

Il giorno 11/12/2024, il SINDACO METROPOLITANO Matteo Lepore, ai sensi dall'art. 33 dello Statuto dell'Ente, ha proceduto all'adozione del seguente atto:

ATTO N. 272

SETTORE AFFARI GENERALI E ISTITUZIONALI APPALTI METROPOLITANI E
PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

SERVIZIO PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

Fasc. 07.01.05.02/1/2024

SETTORE AFFARI GENERALI E ISTITUZIONALI APPALTI METROPOLITANI E PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

SERVIZIO PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

Oggetto: *INTERPORTO BOLOGNA S.P.A.: CONDIVISIONE PIANO STRATEGICO 2024-2032*

IL SINDACO METROPOLITANO

Decisione:

1. Condivide, per le ragioni indicate in motivazione, il documento proposto dal Consiglio di Amministrazione di Interporto Bologna S.p.A. avente ad oggetto Piano Strategico 2024-2032, unitamente alla premessa del Presidente della Società, allegati rispettivamente sub A) e sub B) al presente atto quali parti integranti e sostanziali;
2. Dà atto che la decisione di approvazione dell'aumento di capitale prevista nel Piano Strategico di cui al punto 1) dovrà essere oggetto di apposita e successiva deliberazione dell'organo competente, il Consiglio metropolitano;
3. Ritiene necessario monitorare l'andamento dei risultati economici e finanziari di Interporto Bologna S.p.A in relazione alle previsioni dei risultati di esercizio previsti nell'arco di Piano, nonché l'uso dei contributi pubblici e i risultati ottenuti anche alla luce dell'attuale contesto economico-finanziario e geopolitico in continua trasformazione. Restano fermi gli obiettivi assegnati alla società in sede di DUP 2025-2027.
4. Dà atto che il presente provvedimento comporta riflessi indiretti sulla situazione patrimoniale dell'Ente nel medio termine in relazione all'attuazione del Piano Strategico di cui al punto 1).

Motivazione:

La Città metropolitana è socio di Interporto Bologna S.p.A. in cui detiene una partecipazione pari al 17,56%, corrispondente a una quota di Euro 3.939.023,00 su un capitale sociale attualmente fissato in Euro 22.436.766,00.

Si richiama:

- la deliberazione n. 64 del 20/12/2023, in attuazione dell'art 20 del D.Lgs 175/2016 “ Testo Unico in materia di Società a partecipazione pubblica”, con la quale il Consiglio metropolitano ha deliberato il mantenimento della Società in questione, il cui interesse è anche collegato ad una rinnovata valutazione degli sviluppi di Interporto, maturata dall'amministrazione del Comune di Bologna (il cui Sindaco è per legge anche Sindaco metropolitano) che, a differenza della precedente, ha manifestato l'interesse al mantenimento di una proprietà pubblica, per garantire un presidio pubblico in un'infrastruttura importante come Interporto, anche a garanzia dell'etica e della sicurezza sul lavoro; il raggiungimento di tale obiettivo è connesso ad una complessa operazione di riassetto societario, di modifica dell'oggetto sociale e di riconversione delle attività. A tal fine è stato costituito un gruppo di lavoro, allargato agli Enti pubblici soci e alla società Interporto stessa, per approfondire tutti gli aspetti richiesti, anche di equilibrio di bilancio, a cui ha partecipato anche la Città metropolitana; si dà atto che è in corso di adozione il provvedimento annuale di Revisione ordinaria delle partecipazioni in attuazione dell'art. 20 del D.Lgs 175/2016 da sottoporre al Consiglio metropolitano nella seduta del 18 dicembre p.v., che è in continuità con il precedente in merito al mantenimento della partecipazione nella Società;

- l'Accordo Territoriale tra Città metropolitana e Regione di luglio 2022 per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica che sancisce che l'Interporto per caratteristiche, dimensione e importanza resti il luogo specificatamente dedicato agli insediamenti logistici dell'area metropolitana. E' stato confermato e rafforzato il ruolo strategico di Interporto di Bologna in quanto l'unica piattaforma intermodale ferro/gomma di rilievo metropolitano, regionale e nazionale sulla quale investire, nell'ambito di una contenuta e selettiva espansione su tale area;

- la deliberazione n. 4 del 28/02/2024, con la quale il Consiglio metropolitano, per le motivazioni ivi contenute, ha concesso un'anticipazione di liquidità alla Società per l'anno 2024;

- la deliberazione n. 44 del 16/10/2024, con la quale sono state approvate le modifiche statutarie che si palesavano necessarie oltre che opportune, considerata la strategicità di Interporto, quale polo funzionale specializzato intermodale, per il riposizionamento del business sociale, con mutamento della Società da “Real Estate Company” a “Service-Company, con una maggiore esplicitazione delle attività in essere e quelle previste, con conseguente valorizzazione aziendale, in piena coerenza con i Piani strategici della Città metropolitana, unitamente a un miglioramento del modello organizzativo e tenuto conto delle molteplici sfide, pur nell'attuale situazione economico-finanziaria e geopolitica in continua trasformazione; nel contempo tali modifiche comportano la possibilità di conseguire

rilevanti interessi pubblici, in relazione agli sviluppi di progetti e servizi innovativi e sostenibili dell'attività sociale, così come descritti nel nuovo oggetto sociale, con conseguente migliore adeguamento dell'attività della società all'art. 4, comma 2, del D.Lgs 175/2016 e in coerenza, con il nuovo disegno di legge quadro in materia di interporti in corso di discussione al Senato; ciò anche in attuazione di quanto prospettato sul riassetto societario nella citata delibera di Consiglio metropolitano n. 64/2023.

