

Lo sviluppo della logistica, motore della crescita economica



PIVOT

Piattaforma Logistica
del Varesotto



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
AGRICOLTURA DI VARESE



Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

1

Agenda

- **Premessa**
- Fasi dello studio
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- Fase 2 :
 - Dimensionamento della piattaforma
 - Progettazione della piattaforma
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- Next steps

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

2

Premessa

Progetto PIVOT

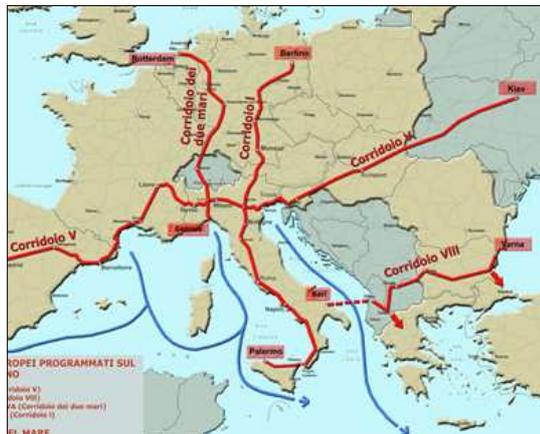
“Realizzazione di un piattaforma logistica integrata del Varesotto”

Obiettivo: *accrescere la capacità competitiva della Provincia e favorire una più razionale attività di movimentazione e distribuzione delle merci, favorendo inoltre il processo di aggregazione fra le imprese*

Progetto coordinato da C-log (Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo) in collaborazione con CRMT e la società TRT trasporti e Territorio

Premessa : il ruolo della provincia di Varese

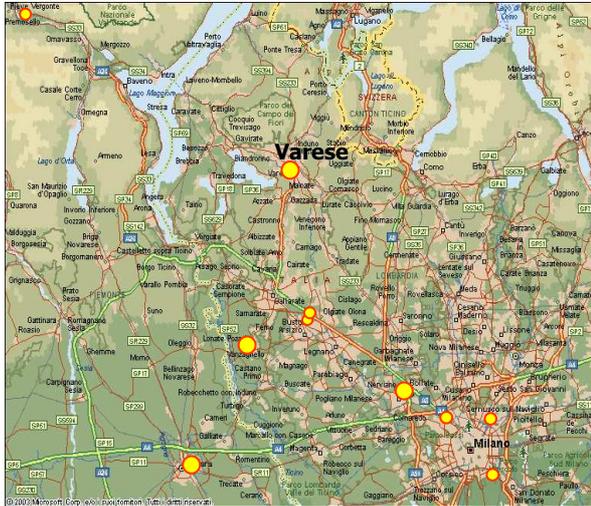
La Lombardia, e in particolar modo la provincia di Varese, sarà testimone, nei prossimi anni, di importanti interventi infrastrutturali di respiro europeo



- ❑ Asse ferroviario Lisbona–Trieste–Lubiana–Budapest–Kiev (Corridoio V)
- ❑ Asse ferroviario Genova–Basilea–Rotterdam (“Ponte dei due Mari”)
- ❑ Nuovo tunnel ferroviario del Sempione–Lötschberg (2007)
- ❑ Nuovo tunnel ferroviario del Gottardo (2015)
- ❑ Sistema viabilistico pedemontano & Gronda ferroviaria nord-est

Premessa : alcuni dati sulla provincia di Varese

La provincia e le infrastrutture logistiche



- ❑ Hub Malpensa :
350.000 ton/anno (9°)
- ❑ Terminal di Busto-Gallarate:
25 coppie di treni/gg
- ❑ Terminal intermodale di Domodossola
- ❑ Interporto di Novara:
400.000 ton/anno
- ❑ Sistema Intermodale milanese
- ❑ Nuovo polo fieristico Rho-Pero



Indice dotazione infrastrutturale



Varese	56	123	714
Lombardia	85	79	192

Agenda

- Premessa
- **Fasi dello studio**
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- Fase 2 :
 - Dimensionamento della piattaforma
 - Progettazione della piattaforma
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- Next steps

Analisi territoriale e opportunità insediative

La Fase 1 del Progetto PIVOT è stata finalizzata ad analizzare e dimensionare la domanda di trasporto nella provincia di Varese e ad individuare le aree potenziali di insediamento della piattaforma.

La presentazione si soffermerà in particolare sui passaggi che hanno consentito di selezionare le aree più idonee alla localizzazione della piattaforma.

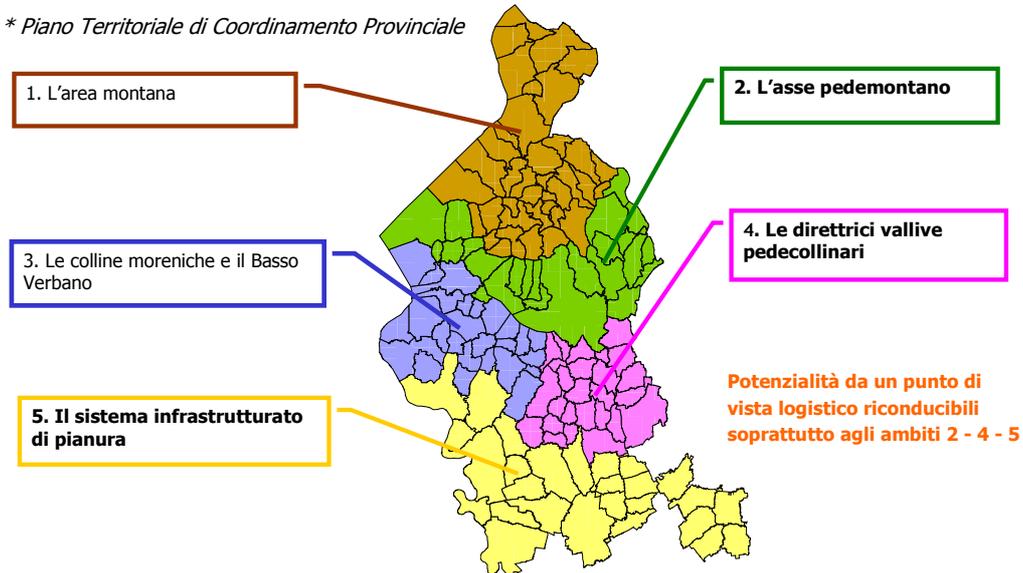
Analisi di localizzazione

L'analisi del contesto territoriale, svolta con il costante coinvolgimento del committente, delle associazioni di categoria e dei più significativi operatori del settore, si è sviluppata secondo queste fasi:

