



Project AI

Offerta al pubblico per la vendita
del 70% della costituenda
Intermodal Terminal Padova S.r.l.
per l'esercizio dell'attività
intermodale

www.interportopd.it





Executive summary operazione



L'interporto di Padova



Il Ramo Terminal



Dati economici storici del Ramo Terminal



Business Plan 2025-2028 Ramo Terminal



Executive summary operazione



Costituzione di una NewCo (Intermodal Terminal Padova S.r.l.) controllata al 100% da Interporto Padova S.p.A.

Conferimento alla NewCo dell'asset terminalistico di Interporto Padova S.p.A.

Cessione all'aggiudicatario della gara pubblica ("Partner aggiudicatario") della maggioranza del capitale della NewCo (70%)



L'operazione di trasferimento alla NewCo del Ramo Terminal e la successiva cessione della maggioranza del capitale a terzi consentirà di:

1 - avere maggiore stabilità e crescita del traffico intermodale, riducendo gli impatti delle fluttuazioni di mercato e della concorrenza esterna;

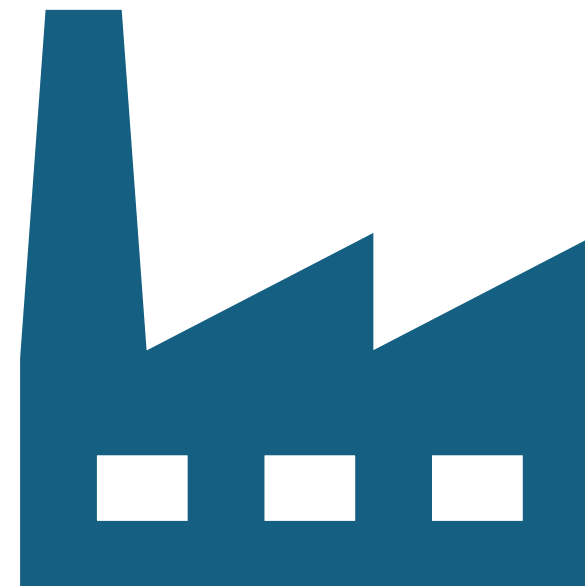
2 - ottimizzare gli investimenti già fatti, acquisendo ulteriore know-how da operatori con esperienza internazionale nel settore;

3 - potenziare gli investimenti per il futuro del terminal, diversificando le risorse per favorire una maggiore competitività e un dialogo più forte con le istituzioni.

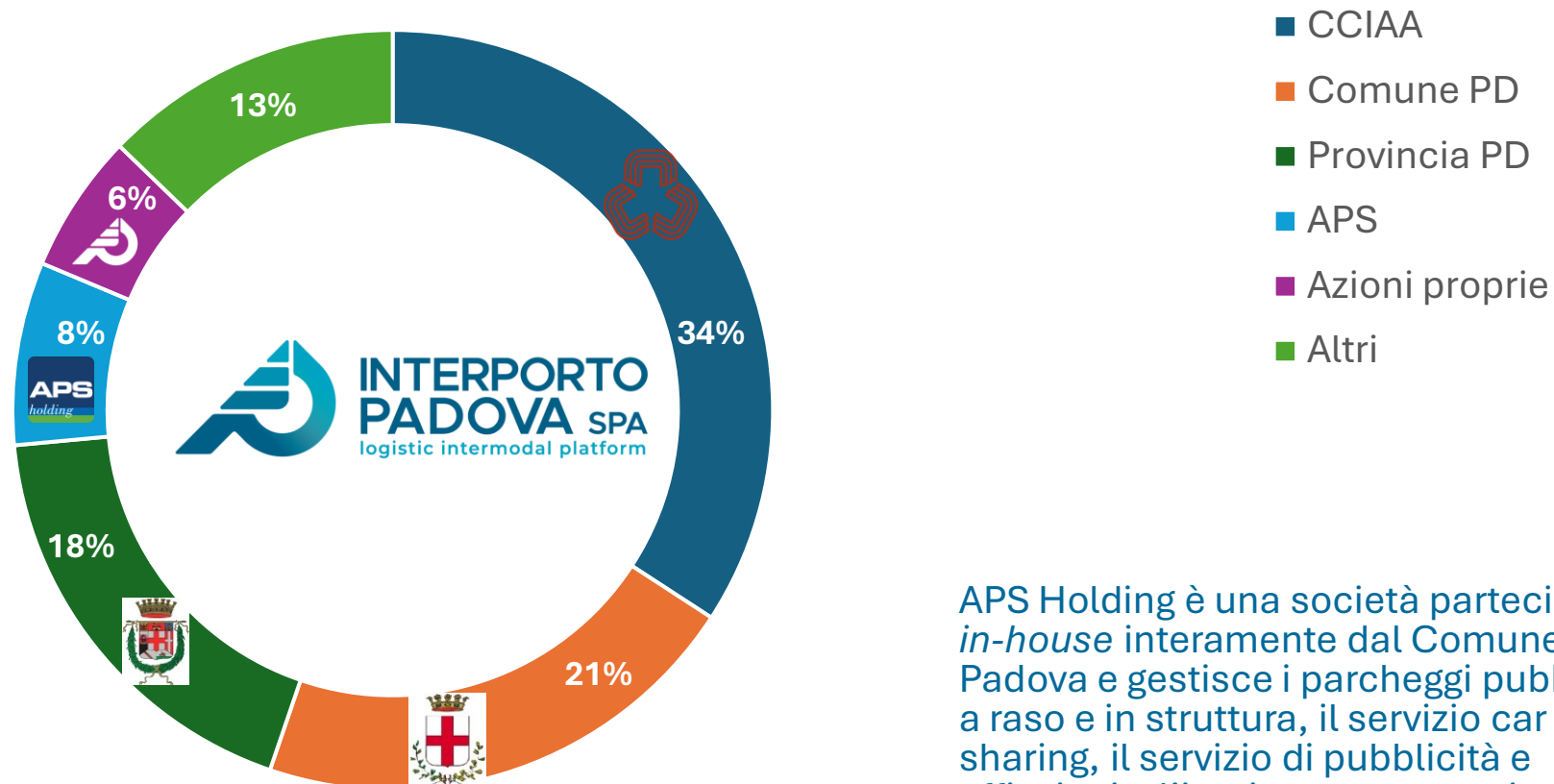


Il ramo d'azienda oggetto di conferimento («Ramo Terminal») è il terminal intermodale di Padova e include:

- Terminal di proprietà e in locazione (con annessi fabbricati operativi) per una superficie complessiva di oltre **340 mila metri quadri**;
- Superfici in concessione demaniale per circa **6 mila metri quadri**;
- **Mezzi e impianti di movimentazione** nei terminal e diritti d'uso dei **software** per l'accesso al terminal e l'utilizzo delle **6 gru a portale**;
- N. **53** contratti di lavoro dipendente;
- **Contratti commerciali** (già in essere) per l'esercizio dell'attività intermodale;
- **Service** delle funzioni amministrative, finanziarie, commerciale e dell'infrastruttura informatica da parte di Interporto Padova (come meglio specificato nel Contratto di Servizi caricato in VDR).

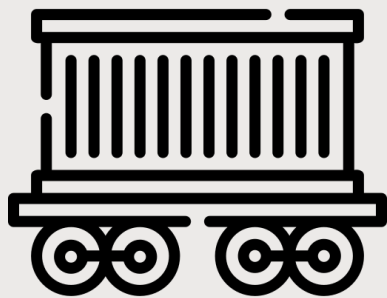


Capitale sociale di Interporto Padova S.p.A. (Euro 44.929.355)



APS Holding è una società partecipata *in-house* interamente dal Comune di Padova e gestisce i parcheggi pubblici a raso e in struttura, il servizio car sharing, il servizio di pubblicità e affissioni e l'impianto crematorio con annessa sala del commiato.

L'interporto di Padova



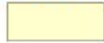


LA ZONA INDUSTRIALE E INTERPORTUALE DI PADOVA

- La Zona industriale e interportuale di Padova si sviluppa su oltre 12 mln di mq, la più estesa del Nord Est d'Italia
- Vi operano 1.200 aziende con più di 20.000 addetti
- Dal 2024 Interporto Padova ha assorbito il Consorzio (pubblico) della Zona Industriale di Padova.
- Oggi Interporto Padova è proprietario anche delle strade più importanti della Zona (circa 35 Km) e gestisce anche molti servizi “comuni” alla ZI stessa.

Fonte dati societari



-  AMBITO ZONA INDUSTRIALE DI PADOVA (ZIP)
-  AMBITO INTERPORTO PADOVA SPA
-  AREA DELLA NEWCO



12 MLN MQ

ZONA INDUSTRIALE

21 BINARI

STAZIONE MERCI
DEDICATA

340.000 MQ

AREA TERMINAL
INTERMODALE



25.000 MQ

CELLE FRIGORIFERE

320.000 MQ

MAGAZZINI DI
PROPRIETA'

40.000 MQ

UFFICI

Fonte dati societari





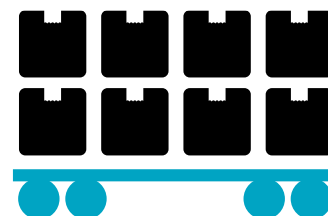
**Numero di
società
presenti**

150



**Numero di
lavoratori
occupati**

3.000



**Numero di
treni
movimentati
all'anno**

8.000

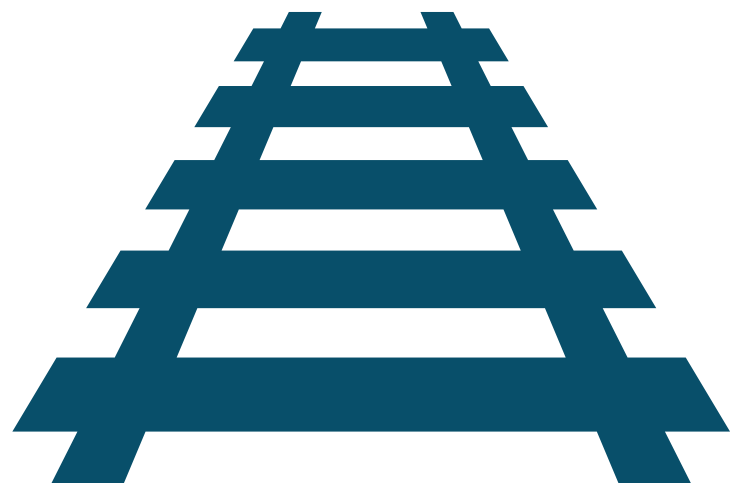


**Numero di
camion per
anno**

600.000



Fonte dati societari



IL TERMINAL DI PADOVA

L'infrastruttura nasce dagli investimenti finanziati dalla legge n. 240/1990

Gli investimenti furono sostenuti da Interporto Padova alla quale venne concesso di costruire il terminal a patto che Ferrovie dello Stato lo potesse ricomprare, cosa che non avvenne mai

Il primo stralcio venne inaugurato nel 1998

Dal 2013 la gestione è stata internalizzata in Interporto Padova Spa (che ha incorporato Padova Container Service Srl)