All'interno di questo contesto si innesta il definitivo completamento del terzo Piano Particolareggiato nel 2022 ed il prevalere dell'esigenza di limitare il consumo di suolo, secondo quanto previsto nel citato Accordo Territoriale sempre del 2022 nonché sia dal PUMS (Piano urbano della Mobilità sostenibile) e dal relativo PULS, sia dal PTM (Piano Territoriale Metropolitano), che implicano che la Società concentri sempre più il core business della propria attività sul segmento ferroviario e su quello dei servizi alle imprese. Inoltre, la tumultuosa crescita occupazionale del comparto logistico e la complessa organizzazione del lavoro delle imprese del settore hanno contribuito a porre all'attenzione sui temi dell'Agenda ONU 2030 e ESG, quali la responsabilità sociale d'impresa, la legalità e la trasparenza nei rapporti e nei contratti di lavoro.

Si precisa che, in seguito all'approvazione delle modifiche statutarie nell'Assemblea straordinaria del 29 ottobre u.s., anche in attuazione della delibera di Consiglio metropolitano n.44 del 16/10/2024, previamente richiamata, la società ha per oggetto: progettazione coordinamento, svolgimento e gestione di tutte le attività inerenti alla costituzione, realizzazione, esercizio e sviluppo, nel territorio della Città metropolitana di Bologna, dell'Interporto di Bologna in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente. La Società è funzionale al raggiungimento di rilevanti interessi pubblici e in particolare si occupa oltre che dello sviluppo dei servizi ferroviari e della relativa infrastruttura, dell'integrazione dei sistemi di trasporto e promozione del trasporto intermodale, di promozione della concentrazione delle attività di magazzinaggio e logistica in un'unica area dotata di terminal ferroviari e di servizi dedicati alle merci e alle persone che vi operano, minimizzando e razionalizzando l'accesso di mezzi pesanti nell'area metropolitana, promuovendo altresì lo sviluppo di soluzioni innovative anche per la distribuzione urbana e metropolitana delle merci, in un'ottica di transizione energetica e di attenzione all'impatto ambientale.

Si precisa altresì che la partecipazione dell'Ente nella società non è di controllo solitario, non avendo la maggioranza dei titoli azionari e né di controllo congiunto, in quanto i diversi soci pubblici non hanno stipulato patti parasociali o convenzioni per il sindacato di voto in Assemblea.

Si rileva che la società ha previsto di convocare l'Assemblea ordinaria per il 12 dicembre p.v. avente ad oggetto il seguente odg.: illustrazione e condivisione del Piano strategico 2024-2032 con i relativi aggiornamenti.

Si dà atto che unitamente alla convocazione è stato trasmesso il documento relativo al Piano strategico per il periodo 2024-2032 unitamente ad una premessa del Presidente della Società, allegati rispettivamente sub A) e sub B) quali parti integranti e sostanziali al presente atto.

Il Consiglio di Amministrazione, al fine di riposizionare il core business in conseguenza delle modifiche statutarie, ha predisposto un Piano strategico 2024-2032, in continuità con il precedente Piano 2023-2027, comprensivo degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti, che è stato approvato in data 25 novembre 2024, ai sensi dell'art. 22, comma 5 lett. d) dello Statuto sociale.

Il Piano Strategico, dopo una premessa del Presidente, in cui ha ritenuto opportuno rilevare il contesto socio - economico nazionale e internazionale nel quale si inserisce il Piano medesimo e le sfide che il management si trova ad affrontare, indica le linee di sviluppo, le assunzioni a base del piano, in particolare dello sviluppo ferroviario, la nuova organizzazione, l'outlook economico-finanziario e il piano di investimenti, contenuto nel piano medesimo. Si dà atto che i suddetti documenti sono stati esaminati dagli uffici competenti di Città metropolitana e degli altri soci pubblici, anche previo confronto diretto con la Società.

Lo scenario di riferimento alla base del piano è quello della continuità aziendale attraverso il percorso di mutamento della Società da "Real Estate Company" a "Service-Company" e in cui la sostenibilità, ambientale, sociale ed economica, rappresenta il principale obiettivo. Il core business aziendale, grazie a investimenti in assets ed in capitale umano che possano incrementare il valore dell'azienda e supportarne il maggior sviluppo, si sta riposizionando e ampliando verso l'erogazione di servizi alle merci, agli immobili, alle aziende e alle persone. Dati questi presupposti, lo scenario di piano prevede:

- Rinnovata mission aziendale con riorganizzazione della Governance a sostegno del Piano di sviluppo della Società ed aumento di capitale da parte dei Soci a supporto del Piano Investimenti;
- Piano di investimenti mirato a dotare la Società di assets che supportino lo sviluppo dei servizi, con particolare riguardo a quelli ferroviari ed intermodali;
- Riorganizzazione aziendale per meglio supportare e sviluppare il business dei servizi;
- Sviluppare nuovi servizi di logistica che possano supportare al meglio l'integrazione fra la grande logistica distributiva e la logistica e micro-logistica urbana verso la città di Bologna.

