessione	-400	-400	-450	-450	-450	-450	-450	-450	-450
<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>-636</b>	<b>-511</b>	<b>-561</b>						
<b>TOTALE COSTI FISSI</b>	<b>-888</b>	<b>-763</b>	<b>-813</b>						
Pubblicità	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
Altri costi fissi commerciali	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
<b>TOTALE COSTI COMMERCIALI</b>	<b>-10</b>								
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>-440</b>	<b>246</b>	<b>233</b>						
<b>REDDITO OPERATIVO</b>	<b>-440</b>	<b>246</b>	<b>233</b>						
Gestione finanziaria	-11	-22	-10	2	0	0	0	0	0
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>-451</b>	<b>224</b>	<b>223</b>	<b>235</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>233</b>
Gestione fiscale	0	-67	-67	-70	-70	-70	-70	-70	-70
<b>Utile netto</b>	<b>-451</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>164</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>

Tabella 14. Stato Patrimoniale

<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO (€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
Banche C/C	-295	-138	26	189	352	514	677	840
Crediti verso clienti (investimenti e gestione)	77	139	143	147	150	150	150	150
Credito IVA	21	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE ATTIVO A BREVE</b>	<b>-197</b>	<b>1</b>	<b>169</b>	<b>336</b>	<b>502</b>	<b>664</b>	<b>827</b>	<b>990</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>-197</b>	<b>1</b>	<b>169</b>	<b>336</b>	<b>502</b>	<b>664</b>	<b>827</b>	<b>990</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO (€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
Debiti verso fornitori	120	120	120	120	120	120	120	120
Debiti IVA	0	3	4	4	4	4	4	4
Ritenute Irpef	6	6	7	7	7	7	7	7
Debiti previdenziali	13	13	15	15	15	15	15	15
<b>TOTALE PASSIVO A BREVE</b>	<b>140</b>	<b>143</b>	<b>146</b>	<b>146</b>	<b>146</b>	<b>146</b>	<b>146</b>	<b>146</b>
Fondo TFR	9	17	28	38	48	59	69	79
<b>TOTALE PASSIVO MEDIO / LUNGO</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>48</b>	<b>59</b>	<b>69</b>	<b>79</b>
Risultati esercizi precedenti	0	-451	-295	-131	32	195	358	521
Risultato netto aziendale	-451	156	156	164	163	163	163	163
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>-451</b>	<b>-295</b>	<b>-139</b>	<b>34</b>	<b>195</b>	<b>358</b>	<b>521</b>	<b>684</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>-302</b>	<b>-134</b>	<b>35</b>	<b>217</b>	<b>389</b>	<b>563</b>	<b>736</b>	<b>909</b>

Tabella 15. Rendiconto Finanziario

<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b> <b>(€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Risultato netto aziendale</b>	<b>-451</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>164</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>	<b>163</b>
Accantonamento Fondo TFR	9	9	10	10	10	10	10	10	10
<b>Autofinanziamento</b>	<b>-442</b>	<b>165</b>	<b>166</b>	<b>175</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>
Δ Crediti verso clienti	-77	-62	-4	-4	-3	0	0	0	0
Δ Credito IVA	-21	21	0	0	0	0	0	0	0
Δ Debiti verso fornitori	120	0	0	0	0	0	0	0	0
Δ Debiti IVA	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Δ Ritenute Irpef	6	0	1	0	0	0	0	0	0
Δ Debiti previdenziali	13	0	2	0	0	0	0	0	0
<b>Variazione netta di circolante</b>	<b>42</b>	<b>-38</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Cash Flow generato dalla gestione reddituale</b>	<b>-400</b>	<b>127</b>	<b>165</b>	<b>172</b>	<b>170</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>
<b>Cash Flow generato / (impiegato)</b>	<b>-400</b>	<b>127</b>	<b>165</b>	<b>172</b>	<b>170</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>
<b>ANALISI DELLA GESTIONE</b> <b>(€/000)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Cash Flow</b>	<b>-400</b>	<b>127</b>	<b>165</b>	<b>172</b>	<b>170</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>173</b>
<b>VAN</b>	<b>710</b>								
<b>TIR</b>	<b>36,00%</b>								

## DOCUMENTI CONSULTATI

- *Booz & Company, Ottobre 2009, Piano Strategico 2010-2012 della Società Interporti Siciliani (SIS). Realizzare le condizioni per lo sviluppo della Sicilia come hub logistico del Mediterraneo*
- *Booz & Company, Ottobre 2010, Modello di esercizio transitorio dell'interporto di Catania*
- *Booz & Company, Novembre 2010, Identificazione di Società di Servizi per lo sviluppo di SIS*
- *Booz & Company, Dicembre 2010, Prospettive di rilancio del traffico intermodale. Il ruolo di NTS*
- *Booz & Company, Maggio 2011, Piano Strategico 2011-2015 dell'Interporto di Catania. Analisi della domanda logistica*
- *Ernst&Young, Aprile 2003, Piano Economico Finanziario. Relazione illustrativa e descrittiva*
- *Jones Lange Lassalle, Maggio 2008, Progetto Interporto di Catania. Potenziale di Mercato e Scenari di Sviluppo. Rapporto Finale*
- *Università degli Studi di Catania, Dicembre 2008, Potenziale di mercato e scenari di sviluppo*
- *CSIL, Luglio 2012, Piano economico-finanziario relativo al bando per la concessione di costruzione e gestione del Polo Intermodale dell'Interporto di Catania e gestione del Polo Logistico e dell'Interconnessione ferroviaria con il Polo Logistico dell'Interporto di Catania.*