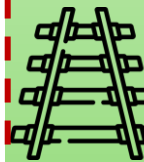
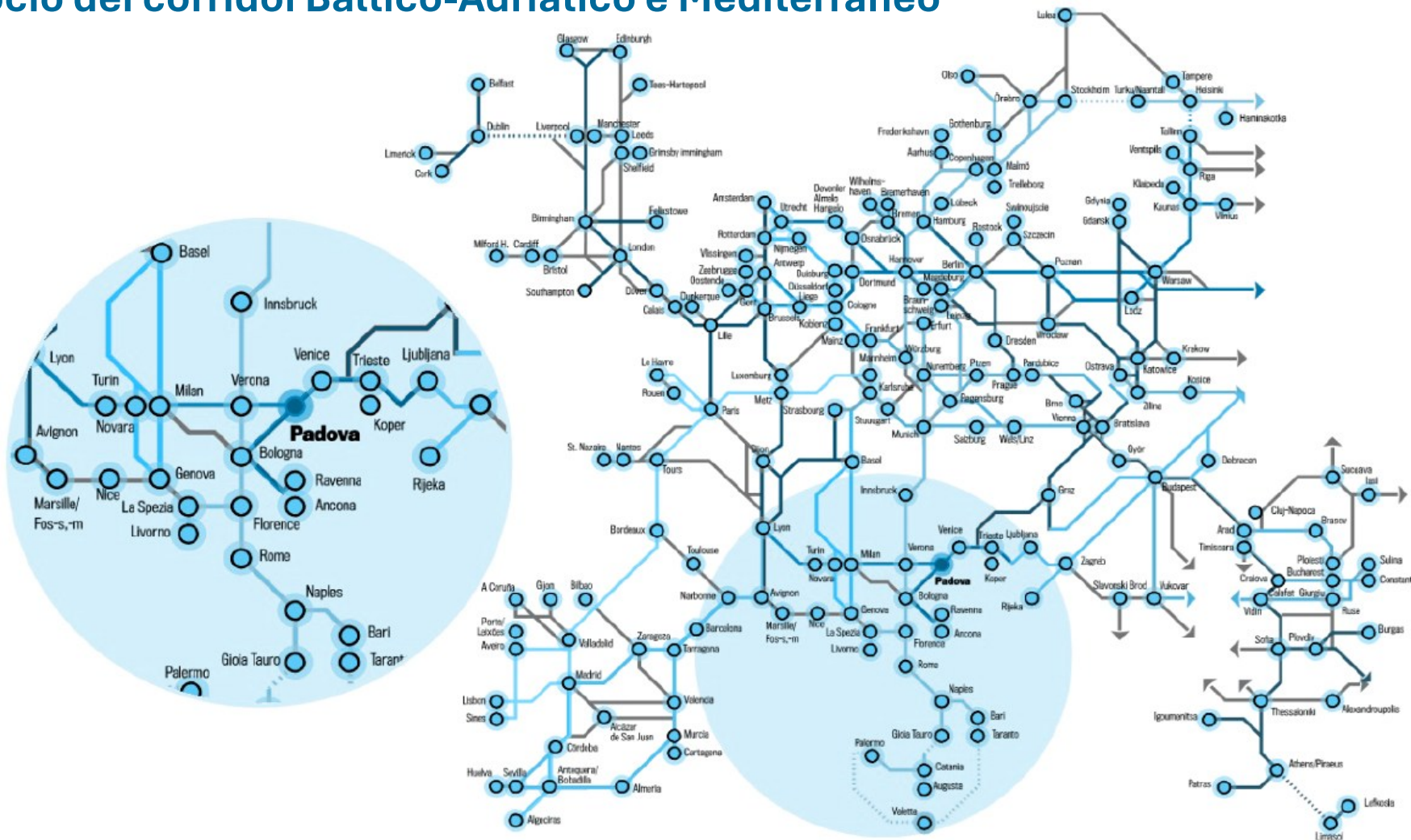
Nel 2018 è il primo interporto italiano ad installare grandi gru a portale su rotaia in un terminal di proprietà

Nel 2020 è il primo interporto in Italia (e fra i primi in Europa) ad iniziare un processo di automazione, dai gate fino alla movimentazione delle gru



Nodo centrale all'incrocio dei corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo

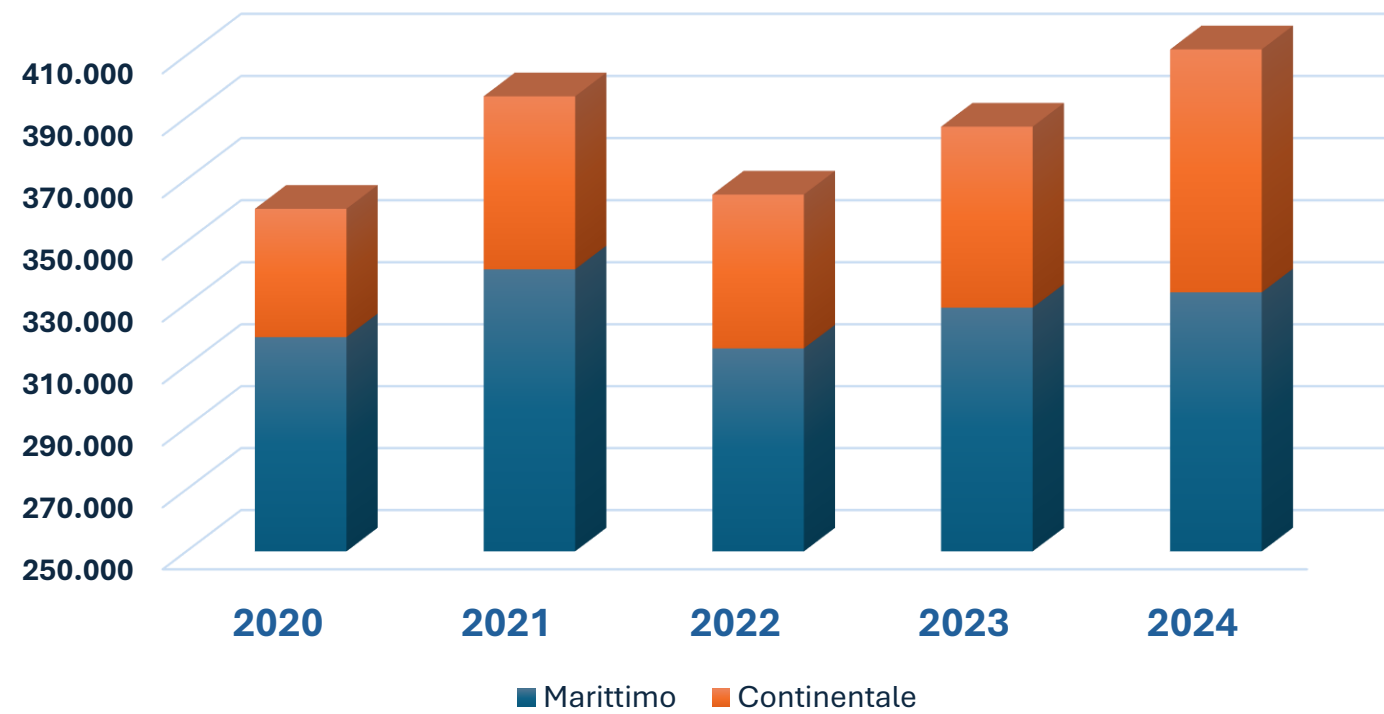
Il terminal di Padova è situato al cuore della rete infrastrutturale transnazionale di trasporto dell'Unione Europea, creata per migliorare la connettività tra i paesi e favorire lo sviluppo del mercato unico.







ANDAMENTO TRAFFICO INTERMODALE (TEU)



Traffico 2024: 411.957 TEU

(+ 6% rispetto al 2023)

82,5% TRAFFICO MARITTIMO
(connessioni con i porti - container)

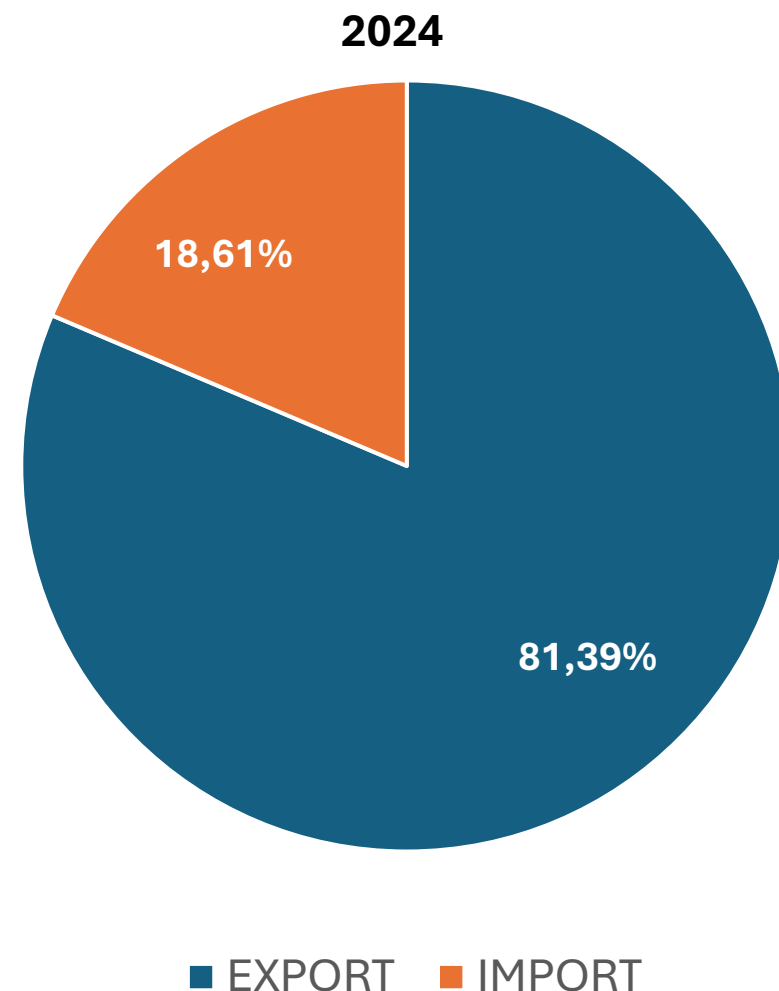
17,5% TRAFFICO CONTINENTALE
(connessioni con centro Europa - semirimorchi)

Fonte dati societari

A servizio dell'EXPORT

La percentuale di **export** (sui pieni del marittimo - container) è del **81,39 %**

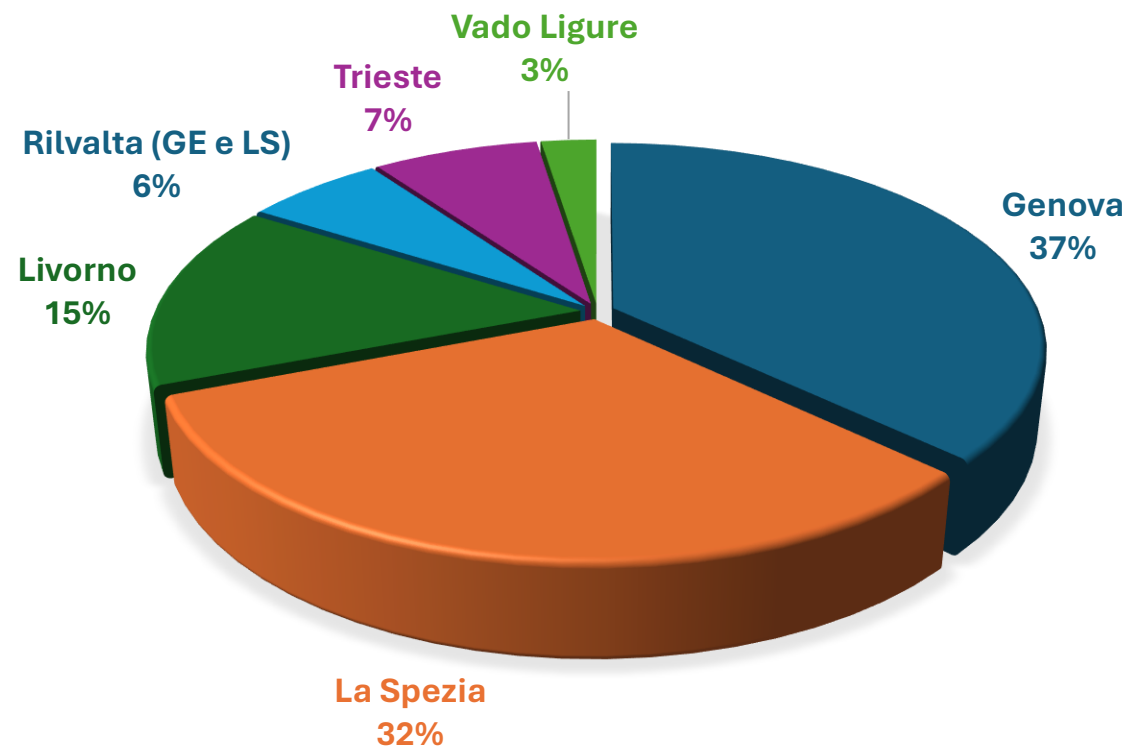
Padova (al servizio del suo sistema economico-produttivo) guarda ai traffici internazionali ed intercontinentali (se il traffico è di container significa che è marittimo e quindi riguarda mercati extra europei) rapportandosi con le relative dinamiche (non locali) e i suoi protagonisti (compagnie di navigazione e terminalisti portuali)