Lo scenario in cui si inserisce l'impegno societario è caratterizzato da un lato: da una fase congiunturale e strutturale di incertezze sulle aspettative di crescita dell'economia italiana e dal ridisegno delle supply chain di importanti filiere industriali, conseguentemente alle note gravissime crisi in atto nel Medio Oriente e nel Mediterraneo e dal significativo ridimensionamento del trend di crescita del traffico ferroviario delle merci e di quello intermodale, causato da una serie di fattori infrastrutturali dal lato dell'offerta (principalmente cantieri e chiusure di tratte ferroviarie e di valichi alpini); dall'altro lato, la particolare collocazione geografica dei terminal dell'interporto bolognese, al centro di 5 direttrici di traffico multi-modalità (autostradali e ferroviarie): Bologna-Milano, Bologna-

Verona-Brennero, Bologna-Padova-Venezia-Trieste, Bologna-Bari-Taranto e Bologna-Roma-Napoli e anche dal permanere della forte attrattività del sito bolognese nel settore immobiliare logistico e dall'espansione dei servizi alle imprese, alla comunità ed al territorio metropolitano.

Il Piano Strategico 2024-2032 dà preliminarmente piena evidenza e sostanza della profonda trasformazione nella natura economica della Società, iniziata nei primi anni 2020 con la fine delle attività legate al segmento immobiliare, a seguito del completamento del III PPE. Tra il 2016 ed il 2023, il peso relativo delle tre aree di business, che caratterizzano la struttura dei ricavi della Società, e cioè i servizi in ambito ferroviario merci, il Facility Management & Maintenance – FM&M e l'immobiliare logistico, si è modificato profondamente. Il fatturato relativo al segmento immobiliare si riduce drasticamente, passando, dal 2016 al 2023, dal 60% all'10%; parallelamente, il segmento ferroviario accresce il proprio peso relativo, dal 13% al 51%, mentre le attività legate al Facility Management & Maintenance ed al condominio restano sostanzialmente invariate, ricoprendo il 39% dei ricavi totali. Il tutto è avvenuto a fronte di una riduzione dei ricavi totali del 50% circa, dai 26,2 milioni di Euro nel 2016 ai 13,7 milioni di Euro del 2023. Tale radicale cambiamento della struttura economica dei ricavi rispecchia già oggi, e rispecchierà ancor di più al raggiungimento dell'anno orizzonte 2032, il profondo cambio di prospettiva perseguito dalla Società, teso a ridisegnare la mission secondo i dettami che caratterizzano il nuovo ruolo di un'infrastruttura interportuale in Italia. Il rinnovato impegno della Società nel comparto ferroviario ed in quello dei servizi e delle energie rinnovabili che, come rilevato, si inserisce nel progetto di ridisegno delle funzioni d'interporto anche sancito dal cambio di indirizzo voluto dalla nuova amministrazione comunale e condiviso dalla Città metropolitana, si prefigge pertanto anche il compito di conciliare obiettivi di social welfare e sostenibilità ambientale con la creazione delle condizioni necessarie a garantire la sostenibilità economica della Società nel lungo periodo, attraverso un delicato e complesso periodo di transizione.

Le linee di sviluppo del piano sono incentrate, coerentemente agli investimenti, su 3 direttrici principali:

- ampliamento dell'asset ferroviario attraverso la costruzione di un nuovo terminal ferroviario intermodale di proprietà con binari di lunghezza a 750 m, piazzale di stoccaggio e n. 2 gru a portale per movimentare le merci e potenziamento dei servizi ferroviari e intermodali estendendone il raggio di azione a scala nazionale e internazionale soprattutto a valle della messa in funzione del nuovo terminal;
- realizzazione di immobili logistici corrispondenti a due magazzini di proprietà attraverso un progetto di rigenerazione di aree precedentemente adibite a piazzali per complessivi 27.000 mq circa ad alta efficienza energetica e innovativi, con ricostituzione di parte del patrimonio immobiliare logistico;

- sviluppo di progetti di produzione di energia da fonti rinnovabili e di servizi alle imprese e alle persone.

Gli elementi peculiari del Piano strategico vedono pertanto l'impegno della società:

- nella prosecuzione della ricostruzione dei propri asset, diversificandone la composizione settoriale ed incrementando il valore delle immobilizzazioni materiali, che inizieranno a generare una rendita nel 2026, svolgendo un'importante funzione di supporto alla redditività della Società, migliorandone significativamente la marginalità complessiva;
- nella ricostruzione di una struttura di ricavi, dopo la prolungata fase di crescita legata all'espansione del settore immobiliare nei 3 PPE di realizzazione dell'infrastruttura, che sia in grado di generare margini tali da garantire la piena sostenibilità economica della società nel lungo periodo;
- nella conciliazione della sostenibilità economica della Società con il rafforzamento del suo rinnovato ruolo di fornitore di servizi alle imprese insediate ed alle persone che vi lavorano, nonché di soggetto preposto al governo degli insediamenti logistici sul territorio metropolitano. come indicato nell'Accordo territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, siglato dalla Regione Emilia Romagna e dalla Città metropolitana.

