



CAMERA DI COMMERCIO
MAREMMA E TIRRENO



ESTRATTO DELL'ADUNANZA DELLA GIUNTA CAMERALE

Risultano presenti alla riunione i seguenti Membri della Giunta camerale Sigg.:

| | | |
|--------------------|-----------------------|-------------|
| FRANCESCA MARCUCCI | in rappr.za del sett. | Commercio |
| ENRICO RABAZZI | “ “ “ “ | Agricoltura |
| MAURIZIO SERINI | “ “ “ “ | Artigianato |
| MATTEO VALORI | “ “ “ “ | Turismo |

Risulta assente giustificato alla riunione il seguente componente della Giunta camerale Sig.:

GIOVANNI LAVIOSA

* * *

Assistono il Dott. Andrea Scarpa e il Dott. Francesco Puliti, componenti del Collegio dei revisori dei conti.

Presiede la riunione il Presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda, assistito dal Segretario Generale Pierluigi Giuntoli, dal Vice Segretario Generale Alessandro Gennari, dal Dirigente dell'area III Michele Lombardi e dalla responsabile del Servizio di Segreteria Generale Alessandra Coacci.

* * *



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA CAMERALE

INTERPORTO S.P.A.: APPROVAZIONE DI UN ACCORDO TRA I SOCI PACISCENTI FINALIZZATO ALL'EROGAZIONE DI UN FINANZIAMENTO FRUTTIFERO - MODIFICHE

Il Presidente rammenta che la Camera di Commercio detiene una quota pari al 4,49% del capitale di Euro 29.123.179 nella Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. Livorno – Guasticce (di seguito anche Interporto S.p.A. o ITAV) ed evidenzia che, come noto, in data 14 febbraio 2022, su iniziativa della Camera di Commercio e della Regione Toscana, è stato sottoscritto un Patto Parasociale fra i principali soci pubblici della Società Interporto, che rappresentano complessivamente il 58,62% del capitale sociale, al fine di rafforzarne il controllo mediante l'esercizio di un'influenza dominante. La Camera di Commercio ha una quota pari al 6,67% della azioni conferite nel patto parasociale, a seguito della sottoscrizione quale, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera b) del T.U. delle partecipate, la Società è divenuta a controllo pubblico congiunto da parte dei soci pubblici paciscenti, il tutto come già evidenziato nella deliberazione di Giunta n. 158 del 19 dicembre 2024, con cui è stata approvata la Relazione redatta ai sensi dell'art. 20, comma 1, del D.lgs. n. 175 del 2016, di razionalizzazione periodica delle partecipazioni pubbliche.

Il Presidente introducendo l'argomento, assieme al Segretario generale, riepiloga sinteticamente cosa è divenuto oggi giorno l'Interporto e, riprendendo il titolo di un articolo apparso su un giornale specializzato, afferma che *“l'Interporto di Guasticce è una fabbrica da 1.300 posti di lavoro”*: 2,8 milioni di metri quadri di pianura nell'entroterra del porto di Livorno, ormai quasi completamente saturati da una sessantina di aziende, tante piccole o formato micro, ma se ne contano alcune di dimensioni rilevanti e con grandi sbocchi di mercato.

Negli ultimi tre anni sono state occupate praticamente tutte le aree disponibili, anche se addirittura non molto tempo fa sembrava un azzardo un'estensione così enorme.

Allo stato attuale resta da riempire un'Area da forse neanche 50mila metri quadri ma alla società interportuale (guidata dal patto fra soci pubblici) sono arrivate richieste di insediamento per lotti di dimensioni maggiori. Ne consegue che presto, semmai, si porrà un problema diverso, ossia quello di dover espandere gli spazi dell'interporto per soddisfare le



richieste e dovrà essere fatto in fretta perché gli operatori della logistica non aspetteranno e se non troveranno spazi andranno altrove.

A favore dello sviluppo e quindi delle potenzialità dell'Interporto vi sono poi ulteriori aspetti da tener presente:

L'allargamento delle gallerie ferroviarie sotto l'Appennino fra Prato e Bologna: utili per poter spedire via treno quanto arriva in porto e dunque utilizzare al meglio tanto i collegamenti container quanto, soprattutto, le linee dei rimorchi inviati via nave (ro-ro) e così poter programmare l'utilizzo di camion e camionisti per completare le tratte intermodali da stazione ferroviaria a destinazione. A ciò si aggiunga la realizzazione dello scavalco ferroviario che consentirà di arrivare in direttissima dal porto all'interporto, rendendo quest'ultimo una sorta di "banchina lunghissima".

