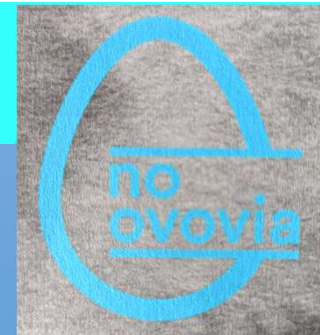


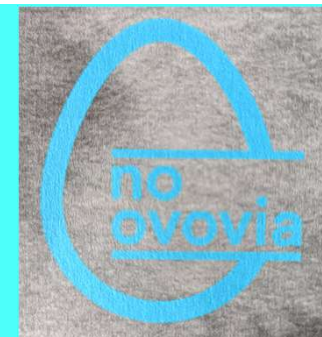
CABINOVIA METROPOLITANA

dicembre 2023

Sintesi delle valutazioni economico - finanziarie



Dati di base su cui si è lavorato: dati di investimento



- **INVESTIMENTO-AGGIUDICAZIONE**

❑ L'opera è stata aggiudicata per un valore di 56.899.973 € IVA compresa (al netto dell'IVA il valore è di 51.394.084) al Raggruppamento Temporaneo di Imprese -R.T.I. - costituito da:

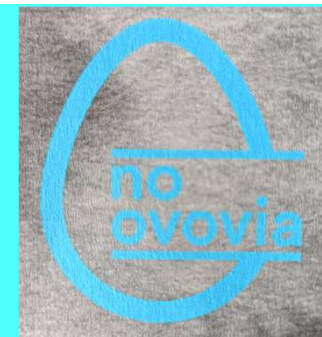
- ❖ Leitner s.p.a. di Vipiteno (BZ)
- ❖ ICOP s.p.a. società benefit di Basiliano (UD)
- ❖ COGEIS s.p.a. di Quincinetto (TO)
- ❖ Step Impianti s.r.l. si Trieste

Con un ribasso d'asta di quasi il 9%

I dati dell'aggiudicazione sono stati presi a base per l'analisi effettuata

Dati economici presentati dal Comune

e inseriti nel sito <https://cabinoviametropolitana.comune.trieste.it>



☐ RICAVI

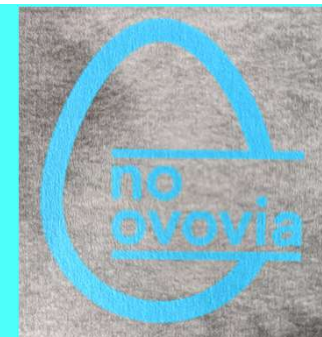
TPL (90%)	4.392.048 (90%)	passaggi 3.253.369 X 1,35 € = 4.392.048 €
turismo (10%)	488.005 (10%)	passaggi 361.485 X 1,35 € = 488.005 €
TOTALE	4.880.054	Totali 3.614.854 X 1,35 € = 4.880.054 €

☐ COSTI

En elettrica	821.511
manut ordin	662.860
assicurazioni	50.270
sorveglianza	10.054
asservimenti	39.500
personale	1.575.600
imprevisti	150.000
TOTALE	3.309.795

☐ **EBIT** 1.570.259

Dati economici presentati dal Comune



- Sono dati carenti (mancavano di imposte, manutenzioni e ponevano l'IVA a ricavo) con un EBIT (prima di interessi passivi e tasse) di 1.570 K/€ positivi
- Con dati corretti (IVA (tolta dal ricavo, con l'inserimento delle tasse e con le manutenzioni straordinarie inserite negli anni di previsione, oltre all'inserimento di un capitale sociale) si è fatto un Piano Economico Finanziario (PEF) a 40 anni che porta ai seguenti dati di sintesi:

- ❑ utile medio in 40 anni : 300 K/€ (molto diverso dall'EBIT di 1.570 K€)
- ❑ Liquidità finale 16.821 K/€