Fonte dati societari

A servizio dei PORTI

Ripartizione dei collegamenti container con i porti nel 2024



Fonte dati societari

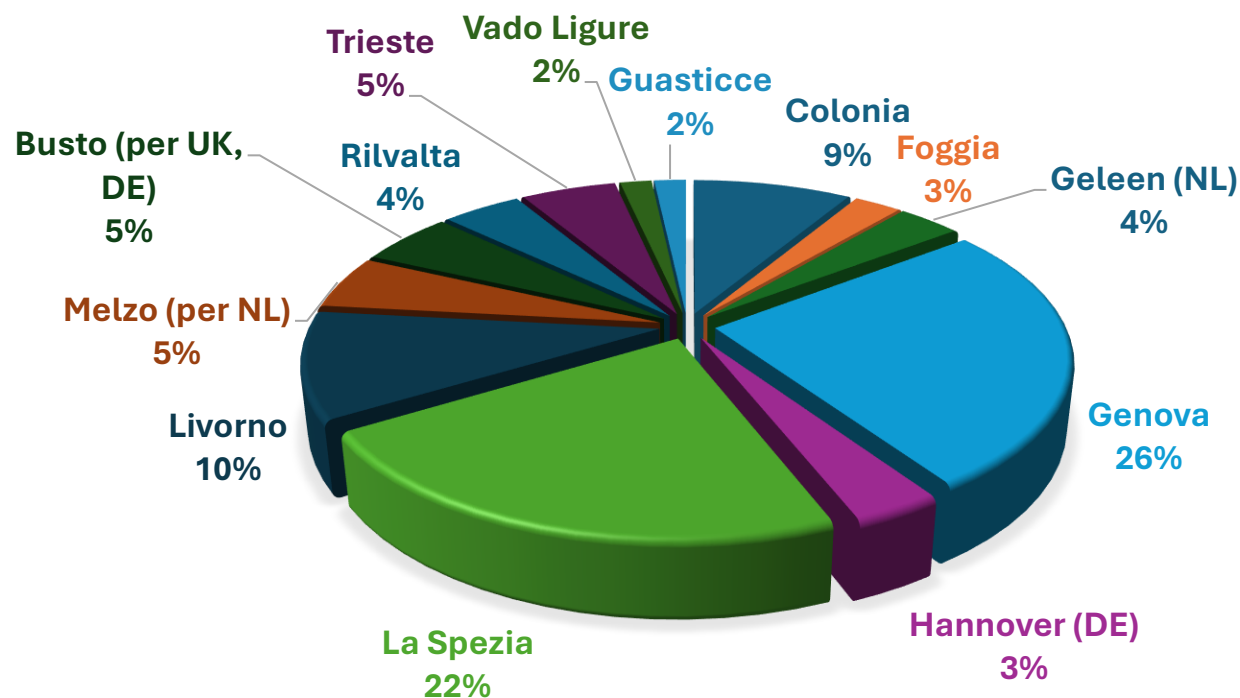


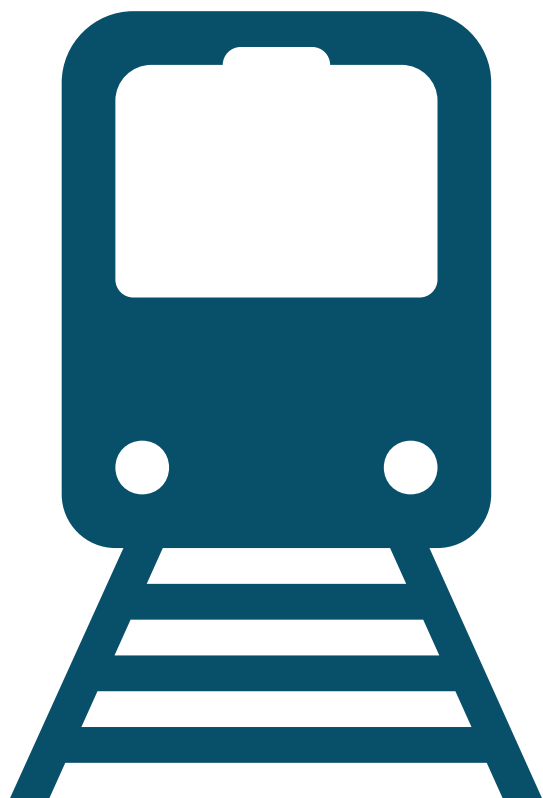
- Padova **gestisce già traffico container su lunghe distanze** quindi **può essere un'estensione naturale di un terminal marittimo**.
- **Più container significa più valore per un grande operatore globale** che potrebbe usarlo come hub per consolidare e distribuire volumi in tutta Italia e Europa.
- **A differenza di altri interporti** Padova **non deve creare da zero un'integrazione marittima** ma solo rafforzarla.

Fonte dati societari



POSIZIONE ideale al centro del VENETO (una delle maggiori aree industriali d'Italia)

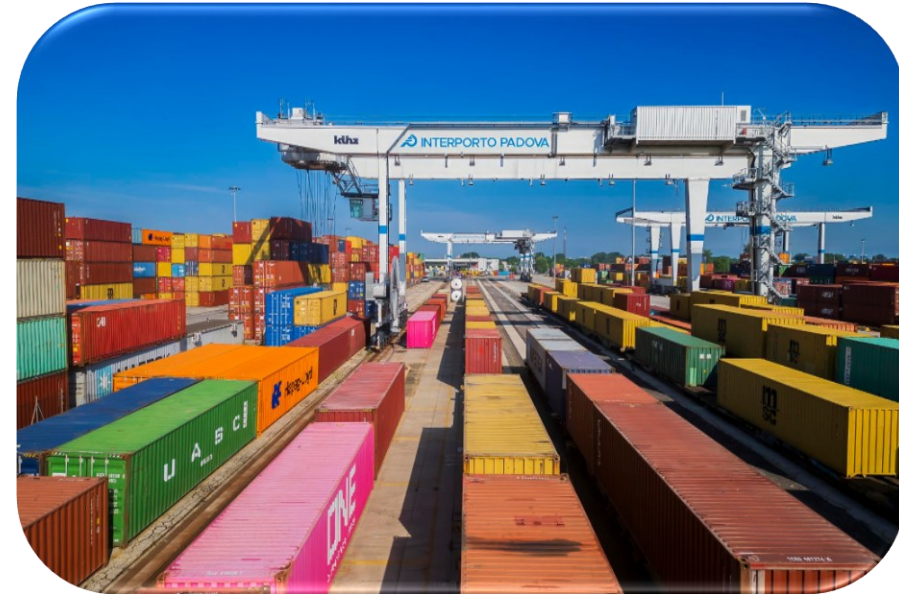
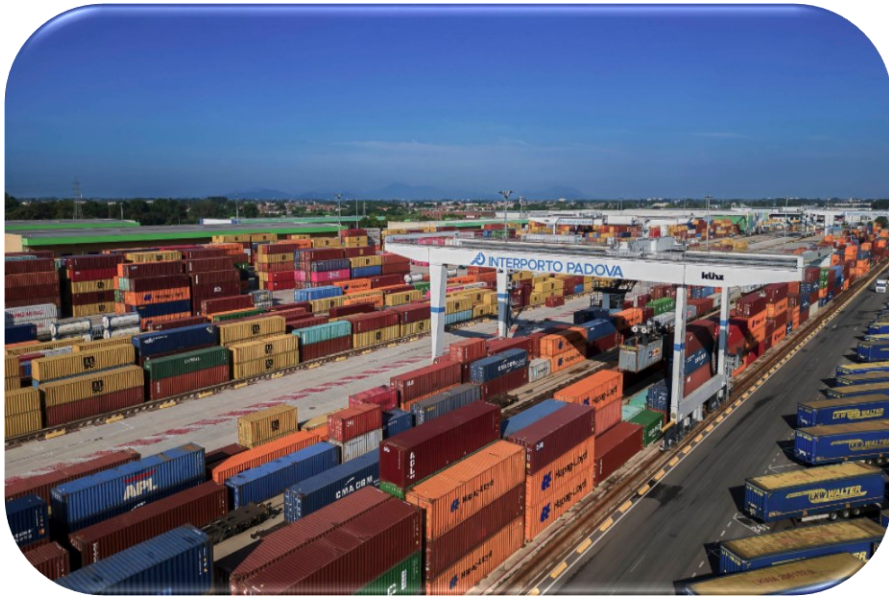




CARATTERISTICHE TECNICHE DEL TERMINAL

Caratteristiche del terminal NGT

- Capacità di stoccaggio di **12.000 TEU** e **277** park semirimorchi
- Capacità teorica con utilizzo di tutta la potenzialità RMG **14.500** TEU e **277** park semirimorchi
- **10** binari ferroviari, di lunghezza superiore a **700** metri (4 a sud + 4 a nord + 2 ST)



- **6** gru elettriche a portale (3+3)
- **Gate automatizzati** per treni e camion
- Sistema operativo terminale (**TOS**) sviluppato internamente
- In corso di realizzazione progetto di **automazione** su 4 binari ferroviari serviti da 3 gru RMG (fascio sud) e **remotizzazione** sugli altri 4 binari con RMG (fascio nord)

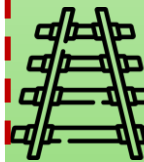
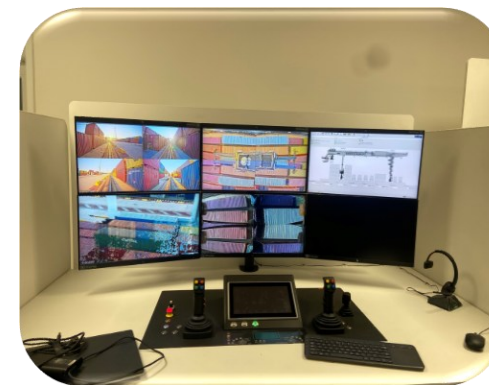




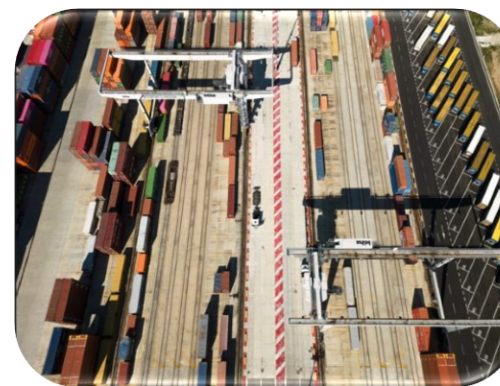
**GATE AUTOMATICI PER
CAMION E PORTALI OCR**



**SALA DI PIANIFICAZIONE E ROS PER
AUTOMAZIONE E REMOTIZZAZIONE**



**TRA I PRIMI TERMINAL IN ITALIA AD UTILIZZARE SISTEMI DI MOVIMENTAZIONE DEI CONTAINER
A DISTANZA**

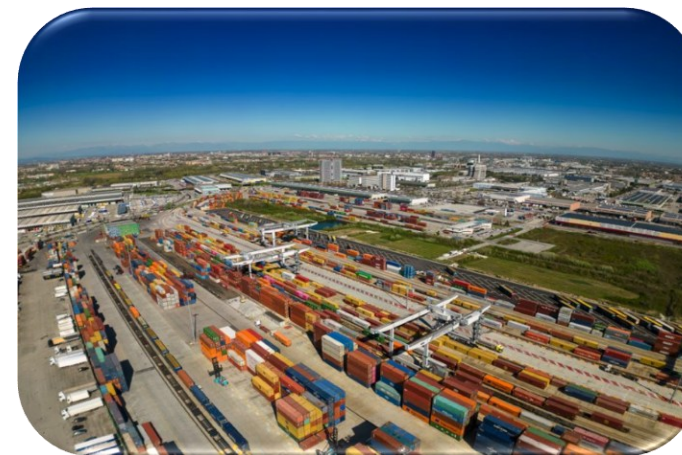




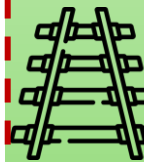
**OPERAZIONI DOGANALI
ALL'INTERNO DEL TERMINAL
GRAZIE A VELOCI CORRIDOI
PORTUALI**