Inoltre, il complesso delle opere pubbliche per ottimizzare la rete di binari attorno all'Interporto, incluso l'intervento per saltare Pisa e snellire dunque il passaggio, sarà di grande importanza e questo nuovo tassello del puzzle dell'Interporto si concretizzerà fra poco con l'infrastruttura a servizio dei camion (cosiddetto truck village), che consentirà un salto di qualità negli standard. Del resto, stiamo parlando dell'infrastruttura che rappresenta l'altra metà del porto: lo sviluppo di uno scalo marittimo oggi si gioca anche nelle connessioni lato terra, e in come lato terra si smista quel che arriva via nave lato mare. Basterebbe capirlo per immaginare che è qui che si gioca un bel pezzo del destino della Darsena Europa.

Infine, anche se non meno significativo è l'approvazione del decreto istitutivo del Consiglio dei Ministri della ZLS Toscana.

Le Zone logistiche semplificate sono, infatti, uno strumento introdotto dal governo nel 2018 che dà la possibilità alle Regioni di individuare delle zone funzionali basate sulle infrastrutture portuali, in cui si applicano condizioni incentivanti e amministrative particolarmente favorevoli alle imprese, per una durata massima di 7 anni prorogabili per ulteriori 7.

Le ZLS seguono modelli oramai diffusi a livello europeo e mondiale che puntano a migliorare la produttività di intere aree, aumentare l'occupazione e lo sviluppo economico e sociale regionale, potendo contare, e sviluppando, un sistema logistico interconnesso ed efficace.

Si sviluppano così aree a forte capacità produttiva, in cui si instaurano regimi economico-giuridici favorevoli in deroga alla normativa ordinaria, strettamente connesse con i principali



poli logistici (porti, interporti). In tali aree opera inoltre il credito di imposta a sostegno investimenti previsto dall'art.13 del decreto legge 60/2024.

In Toscana è stata configurata una struttura di ZLS 'policentrica', che punta cioè a coinvolgere ed integrare funzionalmente, a partire dalle 4 aree portuali della Costa (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio), le altre principali infrastrutture logistiche regionali quali l'interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce a Livorno e l'aeroporto di Pisa come nodi di prossimità, nonché l'interporto Toscana centrale di Prato come nodo di collegamento modale.

Pertanto, vi sono, concludono i relatori, tutti i presupposti perché si configuri un ampio sostegno allo sviluppo competitivo di questa infrastruttura logistica e del sistema produttivo della Costa Toscana.

Il Presidente passa quindi la parola al Segretario Generale che ricorda come, con delibera del 26/08/2024, n. 110, la Giunta della Camera di Commercio ha approvato una bozza di Protocollo di intesa, finalizzato all'erogazione a Interporto S.p.A. (unitamente agli altri Soci pubblici sottoscrittori del Patto Parasociale e in proporzione alle rispettive quote di partecipazione al Patto), di un finanziamento fruttifero, di complessivi Euro 10.000.000, garantito da ipoteca sul Terminal Ferroviario. Tale Protocollo si basava sul Piano Industriale 2024-2029 e correlata Manovra Finanziaria, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Interporto S.p.A. il 24 luglio 2024, che prevedeva una manovra finanziaria di gestione a saldo e stralcio del 60% della posizione debitoria della Società mediante il ricorso al finanziamento Soci per l'importo complessivo di 10 milioni di Euro, nonché la dismissione del Terminal ferroviario come modalità privilegiata di restituzione.

Il finanziamento è infatti diretto a estinguere una parte rilevante dei debiti contratti da Interporto con gli Istituti Bancari che, ad eccezione di AMCO (che è Socio e Creditore finanziario), si sono dichiarati disponibili ad aderire ad un'offerta di uscita anticipata a saldo e stralcio. In particolare, con lettera del 30 luglio 2024, trasmessa in pari data a tutti i Soci paciscenti, le banche e gli istituti finanziari creditori di ITAV *“hanno manifestato la disponibilità a sottoporre, con parere tecnico favorevole, alla valutazione delle competenti funzioni deliberanti l'adesione alla manovra finanziaria descritta nel Piano, ferme ed impregiudicate eventuali richieste di chiarimento e/o integrazione e/o rettifiche che dovranno essere riflesse nella versione finale del Piano da sottoporre alla valutazione alle suddette funzioni.”*



Nei mesi successivi, anche a seguito di alcune interlocuzioni tra i soci, è emersa la necessità di rivedere, in parte, il piano industriale ed è così stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 novembre 2024 e trasmesso ai Soci Pubblici in data 14 novembre 2024 (nostro protocollo n. 26673 del 14 novembre 2024), il nuovo Piano Industriale 2025-2029 con correlata manovra finanziaria (**Allegato A**), che, pur confermando sostanzialmente le assunzioni del Piano precedente, ha introdotto alcune modifiche, fra le quali un piano di ammortamento del prestito già definito in partenza in *amortizing*, salvo restituzione anticipata in caso di vendita del Terminal ferroviario.