Il cuore strategico di tale percorso richiede pertanto particolare attenzione, stante peraltro la capacità intrinseca e storica della componente immobiliare di generare maggiore marginalità, in grado di sostenere la struttura e la sua progettualità.

Inoltre, si dà atto che la Società, al fine di riposizionare il core business, sta attuando un importante piano di investimenti e il relativo piano finanziario ha subito un'importante rivisitazione grazie all'ottenimento del finanziamento a fondo perduto pari a Euro 20 milioni proveniente dai Fondi Sviluppo e Coesione. Finanziamento, che si è andato ad affiancare a quello di Euro 10 milioni circa ottenuto dalla Società grazie ai fondi messi a disposizione dal Ministero dei Trasporti a favore del sistema degli Interporti italiani e già assegnati e convenzionati. L'importante piano di investimenti è concentrato nell'arco temporale 2024-2026, ed è previsto per un ammontare di complessivo di 67,2 milioni di Euro (se si tiene conto degli investimenti iniziati nel 2023 l'importo è pari a 71,7 milioni di Euro) a differenza della precedente versione di piano industriale presentata ai Soci nell'Assemblea di approvazione del bilancio 2023, che riportava invece investimenti complessivi per Euro 61,2 milioni di Euro.

Le principali differenze rispetto ai due prospetti sono legate a:

- Investimento ferroviario: la somma complessiva dell'investimento prevede una differenza pari a circa 5 milioni dovuti a:

- il valore dell'investimento sull'infrastruttura (nuovo terminal fase I e fase II) è stato affinato anche relativamente alla fase II attraverso progetto esecutivo che ha portato il valore dei lavori a circa Euro 10 milioni contro i 9 stimati;
 - il prospetto del precedente piano riportava solamente l'importo lavori, mentre l'aggiornamento è stato elaborato sulla base dei Quadri Economici (QE) delle due fasi, con l'inclusione, quindi, anche delle somme a disposizione della stazione appaltante per imprevisti e spese tecniche. Oltre a ciò, è stato mantenuto l'intero importo a base gara, senza scontare il ribasso ottenuto che comunque deve rimanere a disposizione fino a fine lavori;
- Investimento per digitalizzazione: nel mese di ottobre 2024, Interporto Bologna si è aggiudicata, assieme altri 9 interporti italiani, un finanziamento PNRR sulla digitalizzazione nella logistica, fondi gestiti dal MIT attraverso la sua Società controllata RAM (Rete Autostrade del Mare). I finanziamenti sono finalizzati ed effettuare interventi di reingegnerizzazione che forniscano agli interporti integrazione con altri sistemi e piattaforme, a realizzare servizi che consentano alle infrastrutture di ampliare la loro copertura ed a connettersi con la PNL (Piattaforma Nazionale Logistica) ed il gateway nazionale e FTI, ovvero il regolamento, che prevede il riconoscimento in tutta Europa dei documenti digitali, soprannominato Spid delle merci. Interporto ha partecipato al bando con una progettualità per circa Euro 1,6 milioni, metà dei quali già previsti a piano industriale (nuovo posto di controllo e impianto di videosorveglianza) e, per l'altra metà, proponendo un sistema gestionale per il nuovo terminal che ne aumenti l'efficienza e la digitalizzazione. L'investimento complessivo godrà di un cofinanziamento del bando pari al 50%, ossia per circa Euro 800 mila.

La Società prevede di far fronte agli investimenti programmati con un mix di fonti di finanziamento composto da risorse proprie e debito a B/T, finanziamenti a M/L termine e da contributi a fondo perduto messi a disposizione dal Governo italiano e dall'Unione Europea, come sopra precisato. La parte preponderante della struttura finanziaria a supporto degli investimenti ferroviari è rappresentata comunque dai contributi pubblici a fondo perduto, che rappresentano il 45,9%, pari a Euro 32.054.000,00 della somma complessiva e premetteranno di ricorrere a debito bancario a M/L per il 33,7%, pari a Euro 25.835.000,00, e a mezzi propri e debiti a breve termine per il 20,4% pari a 13.794,00, per il sostegno degli investimenti immobiliari e degli altri investimenti.

Le tempistiche di questo programma sono dettate da due fattori principali:

1. la necessità di realizzare gli investimenti nel più breve tempo possibile per riportare la Società in equilibrio economico;

2. la necessità di rispettare le scadenze dettate dalle opportunità di finanziamento pubblico grazie ai fondi ministeriale e regionali per quanto riguarda l'investimento ferroviario.