**CARICO / SCARICO MERCI PER
TRENI CONVENZIONALI E NON**



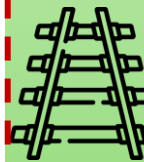
**STOCCAGGIO E DEPOSITO PER
CONTAINER**

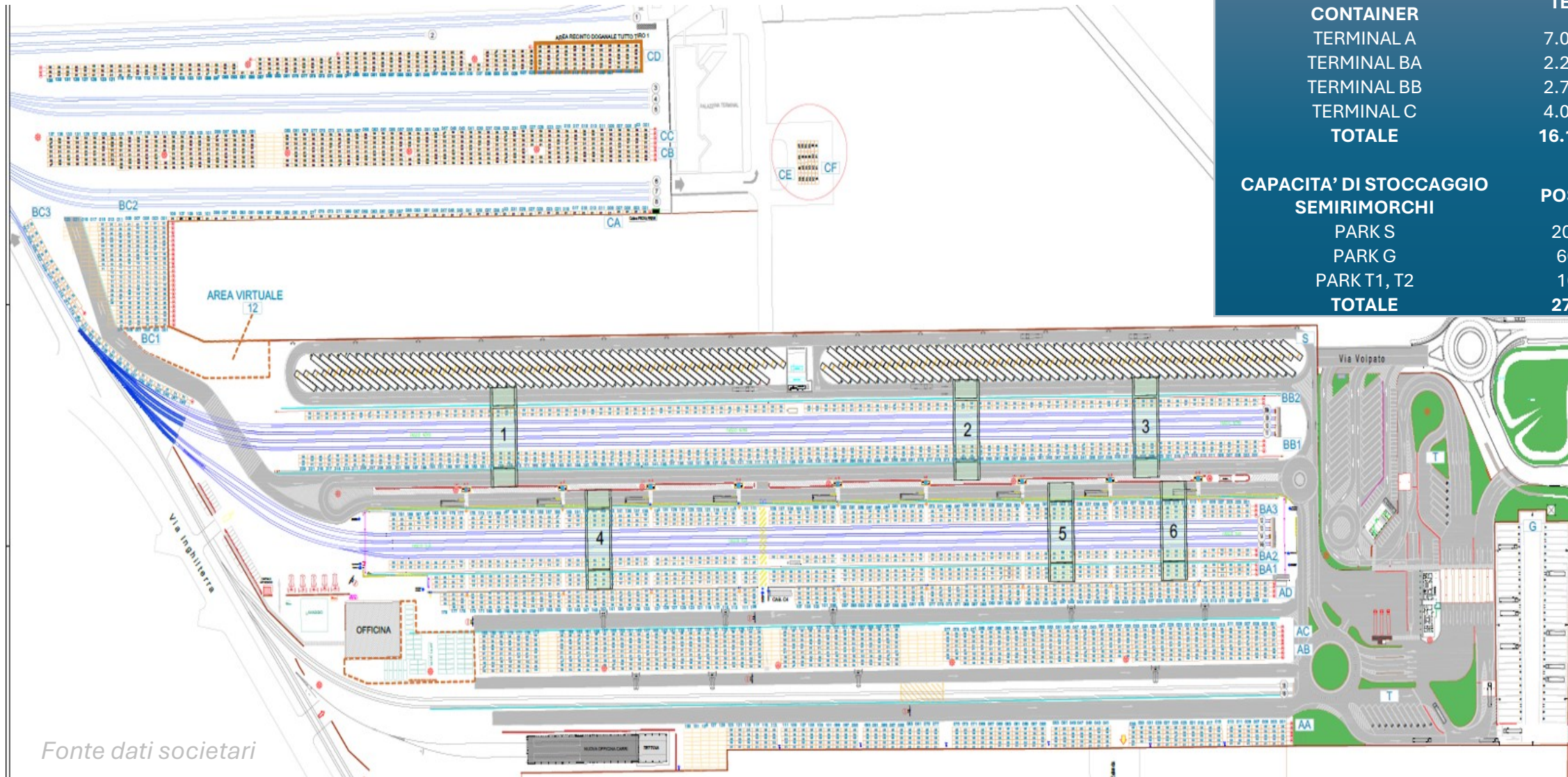


IMPIANTO FOTOVOLTAICO DEDICATO AL TERMINAL CON UNA POTENZA DI 600 KWP



2025: installazione di un sistema di
accumulo in batterie dell'energia
prodotta da fonte fotovoltaica
Potenza: 1,5 MegaWatt/h





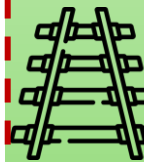
CAPACITA' DI STOCCAGGIO CONTAINER

	TEU
TERMINAL A	7.059
TERMINAL BA	2.271
TERMINAL BB	2.743
TERMINAL C	4.081
TOTALE	16.154

CAPACITA' DI STOCCAGGIO SEMIORNICHI

	POSTI
PARK S	201
PARK G	60
PARK T1, T2	16
TOTALE	277

Fonte dati societari



Caratteristiche principali del terminal C, in locazione da Mercitalia Logistics («terminal MIL»):

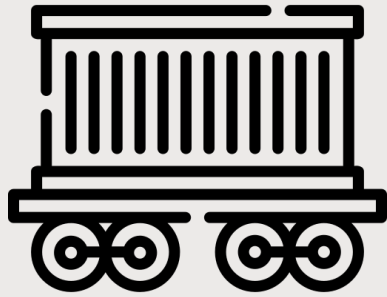
- Area di circa 70 mila metri quadri
- 8 binari ferroviari a raso di lunghezza massima di 450 metri composti da:
 - 1 fascio da 2 binari
 - 2 fasci da 3 binari
- Impianto fisso di prova freni sui due fasci da 3 binari (di proprietà di Interporto e oggetto di conferimento)
- Area doganale scoperta per traffico container (di limitate dimensioni)
- La conformazione e la lunghezza dei fasci di binari richiede una frequente suddivisione dei convogli fra più binari e l'utilizzo contemporaneo di non più di 2 binari per fascio (essendo attualmente possibile operare solo con mezzi gommati)
- Strutture di accesso indipendenti rispetto al terminal NGT, benché si tratti di gate non automatizzati

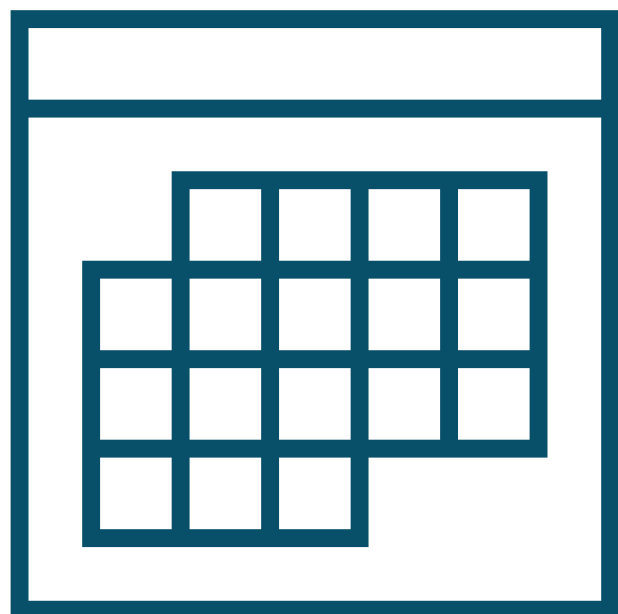


- I due terminal oggi nella disponibilità di Interporto Padova (NGT e MIL), benchè molto diversi tra loro, operano in stretta connessione;
- L'elevata automazione, la lunghezza dei binari e le 6 gru a portale presenti nel terminal NGT (oltre alle gru gommate) permettono di dare risposta ad elevati volumi di traffico, potendo contare sulla presenza del terminal MIL in momenti di picco o disallineamenti del traffico bilanciato per permettere alle unità di carico in esubero lo stazionamento nello spazio adiacente che non dispone di sovrastrutture come le gru a portale, rendendolo meno performante ma più flessibile;
- I seguenti elementi avvalorano la sinergia tra i due asset:
 - I gate automatizzati di Interporto Padova servono entrambi i terminal, garantendo maggiore flessibilità ed efficienza nella gestione del traffico in entrambe le aree;
 - Nel terminal NGT sono presenti l'impianto di lavaggio e di riparazione container, anche a servizio del traffico nel terminal MIL;
 - Impianti, macchinari e attrezzature sono interamente di proprietà di Interporto Padova in entrambi i terminal;
 - Il personale dipendente di Interporto Padova opera in entrambi i terminal;
- Per tali ragioni il Business Plan presentato di seguito è stato predisposto assumendo lo sviluppo del traffico in entrambi i terminal che, continuando ad operare sotto lo stesso operatore, possono beneficiare delle suddette sinergie, garantendo congiuntamente una più che congrua copertura dei costi fissi;
- È evidente quindi che l'eventuale separazione dei due asset costringerebbe il gestore del terminal MIL ad effettuare ingenti investimenti in beni strumentali e risorse umane per utilizzare l'area a fronte di un ridotto volume di traffico realizzabile in un solo terminal, dimensionalmente più contenuto e con binari più corti rispetto al terminal NGT.



Il Ramo Terminal



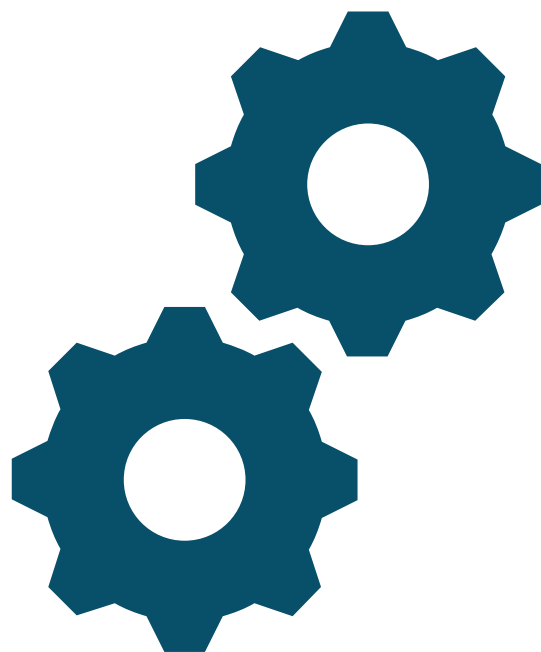


VALORI CONTABILI DEL RAMO TERMINAL AL 30.04.2025

Ramo Terminal al 30/04/2025	Valore contabile 30/04/2025
ATTIVO	
Immobilizzazioni immateriali	0
Immobilizzazioni materiali	68.235.300
1) Terreni e fabbricati	43.786.834
2) Impianti e macchinari	23.650.983
3) Attrezzature industriali e commerciali	13.405
4) Altri beni	784.078
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	0
Immobilizzazione finanziaria	0
Totale immobilizzazioni	68.235.300
Rimanenze	525.143
Crediti	0
Attività per imposte anticipate	154.538
Totale attivo circolante	679.681
Ratei e risconti attivi	0
TOTALE ATTIVO	68.914.981
PASSIVO	
Totale Patrimonio netto	54.070.869
Fondo imposte differite	2.275.596
Altri fondi	280.115
Totale Fondi rischi e oneri	2.555.711
Fondo TFR	1.184.890
Posizione finanziaria netta	0
Debiti v/personale	428.219
Acconti su contributi	3.575.487
Altri debiti	0
Totale debiti	4.003.705
Ratei e risconti passivi	7.099.805
TOTALE PASSIVO	68.914.981

- I dati contabili al 30 aprile 2025 (ultima situazione assestata disponibile) del Ramo Terminal oggetto di conferimento evidenziano un patrimonio netto di Euro 54,1 milioni, costituito principalmente da immobilizzazioni materiali per Euro 68,1 milioni, cui va sottratto il valore residuo dei risconti passivi per contributi in conto impianti di Euro 7,1 milioni;
- Le rimanenze sono costituite principalmente da parti di ricambio delle gru a portale e da materiale di officina;
- Le imposte anticipate sono calcolate sulla svalutazione delle rimanenze di ricambi per gru (a lenta rotazione) per Euro 318 mila e sul fondo oneri terminal iscritto tra gli «altri fondi» per Euro 280 mila;
- Le imposte differite si riferiscono quasi esclusivamente al differenziale tra il valore contabile e fiscale dei terreni che sono stati rivalutati con effetti solo civili nel bilancio 2020;
- Il fondo TFR e i debiti verso il personale accolgono rispettivamente l'accantonamento ai sensi dell'art 2120 c.c. e gli oneri differiti (ferie, permessi, 13ma) alla suddetta data di riferimento.





DETTAGLIO DEI BENI DEL RAMO TERMINAL

I beni immobili del Ramo Terminal sono costituiti da:

Descrizione bene	Modalità di utilizzo
Nuovo Grande Terminal (NGT)	Proprietà esclusiva della NewCo
Terminal MIL	Locazione con Mercitalia Logistics
Palazzina Terminal	Proprietà della NewCo del 1° piano esclusa la sala server
Raccordo binari Acciaierie Venete	Proprietà esclusiva della NewCo salvo alcuni piccoli tratti sui quali verrà costituita da Interporto una servitù tecnica a favore della NewCo



I beni mobili del Ramo Terminal, di proprietà esclusiva della NewCo, sono costituiti da:

- Impianti elettrici, radio, distribuzione gasolio, lavaggio, aspirazione, antifurto, prova freni, condizionamento, antincendio, semaforico, acustico e di videosorveglianza;
- Impianto fotovoltaico terminal e di accumulo energia
- Stazione barometrica
- Macchinari e attrezzature del terminal (compresa l'officina esistente);
- Gate automatizzati (via Volpato)
- Gru a portale e accessori (Nr. 06)
- Gru gommate e carrelli (Nr. 12)
- Zephir Lok, semitrailer, terminal trailer, semirimorchi portacontainer
- Mobilio, computer e periferiche, terminali su carrelli;
- Autovetture e motocicli.

Il tutto come più dettagliatamente descritto nella documentazione presente in VDR.