La Società ha, quindi, proposto un nuovo Protocollo di intesa, inviato ai Soci Pubblici in data 21 gennaio 2025 (prot. n. 1586); tale accordo è stato successivamente modificato, a seguito delle osservazioni espresse nel corso della riunione del Comitato di Sindacato del 29 gennaio 2025 e delle interlocuzioni poi intercorse tra i Soci Pubblici. Infine, in data 19 febbraio 2025, nel corso della riunione del Patto di sindacato all'uopo convocata, i Soci paciscenti hanno approvato all'unanimità il testo finale dell'accordo, così come allegato alla presente delibera (**Allegato B**) convenendo di differire il termine finale per l'erogazione del finanziamento dal 15 marzo al 20 marzo.

Il relatore passa quindi ad illustrare gli elementi essenziali del nuovo accordo che, così come il Piano Industriale, oltre ad essere allegato alla presente delibera, è stato messo a disposizione dei membri di Giunta nell'apposita area del sito loro riservata.

La Regione Toscana, la Camera di Commercio, il Comune di Livorno contribuiranno al finanziamento in misura proporzionale alle rispettive quote di partecipazione al Patto e verseranno tali quote entro il 20 marzo 2025.

Il Comune di Collesalveti si impegna a versare entro il 20 marzo 2025 la somma di Euro 24.000,00, nonché a reperire ulteriori Euro 97.000,00 qualora sopraggiungano disponibilità di risorse in corso di gestione, anche a seguito di approvazione del rendiconto 2024, da versare entro settembre 2025. L'Autorità Portuale contribuirà al finanziamento della quota di 97.000,00 Euro ulteriormente dovuta dal Comune di Collesalveti, qualora lo stesso ente non sia in grado di far fronte all'impegno di cui sopra.

La Provincia di Livorno, la cui quota di contribuzione proporzionale al finanziamento è pari ad Euro 170.000, si impegna a reperire nel proprio bilancio risorse pari a Euro 50.000 da versare entro il 20 marzo 2025, mentre la restante quota di Euro 120.000 sarà versata



dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in quanto la Provincia di Livorno non può provvedervi per insuperabili motivi di indisponibilità finanziaria.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale contribuirà inoltre al finanziamento anche per la propria quota di partecipazione entro la data del 20 marzo 2025. Entro tale data saranno pertanto erogati complessivamente Euro 9.903.000,00; i restanti 97.000 Euro saranno versati, come sopra detto, entro l'anno 2025 per concorrere alle ulteriori necessità di riduzione del debito bancario della Società.

L'erogazione del finanziamento è subordinata al rilascio dell'attestazione da parte di un professionista indipendente in merito alla veridicità dei dati aziendali e alla fattibilità economica del piano e delle assunzioni e condizioni alla base dello stesso, che appare idoneo a consentire il risanamento dell'esposizione debitoria dell'impresa e ad assicurare il riequilibrio della situazione patrimoniale ed economico-finanziaria ai sensi dell'art 56 del CCII.

Il prestito in oggetto sarà assistito da garanzia ipotecaria sul Terminal Ferroviario (Terminal Ferroviario e Gru), assets di proprietà della Società, di cui quest'ultima si impegna a fornire una perizia di stima ai soci pubblici.

Quanto al meccanismo di rimborso, l'accordo prevede quanto segue:

“la Società, in linea con il Piano di risanamento approvato dal Consiglio di Amministrazione, si impegna a rimborsare il prestito sociale mediante:

- i. Profilo di rimborso in 20 anni con: i) 5 anni di pre-ammortamento in sorte capitale sino al 31.03.2030, b) rimborso in amortizing in 15 anni a partire dal 01.04.2030 in n. 60 rate trimestrali costanti posticipate, il tutto come da Prospetto allegato;*
- ii. Tasso di interesse fisso pari a 400 bps, con maturazione trimestrale e contestuale liquidazione;*
- iii. Meccanismo di accelerazione tramite la destinazione degli eventuali flussi liberi secondo le waterfall dei pagamenti di seguito descritte:*
 - A. Al 30.11.2025, e in ogni caso successivamente all'efficacia dell'accordo, quantificazione del saldo cassa e distribuzione dello stesso entro il 31 dicembre 2025, al netto di una minimum liquidity pari ad € 3,0 mln (oltre agli eventuali debiti residui e non pagati relativi al completamento di Truck Village e Trigeneratore e alle imposte stimate per l'esercizio in corso) sino a un valore massimo di € 2,0 mln quale rimborso anticipato del*



debito residuo (alla data di quantificazione del saldo disponibile) ipotecario relativo al finanziamento Soci;