Le motivazioni che giustificano il peso dell'investimento nel segmento ferroviario in particolare sono: la centralità dell'obiettivo del trasferimento da gomma a rotaia nella movimentazione delle merci nella politica dei trasporti dell'Unione europea e perseguita dai maggiori paesi del continente; carenza strutturale di autisti nel settore dell'autotrasporto e le forti incertezze nell'andamento dei prezzi dei carburanti; messa a disposizione di finanziamenti pubblici a fondo perduto a sostegno del piano finanziario della società; la proprietà di una infrastruttura ferroviaria all'avanguardia sul piano costruttivo, tecnologico e funzionale consentirà alla società: di aumentare in modo significativo e diversificare il valore delle proprie immobilizzazioni materiali; adottare un modello di business del segmento ferroviario caratterizzato da un'alta produttività dei fattori e da una marginalità più elevata rispetto alla condizione attuale ed alle infrastrutture simili concorrenti; drenare traffico lungo le direttrici più promittenti grazie alla maggiore competitività acquisita. Si dà atto quindi che l'aumento dei ricavi originati dal comparto ferroviario, a seguito della realizzazione del nuovo terminal ferroviario andrà ad incrementare in modo significativo la capacità di produrre ricavi dall'attività

Le assunzioni che sono alla base dello sviluppo ferroviario sono comunque molto prudentiali e sono riferite a:

- MANOVRE: nell'arco di piano si prevede un aumento significativo dei volumi movimentati in coerenza con l'aumento dei volumi di traffico attesi;
- ATTIVITA' TERMINALISTICHE DI MOVIMENTAZIONE MERCI: i ricavi stimati considerano un fattore medio di riempimento treni di circa il 70%;
- MANUTENZIONE CARRI: l'andamento dei ricavi è previsto in crescita moderata, in un quadro comunque caratterizzato dall'aumento sia del fatturato, sia del numero di clienti serviti;
- HTO: la Società ha programmato di terminare questa attività a partire dal 2025, almeno nella modalità di impegno fisso.

Partendo dalla capacità complessiva dell'impianto ferroviario pari a circa 7.500 treni/anno sui tre terminal oggi esistenti, l'investimento nel nuovo terminal permetterà di incrementare tale capacità fino a 12.000 treni/anno. A pieno regime, quindi il nuovo terminal avrà una capacità effettiva di circa 4000-4500 treni/anno.

Si dà atto che, in data 22 gennaio 2024, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) ha rilasciato a Interporto Bologna S.p.A il Certificato di Sicurezza Unico per lo svolgimento delle attività di manovra di carri ferroviari. Tale certificato attesta che la Società, in qualità di impresa ferroviaria, ha posto in essere per l'esercizio

del servizio di manovra ferroviaria un proprio sistema di gestione della sicurezza e che, pertanto, è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Relativamente all'avvio del servizio sono in corso di finalizzazione gli accordi con Terminali Italia S.p.A.

Per quanto riguarda la ricostruzione del patrimonio immobiliare, si dà atto che già dal 2016 la Società ha intrapreso un percorso di ricostruzione dei propri asset, che ha visto in particolare la realizzazione della palazzina del progetto c.d. "Logisana", quella della palazzina c.d. "servizi" e dell'officina di manutenzione e riparazione carri ferroviari, ed inoltre l'acquisizione sia di aree interne all'infrastruttura da riqualificare con la realizzazione di due nuovi magazzini di logistica, sia dell'area adiacente al terminal ferroviario in esercizio per la realizzazione dell'ampliamento dello stesso, nonché l'acquisto di un locomotore di manovra e, da ultimo, il restyling e la riqualificazione energetica della sede della Società. Nell'arco del Piano Strategico 2024-2032 sono previste le seguenti realizzazioni: dal quarto trimestre 2024 al secondo trimestre 2025, la costruzione di un magazzino di logistica di circa 18.000 mq mentre dal quarto trimestre 2025 al secondo trimestre 2026, la costruzione di un magazzino di logistica di circa 9.000 mq. Queste realizzazioni, che inizieranno a generare una rendita rispettivamente nel 2026 e nel 2027, svolgeranno un'importante funzione di supporto alla redditività della Società, migliorandone significativamente la marginalità complessiva.

Per quanto riguarda il mercato dei servizi di facility management, da trend nazionale, dovrebbe raggiungere i 104,22 miliardi nel 2030. Infatti le ultime tendenze (Fonte: Data Bridge Market Research) riferiscono della crescente adozione e integrazione di dispositivi connessi, sensori, reti e tecnologie IoT; in tema di Privacy le imprese richiedono un aumento dei controlli dei dati sensibili in conformità con le leggi sulla privacy; crescente importanza per la sostenibilità e l'efficienza energetica: le imprese stanno adottando pratiche eco-compatibili, certificazioni di bioedilizia e sistemi di gestione dell'energia per ridurre il loro impatto ambientale e ottenere risparmi sui costi.

Con riferimento agli investimenti sugli impianti fotovoltaici che la Società effettuerà a servizio delle aziende insediate e della comunità interportuale, in modalità di autoconsumo, si rileva che ammontano a circa 4 milioni di Euro e per una potenzialità complessiva di circa 4MWh, sfruttando aree interne all'infrastruttura già urbanizzate, a partire dal 2024, e creazione di un condominio energetico/comunità energetica rinnovabile con l'obiettivo della neutralità carbonica dell'infrastruttura. Il business plan elaborato per questi investimenti prevede un tasso di rendimento pari a circa il 9% con un payback periodo di circa 10 anni. La massimizzazione dell'autoconsumo collettivo permetterà di migliorare ulteriormente questi parametri e che vede Interporto Bologna quindi quale soggetto promotore con un ruolo di energy manager all'interno dell'infrastruttura.