Gli investimenti in corso al 30.04.2025 sono relativi a:

- Completamento remotizzazione e automazione gru a portale
- Barriera laser
- Connessioni elettriche e cablaggio funzionali all'automazione delle gru a portale
- Sistema Kiosk
- Switch e altro hardware necessario al funzionamento dell'automazione
- Sistema controllo accessi e sistema di sicurezza per automazione fascio sud terminal

Tali beni saranno concessi in comodato d'uso gratuito da Interporto Padova alla NewCo dalla data di efficacia del conferimento e successivamente saranno ceduti tra il 01.01.2027 e il 31.03.2027 al prezzo di Euro 100 mila oltre IVA, ai termini e condizioni indicate nell'accordo di investimento («SPA») caricato in VDR, art 11.2 con i dettagli e le esclusioni descritte nell'allegato 11.2 allo SPA.



La struttura informatica a disposizione del Ramo Terminal sarà così articolata:

Descrizione asset	Modalità di utilizzo
Software TOS e interfacce	Utilizzo a tempo indeterminato delle licenze da parte della NewCo gratuitamente per il sito di Padova (i codici sorgenti rimangono di proprietà di Interporto Padova) Per tre anni dal conferimento manutenzione e sviluppo (finalizzato all'impianto di Padova) forniti in service da Interporto
Software Fast Corridor	Conferimento delle licenze alla NewCo
Software per uso gru a portale	Incluso nelle gru a portale, conferite alla NewCo
Sistema di videosorveglianza	Proprietà della NewCo degli impianti di videosorveglianza. In service da Interporto Padova la gestione dei relativi server, salvo diversi accordi con la NewCo. Licenze software e sistema di base verranno volturate alla NewCo. Per quanto riguarda gli investimenti del «progetto Elodie» (PNRR) le modalità di utilizzo della NewCo sono specificate nell'allegato 11.2 allo SPA
Rete in fibra ottica, server on premise e cybersecurity	In service da Interporto Padova, salvo diversi accordi con la NewCo



Dati economici storici del Ramo Terminal





DATI ECONOMICI DEL RAMO TERMINAL ANNI 2020-2024

- Nell'ultimo quinquennio sono cresciuti progressivamente i ricavi per movimentazione di container e semirimorchi, in particolare nell'ultimo biennio, con l'esercizio 2024 che ha segnato il record storico di oltre 400 mila TEU movimentati;
- Allo stesso modo sono cresciuti i ricavi per servizio di riparazione e pesatura container;
- Nell'ultimo biennio sono stati fatti importanti interventi manutentivi, soprattutto ai piazzali del terminal e alle gru e carrelli;
- Il costo del lavoro è cresciuto meno che proporzionalmente rispetto ai ricavi (incidenza 2020 20% vs incidenza 2024 16%);

CONTO ECONOMICO RAMO TERMINAL	2020 Actual	2021 Actual	2022 Actual	2023 Actual	2024 Actual
Ricavi per handling container	5.153.778	5.591.357	5.397.978	5.944.499	5.954.536
Ricavi per handling semirimorchi	611.683	779.648	749.442	927.020	1.609.125
Ricavi servizio manovra	2.962.885	3.430.419	3.321.003	3.743.096	4.154.542
Ricavi per riparazione	1.547.075	1.696.909	1.708.615	2.434.082	2.713.876
Ricavi pesatura container	479.300	541.097	499.105	593.044	616.988
Altri ricavi terminal	763.303	847.903	1.077.469	1.384.708	1.745.914
Ricavi di vendita	11.518.024	12.887.333	12.753.612	15.026.448	16.794.980
Consumo materiali e carburanti	810.107	1.000.291	1.012.123	1.276.144	1.280.934
Utenze	344.234	359.871	304.835	322.527	332.305
Servizio handling, trasporto e spedizione	345.720	472.894	430.129	531.258	608.576
Servizio di riparazione container	467.580	483.709	510.440	739.285	788.673
Servizio manovra	2.802.720	3.204.880	3.103.716	3.495.869	3.767.178
Costi variabili industriali	4.770.361	5.521.645	5.361.244	6.365.083	6.777.667
1° Margine di contribuzione industriale	6.747.663	7.365.688	7.392.367	8.661.365	10.017.314
<i>1* Margine in % sui ricavi</i>	<i>58,6%</i>	<i>57,2%</i>	<i>58,0%</i>	<i>57,6%</i>	<i>59,6%</i>
Manutenzioni	663.920	857.310	685.968	1.617.255	1.338.913
Consulenze tecniche	140.048	58.796	46.121	29.056	249.266
Servizi esterni	76.186	54.780	55.743	109.981	224.689
Personale operativo	2.268.443	2.502.379	2.353.058	2.529.925	2.752.283
Costi fissi industriali	3.148.597	3.473.265	3.140.891	4.286.217	4.565.151
2° Margine di contribuzione industriale	3.599.066	3.892.422	4.251.477	4.375.148	5.452.163
<i>2* Margine in % sui ricavi</i>	<i>31,2%</i>	<i>30,2%</i>	<i>33,3%</i>	<i>29,1%</i>	<i>32,5%</i>



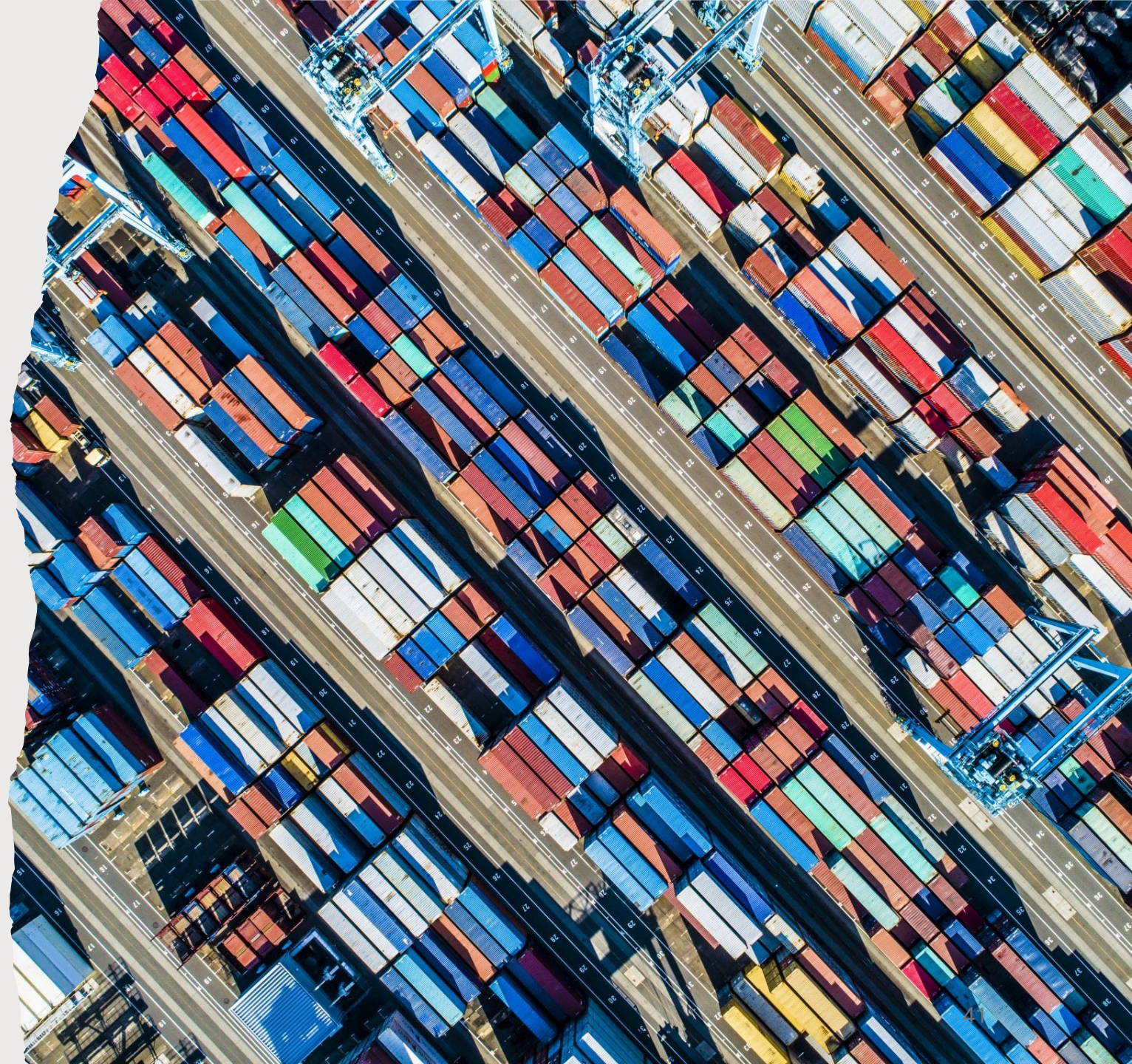
CONTO ECONOMICO	2020	2021	2022	2023	2024
RAMO TERMINAL	Actual	Actual	Actual	Actual	Actual
2° Margine di contribuzione industriale	3.599.066	3.892.422	4.251.477	4.375.148	5.452.163
<i>2* Margine in % sui ricavi</i>	<i>31,2%</i>	<i>30,2%</i>	<i>33,3%</i>	<i>29,1%</i>	<i>32,5%</i>
Assicurazioni	93.290	95.843	106.502	116.823	159.522
IMU	7.388	11.012	13.439	14.016	10.735
Altre imposte e tasse	18.563	20.719	18.367	14.240	20.361
Canoni di locazione e noleggi	456.262	459.366	494.458	523.065	498.463
Canoni di leasing	147.121	27.967	14	0	0
Compensi CdA e organi di controllo					
Spese amministrative varie	33.372	86.129	55.557	65.307	76.088
Costi di struttura	755.996	701.037	688.337	733.451	765.168
EBITDA - MOL	2.843.070	3.191.386	3.563.140	3.641.697	4.686.995
<i>EBITDA in % sui ricavi</i>	<i>24,7%</i>	<i>24,8%</i>	<i>27,9%</i>	<i>24,2%</i>	<i>27,9%</i>
Ammortamenti	3.118.527	3.553.435	4.068.515	4.128.021	4.549.061
Contributi pubblici	(861.115)	(1.546.628)	(1.068.053)	(1.016.026)	(1.045.121)
Svalutazioni e accantonamenti	355.300	490.000	122.790	153.893	164.380
Ammortamenti, contributi e svalutazioni	2.612.712	2.496.807	3.123.252	3.265.888	3.668.320
EBIT - RISULTATO OPERATIVO	230.359	694.578	439.888	375.810	1.018.674
<i>EBIT in % sui ricavi</i>	<i>2,0%</i>	<i>5,4%</i>	<i>3,4%</i>	<i>2,5%</i>	<i>6,1%</i>
(Proventi)/oneri finanziari	(3.181)	(1.390)	0	(15)	0
(Altri proventi)/costi gestione non caratt	(126.032)	(22.381)	(45.340)	(118.305)	(180.963)
RAI - RISULTATO ANTE IMPOSTE	359.571	718.349	485.228	494.130	1.199.638

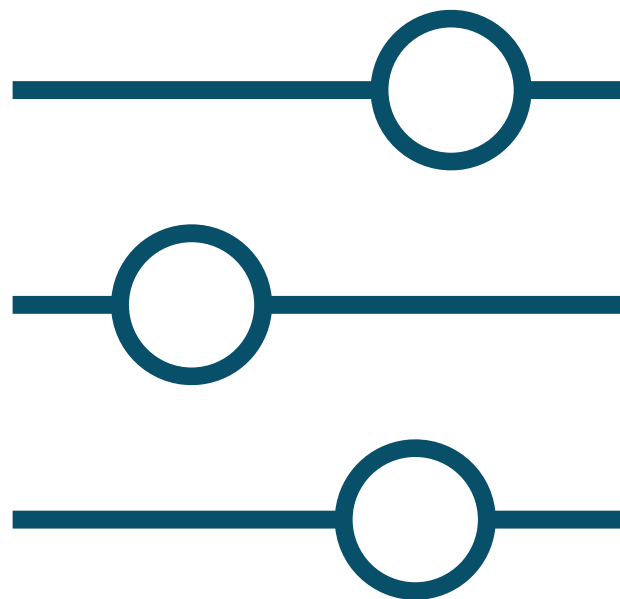
- La voce «canoni di locazione e noleggi» accoglie principalmente il costo per la locazione del terminal di proprietà di Mercitalia Logistics;
- Gli ammortamenti sono cresciuti per effetto dei rilevanti investimenti – principalmente in mezzi di movimentazione – effettuati nel corso degli ultimi anni;
- Su parte dei suddetti investimenti Interporto ha beneficiato di contributi pubblici, iscritti con la tecnica dei risconti passivi e rilasciati a conto economico in correlazione con il piano di ammortamento dei relativi cespiti;
- Le svalutazioni dell'ultimo biennio per Euro 318 mila riguardano i materiali di ricambio delle gru a portale a lenta rotazione, mentre gli accantonamenti del triennio precedente si riferiscono principalmente a oneri di sostituzione programmata di alcune parti dei binari.