- Localizzazione preliminare
- Ambiti di analisi
- Analisi multicriteria
- Analisi di sensitività
- "Short list" finale con dettaglio

Localizzazione preliminare: indirizzi logistici del PTCP*

* Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale



Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

11

Localizzazione preliminare: dimensioni delle aree

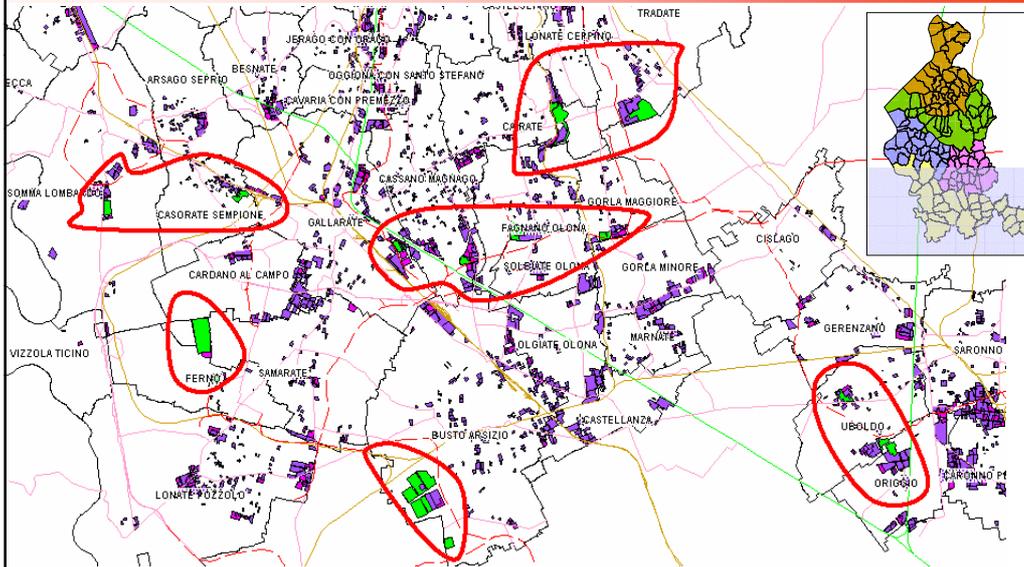
- ❑ Aree produttive di espansione > 50.000 mq (fonte: Mosaico Lombardia)
- ❑ Ulteriore verifica tramite immagini satellitari e contatto diretto con i Comuni
- ❑ Esclusione delle localizzazioni già occupate, già destinate a futuri insediamenti, ovvero decentrate rispetto al territorio provinciale

Comune	Espansione (mq)
CARAVATE	126.847
CITTIGLIO	52.411
VARESE	60.741
CAIRATE	52.990
CAIRATE	56.393
CAIRATE	161.214
LOZZA	87.481
MALNATE	61.670
TRADATE	288.141
BUSTO ARSIZIO	69.151
BUSTO ARSIZIO	72.054
BUSTO ARSIZIO	121.582
BUSTO ARSIZIO	161.785
BUSTO ARSIZIO	167.411
BUSTO ARSIZIO	169.884
CASORATE SEMPIONE	77.543
CASSANO MAGNAGO	50.503
FAGNANO OLONA	53.410
FAGNANO OLONA	80.298
FERNO	51.090
GALLARATE	60.196
GORLA MAGGIORE	64.164
ORIGGIO	78.455
SAMARATE	442.977
SESTO CALENDE	50.827
SOMMA LOMBARDO	86.219
UBOLDO	57.333
UBOLDO	76.650
VERGIATE	67.255

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

12

Localizzazione preliminare - Sud



Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

15

Ambiti di analisi

Si sono quindi individuate le sei localizzazioni migliori, che sono state poi confrontate tramite "analisi multicriteria"

Ambiti di riferimento	Esigenze logistiche	Localizzazioni
1. Ambito Malpensa	Adatto a esigenze di logistica sia locale che globale, grazie alla presenza dell'hub aeroportuale e dei terminal intermodali	a. Busto Arsizio-Sacconago
		b. Ferno
		c. Somma Lombardo
2. Zona baricentrica	Idoneo per lo sviluppo di attività di logistica a livello locale	a. Cairate
		b. Vergiate
3. Ambito varesino	Indicato maggiormente per interventi di distribuzione e City Logistics	Varese

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

16

Analisi multicriteria : i parametri di valutazione

Criteri	Pesi	Sottocriteri	Pesi
1. Caratteristiche del sito	22,5%	Forma del lotto / lay out	31%
		Possibilità di espansione nel tempo secondo modularità adeguata (mq)	36%
		Insedimenti adiacenti (mq)	33%
		Totale	100%
2. Accessibilità	30%	Viabilità attuale	49%
		Viabilità prevista	14%
		Ferrovia attuale	10%
		Ferrovia prevista	5%
		Aeroporto Malpensa (Cargo City)	13%
		Intermodalità / Gateway	9%
		Totale	100%
3. Domanda potenziale	22,5%	Tessuto imprenditoriale area interessata	38%
		Stima tonnellate area interessata	40%
		Concorrenza altre piattaforme / rischio di vacancy	22%
		Totale	100%
4. Scenari funzionali	10%	Locale	63%
		Globale	37%
		Totale	100%
5. Aspetti ambientali e sociali	15%	Impatto paesaggistico/ambientale	18%
		Prossimità siti protetti	18%
		Attraversamenti dei flussi generati in aree urbane	33%
		Accettabilità sociale (posizioni enti locali, gruppi d'opinione, etc.)	20%
		Eventuali preferenze espresse dagli operatori	11%
Totale	100%		