Il rimborso sarà ripartito proporzionalmente alle quote di partecipazione del finanziamento;

B. Alla data di dismissione del Terminal Ferroviario (Terminal e Gru), prevista entro il 2027, rimborso anticipato del debito ipotecario direttamente allocato sull'asset oggetto di dismissione (Finanziamento Soci) sino a concorrenza con il valore complessivo del debito residuo in sorte capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione non rimborsati;

C. Al 31.12 di ogni esercizio, fermo restando quanto già indicato al punto i), a partire dal 31.12.2026, quantificazione del saldo cassa e distribuzione dello stesso entro i 30 giorni successivi alla chiusura del bilancio di riferimento, al netto di una minimum liquidity pari ad € 3,0 mln, pro quota e pari passu tra:

- Debito residuo relativo al finanziamento soci alla data di quantificazione del saldo disponibile;

- Debito residuo relativo al finanziamento ipotecario AMCO alla data di quantificazione del saldo disponibile;

- Debito residuo relativo al finanziamento chirografario AMCO alla data di quantificazione del saldo disponibile.”

A garanzia dei Soci Finanziatori, è inoltre previsto che la Società debba relazionare semestralmente sull'andamento del Piano attestato di risanamento, che i soci Paciscenti possano richiedere relazioni o resoconti e che l'esecuzione del piano sia oggetto di monitoraggio annuale a cura di un professionista incaricato indipendente in relazione agli obiettivi e ai parametri individuati nel piano stesso.

Con riferimento a quanto previsto dal TUSPP, si sottolinea infine che la Società risulta strettamente necessaria per la Camera di Commercio per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, ai sensi dell'art.4, comma 1, e comma 2, lettera a, del D.Lgs. n. 175/2016, tenuto conto del fatto che:

- l'attività svolta da un interporto, quale è quello gestito da Interporto S.p.A. è giuridicamente qualificabile come servizio pubblico di carattere economico, con correlativa natura pubblica anche delle opere infrastrutturali necessarie e preordinate allo svolgimento del servizio medesimo;

- che ITAV rappresenta una infrastruttura strategica per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e che, per la Regione Toscana, l'attività dell'Interporto di Livorno è da definirsi



come strategica in relazione al ruolo che le infrastrutture logistiche giocano per lo sviluppo economico regionale;

- che in particolare tale qualificazione strategica appare accresciuta per effetto della posizione dell'Interporto quale indispensabile infrastruttura retroportuale connessa allo sviluppo delle attività portuali correlate al prossimo approntamento della Darsena Europa e, più in generale, allo sviluppo di un Sistema logistico integrato Porto-Interporto;

- che le prospettive di sviluppo delle attività della Società, che gestisce l'infrastruttura in oggetto, sono oltremodo rese concrete dalla contemporanea realizzazione di altri interventi strutturali di particolare impatto quali, fra tutti, il c.d. scavalco e il raccordo ferroviario Collesalveti-Vada;

- che, in data 25 novembre 2024, è stata istituita, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, la Zona Logistica Semplificata Toscana (ZLS) che punta a coinvolgere ed integrare funzionalmente, a partire dalle 4 aree portuali della Costa (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio), le altre principali infrastrutture logistiche regionali tra cui l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci.

In aggiunta a tali considerazioni sul ruolo strategico di ITAV, si evidenzia che il Piano di ristrutturazione aziendale predisposto e approvato è volto a garantire la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte e la continuità e lo sviluppo della Società, oltre a dimostrare che eventuali ulteriori possibili misure non raggiungerebbero lo stesso obiettivo di economicità ed efficienza.

A questo specifico riguardo, secondo quanto indicato nelle Linee Guida della Manovra Finanziaria stilate da KPMG, consulente di Interporto e datate 26 settembre 2024, in caso di mancato accordo con gli Istituti di Credito, vi sarebbe la necessità di individuare un percorso alternativo propedeutico al rimborso dell'esposizione finanziaria. In tale ipotesi, il management di Interporto, nell'interesse degli stakeholders, dovrebbe procedere senza indugio: i) con la richiesta di accesso alla Composizione Negoziata della Crisi d'Impresa, ii) con la formalizzazione di un Piano alternativo, orientato alla progressiva dismissione del portafoglio immobiliare che potrebbe comportare anche la cessione di asset «core», con contestuale perdita per la Società di flussi attivi a detrimento della continuità aziendale.