Business Plan 2025-2028

Ramo Terminal





SCENARI CONSIDERATI

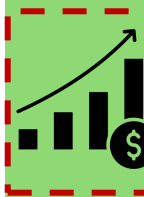
- Come anticipato nelle pagine precedenti, la NewCo opererà nel terminal interportuale padovano, costituito dal Nuovo Grande Terminal di proprietà (NGT) e dal terminal in locazione di proprietà di Mercitalia Logistics (MIL);
- Le direttrici di sviluppo del Business Plan si basano quindi sull'utilizzo di entrambe le aree per lo svolgimento dell'attività interportuale («Scenario Base»), tuttavia nell'ottica della massima trasparenza per i partecipanti alla gara, si vogliono rappresentare anche gli effetti economici e patrimoniali che si stima deriverebbero dall'utilizzo del solo terminal di proprietà («Scenario senza terminal MIL»);
- Nelle pagine che seguono vengono quindi espone dettagliatamente le assunzioni economiche dello Scenario Base e le assunzioni modificate nello Scenario senza terminal MIL; le assunzioni patrimoniali e finanziarie invece non cambiano nei due scenari (si modificano ovviamente i valori in conseguenza dei diversi dati economici prospettici);
- Per favorire la comparabilità dei dati nel Piano tra i vari esercizi prospettici e con i dati storici fino all'esercizio 2024, il Piano è stato sviluppato per annualità intere (anno solare), tuttavia i risultati dell'esercizio 2025 rimarranno acquisiti a titolo definitivo da Interporto Padova, così come i risultati economici e i flussi di cassa dell'esercizio 2026 fino alla data di efficacia del conferimento alla NewCo del Ramo Terminal (ipotizzata per la metà del 2026). Per tale ragione i risultati economici stimati per l'esercizio 2026 e le disponibilità liquide stimate al 31.12.2026 non devono intendersi interamente di pertinenza della NewCo.



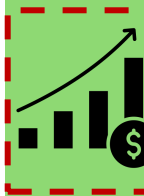


ASSUNZIONI ECONOMICHE E FINANZIARIE

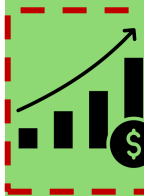
Voce	Assunzione
ISTAT	Sulla base delle proiezioni macroeconomiche di Banca d'Italia emanate a dicembre 2024 l'incremento ISTAT atteso, che è stata utilizzato anche nel Piano, è del 1,5% nel biennio 2025-2026, per poi crescere al 2%
Ricavi per handling container	La voce accoglie i ricavi per container movimentato. La movimentazione avviene in entrambi i terminal e lo sviluppo nel Piano è molto conservativo, con incrementi dei volumi compresi tra 1% e 2% e incrementi tariffari sostanzialmente allineati all'ISTAT attesa (1%-2%)
Ricavi per handling semirimorchi	La voce accoglie i ricavi per semirimorchio movimentato. La movimentazione avviene quasi esclusivamente nel terminal di proprietà e lo sviluppo nel Piano prevede incrementi tariffari sostanzialmente allineati all'ISTAT attesa (1%-2%), mentre i volumi dovrebbero crescere a doppia cifra con un CAGR in arco Piano del 20% circa
Ricavi servizio manovra	Si tratta del riaddebito con un ricarico di circa il 7% dei costi per il servizio di manovra esternalizzato. La crescita nel piano è parametrata all'ISTAT attesa



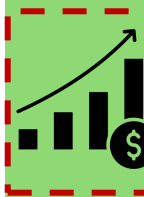
Voce	Assunzione
Ricavi per riparazione container	Si tratta di un servizio su richiesta di riparazione dei container rotti o danneggiati dal trasporto o dalle manovre. Vista la forte domanda da parte della clientela, è attesa una crescita del 10% nel 2025 e nel 2026 e del 5% nel 2027 con una crescita proporzionale dei relativi costi diretti per lo svolgimento del servizio
Ricavi pesatura container	Si tratta di un servizio su richiesta di verifica del peso dei container. Per il 2025 sono già stati concordati con i clienti degli aumenti tariffari, per cui nel Piano è stato riflesso il valore delle nuove tariffe applicate ai volumi 2024. Negli anni successivi l'incremento della voce è solo per un effetto ISTAT
Altri ricavi terminal	La voce accoglie ricavi per la movimentazione di traffico convenzionale per alcuni clienti, ricavi per soste ed altri ricavi di varia natura. Per i ricavi per soste è stata ipotizzata nel 2025 una calmierazione rispetto al «picco» osservato nel 2024, mentre per tutte le altre voci è previsto un incremento solamente basato sull'ISTAT
Consumo materiali e carburanti	Si tratta principalmente dei costi per i materiali di consumo utilizzati dalle gru gommate (gasolio, lubrificanti) e per l'acquisto dei materiali di consumo per l'officina



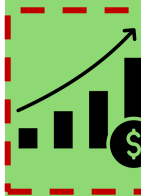
Voce	Assunzione
Utenze	La voce accoglie principalmente i costi per energia elettrica di funzionamento del terminal (soprattutto per le gru a portale). L'andamento nel Piano è legato principalmente all'evoluzione del costo per energia elettrica delle gru a portale, per il quale si prevede un incremento del costo €/KwH legato all'ISTAT e una riduzione della percentuale di tiri passivi del 10% dal 2027
Servizio handling, trasporto e spedizione	Si tratta del costo per i servizi esternalizzati (<i>loan staff</i>) di movimentazione dei container e dei semirimorchi. L'evoluzione nel Piano è ancorata alle previsioni sull'andamento del traffico di container e dei semirimorchi
Servizio di riparazione container	Si tratta del costo per il servizio esternalizzato di riparazione dei container (esclusi i materiali e i costi di movimentazione interna). L'evoluzione nel Piano è coerente con l'andamento della relativa voce di ricavo
Servizio manovra	La voce accoglie il costo per il servizio esternalizzato di manovra dei treni all'ingresso e all'uscita dai terminal. Si rinvia alla corrispondente voce di ricavo analizzata in precedenza



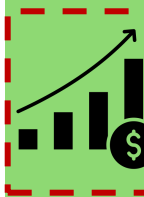
Voce	Assunzione
Manutenzioni	La voce accoglie i costi per manutenzione di varia natura. I principali sono relativi al contratto di manutenzione delle gru a portale (e relativi investimenti in remotizzazione e automazione), dei piazzali e binari nel terminal, oltre ai costi per la manutenzione del terminal MIL. L'andamento nel Piano è sostanzialmente collegato all'ISTAT, fatta salva la specifica previsione dei costi per il contratto di manutenzione delle gru a portale già in essere
Consulenze tecniche	Si tratta di costi per professionisti che supportano la società nella gestione del terminal, in particolare per quanto riguarda l'automazione delle gru a portale. Nel biennio 2024-2025 sono inclusi costi non ricorrenti per il progetto di studio della sorveglianza aerea nel terminal tramite droni
Servizi esterni	Si tratta di costi per servizi vari externalizzati, quali sorveglianza, pulizia e smaltimento rifiuti. L'andamento nel Piano è sostanzialmente collegato all'ISTAT
Personale operativo	Si tratta del costo azienda per il personale operativo nel terminal, esclusi gli impiegati delle funzioni di struttura (amministrazione, finanza, direzione generale, ...) in service da Interporto Padova. L'andamento nel Piano riflette l'assunzione di 2 FTE nel 2026 e di altri 2 nel 2027. Inoltre la voce si incrementa annualmente per l'ISTAT



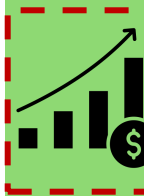
Voce	Assunzione
Assicurazioni	La voce accoglie i costi per i premi assicurativi e fidejussori specifici del terminal. Nel Piano l'incremento previsto segue l'inflazione attesa
IMU e altre imposte e tasse	Si tratta di voci di entità marginale atteso che il terminal beneficia di esenzione da IMU
Canoni di locazione e noleggi	Il costo principale è costituito dal canone di locazione del terminal MIL, oltre ad importi minori per noleggio attrezzature. L'andamento nel Piano è collegato all'ISTAT
Compensi CdA e organi di controllo	Sono stimati forfetariamente in Euro 70 mila annui (10 mila per ciascuno dei 5 amministratori previsti oltre Euro 20 mila per il collegio sindacale)



Voce	Assunzione
Spese amministrative e varie	Si tratta di una voce di modico ammontare che accoglie spese amministrative varie
Management fees da Interporto Padova	Per garantire il funzionamento della NewCo (che avrà come dipendenti solo il personale operativo del terminal) è previsto un canone annuo per il service fornito da Interporto Padova che riguarda le funzioni amministrative e finanziarie, di direzione generale di supporto all'infrastruttura IT (HW/SW) di proprietà di Interporto
Ammortamenti	Nel Piano l'evoluzione è calcolata puntualmente per ciascun bene oggetto di conferimento, oltre che sugli investimenti di mantenimento previsti dalla NewCo nel Piano. Le aliquote di ammortamento sono quelle attualmente utilizzate da Interporto Padova; in particolare per le gru a portale l'ammortamento avviene in 15 anni
Contributi pubblici	Nel Piano l'evoluzione del rilascio a conto economico dei risconti passivi sui contributi in conto impianti è calcolata puntualmente per ciascun bene oggetto di conferimento il cui acquisto da parte di Interporto Padova era stato agevolato da contributi pubblici

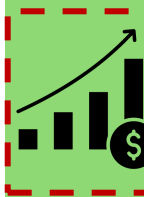


Voce	Assunzione
(Proventi)/oneri finanziari	Si tratta degli oneri finanziari stimati sul «finanziamento ponte» descritto nelle pagine successive all'interno delle assunzioni patrimoniali e finanziarie
(Altri proventi)/costi gestione non caratteristici	Si tratta di una voce residuale che accoglie ricavi e costi della gestione accessoria, relativi in particolare al risultato della gestione (ricavi – costi diretti) dei contratti di locazione del 1 piano della Palazzina terminal
Imposte correnti	Le imposte correnti (IRES e IRAP) sono calcolate in via analitica considerando la non imponibilità dei ricavi per contributi su crediti di imposta beni strumentali e il beneficio connesso all'iperammortamento delle prime 4 gru a portale acquistate

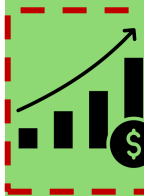


- Nel caso in cui, per scelta del Partner aggiudicatario o del Locatore del contratto di affitto relativo al terminal MIL, il suddetto asset non fosse più utilizzabile dalla NewCo, si verrebbero evidentemente a modificare i valori economici e patrimoniali del Piano;
- Poiché il contratto di locazione prevede 12 mesi di preavviso per la risoluzione, si è ipotizzato di gestire gli effetti della chiusura del contratto a partire dall'esercizio 2027;
- Conseguentemente i dati prospettici 2025 e 2026 sono identici in entrambi gli scenari, mentre per il biennio 2027 e 2028 le assunzioni economiche modificate sono di seguito esplicitate.