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

17

Analisi multicriteria : i risultati

	pesi	1. Ambito Malpensa			2. Zona baricentrica		3. Ambito varesino
		Busto Arsizio	Ferno	Somma Lombardo	Cairate	Vergiate	Varese
1. Caratteristiche del sito	22,5%	2,00	1,33	1,64	2,31	0,97	0,97
2. Accessibilità	30%	1,84	2,57	2,52	1,27	2,30	1,23
3. Domanda potenziale	22,5%	2,78	1,78	1,62	2,00	1,44	3,00
4. Scenari funzionali	10%	3,00	2,37	2,37	2,63	2,00	2,00
5. Aspetti ambientali e sociali	15%	1,91	2,46	1,55	1,51	1,97	1,56
Punteggio Base (da 0 a 3)	100%	2,21	2,08	1,96	1,84	1,73	1,70

Modalità di calcolo: $2,21 = 2,00 \times 22,5\% + 1,84 \times 30\% + 2,78 \times 22,5\% + 3,00 \times 10\% + 1,91 \times 15\%$

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

18

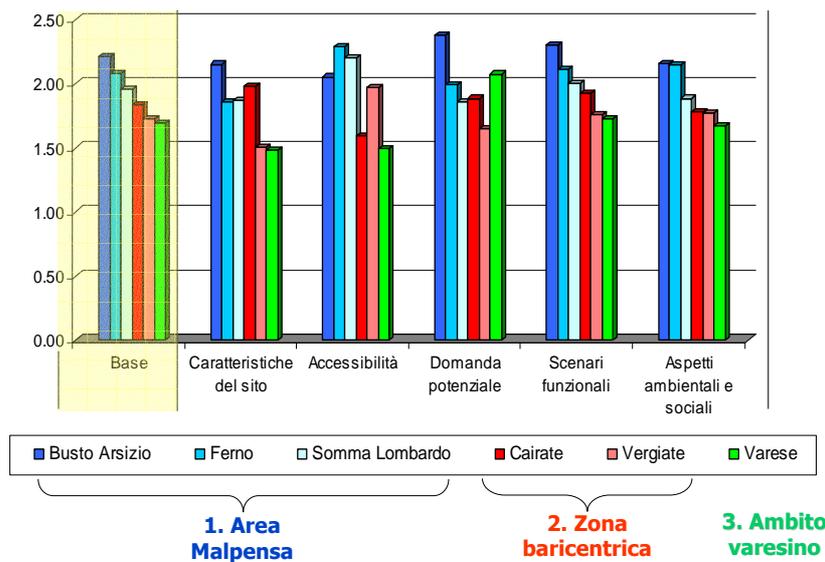
Analisi di sensitività /1

	Pesi base	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
1. Caratteristiche del sito	22,5%	45%	13%	16%	20%
2. Accessibilità	30,0%	21%	60%	21%	27%
3. Domanda potenziale	22,5%	16%	13%	45%	20%
4. Scenari funzionali	10,0%	7%	6%	7%	20%
5. Aspetti ambientali e sociali	15,0%	11%	9%	11%	13%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

L'analisi di sensitività consente di evidenziare le variazioni nei punteggi al variare del peso dei singoli criteri di valutazione

Nei 5 scenari considerati, il peso dei singoli fattori di ponderazione associati a ciascun parametro di valutazione viene raddoppiato di volta in volta

Analisi di sensitività /2



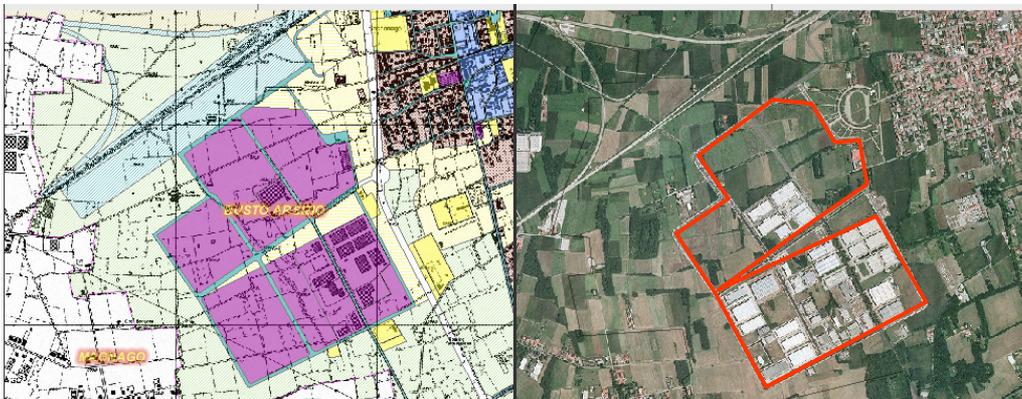
Agenda

- Premessa
- Fasi dello studio
- **Fase 1 :**
 - Analisi di localizzazione
 - **Short list delle localizzazioni**
- Fase 2 :
 - Dimensionamento della piattaforma
 - Progettazione della piattaforma
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- Next steps

Short list delle localizzazioni

1. Ambito Malpensa: cittadella industriale di Sacconago (BUSTO ARSIZIO)

- Polo produttivo ben separato dall'abitato
- Necessarie ulteriori verifiche sullo stato delle assegnazioni per individuare un lotto libero di dimensioni adeguate

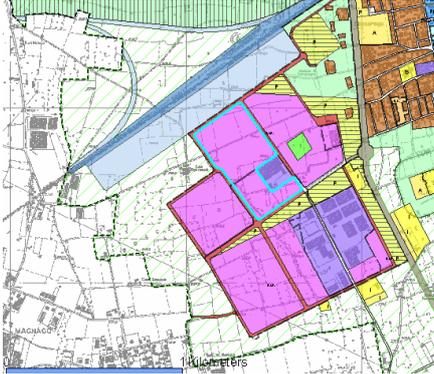


Short list delle localizzazioni

BUSTO ARSIZIO: elementi di valutazione

Distanze e raccordi

- 10 km** da A8 via exSS527
- 19 km** da A4 via SP117, SP34, SP147
- 14 km** da Malpensa 2000
- 5 km** da Gateway HUPAC