Il piano investimenti rappresenta la condizione necessaria del piano strategico 2024 2032 affinché la Società possa migliorare la redditività e tornare a generare utili. Il mix di investimenti in tre aree

differenti, trasporto ferroviario e intermodale, transizione energetica ed immobiliare logistico, sembra permettere l'ottenimento di un equilibrio e solidità nel piano di sviluppo di Interporto Bologna

Il piano strategico 2024 – 2032, prevede anche un ruolo attivo da parte dei Soci azionisti nel sostegno alla Società in questo percorso di sviluppo attraverso un aumento di capitale di Euro 8.058.000,00 mediante emissione di massime n.15.474 azioni al prezzo unitario di 517 cadauna, che darà maggior forza e spinta ad Interporto Bologna nella propria azione. La proposta di aumento di capitale sociale si coniuga al significativo impegno societario negli investimenti ed alla necessità di allineare il valore del capitale sociale all'incremento del valore delle immobilizzazioni materiali. L'aumento di capitale sociale rappresenta uno strumento necessario al fine di garantire la sostenibilità finanziaria del piano, che diversamente non sarebbe garantita in caso di ricorso al solo debito bancario nell'attuazione del piano investimenti. Questo percorso prevede l'azione diretta degli attuali Soci della Società, ma anche un coinvolgimento di partners industriali con interesse sinergico rispetto al business che possano entrare nella compagine societaria per meglio supportare ed accompagnare lo sviluppo di piano. In questa direzione, lo scenario di sviluppo delineato permetterà di innestare eventuale ulteriori progettualità che potranno emergere a seconda delle opportunità che si presenteranno, in particolare nell'ambito dell'innovazione tecnologica, del digitale, della sostenibilità ambientale, dei servizi logistici (siano essi legati alla distribuzione urbana o all'attività logistica all'interno dell'infrastruttura), come anche nell'avviare e coordinare una nuova fase di insediamenti logistici sul territorio metropolitano che dovranno essere legati all'infrastruttura interportuale come previsto dal PUMS e dall'Accordo Territoriale siglato fra Regione Emilia Romagna e Città Metropolitana di Bologna. Inoltre, si prende atto che in relazione all'aumento di capitale, la Società, che ha già trasmesso la convocazione dell'Assemblea straordinaria di aumento di capitale sociale per il 23 dicembre p.v., ha rilevato si tratti di un aumento di capitale in denaro, che è previsto al valore nominale e offerto in opzione a tutti i soci, tenendo in ogni caso in considerazione che l'aumento di capitale potrà essere scindibile e che alcuni Soci potrebbero sottoscrivere l'eventuale quota inoptata da altri Soci.

Si dà atto che la decisione circa l'approvazione dell'aumento di capitale sociale dovrà essere oggetto di apposita e successiva deliberazione del Consiglio metropolitano.

Con riferimento alle proiezioni economiche riportate nel Piano approvato dal C.d.A., si rileva che prevedono un valore complessivo dei ricavi in crescita: la stima passa dai 12,8 milioni di Euro nel 2024 a Euro 21,4 milioni nel 2032 mentre i costi operativi passano da Euro 13,8 del 2024 a Euro 14,7 del 2032 con un crescita meno che proporzionale rispetto ai ricavi, che evidenzia l'attenzione costante al monitoraggio e al contenimento dei costi; l'EBITA, la cui stima passa da un margine negativo del 2024 con - 1,065 milioni, che diventa positivo già dal 2025 per Euro 1,2 milioni e migliora significativamente dal 2026 quando l'investimento relativo agli immobili logistici entrerà

pienamente a regime e dal 2027, con l'entrata in esercizio del nuovo terminal ferroviario, in cui si stima un aumento dei volumi del traffico ferroviario, per raggiungere nel 2032 una marginalità di 6,7 milioni. Dal punto di vista patrimoniale, lo scenario prevede che la Società raggiunga il pieno equilibrio nel 2026 e pertanto si stima una previsione dell'utile alla conclusione del piano investimenti, con conseguente entrata in esercizio del nuovo terminal ferroviario, degli impianti fotovoltaici e degli immobili logistici, evidenziando che il patrimonio netto passa da Euro 24,8 milioni del 2024 a circa 39 milioni di Euro nel 2032. Con riguardo all'indebitamento, si precisa che il medesimo aumenterà nel 2025-2026, dove si concentrerà la maggior parte degli investimenti annunciati, a seguito dell'attivazione di finanziamenti a M/L termine a supporto degli investimenti medesimi, ma a partire dal 2026 si stima che la posizione finanziaria netta registrerà un progressivo miglioramento a seguito dei flussi di cassa generati dalla gestione caratteristica, che permetteranno il rimborso del debito, passando da 9,5 milioni del 2024 a 2,2 milioni del 2032.