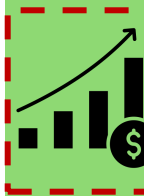
Voce	Assunzione modificata nello scenario in cui non sia utilizzato il terminal MIL	Impatto su EBITDA (€/k)
Ricavi per handling container	I ricavi per handling container si riducono per effetto della riduzione dei volumi in assenza della disponibilità del terminal MIL (non viene invece modificato il traffico di semirimorchi)	-1.460
Ricavi servizio manovra	Servizio legato al numero di container movimentati (su treni) per cui nello scenario senza terminal MIL il ricavo si riduce in proporzione alla riduzione del numero di container	-905



Voce	Assunzione modificata nello scenario in cui non sia utilizzato il terminal MIL	Impatto su EBITDA (€/k)
Ricavi per riparazione container	La riduzione del numero di container movimentati si riflette in proporzionali minori ricavi per riparazione (e connessi costi esterni diretti)	-570
Altri ricavi terminal	Il traffico convenzionale viene azzerato in assenza del terminal MIL in quanto attività ivi svolta e a più bassa redditività rispetto agli altri servizi	-255
Consumo materiali e carburanti	La riduzione dei costi (gasolio, carburanti e lubrificanti, materiale di officina) è conseguente al minor utilizzo delle gru gommate e dei costi per i materiali di officina necessari per la riparazione per il minor numero di container da movimentare	+380
Utenze	La variazione nello scenario «senza terminal MIL» è connessa al diverso mix di utilizzo delle gru a portale (che consumano energia elettrica) rispetto alle gru gommate (a gasolio)	+5

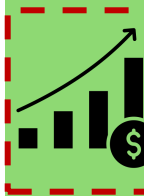


Voce	Assunzione modificata nello scenario in cui non sia utilizzato il terminal MIL	Impatto su EBITDA (€/k)
Servizio handling, trasporto e spedizione	La riduzione del costo è relativa al minor grado di esternalizzazione del servizio di handling container nel terminal NGT, poiché verrebbero riassegnati a tale mansione parte dei dipendenti attualmente impiegati nel terminal MIL	+145
Servizio di riparazione container	La riduzione del costo è coerente con le stime di minori ricavi per riparazione a causa del ridotto numero di container movimentati senza il terminal MIL	+170
Servizio manovra	La riduzione del costo è coerente con le stime di minori ricavi relativi al servizio di manovra	+845
Manutenzioni	Verrebbero azzerate le manutenzioni su beni di terzi, relative al terminal MIL	+70



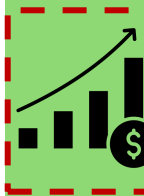
Voce	Assunzione modificata nello scenario in cui non sia utilizzato il terminal MIL	Impatto su EBITDA (€/k)
Personale operativo	In assenza dell'utilizzo del terminal MIL, i dipendenti ivi occupati verrebbero in parte riposizionati nel terminal NGT a svolgere le mansioni di movimentazione container oggi in parte esternalizzate a ditte terze. Inoltre non verrebbero assunti 4 nuovi FTE potendo contare sulla disponibilità di personale operante nel terminal MIL	+510
Canoni di locazione e noleggi	In assenza del terminal MIL verrebbe meno il canone di locazione pagato a Mercitalia Logistics	+480
Management fees da Interporto Padova	Per effetto del minor traffico e della minore complessità da gestire con il solo terminal NGT è ipotizzata una riduzione del costo di service da Interporto Padova del 20% nello scenario senza terminal MIL	+90
Totale impatto su EBITDA annuale		-490

La perdita del traffico veicolato nel terminal MIL comporterebbe una riduzione dell'EBITDA inferiore al 10% rispetto allo Scenario Base a causa principalmente dell'effetto «diseconomie di scala» per i costi fissi che graverebbero esclusivamente sul terminal NGT (eccetto evidentemente il canone di locazione del terminal MIL)

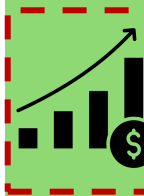


- Le assunzioni sottostanti lo sviluppo dei dati patrimoniali e finanziarie sono identiche in entrambi gli scenari e sono di seguito esposte.

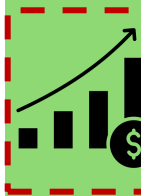
Voce	Assunzione
Immobilizzazioni materiali	Sono previsti investimenti di mantenimento della buona funzionalità del terminal (asfalto, binari, ...), senza la previsione di nuovi investimenti «straordinari», che saranno decisi ed attuati dal Partner aggiudicatario
Crediti v/clienti	Tempi di incasso pari a 70 giorni, in linea con lo storico di Interporto per l'attività terminalistica
Crediti tributari e imposte anticipate	Maturazione e utilizzo: 1) del credito IVA coerentemente con le attuali aliquote medie dell'attività terminalistica svolta da Interporto e 2) del credito per riduzione dell'accisa su gasolio, in base alla vigente normativa
Patrimonio netto	Accantonamento a riserva degli utili prodotti. La decisione di distribuzione di eventuali dividendi spetterà al Partner aggiudicatario



Voce	Assunzione
Fondo imposte differite e altri	Utilizzo integrale entro il 2027 del fondo per oneri terminal, iscritto nel bilancio di Interporto al 31 dicembre 2024 per Euro 280 mila
TFR	Sono previste ordinarie movimentazioni di accantonamenti e versamenti in linea con lo storico di Interporto
Debiti v/banche per mutui e finanziamenti	Previsione di un «finanziamento ponte» di Euro 1 milione a 12 mesi con tasso fisso del 4% per la gestione del capitale circolante netto subito dopo il conferimento (che avverrà senza disponibilità liquide né crediti commerciali)
Disponibilità liquide	Generazione di un saldo importante di cassa in ciascuno degli esercizi sostanzialmente per effetto del positivo EBITDA, al netto degli investimenti di mantenimento e delle imposte sul reddito da pagare



Voce	Assunzione
Debiti v/fornitori	Tempi di pagamento compresi tra 50 e 55 giorni medi, in linea con lo storico di Interporto per l'attività terminalistica
Debiti diversi	Andamento legato essenzialmente all'evoluzione dei debiti tributari e previdenziali (IRES, IRAP, IRPEF, INPS) e verso il personale dipendente, in funzione dell'andamento delle relative voci di costo (costo del personale e imposte sul reddito)
Ratei e risconti passivi	Sviluppo analitico del piano di ammortamento dei risconti su contributi in conto impianti conferiti alla NewCo, in correlazione con l'ammortamento dei relativi beni ammortizzabili cui si riferiscono





**NON CONSIDERARE A CAUSA DI RECESSO
DAL CONTRATTO DI LOCAZIONE DEL
TERMINAL MIL**

BUSINESS PLAN 2025-2028
(con terminal MIL)

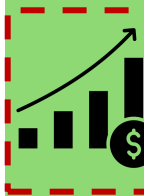
CONTO ECONOMICO	2025	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL	BP	BP	BP	BP
Ricavi per handling container	6.475.162	6.723.016	7.018.876	7.159.254
Ricavi per handling semirimorchi	1.638.565	2.206.601	2.625.855	2.678.372
Ricavi servizio manovra	4.216.860	4.280.113	4.365.715	4.453.029
Ricavi per riparazione	2.985.263	3.283.790	3.447.979	3.487.971
Ricavi pesatura container	704.985	715.560	729.871	744.432
Altri ricavi terminal	1.212.193	1.230.376	1.254.983	1.280.083
Ricavi di vendita	17.233.028	18.439.455	19.243.279	19.763.187
Consumo materiali e carburanti	1.450.357	1.589.189	1.694.451	1.721.340
Utenze	339.569	348.570	342.831	349.538
Servizio handling, trasporto e spedizione	733.677	931.822	1.086.265	1.107.990
Servizio di riparazione container	887.493	76.242	2.015.011	1.025.054
Servizio manovra	3.929.361	3.998.679	4.078.533	4.150.921
Costi variabili industriali	7.350.687	7.847.511	8.227.254	8.355.228
1° Margine di contribuzione industriale	9.882.347	10.591.944	11.216.025	11.391.888
1* Margine in % sui ricavi	57,3%	57,4%	57,7%	57,6%
Manutenzioni	1.115.614	1.234.050	1.256.202	1.270.758
Consulenze tecniche	188.998	128.219	128.384	128.551
Servizi esterni	211.173	212.084	213.318	214.576
Personale operativo	2.793.620	2.945.374	3.116.282	3.178.408
Costi fissi industriali	4.333.543	4.519.728	4.714.185	4.792.293
2° Margine di contribuzione industriale	5.548.804	6.071.795	6.501.840	6.599.595
2* Margine in % sui ricavi	32,2%	32,9%	33,4%	33,4%

- La crescita dei ricavi per movimentazione di container e semirimorchi contenuta poiché si prevede di sviluppare maggiormente il traffico di semirimorchi in quanto più redditizio;
- I costi variabili presentano un’incidenza costante sul fatturato, sicché l’aumento del 1° margine di contribuzione è ascrivibile esclusivamente all’aumento del traffico;
- I costi di manutenzione sono in linea con la media degli ultimi 5 anni, considerato che tra il 2020 e il 2022 il costo annuo era inferiore ad Euro 1 milione e nell’ultimo biennio sono stati effettuati interventi non ricorrenti che hanno comportato una spesa media annua di circa Euro 1,5 milioni;
- Il costo del lavoro si incrementa – oltre all’effetto ISTAT – nel 2026 per inserimento di 2 nuovi FTE e di ulteriori 2 nel 2027



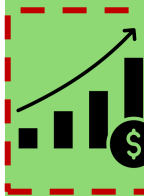
- Il canone di locazione del terminal MIL si incrementa annualmente per l'inflazione attesa;
- Le management fees per il service di Interporto Padova vengono previste dal 2026, ferma restando la precisazione contenuta nella precedente pag 43, riguardo la costruzione per anno solare del Piano, ma con effetti per la NewCo solo dalla data di efficacia del conferimento;
- Gli ammortamenti si riducono per effetto del completamento del processo di ammortamento di alcuni investimenti passati, a fronte di investimenti di «solo mantenimento» nell'arco del Piano.

CONTO ECONOMICO	2025	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL		BP	BP	BP
2° Margine di contribuzione industriale	5.548.804	6.471.005	6.501.840	6.599.595
2* Margine in % sui ricavi	32,2%	32,9%	33,4%	33,4%
Assicurazioni	18.254	181.007	182.028	183.068
IMU	10.735	10.735	10.735	10.735
Altre imposte e tasse	22.071	22.071	22.292	22.518
Canoni di locazione e noleggio	489.693	497.038	506.979	517.119
Canoni di leasing	0	0	0	0
Compensi CA e organi di controllo	70.000	70.000	70.000	70.000
Spese amministrative varie	23.457	23.461	23.466	23.472
Management fees da Interporto Padova	0	450.000	450.000	450.000
Costi di struttura	726.046	1.254.312	1.265.500	1.276.911
EBITDA	4.822.758	4.817.483	5.236.340	5.322.684
EBITDA in % sui ricavi	28,0%	26,1%	26,9%	26,9%
Ammortamenti	4.879.549	4.884.296	4.810.133	4.750.731
Contributi pubblici	(1.453.323)	(1.451.834)	(1.444.421)	(1.436.430)
Svalutazioni e accantonamenti	0	0	0	0
Ammortamenti, contributi e svalutazioni	3.426.227	3.432.462	3.365.712	3.314.301
RAI - RISULTATO OPERATIVO	1.396.532	1.385.021	1.870.628	2.008.382
RAI in % sui ricavi	8,1%	7,5%	9,6%	10,2%
(Proventi)/oneri finanziari		40.000	20.392	0
(Altri proventi)/costi gestione non caratt	(31.408)	(30.781)	(30.562)	(31.042)
RAI - RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.427.940	1.375.802	1.880.797	2.039.424
Imposte correnti	55.690	56.384	75.524	88.797
Imposte anticipate e differite				
Risultato netto	1.372.250	1.319.417	1.805.273	1.950.627
Risultato netto in % sui ricavi	8,0%	7,2%	9,3%	9,9%



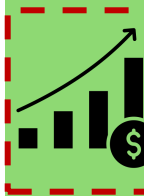
STATO PATRIMONIALE	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL	BP	BP	BP
ATTIVO			
Immobilizzazioni immateriali	0	0	0
Immobilizzazioni materiali	60.601.207	56.291.074	52.040.342
Immobilizzazione finanziarie	0	0	0
Totale immobilizzazioni	60.601.207	56.291.074	52.040.342
Credit v/clienti	3.964.230	4.180.039	4.248.814
Credit tributari e imposte anticipate	386.798	357.108	355.960
Altri crediti	0	0	0
Totale crediti	4.351.029	4.537.146	4.604.774
Ratei e risconti attivi, rimanenze	525.143	525.143	525.143
TOTALE ATTIVO	65.477.379	61.353.363	57.170.259
PASSIVO			
Capitale sociale	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Altre riserve	50.271.534	51.590.951	48.390.222
Risultato dell'esercizio	1.319.417	1.800.273	2.200.627
Totale Patrimonio netto	52.590.951	54.391.224	56.346.851
Fondo imposte differite e altri	2.375.596	2.275.596	2.275.596
Totale Fondi rischi e oneri	2.375.596	2.275.596	2.275.596
TFR	1.277.733	1.278.972	1.235.255
Debiti v/banche per anticipo fatture e c/c	0	0	0
Debiti v/banche per mutui e finanziamenti	509.804	0	0
Disponibilità liquide	(2.959.136)	(7.076.826)	(12.000.471)
Posizione finanziaria netta	(2.449.332)	(7.076.826)	(12.000.471)
Debiti v/fornitori	1.993.584	1.963.457	1.995.514
Debiti diversi	849.797	832.741	834.213
Totale debiti	2.843.381	(2.843.381)	(9.170.743)
Ratei e risconti passivi	8.988.999	7.683.184	6.385.360
TOTALE PASSIVO	65.477.379	61.353.363	57.170.259

- Il valore contabile residuo delle immobilizzazioni materiali (e dei risconti passivi per contributi in conto impianti) si riduce nell'arco del Piano per effetto degli ammortamenti annui superiori agli investimenti di mantenimento del buono stato di funzionamento del terminal;
- L'andamento dei crediti verso clienti riflette l'evoluzione del fatturato, considerando tempi di incasso mediamente a 70 giorni, pari allo storico dell'attività terminalistica in Interporto;
- Non sono previste distribuzioni di dividendi o altre operazioni sul capitale dopo il conferimento;
- I fondi si movimentano solo per gli utilizzi del «fondo oneri terminali», non essendo previste operazioni che portino a riassorbire la differenza tra il valore civile e fiscale dei terreni rivalutati;
- L'andamento dei debiti verso fornitori riflette l'evoluzione delle corrispondenti voci di acquisto, considerando tempi di pagamenti compresi tra 50 e 55 medi, pari allo storico dell'attività terminalistica in Interporto;
- Nel 2026 è prevista l'accensione di un finanziamento ponte per la gestione del circolante di Euro 1 milione con scadenza a 12 mesi.