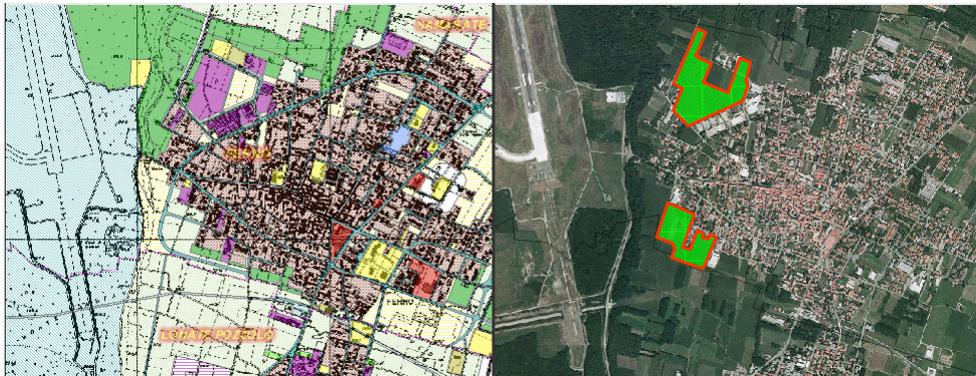


ACCESSIBILITA'	Viabilità prevista: anello composto da tratta Malpensa-Boffalora, asse tangenziale exSS527-SP13 e collegamento Boffalora-SP33; congestione arteria exSS527; linee ferroviarie FNME adiacenti (Busto-Novara e Busto-Malpensa) non sature
DOMANDA POTENZIALE	Tons attratte/generate > 8.000.000 ; filiera del tessile prevalente (40% sul totale delle unità locali) - nucleo industriale consolidato in trasformazione (commercio e servizi); contiguità ad imprese artigianali e attività industriali in espansione
SCENARI FUNZIONALI	Il sito è idoneo per la logistica distrettuale (filiera tessile/moda), globale (hub Malpensa e Gateway FNME), con opportunità legate alla city logistics - necessari servizi di supporto all'autotrasporto
ASPETTI AMBIENTALI E SOCIALI	Necessario adeguamento infrastrutturale di raccordo alla viabilità principale - possibili criticità sul fronte delle emissioni da valutare in rapporto al riordino ed alla regolamentazione dei mezzi pesanti circolanti nell'area

Short list delle localizzazioni

1. Ambito Malpensa: FERNO, polo produttivo a nord-ovest e P.A. 5-6 a sud

- Lotti irregolari - Area nord **80.000 mq** (verifiche già espletate sul fronte proprietario)
- Piani Attuativi 5 e 6 di **72.000 mq** (configurano 2 aree distinte e solo in parte attigue, destinate ad attività logistiche che includano processi di trattamento delle merci)
- Molto buono l'accesso dedicato dalla via **Case Sparse** e la prossimità a Malpensa 2000



Short list delle localizzazioni

FERNO: elementi di valutazione

Distanze e raccordi

11 km da A8 via SS336

7,5 km da Malpensa 2000

8,5 km da Gateway HUPAC

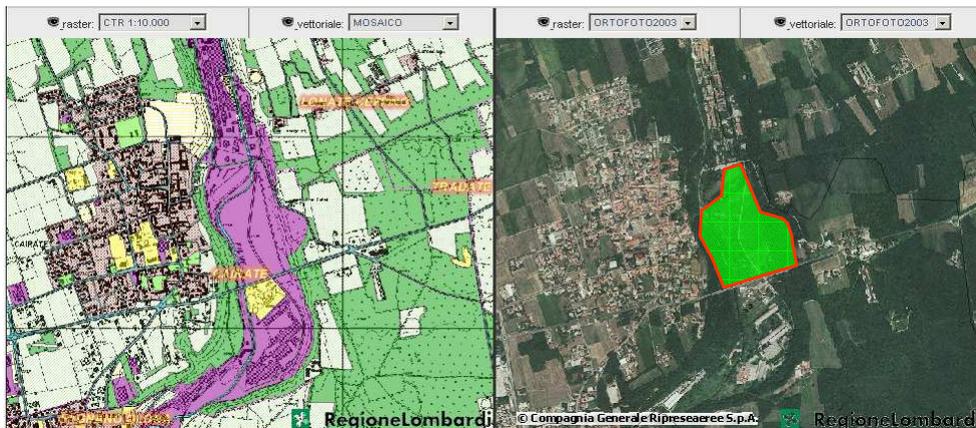


ACCESSIBILITA'	Da Via Case Sparse immissione diretta su SP14DIR. Prevista bretella di raccordo tra SP14DIR ed SP40 - Itinerari di accesso non saturi - Buona accessibilità ferroviaria (tratta FNME Busto Arsizio - Malpensa)
DOMANDA POTENZIALE	Tons attratte/generate \geq 5.000.000 prevalente filiera tessile (40%) e fabbricazione mezzi di trasporto (27%) - AGUSTA) - forte concentrazione di operatori logistici (Avioport e Lonate Pozzolo) con possibile rischio di vacancy
SCENARI FUNZIONALI	Il sito è idoneo per la logistica distrettuale (filiera tessile/moda) e globale (hub Malpensa)
ASPETTI AMBIENTALI E SOCIALI	Area inserita all'interno del perimetro di iniziativa comunale del Parco della valle del Ticino ; nessun vincolo di natura ambientale restrittivo rispetto alla destinazione funzionale

Short list delle localizzazioni

2. Ambito Baricentrico: CAIRATE, lotto in località "Cascina Barlam"

Area valliva adiacente al corso del Fiume Olona di **161.200 mq**. Attraversata da strada di servizio (Via Barlam) recentemente adeguata alla circolazione dei mezzi pesanti. Ampia flessibilità progettuale e convergenza con la programmazione comunale.