Con lo sviluppo del piano strategico, a partire dal 2026, il C.d.A dichiara che, grazie all'apporto industriale generato da un piano investimenti di straordinaria portata, concentrato nel biennio 2025-2026, si consoliderà ed aumenterà gradualmente la redditività del business di Interporto in funzione delle attese di crescita della domanda di servizi logistici e di trasporto intermodale, anche, e soprattutto, con la realizzazione di un nuovo terminal ferroviario di Interporto Bologna nonché con il proseguimento di un'attenta politica di contenimento dei costi. Il C.d.A ritiene che ciò consentirà di generare utili che permetteranno di ricostituire, almeno parzialmente, le riserve di Patrimonio Netto e/o di implementare una politica di remunerazione del capitale verso i Soci. Inoltre aggiunge che la particolare collocazione geografica dei terminal dell'interporto bolognese, come previamente evidenziato, al centro di 5 direttrici di traffico multi-modalità (autostradali e ferroviarie): Bologna-Milano, Bologna-Verona-Brennero, Bologna-Padova-Venezia-Trieste, Bologna-Bari-Taranto e Bologna-Roma-Napoli, contribuisce ad aumentare la possibilità che gli investimenti diretti alla realizzazione della nuova infrastruttura terminalistica concorrano ai buoni risultati dell'azienda nei prossimi anni. Pertanto, a partire dal 2026, lo sviluppo dei servizi previsti ed il rafforzamento della sostenibilità economica dell'azienda saranno sostenuti da: i ricavi derivanti dall'attività di gestione di due immobili di proprietà, la cui costruzione inizierà nel 2025; dalla realizzazione di due impianti fotovoltaici nell'ambito di uno o più condomini energetici; la creazione di Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), nell'ambito delle quali si ripropone di svolgere la funzione di soggetto promotore in qualità di energy manager. L'aumento di capitale che si registrerà dal 2025, che è finalizzato a supportare gli investimenti del periodo (così come ad agevolare l'interlocuzione con gli istituti di credito) permetterà alla Società di far fronte alle sfide del piano industriale e al piano investimenti attraverso un debito maggiormente sostenibile. La società ha specificato che se tali investimenti non dovessero essere realizzati, o fossero realizzati in maniera significativamente inferiore, si

incorrerebbe nel rischio di una contrazione dei ricavi dovuta ad una riduzione della capacità competitiva della Società.

Si rileva inoltre che il perseguimento degli obiettivi di Piano impone anche un adeguamento della struttura organizzativa nel suo complesso. Con l'approvazione della modifica statutaria avvenuta nel mese di Ottobre 2024, sono state introdotte le figure dell'Amministratore Delegato e del Direttore Generale oltre che l'ampliamento del Consiglio di amministrazione a 5 membri. Il Piano Industriale 2024 – 2032 prevede il proseguimento del percorso di riorganizzazione graduale della Società con l'obiettivo di rafforzare maggiormente sia la struttura operativa delle aree di business sia le funzioni generali e, al contempo, gestire eventuali uscite di personale. Nell'arco di Piano, è previsto l'inserimento di nuove risorse volte a rafforzare l'area operativa e la Direzione aziendale, sia in sostituzione di risorse in uscita sia come rafforzamento dell'area operativa. Gli inserimenti sono previsti nel triennio 2025- 2027, per accompagnare l'entrata a regime degli investimenti. Il personale diretto, al netto di nuove assunzioni ed uscite, passerà da 25 unità nel 2024 a 28 unità nel 2032. Si dà atto che Interporto Bologna ha istituito procedure per monitorare e garantire il rispetto dei principi di uguaglianza e ha attivato misure per prevenire e contrastare discriminazioni e molestie sul luogo di lavoro. I valori di parità di genere sono estesi anche ai rapporti con clienti, fornitori e partner commerciali, con l'obiettivo di promuovere una cultura di inclusività anche al di fuori dell'azienda Interporto riconosce altresì l'importanza della responsabilità etico-sociale e ha deciso di impegnarsi per uno sviluppo sostenibile in rispetto dell'ambiente, delle persone e della comunità, con l'obiettivo della carbon neutrality entro il 2030 e con un'organizzazione del lavoro più etica e sicura.

Si dà atto che la società deve comunque monitorare alcuni rischi: ampia incertezza sulle aspettative nei tassi di crescita dell'economia dei prossimi anni; prospettive di crescita del traffico ferroviario che dipendono in buona misura dall'andamento generale dell'economia italiana ed in particolare delle attività legate al commercio estero; lungo trend di crescita registrato dal settore immobiliare logistico che potrebbe mettere a rischio l'individuazione dei locatari degli immobili di proprietà; un programma di investimenti ambizioso che la Società ha intrapreso e che implica un indebitamento sul mercato finanziario, che oggi presenta tassi di interesse ancora relativamente elevati.