- Il flusso di cassa della gestione operativa negli esercizi 2027 e 2028 è sostanzialmente pari all'EBITDA generato dalla gestione terminalistica, mentre il primo esercizio di attività della NewCo risente dell'incremento del capitale circolante netto poiché il Ramo d'azienda viene conferito senza crediti e debiti commerciali;
- Gli investimenti sono di ammontare contenuto rispetto ai dati storici in quanto si prevedono solamente interventi di manutenzione per preservare il buon stato di funzionamento dell'area del terminal;
- La gestione finanziaria riguarda esclusivamente l'accensione e il rimborso in 12 mesi del finanziamento ponte ipotizzato per sostenere i primi mesi di avvio dell'attività post conferimento.

Rendiconto finanziario			
	2025	2027	2028
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa			
Utile (perdita) dell'esercizio prima di imposte e interessi	1.901.300	1.901.190	2.039.424
Accantonamenti ai fondi	142.902	151.194	154.208
Ammortamenti	4.884.296	4.810.133	4.750.731
Contributi in conto capitale	(1.315.946)	(1.305.815)	(1.297.824)
Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN	5.127.054	5.556.702	5.646.540
Decremento (incremento) dei crediti verso clienti	(3.964.230)	(215.809)	(68.775)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori	1.893.584	69.872	32.058
Altre variazioni del capitale circolante netto	132.934	49.880	8.487
Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	3.189.342	5.460.646	5.618.309
(Imposte sul reddito pagate)	0	(112.769)	(94.664)
(Utilizzo dei fondi)	(200.000)	(200.000)	(100.000)
Flusso di cassa dalla gestione operativa	2.989.342	5.147.877	5.423.645
Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento			
(Investimenti)	(500.000)	(500.000)	(500.000)
Flusso di cassa a servizio del debito (FCF)	2.489.342	4.647.877	4.923.645
Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento			
Accensione finanziamenti	1.000.000	0	0
(Rimborso finanziamenti)	(490.196)	(509.804)	0
Interessi incassati/(pagati)	(40.000)	(20.392)	0
Flusso di cassa dalla gestione finanziaria	469.804	(530.196)	0
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide	2.959.146	4.117.681	4.923.645
Disponibilità liquide iniziali	0	2.959.146	7.076.826
Disponibilità liquide finali	2.959.146	7.076.826	12.000.471

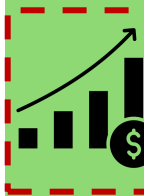




BUSINESS PLAN 2025-2028 **(senza terminal MIL)**

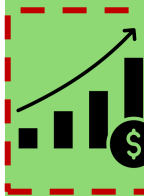
CONTO ECONOMICO	2025	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL	BP	BP	BP	BP
Ricavi per handling container	6.475.162	6.723.016	5.559.597	5.670.788
Ricavi per handling semirimorchi	1.638.565	2.206.601	2.625.855	2.678.372
Ricavi servizio manovra	4.216.860	4.280.113	3.460.024	3.529.224
Ricavi per riparazione	2.985.263	3.283.790	2.875.738	2.875.738
Ricavi pesatura container	704.985	715.560	729.871	744.468
Altri ricavi terminal	1.212.193	1.230.376	999.246	1.019.231
Ricavi di vendita	17.233.028	18.439.455	16.250.329	16.517.821
Consumo materiali e carburanti	1.450.357	1.589.189	1.312.690	1.338.944
Utenze	339.569	348.979	336.206	342.930
Servizio handling, trasporto e spedizione	733.677	934.842	942.843	961.700
Servizio di riparazione container	887.493	976.242	854.932	854.932
Servizio manovra	3.939.586	3.998.679	3.232.514	3.297.165
Costi variabili industriali	7.350.681	7.847.932	6.679.185	6.795.670
1° Margine di contribuzione industriale	9.882.347	10.591.523	9.571.144	9.722.151
1* Margine in % sui ricavi	57,3%	57,4%	58,9%	58,9%
Manutenzioni	1.140.652	1.234.050	1.184.388	1.197.507
Consulenze tecniche	188.098	128.219	128.384	128.551
Servizi esterni	211.173	212.084	213.318	214.576
Personale operativo	2.793.620	2.835.374	2.603.694	2.655.568
Costi fissi industriali	4.333.543	4.409.728	4.129.783	4.196.202
2° Margine di contribuzione industriale	5.548.804	6.181.795	5.441.361	5.525.949
2* Margine in % sui ricavi	32,2%	33,5%	33,5%	33,5%

- Nello scenario che non considera l'utilizzo del terminal MIL dal 2027 (considerati i 12 mesi di preavviso necessari per entrambe le parti per risolvere il contratto) i ricavi dell'ultimo biennio subiscono un decremento per il minor traffico (e servizi correlati) che è possibile veicolare utilizzando solo il terminal NGT;
- Di contro si riducono in misura proporzionale i costi variabili;
- I costi fissi si riducono solamente per l'azzeramento delle manutenzioni al terminal MIL e per il mancato addebito del canone di locazione decorsi gli effetti della risoluzione del contratto;



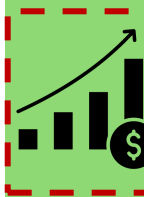
- In assenza della gestione del terminal MIL è ipotizzata una riduzione del 20% del costo per il service da Interporto;
- Il minor risultato economico stimato per la NewCo in assenza del terminal MIL è ascrivibile principalmente all'effetto delle diseconomie di scala che conseguirebbero al minor volume di traffico che è possibile sviluppare nel solo terminal di proprietà;
- Tuttavia la differenza tra i risultati economici dei due scenari non può essere interpretata come la redditività del terminal MIL, poiché l'autonoma gestione dello stesso richiederebbe ingenti investimenti in beni ammortizzabili, struttura organizzativa/informatica e risorse umane, che nello scenario in esame rimangono esclusivamente in capo al locatario (tutti i beni mobili nel terminal MIL sono di proprietà di Interporto/NewCo).

CONTO ECONOMICO	2025	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL	BP	BP	BP	BP
2° Margine di contribuzione industriale	5.548.804	6.181.795	5.441.361	5.525.949
<i>2* Margine in % sui ricavi</i>	<i>32,2%</i>	<i>33,5%</i>	<i>33,5%</i>	<i>33,5%</i>
Assicurazioni	180.254	181.007	182.028	183.068
IMU	10.735	10.735	10.735	10.735
Altre imposte e tasse	21.907	22.071	22.292	22.518
Canoni di locazione e noleggi	489.693	497.038	27.815	28.372
Canoni di leasing	0	0	0	0
Compensi CdA e organi di controllo		70.000	70.000	70.000
Spese amministrative varie	23.457	23.461	23.466	23.472
Management fees da Interporto Padova	0	450.000	360.000	360.000
Costi di struttura	726.046	1.254.312	696.336	698.164
EBITDA - MOL	4.822.758	4.927.483	4.745.025	4.827.785
<i>EBITDA in % sui ricavi</i>	<i>28,0%</i>	<i>26,7%</i>	<i>29,2%</i>	<i>29,2%</i>
Ammortamenti	4.879.549	4.884.296	4.810.133	4.750.731
Contributi pubblici	(3.043.630)	(1.694.827)	(1.638.738)	(1.630.696)
Svalutazioni e accantonamenti	0	0	0	0
Ammortamenti, contributi e svalutazioni	1.835.920	3.189.469	3.171.396	3.120.036
EBIT - RISULTATO OPERATIVO	2.986.839	1.738.014	1.573.630	1.707.749
<i>EBIT in % sui ricavi</i>	<i>17,3%</i>	<i>9,4%</i>	<i>9,7%</i>	<i>10,3%</i>
(Proventi)/oneri finanziari		40.000	20.392	0
(Altri proventi)/costi gestione non caratt	(31.408)	(30.781)	(33.755)	(34.287)
RAI - RISULTATO ANTE IMPOSTE	3.018.247	1.728.795	1.586.992	1.742.036
Imposte correnti	391.172	70.151	63.740	68.971
Imposte anticipate e differite				
Risultato netto	2.627.074	1.658.644	1.523.252	1.673.065
<i>Risultato netto in % sui ricavi</i>	<i>15,2%</i>	<i>9,0%</i>	<i>9,4%</i>	<i>10,1%</i>



STATO PATRIMONIALE	2026	2027	2028
RAMO TERMINAL	BP	BP	BP
ATTIVO			
Immobilizzazioni immateriali	0	0	0
Immobilizzazioni materiali	60.601.207	56.291.074	52.040.342
Immobilizzazione finanziarie	0	0	0
Totale immobilizzazioni	60.601.207	56.291.074	52.040.342
Crediti v/clienti	3.964.230	3.493.598	3.551.105
Crediti tributari e imposte anticipate	386.798	255.391	245.676
Altri crediti	0	0	0
Totale crediti	4.351.029	3.748.989	3.796.781
Ratei e risconti attivi, rimanenze	525.143	525.143	525.143
TOTALE ATTIVO	65.477.379	60.565.206	56.362.266
PASSIVO			
Capitale sociale	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Altre riserve	48.160.366	49.819.009	51.342.261
Risultato dell'esercizio	1.658.644	1.523.252	1.673.065
Totale Patrimonio netto	50.819.009	52.342.261	54.015.326
Fondo imposte differite e altri	2.375.596	2.275.596	2.275.596
Totale Fondi rischi e oneri	2.375.596	2.275.596	2.275.596
TFR	1.222.456	1.248.781	1.277.622
Debiti v/banche per anticipo fatture e C/C	0	0	0
Debiti v/banche per mutui e finanziamenti	509.804	0	0
Disponibilità liquide	(3.050.815)	(6.957.897)	(11.355.147)
Posizione finanziaria netta	(2.541.011)	(6.957.897)	(11.355.147)
Debiti v/fornitori	1.893.584	1.595.100	1.616.963
Debiti diversi	877.461	779.941	791.300
Totale debiti	230.034	(4.582.855)	(8.946.884)
Ratei e risconti passivi	10.830.283	9.281.424	7.740.607
TOTALE PASSIVO	65.477.379	60.565.206	56.362.266

Rendiconto finanziario	2026	2027	2028
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa			
Utile (perdita) dell'esercizio prima di imposte e interessi	1.768.795	1.607.384	1.742.036
Accantonamenti ai fondi	137.565	126.325	128.842
Ammortamenti	4.884.296	4.810.133	4.750.731
Contributi in conto impianti	(1.558.939)	(1.548.859)	(1.540.817)
Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN	5.231.717	4.994.983	5.080.791
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	(3.964.230)	470.632	(57.507)
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	1.893.584	(298.484)	21.862
Altre variazioni del capitale circolante netto	119.939	110.450	9.432
Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	3.281.011	5.277.581	5.054.579
(Imposte sul reddito pagate)	0	(140.302)	(57.329)
(Utilizzo dei fondi)	(200.000)	(200.000)	(100.000)
Flusso di cassa dalla gestione operativa	3.081.011	4.937.278	4.897.250
Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento			
(Investimenti)	(500.000)	(500.000)	(500.000)
Flusso di cassa a servizio del debito (FCF)	2.581.011	4.437.278	4.397.250
Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento			
Accensione finanziamenti	1.000.000	0	0
(Rimborso finanziamenti)	(490.196)	(509.804)	0
Interessi incassati/(pagati)	(40.000)	(20.392)	0
Flusso di cassa dalla gestione finanziaria	469.804	(530.196)	0
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide	3.050.815	3.907.082	4.397.250
Disponibilità liquide iniziali	0	3.050.815	6.957.897
Disponibilità liquide finali	3.050.815	6.957.897	11.355.147





PREMIO
INDUSTRIA FELIX
ALTA ONORIFICENZA
DI BILANCIO 2023-24



**INTERPORTO
PADOVA** SPA
logistic intermodal platform

Headquarters: Galleria Spagna 35, 35127 Padova (Italy) - **Terminal:** via Volpato 3, 35127 Padova (Italy)
Phone: + 39 049 7621 811 - info@interportopd.it - www.interportopd.it