Short list delle localizzazioni

CAIRATE: elementi di valutazione

Distanze e raccordi

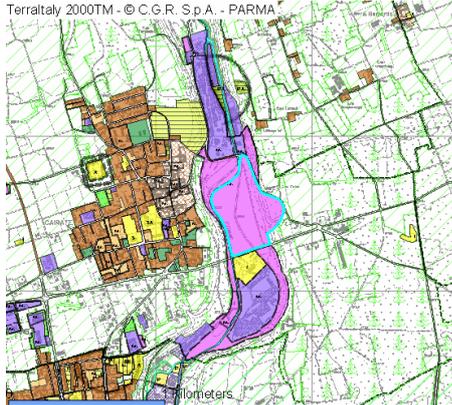
16 km da A9 via exSS233

7 km da A8 via SP12, SP2

24 km da Malpensa 2000

9 km da Gateway HUPAC

Terraltaly 2000TM - © C.G.R. S.p.A. - PARMA

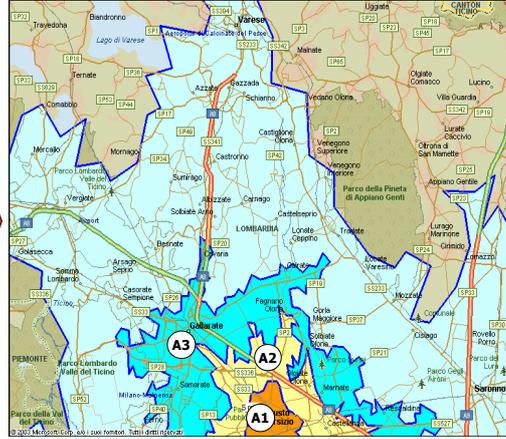
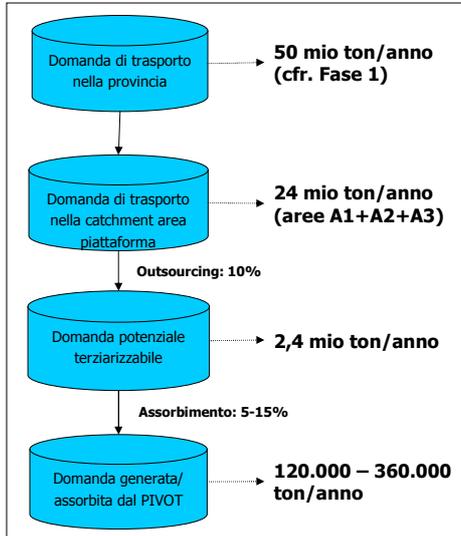


ACCESSIBILITA'	Viabilità prevista: Variante Varesina e raccordo Pedemontana (connessione ad ovest con Tangenziale di Cassano Magnago) - livelli di saturazione per le arterie SP12 e SPexSS233 (Varesina) - Buona viabilità di servizio e discreta separazione dalle aree residenziali
DOMANDA POTENZIALE	Tons attratte/generate > 3.000.000 - Filiere del tessile (30%) e metalmeccanico (28%) con prevalenza di PMI - Ambito gravitazionale comprendente le aree di Tradate, Fagnano Olona, Gorla Maggiore e Cassano Magnago
SCENARI FUNZIONALI	Logistica prevalentemente distrettuale e orientata alla crescita/supporto delle imprese locali
ASPETTI AMBIENTALI E SOCIALI	Zona umida e necessità di conservazione del corridoio ecologico rappresentato dal Fiume Olona (10 m fascia di rispetto); Possibile mitigazione dell'impatto visivo ed emissivo grazie alla presenza di alberature. Possibilità di considerare aree dismesse alternative e supporto con la programmazione intercomunale

Agenda

- Premessa
- Fasi dello studio
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- **Fase 2 :**
 - **Dimensionamento della piattaforma**
 - Progettazione della piattaforma
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- Next steps

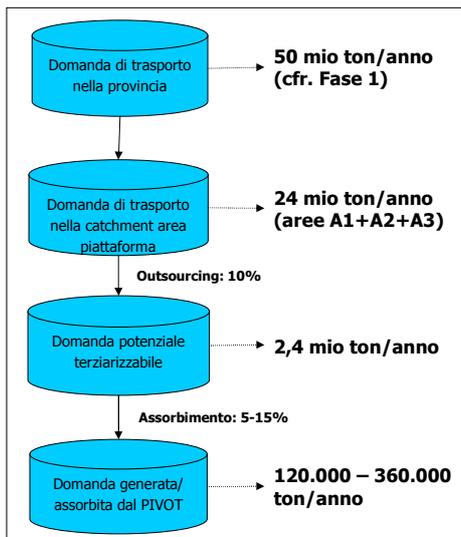
Dimensionamento top-down /1



Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

29

Dimensionamento top-down /1

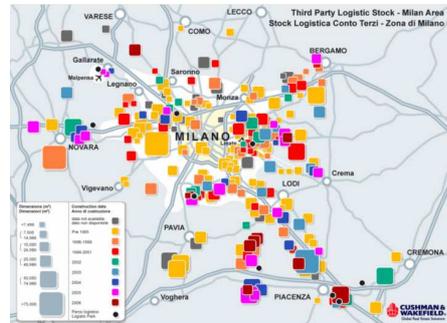
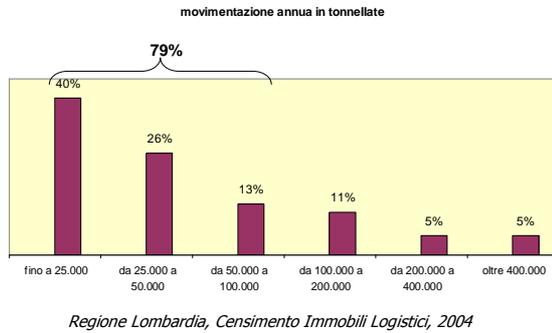


Area	Percentuale di assorbimento stimato	Comune	Domanda di trasporto (tonnellate annue x 1.000)
A1	90%	Busto Arsizio	8.340
A2	60%	Cassano Magnago	4.465
		Ferno	1.216
		Gallarate	4.717
A3	30%	Samarate	1.194
		Casorate Sempione	310
		Fagnano Olona	2.637
		Gorla Maggiore	1.007
		Somma Lombardo	119
			24.000

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

30

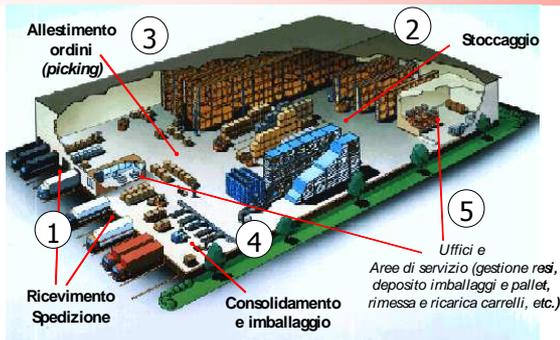
Dimensionamento top-down /2



% di assorbimento	5%	7,5%	10%	12,5%	15%
Tonnellate annue	120.000	180.000	240.000	300.000	360.000