Il presente piano strategico 2024 – 2032 rappresenta pertanto la spina dorsale dello sviluppo futuro della Società, che è obbligata a “rigenerarsi” e a riposizionarsi sul mercato. L'aspettativa è che gli investimenti porteranno a un aumento dei ricavi futuri. Occorre comunque evidenziare che i progetti di investimento, soprattutto quelli su larga scala, spesso richiedono qualche anno per essere completati. Durante questo periodo, la Società potrebbe non generare ricavi sufficienti a coprire i costi sostenuti. Pertanto, è importante considerare la previsione di perdite iniziali di Interporto come parte del processo di crescita e sviluppo della Società, sulla base di un piano strategico che prevede comunque misure concrete per il raggiungimento del break-even economico e il miglioramento delle

performance finanziarie, e pertanto realizzabile e sostenibile, pur mantenendo un livello di complessità non comune.

Si dà inoltre atto che lo sviluppo dell'Interporto esposto nel Piano è in linea con le previsioni contenute negli atti strategici della Città metropolitana anche richiamati dall'oggetto sociale.

Per quanto sopra esposto si ritiene di condividere nelle sue linee generali, la proposta di Piano strategico 2024-2032, con il relativo piano di investimenti, avanzata dal C.d.A di Interporto che cerca comunque di coniugare, rilancio, sviluppo, sostenibilità nel medio lungo termine e redditività della società, realizzabile tuttavia solo dopo un periodo di transizione, a seguito dell' esecuzione degli investimenti, evidenziando che il piano è in particolare diretto, da una parte, a sostenere il progetto di sviluppo della società e la sua valorizzazione ed è necessario per il mantenimento e il consolidamento del suo posizionamento strategico e competitivo sul mercato in particolare dell'intermodalità ferroviaria e dei servizi logistici e a ridurre i gap con gli interporti vicini e, dall'altro, a favorire nel contempo la crescita sociale ed economica del territorio della Città metropolitana. La crescita dell'intermodalità e la capacità di Interporto Bologna di attrarre investimenti e nuove attività legandole al trasporto intermodale è elemento fondamentale per la città di Bologna e al territorio metropolitano, oltre che per la Regione, per ridurre l'impatto del traffico stradale pesante, legato al trasporto delle merci, soprattutto su lunghe percorrenze. Infatti, il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria ed intermodale permetterà di potenziare l'erogazione di servizi agli operatori, andando ad intercettare parte del traffico merci che oggi attraversa la città di Bologna sulle arterie autostradali, contribuendo a ridurre il traffico autostradale attraverso la città e, di conseguenza, gli incidenti stradali, l'inquinamento atmosferico ed acustico. Certamente i contributi pubblici, in relazione all'investimento ferroviario, rappresentano un'opportunità fondamentale per la Società e per i Soci, unica e forse irripetibile per consentire una valorizzazione della Società medesima, abilitando le condizioni ottimali affinché questa tipologia di investimento, di estremo valore per il territorio e la sua economia, che per la rete nazionale dei trasporti, possa essere realizzato. I prossimi anni rappresenteranno dunque un passaggio cruciale per il futuro di Interporto.

Si ritiene necessario monitorare l'andamento dei risultati economici e finanziari di Interporto Bologna S.p.A in relazione alle previsioni dei risultati di esercizio previsti nell'arco di Piano nonché l'uso dei contributi pubblici e sui risultati ottenuti, anche alla luce dell'attuale contesto in continua trasformazione. Restano fermi gli obiettivi assegnati alla Società in sede di DUP 2025-2027.

Ai sensi dell'art. 1 comma 8 della L. n. 56/2014 il Sindaco metropolitano rappresenta l'Ente, convoca e presiede il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana, sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e all'esecuzione degli atti, esercita le altre funzioni attribuite dallo Statuto.

Il vigente Statuto¹ della Città metropolitana prevede all'art. 33 comma 2, lett. g) su proposta del Consigliere delegato Marco Panieri.

Il presente provvedimento comporta riflessi indiretti sulla situazione patrimoniale dell'Ente così come indicato al punto 4) del dispositivo.

Si dà atto altresì che sono stati richiesti e acquisiti, come previsto dall'art. 49 del D. Lgs. n. 267/2000, il parere di regolarità tecnica secondo competenza (AGRIESTI CARMELINA - SETTORE AFFARI GENERALI E ISTITUZIONALI APPALTI METROPOLITANI E PARTECIPAZIONI SOCIETARIE) e il parere di regolarità contabile (BARBIERI ANNA - AREA RISORSE PROGRAMMAZIONE E ORGANIZZAZIONE).

Il presente provvedimento viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi.

Allegati:

sub A) Piano Strategico 2024-2032 di Interporto Bologna S.p.A;

sub B) Premessa del Presidente

Bologna, lì 11/12/2024

IL SINDACO METROPOLITANO

Matteo Lepore²

¹ Art. 33 - Il Sindaco metropolitano

1. Il Sindaco metropolitano è l'organo responsabile dell'amministrazione della Città metropolitana, ne è il rappresentante legale e rappresenta tutti i cittadini che fanno parte della comunità metropolitana.

2. Il Sindaco metropolitano:

omissis

g) compie tutti gli atti rientranti ai sensi dell'articolo 107, commi 1 e 2, del D.Lgs. 267/2000, nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dalla legge al Consiglio e alla Conferenza metropolitana;

omissis

² Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 febbraio 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).