Tutto quanto sopra esposto, il Presidente propone l'approvazione della bozza di accordo sopra illustrata, da concludere con Interporto, onde evitare una possibile situazione di crisi della Società, consentendo così l'attuazione del Piano industriale finalizzato al risanamento.



LA GIUNTA CAMERALE

- udito il Presidente;
- sentito il Segretario Generale;
- preso atto della necessità di procedere alla sottoscrizione di un Accordo tra i soci del patto parasociale e la società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.a. ai fini della definizione delle modalità di erogazione del prestito fruttifero a favore della Società;
- visto il Piano Industriale per il periodo 2024-2029 e la relativa manovra finanziaria, adottato dal Consiglio di amministrazione della Società in data 24 luglio 2024;
- preso atto che il suddetto piano prevedeva una manovra finanziaria di gestione a saldo e stralcio del 60% della posizione debitoria della Società mediante il ricorso al finanziamento Soci per l'importo complessivo di 10 milioni di Euro, nonché la dismissione del Terminal ferroviario come modalità privilegiata di restituzione di tale finanziamento;
- richiamata la delibera G.C. del 26 agosto 2024, n. 110;
- considerato che il nuovo Piano industriale, approvato dal Consiglio di amministrazione il 12 novembre 2024, pur confermando in gran parte le assunzioni del Piano precedente, ha introdotto alcune modifiche significative, fra le quali un piano di ammortamento del prestito già definito in partenza in *amortizing*, salvo restituzione anticipata in caso di vendita del terminal ferroviario;
- vista la delibera G.C. del 19 dicembre 2024, n.158, recante “Revisione annuale delle società partecipate ed approvazione dei provvedimenti di cui all'art. 20, commi 1 e 4 del D.Lgs. n. 175 del 2016 – Anno 2024”;
- tenuto conto dei verbali delle riunioni del patto parasociale tenutesi nelle seguenti date: 6 dicembre 2023, 20 marzo 2024, 2 agosto 2024, 5 novembre 2024, 29 gennaio 2025, 19 febbraio 2025;
- visto lo schema di “Accordo tra Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Comune di Livorno, Comune di Collesalveti, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Provincia di Livorno e Società Interporto Toscano Amerigo Vespucci (ITAV)”, allegato B, parte integrante e sostanziale della presente delibera, il cui testo è stato approvato dal Comitato di sindacato in data 19 febbraio 2025 (vedasi nostro protocollo 8243 del 25 febbraio 2025);



- dato atto della verifica sul rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato, così come da parere dell'Avv. Domenico Iaria del 10 gennaio 2024;
- preso atto che la Regione Toscana ha approvato in data 24 febbraio 2025 con DGRT n. 199 il suddetto accordo e che gli altri soci si stanno preparando a farlo;
- dopo esauriente discussione;
- a voti unanimi

DELIBERA

- 1) di approvare l'accordo come sopra allegato alla presente (**Allegato B**), tra i Soci Pubblici sottoscrittori del Patto parasociale, da un lato, e Interporto Toscano A. Vespucci Guasticce S.p.A., dall'altro lato, finalizzato alla erogazione di un finanziamento fruttifero di complessivi Euro 10.000.000 da parte dei Soci Pubblici alla Società, ripartito nei termini sopra illustrati e dettagliati nell'accordo stesso;
- 2) di dare atto che, in esecuzione dell'accordo, la Camera di Commercio sarà chiamata a contribuire al finanziamento entro la data del 20 marzo 2025 con la somma di Euro 767.000, in misura proporzionale alla sua quota di partecipazione al patto parasociale;
- 3) di dare mandato al Presidente o suo delegato per la sottoscrizione dello stesso e per apportare le modifiche puramente formali che si rendano eventualmente necessarie per addivenire alla sottoscrizione;
- 4) di dare mandato al Presidente e al Segretario Generale ai fini della sottoscrizione degli atti necessari a darvi esecuzione, tra cui, in particolare, il contratto di finanziamento, avente il contenuto previsto dall'accordo, nonché gli eventuali ulteriori atti, anche notarili, che si rendano necessari per dare completa attuazione all'accordo;
- 5) di dare mandato al Dirigente dell'Area finanziaria e agli uffici competenti, affinché provvedano ad erogare la quota di finanziamento di competenza camerale entro il 20 marzo 2025.

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott. Pierluigi Giuntoli)

IL PRESIDENTE

(Riccardo Breda)