Movimentazione annua stimata:
250.000 tonnellate

Dimensionamento top-down /3

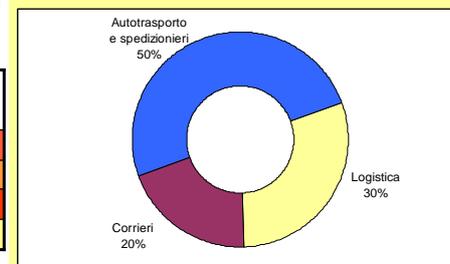


Caratterizzazione preliminare

- Indicazioni Associazioni di Categoria
- Condivisione con esperti
- Censimento Regione Lombardia 2004

	1 Ricevimento spedizione	2 Stoccaggio	3 Picking	4 Consolidamento	5 Uffici e aree servizi
Logistica	**	****	***	**	***
Corrieri	****	*	**	**	**
Spedizionieri	**	***	*	**	****
Autotrasportatori	****	*	*	*	*

* poco rilevante ; **** molto rilevante



Dimensionamento *top-down* /4

Dimensionamento piattaforma

- Dimensionamento calcolato sulla base dell'Indice di Rotazione (IR) e del Coefficiente di utilizzazione superficiale (CUS)
 - Stima valori min/max di IR e CUS per le diverse categorie di utenti e merci trattate
- ⇒ **Media risultati (quattro scenari analizzati): 24.000 m² coperti**

Flusso veicolare

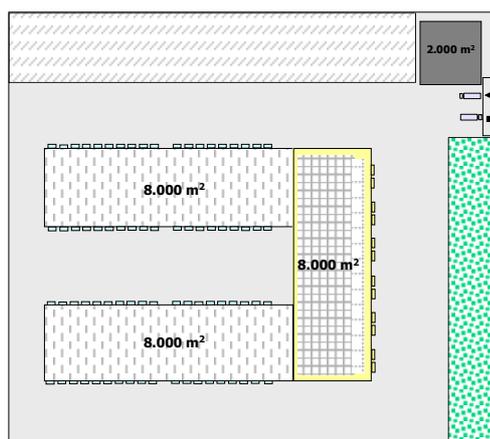
- Composizione del parco autoveicoli

	Carico medio (ton)	% su totale automezzi IN
Furgoni	1,5	40%
Motrici	8	40%
Autoarticolati	18	20%

- Ipotesi: traffico in ingresso equivalente al traffico in uscita

⇒ **Automezzi in entrata = uscita: 120/gg**

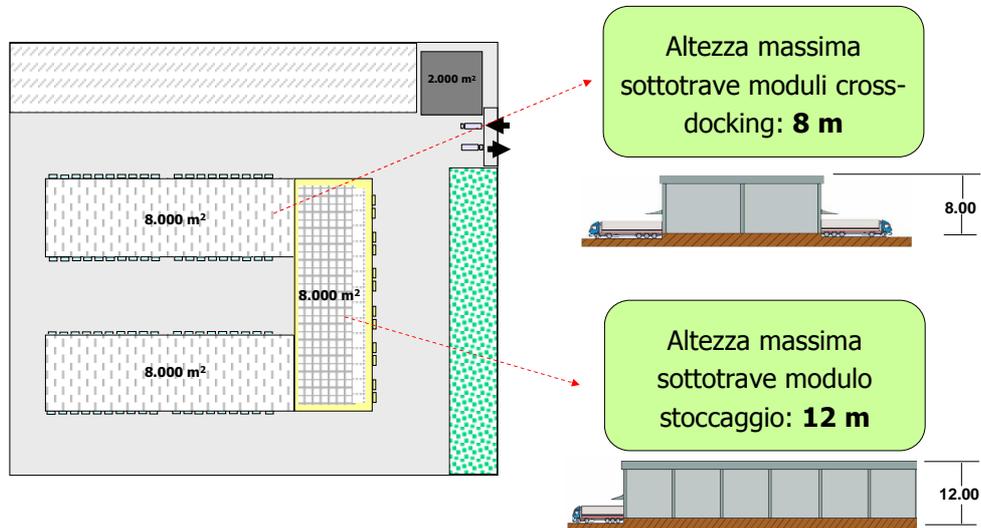
Dimensionamento *top-down* /5



AREA	Superficie (m ²)
Fabbricati di magazzino	24.000
Piazzali di manovra, carico scarico e viabilità	29.000
Parcheggi automezzi*	10.000
Palazzina servizi	2.000
Area verde	5.000
Totale Superficie Fondiaria	70.000

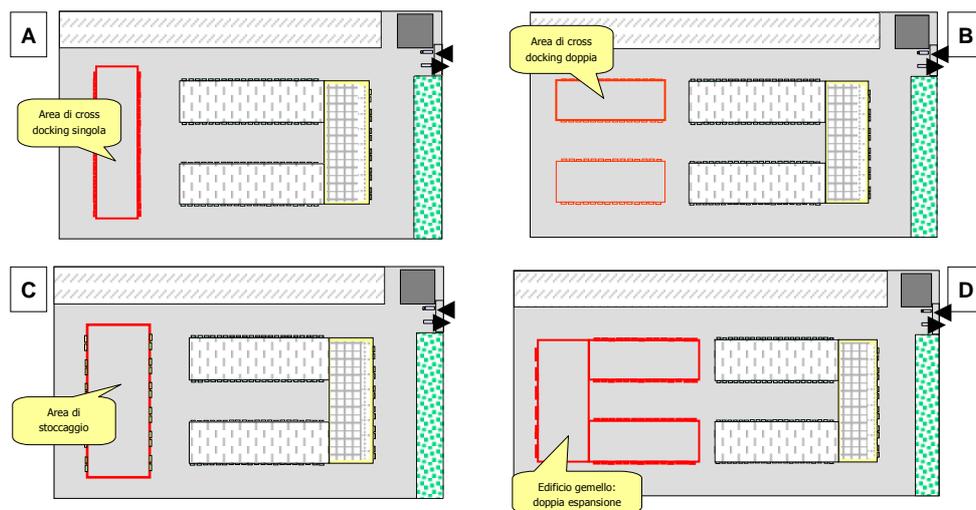
*Calcolati per accogliere sino a 200 automezzi (equivalenti a 100 autoarticolati), comprensivi di viabilità interna al parcheggio