Per arrivare a tale risultato, però, è stato mantenuto il flusso di utenza previsto dal Comune e precisamente:

- ❖ **Passaggi annui 3.614.854**
- ❖ Passaggi **giornalieri** medi di **12.684** su 285 giornate utili di esercizio
- ❖ Passaggi **orari** medi su 12 h **1.057**

Dati che risultano assolutamente non raggiungibili per quanto si dirà in seguito



Dati economici presentati dal Comune segue:

Dopo la dovuta normalizzazione dei dati del Comune (sull' IVA, manutenzioni e tasse) i risultati del Piano del Comune, su un arco quarantennale, sono i seguenti:

0 CE Normalizzato	
Passeggeri giornalieri	12,684
passeggeri annui	3,614,854
ricavi annui	4,435,426
cassa generata in 40 anni	18,736,111
Utile medio annuo	300,016
TIR	8.65%
VAN	10,354,281

Per un'analisi approfondita e utile ad un giudizio sono stati fatti diversi piani finanziari (PEF)



Sono stati predisposti diversi PEF quarantennali - punto di pareggio, sub punto di pareggio e ipotesi realistica - per verificarne i risultati e per rispondere alle seguenti domande:

- Qual'è il punto di pareggio al di sotto del quale si registrano perdite?
- Che risultato si ottiene se si viaggia sotto il punto di pareggio?
- Che risultato si ottiene se si applica l'ipotesi realistica quale quella di realtà simili alla nostra per dimensione demografica?



IL PUNTO DI PAREGGIO

Il PUNTO DI PAREGGIO risulta molto alto, quasi vicino all'ipotesi fatta dal Comune in termini di passaggi (3,3 mil contro 3,6 del Comune) e ciò preoccupa perchè debbono esser raggiunti numeri altissimi per la sostenibilità. Il risultato in termini di utile medio netto di 38.364 € pratica un pareggio economico.

1. CE punto di pareggio	
passaggi giornalieri	11,619
passaggi annui	3,311,486
ricavi annui	4,063,192
cassa generata in 40 anni	€8,255,230.00
Utile medio annuo	€38,364.00
Tasso Interno di Rendimento (TIR)	4,25%
Valore Attuale Netto (VAN)	€3,732,864.00

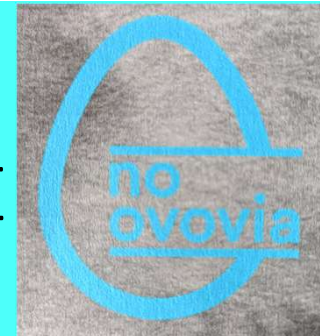


IPOSTESI SOTTO IL PUNTO DI PAREGGIO

Si è ipotizzato di avere **passaggi pari a 2.000.000 anno** (come la linea 6 più volte evocata dal Comune), **SENSIBILMENTE SOTTO IL PUNTO DI PAREGGIO**. Il risultato economico va in area “perdita”. Si registra un deficit finanziario molto importante (liquidità assai negativa) come si evince dalla tabella che segue:

2. 2.000.000 passaggi/anno – come linea 6	
Passaggi giornalieri	7,018
Passaggi annui	2,000,000
ricavi annui	2,454,000
cassa generata in 40 anni	-37,209,215
utile medio annuo	-1,096,649
TIR	negativo
VAN	-28,508,324

PASSAGGI ANNUI IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE

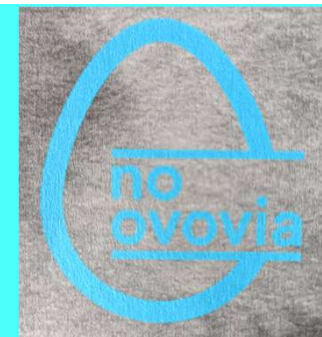


Il rapporto tra popolazione di un territorio ed i passaggi da ipotizzare in un business plan devono avere una certa coerenza e riscontrabilità in situazioni similari:

IL RAPPORTO TRA PASSAGGI ANNUI PREVISTI NEL PIANO DEL COMUNE- 3.614.000 - E LA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA DI TRIESTE - 230.000 - E' DI 15,7, VALORE NON RISCONTRABILE IN NESSUNA PARTE DEL MONDO. Analizzando varie ipotesi di impianti cittadini, per dimensione di territorio è sembrato più vicino alla nostra realtà l'impianto a fune di Brest (Francia) che ha un rapporto di 4,5 e determinerebbe una previsione di 1.038.000 passaggi annui

PASSAGGI ANNUI IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE confronti con realtà nel mondo

CITTA'	abitanti	rapporto	passaggi
Porto	263,000	1.8	473,400
Medellin	2968000	2.7	8,013,600
Manhattan	8550000	0.8	6,840,000
Londra	8982000	0.75	6,736,500
Barcellona	1680000	0.4	672,000
La Paz	766000	4.1	3,140,600
Caracas 1	5942000	2.1	12,478,200
Caracas 2	5942000	3	17,826,000
Ankara	5663000	5	28,315,000
Portland	2400000	1.7	4,080,000
Trapani	62000	4.2	260,400
Brest	139600	4.5	628,200
TRieste	230689	15.7	3,614,854



IOTESI rapporto tra popolazione della provincia
di Trieste e passaggi annui di 4,5
(230.000 ab. X 4,5)



Quindi si è ipotizzato di avere **passaggi pari a 1.038.101 anno**. L'ipotesi più realistica si pone **MOLTO AL DI SOTTO DEL PUNTO DI PAREGGIO**. Il risultato economico accentua la perdita ed il deficit finanziario è assolutamente non sostenibile come si evince dalla tabella che segue:

3. ipotesi 4,5 coefficiente su popolazione Trieste e provincia (ipotesi BREST)		
Passaggi giornalieri		3,642
Passaggi annui		1,038,101
ricavi annui		1,274,032
cassa generata in 40 anni		-70,727,882
utile medio annuo		-1,933,444
TIR	negativo	
VAN		-67,689,102

PROBLEMA DELLE TARIFFE



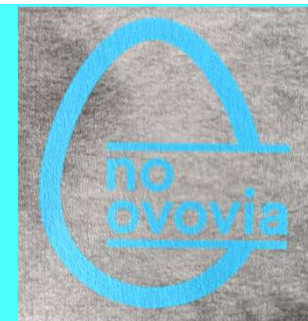
Il progetto è vincolato in ordine alle tariffe da applicare. Il PNRR può finanziare l'opera purchè sia un servizio che si inserisce nella mobilità urbana. Solo marginalmente può riguardare il flusso turistico. La maggior parte degli utenti dovrebbero essere, quindi, non turisti. Le tariffe per la maggior parte dovrebbero essere di biglietto di linea urbano (1,35 €, 1,27 € al netto dell'IVA).

EFFETTI DELLE PERDITE SUL PATRIMONIO E SULLA LIQUIDITA'



Le costanti perdite annuali determinerebbero due effetti cui deve esser posto rimedio:

- ❑ Sul Patrimonio Netto la perdita ne riduce il valore e, al di sotto di una certa entità, per il codice civile c'è l'obbligo di ripristino con versamenti dei soci. Azione che si dovrebbe espletare annualmente con versamenti almeno pari alla perdita. Chi verserebbe? Il gestore o il Comune?
- ❑ Sulla liquidità: la perdita significa che si deve contrarre debito per ovviare al saldo negativo tra costi - maggiori - e ricavi - minori. E con le prospettive di perdita che il progetto genera, il sistema del credito difficilmente sosterebbe l'iniziativa.



ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Si guardi questa tabella:

PASSAGGI		
ANNO	GIORNO	ORA
3,615,000	12,684	906
3,311,486	11,619	830
2,000,000	7,018	501
1,074,000	3,768	269

- Come è possibile gestire 906 persone/ora (o 830/ora del punto di pareggio che è simile) con i relativi mezzi di trasporto ? Quali strutture si dovrebbero concepire per far fronte al carico in termini di traffico ? Che investimento si dovrebbe fare? E quanto costerebbe in termini di inquinamento? Problemi di non facile soluzione neppure con un carico di 500 persone/ora. Mentre una situazione con 270 passaggi/ora potrebbe esser affrontata. Ma i deficit economico finanziari non lo consentono.
- Per far stare in piedi l'iniziativa, quindi, bisognerebbe distruggere per inquinamento e cemento la città e le finanze comunali o regionali.



CONCLUSIONI

Questa iniziativa avrebbe la sostenibilità finanziaria ed economica non producendo perdite e deficit di liquidità **solo se registrasse 3.300.000 passaggi/anno, numero inverosimile** per quanto si è detto.

E dire che l'iniziativa gode di un **BONUS**: per effetto dei contributi del PNRR non si debbono registrare a costo gli **ammortamenti (il codice civile prescrive che gli ammortamenti vanno calcolati sul valore dell'investimento al netto dei contributi e nel caso il valore netto sarebbe 0)**.

Ma l'iniziativa comunque è costosa per personale, manutenzioni ordinarie e straordinarie, energia. Il bonus della non registrazione degli ammortamenti viene annullato dagli elevati costi di gestione.

Gli alti costi del progetto connessi al dover prevedere un'utenza molto più modesta di quanto fatto intendere dal Comune, con conseguenti elevate perdite e deficit di liquidità previsionali, danno un quadro di non fattibilità del progetto e ciò anche considerando la gratuità della costruzione (PNRR).

Non è la costruzione che non trova finanziamento

ma

la gestione onerosa del servizio

SINTESI PEF

0 CE Normalizzato

Passeggeri giornalieri	12,684
passaggeri annui	3,614,854
ricavi annui	4,435,426
cassa generata in 40 anni	18,736,111
Utile medio annuo	300,016
TIR	8.65%
VAN	10,354,281

1. CE punto di pareggio

passaggi giornalieri	11,619
passaggi annui	3,311,486
ricavi annui	4,063,192
cassa generata in 40 anni	€8,255,230.00
Utile medio annuo	€38,364.00
Tasso Interno di Rendimento (TIR)	4,25%
Valore Attuale Netto (VAN)	€3,732,864.00

2. 2.000.000 passaggi/anno – come linea 6

Passaggi giornalieri	7,018
Passaggi annui	2,000,000
ricavi annui	2,454,000
cassa generata in 40 anni	-37,209,215
utile medio annuo	-1,096,649
TIR	negativo
VAN	-28,508,324

3. ipotesi 4,5 coefficiente su popolazione Trieste e provincia (ipotesi BREST)

Passaggi giornalieri	3,642
Passaggi annui	1,038,101
ricavi annui	1,274,032
cassa generata in 40 anni	-70,727,882
utile medio annuo	-1,933,444
TIR	negativo
VAN	-67,689,102

Tariffe differenziate TPL (1.227 netto IVA) e turisti (12 netto IVA A/R)

- Simulando che il totale dei 1,038.000 passaggi di cui all'ipotesi precedente considerata realistica, sia formato per l'80% da mobilità urbana e per il 20% da turismo a tariffa di 12 € A/R, comunque il risultato medio annuale sarebbe di perdita di 710.000 € con una liquidità negativa per 21.740.000€

3. ipotesi 4,5 coefficiente su popolazione Trieste e provincia (ipotesi BREST) TPL 1.227 e Tur 6€		
	Passaggi giornalieri	3,642
	Passaggi annui	1,038,101
	ricavi annui	2,999,303
	cassa generata in 40 anni	-21,739,384
	utile medio annuo	-710,445
	TIR	negativo
	VAN	-15,605,883