Dimensionamento *top-down* /5



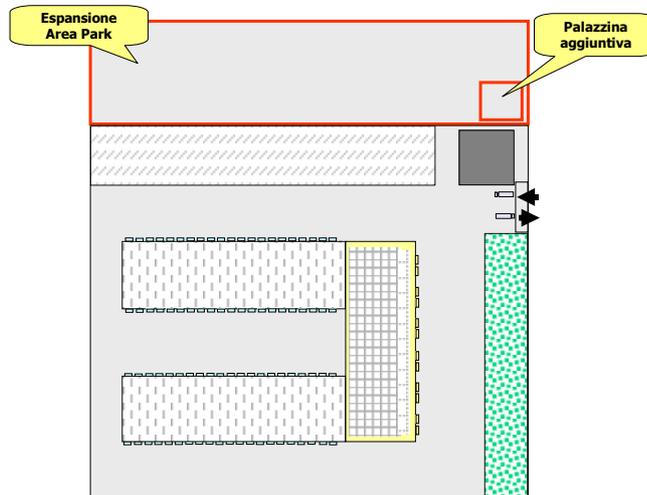
Dimensionamento *top-down* /7

● Struttura ipotizzata ed espansioni successive (superficie coperta)



Dimensionamento *top-down* /8

• Struttura ipotizzata ed espansioni successive (superficie scoperta)



Dimensionamento e caratterizzazione *bottom-up*



➤ Soggetti Intervistati:

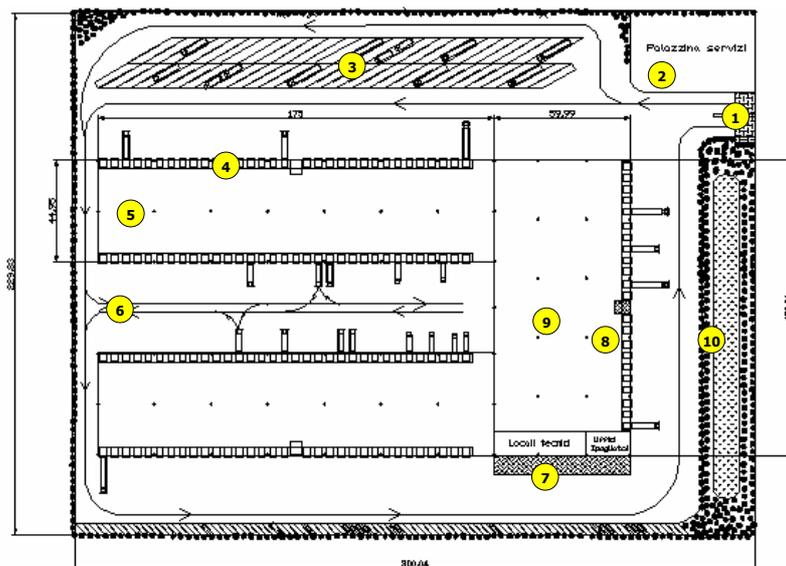
- 4 aziende ASARVA
- 4 aziende ASEA
- 3 aziende CNA
- 1 azienda UNIVA

➤ Interviste condotte nel periodo 8-20 gennaio 2007

Agenda

- Premessa
- Fasi dello studio
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- **Fase 2 :**
 - Dimensionamento della piattaforma
 - **Progettazione della piattaforma**
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- Next steps

Progettazione della piattaforma /1



Progettazione della piattaforma /3

Servizi alle persone / imprese

- tavola calda/self service, bar, foresteria
- lavanderia a gettoni
- internet point
- servizi fiscali e legali
- filiale e sportello banca
- agenzia pratiche automezzi, doganali, amministrative e stradali
- scarico dati tachigrafo digitale
- suddivisione delle aree di parcheggio fra gli utenti

Servizi agli automezzi

- officina per la manutenzione mezzi con gommista
- lavaggio automezzi e cisterne
- distributore di carburante (previa verifica disponibilità licenza)
- aree di parcheggio sorvegliate e separate per automobili e automezzi
- ufficio motorizzazione civile per la revisione degli automezzi

Progettazione della piattaforma /5

Dettaglio dei costi di costruzione della piattaforma

Voci di costo	Costo complessivo (€)	Costo unitario (€/m ²)
Costo del terreno ^a	2.800.000	104
Oneri amministrativi comunali	300.000	11
Urbanizzazioni esterne ^b	675.000	25
Urbanizzazioni interne ^c	3.240.000	120
Opere ^d	9.450.000	350
Progettazione	270.000	10
Costo di sviluppo	540.000	20
Costi commerciali	270.000	10
TOTALE	17.550.000	650

^a Costo di acquisizione della superficie fondiaria di 70.000 m² (40€/m²), rapportata alla superficie coperta (27.000 m²)

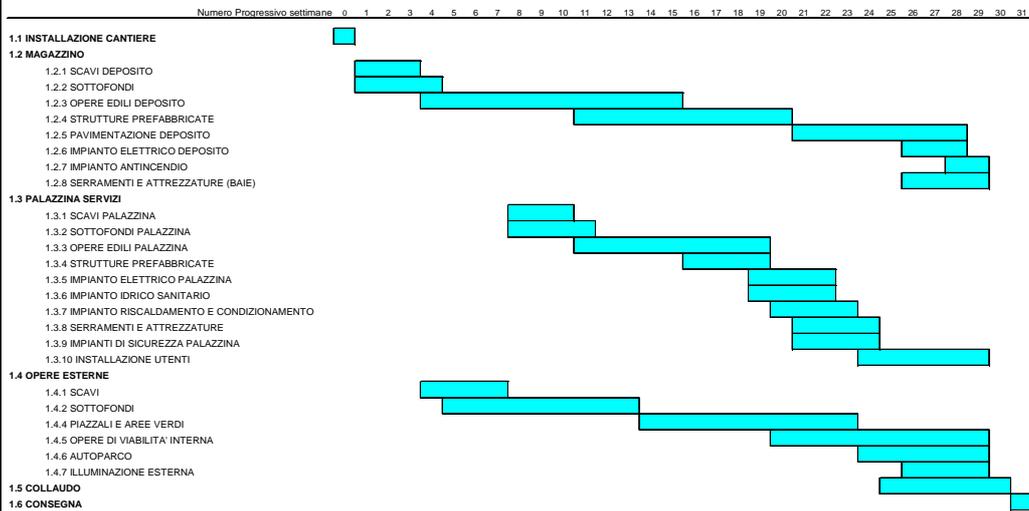
^b Costi relativi alla viabilità interna al sedime della piattaforma (rotatorie, delimitatori, segnaletica, etc.) con relativi oneri

^c Costi relativi agli allacciamenti elettrici, energetici, all'impiantistica, reti, aree verdi, etc.) con relativi oneri

^d Costi relativi alla costruzione degli edifici con allestimenti (portoni, baie, etc.), uffici, palazzina servizi, gate di accesso, recinzioni, vasche di laminazione, etc.

Progettazione della piattaforma /6

Pianificazione opere di costruzione tramite diagramma di Gantt (durata prevista: 30 settimane)



Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

43

Agenda

- Premessa
- Fasi dello studio
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- **Fase 2 :**
 - Dimensionamento della piattaforma
 - Progettazione della piattaforma
 - **Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria**
- Next steps

Malpensa Fiere, 28 giugno 2007

44

Obiettivi

L'analisi del profilo economico – finanziario del progetto di Piattaforma Logistica del Varesotto – PIVOT si è posta l'obiettivo di:

- Verificare il livello di redditività dell'iniziativa;
- Valutare la possibilità di applicazione di schemi di partenariato pubblico – privato;
- Identificare le possibili fonti finanziarie attivabili per la sua realizzazione.

I due scenari di riferimento

- Al fine di procedere all'analisi dei possibili flussi di cassa, sono stati individuati due scenari:
 - **Scenario 1:** denominato "Ramp Up", è costruito sulla previsione che il PIVOT divenga pienamente operativo a partire dal terzo anno di esercizio di attività, grazie all'importante contributo fornito dai promotori del progetto, in questo caso rappresentati dalle stesse imprese del territorio operanti nel settore della logistica;
 - **Scenario 2:** denominato "No Ramp Up", è costituito sulla previsione che il PIVOT divenga pienamente operativo il quinto anno di esercizio dell'attività. Tale ipotesi si basa su analisi di benchmark effettuate osservando i tassi di occupazione degli spazi di altre piattaforme logistiche comparabili con il PIVOT.

Tassi di occupazione della piattaforma nei due scenari ipotizzati

Scenario	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5 (e > 5)
Ramp Up	25%	70%	90%	90%	90%
No Ramp Up	20%	55%	75%	80%	90%

Input tecnici (1): i costi di investimento, i tempi e i ricavi

• Ulteriori input di natura tecnica sono rappresentati da:

- Il **costo complessivo dell'opera**, ipotizzata di dimensioni pari a 27.000 m², 24.000 dei quali adibiti a logistica e 3.000 adibiti a uffici e attività direzionali, è stato stimato pari a 17,55 milioni di Euro, comprensivi delle spese generali, di costruzione, acquisizione del terreno, urbanizzazione, progettazione e costituzione della società;
- I **tempi di realizzazione** dell'intervento, individuati in complessive 30 settimane (6 mesi);
- I **ricavi** relativi ai due scenari, rispettivamente pari a:

Scenario	Ricavi medi annui	Ricavi medi primi 5 periodi	Ricavi complessivi sui 30 anni
Ramp Up	2.255.000 €	1.460.000 €	67.650.000 €
No Ramp Up	2.222.000 €	1.270.000 €	66.670.000 €

Input tecnici (2): i costi operativi

• Infine, sotto il profilo dei costi operativi sono stati ipotizzati:

- **Costi di manutenzione** ed i **costi del personale** uguali in entrambi gli scenari e pari a 252.000 all'anno;
- **Costi generali** stimati pari al 4% del volume dei ricavi *core*;
- **Costi commerciali** stimati pari al 2% dei ricavi *core* per il primo anno, per poi ridursi all'1% il secondo anno e allo 0,5% dal terzo anno in poi.

Input finanziari

- Inflazione: tutti i flussi di cassa utilizzati per l'analisi finanziaria sono stati considerati a Euro costanti 2007;
- Orizzonte temporale dell'analisi: l'orizzonte temporale considerato è di 30 anni, periodo durante il quale è stato previsto il totale ammortamento dell'impianto;
- Tasso di interesse passivo: il tasso di interesse applicato alle linee di debito è stato assunto pari al 5,50%
- Durata del periodo di rimborso (*maturity*): la durata del periodo di rimborso del debito contratto è stata ipotizzata pari a 15 anni per lo scenario "Ramp Up" e pari a 14 anni + 1 di grazia per lo scenario "No Ramp Up".

Principali risultati (1): gli indici di progetto

Voci	Ramp Up	No Ramp Up
Costi del progetto (mil. €)	17,6	
Fabbisogno finanziario totale (mil. €)	18,0	
Ricavi medi annui (mil. €)	2,26	2,22
VAN di progetto (mil. €)	3,5	2,9
TIR di progetto	7,2%	6,8%

Principali risultati (2): la struttura finanziaria

	Ramp Up	No Ramp Up
Tasso di interesse finanziamento bancario	5,50%	
Durata del periodo di rimborso	15 anni	14 + 1 anni
Debito (%)	74,0%	70,0%
Debito (mil. €)	13,3	12,6
Equity (%)	26,0%	30,0%
Equity (mil. €)	4,7	5,4
TIR Equity	7,6%	6,8%

Agenda

- Premessa
- Fasi dello studio
- Fase 1 :
 - Analisi di localizzazione
 - Short list delle localizzazioni
- Fase 2 :
 - Dimensionamento della piattaforma
 - Progettazione della piattaforma
 - Studio preliminare di fattibilità economico finanziaria
- **Next steps**

Next steps /1

- Realizzazione di una brochure informativa sul PIVOT
- Pubblicazione di articoli a carattere tecnico divulgativo su testate di settore



Next steps /2

• Progetto PIVOT – FASE 2

- Socializzazione con gli *stakeholders*



- Concretizzazione della piattaforma

