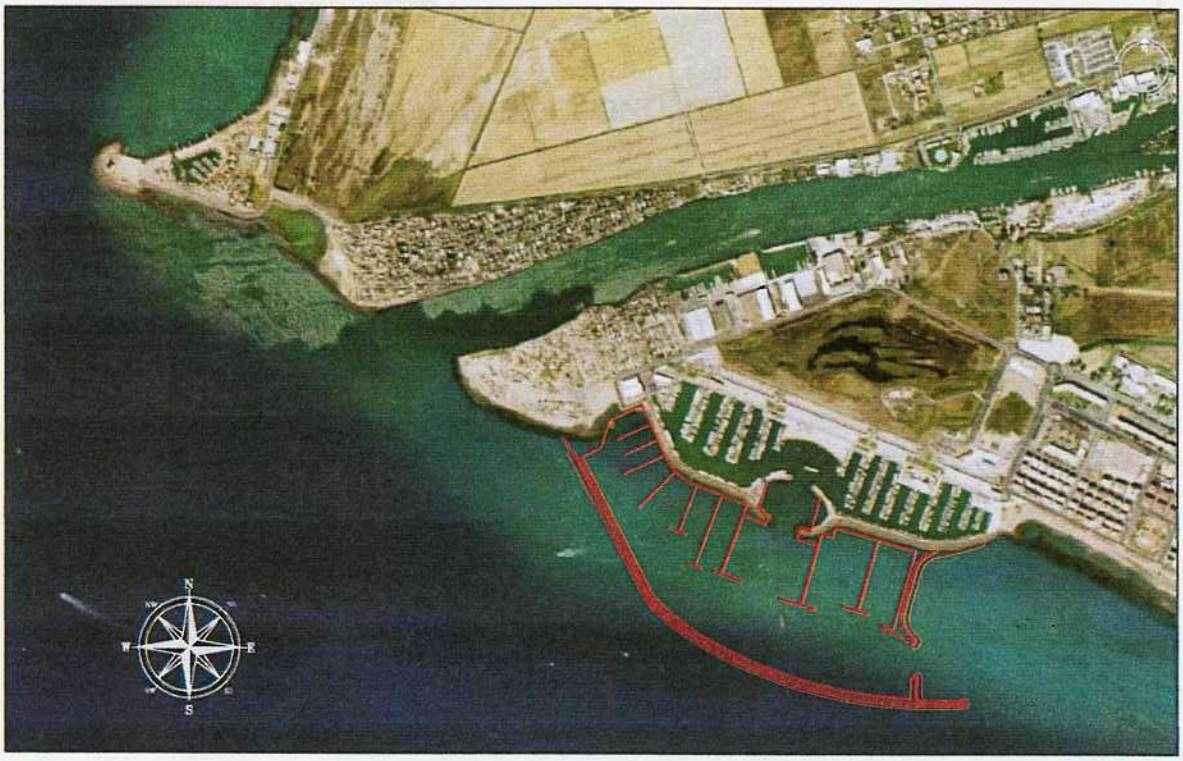
COMUNE DI ROMA
LIDO DI OSTIA

COMUNE DI ROMA
DIPARTIMENTO IX
Politiche di Attuazione degli Strumenti Urbanistici
18 FEB 2010 10588

PORTO DI ROMA
PROGETTO DI AMPLIAMENTO



PROGETTO DEFINITIVO

0	Febbraio 2010	EMISSIONE			
INDICE	DATA	MODIFICHE	DISEGNATO	CONTROLLATO	APPROVATO

CONCESSIONARIO:

PORTO TURISTICO DI ROMA s.r.l.

Largo del Porto di Roma 5 - Ostia Lido
00121 ROMA

PORTO TURISTICO DI ROMA SRL

PROGETTAZIONE:

Via Monte Zebio 40 - 00195 ROMA
Il Direttore Tecnico
(Prof. Ing. Alessandro Togna)

Viale Parioli, 60 - 00197 Roma
Il Direttore Tecnico
(Ing. Massimo Viteliozzi)

(Geom. Massimo Arricucci)

PROGETTO	ELABORATO	SCALA	TITOLO
146 10 09 SEA	R 019		PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Il progettista si riserva la proprietà di questo elaborato con la proibizione di riprodurlo o trasferirlo a terzi senza autorizzazione scritta.
This document is property of designer. Reproduction and divulgation forbidden without written permission.

PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO PRELIMINARE

1. PREMESSE E LINEE GUIDA..... X

2. FATTIBILITA' PER PARAMETRI ECONOMICI.....X

3. RICAVI DALLA COMMERCIALIZZAZIONE DEI POSTI BARCA X

4. I COSTI DI REALIZZAZIONE X

5. PROFILO FINANZIARIO DELL'INVESTIMENTO X

6. QUADRO ECONOMICO DELLA GESTIONE X

1. Premesse e linee guida

La Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Roma con concessione demaniale marittima disciplinata con atto formale n. 129 del 30.10.2001, Registro Repertorio n. 359/01, ha assentito in concessione all'A.T.I. Attività Turistiche Imprenditoriali S.p.A. l'area demaniale marittima in località Idroscalo di Ostia Lido nel Comune di Roma per una superficie di mq. 206.000, di cui mq. 149.000,00 di specchio acqueo, per il periodo di 50 anni a partire dal 10.08.1998, nell'ambito della quale è stato realizzato il Porto Turistico di Roma che fornisce attualmente l'ormeggio a circa 850 imbarcazioni da diporto di lunghezze comprese tra gli 8,00 mt. ed i 55,00 mt. Con atto n. B092 del 01.03.2007 la Concessione Demaniale Marittima è stata volturata alla Società "Porto Turistico di Roma S.r.l.".

Con l'istanza di concessione in questione la Società "Porto Turistico di Roma S.r.l." chiede una integrazione delle aree a mare già assentite in concessione per una superficie di mq. 514.000,00 al fine della realizzazione del completamento funzionale delle opere a mare finalizzato al miglioramento tecnico-operativo delle esigenze presentate dal marina durante la gestione.

Il progetto di ampliamento del Porto di Roma prevede la realizzazione di un nuovo bacino, posizionato verso il mare, parallelamente a quello esistente.

E' prevista la realizzazione di 630 nuovi posti barca articolati in maniera tale da costituire un'offerta aggiuntiva rispetto a quella odierna, come indicato nella seguente tabella 1:

Tab.1 - Nuovi posti barca.

NUOVI POSTI BARCA			
CATEGORIA	DIMENSIONI mt.		NUMERO POSTI BARCA
	LUNGHEZZA	LARGHEZZA	
I	12, 00	4,50	115
II	15,00	5,50	48
III	20,00	6,50	165
IV	30,00	8,00	142
V	40,00	9,50	68
VI	50,00	11,00	37
VII	60,00	12,00	29
VIII	70,00	14,00	26
		TOTALE	630

I posti barca da realizzare, infatti, sono rivolti principalmente ad imbarcazioni da diporto di livello medio alto, accessibili in ogni condizione di tempo e dotati di tutti i servizi nautici necessari. L'offerta è caratterizzata dalla presenza di 328 posti barca di lunghezza dimensioni

comprese tra i 12 ed i 20,00 mt. e 302 posti barca di dimensioni comprese tra i 30,00 e i 70,00 mt. ai quali sarà consentito l'ormeggio anche grazie alla profondità del fondale.

Per i posti da realizzare il 70% della disponibilità sarà riservata a vendite con contratti di tipo *"long rent"* ai quali sarà assegnato anche il posto auto fisso; il restante 30% agli utenti in transito.

Saranno realizzati sui nuovi moli e la banchina di riva n. 460 posti auto scoperti, i quali saranno assegnati ai concessionari dei posti *"long rent"* , e quindi non se ne prevede la messa a reddito.

Ai fini del presente piano l'arco temporale preso in considerazione va dal 2010, anno in cui si ipotizza la messa a disposizione dei beni oggetto della "nuova" concessione, considerando anche la possibilità di prenotazione dei posti barca durante il periodo di realizzazione di lavori, sino allo spirare del termine cinquantennale.

Tra gli investimenti infrastrutturali sono stati considerati anche i costi relativi a opere di miglioria e manutenzione straordinaria per un ammontare pari a circa 550.000,00 Euro, funzionali all'assetto dell'intero complesso portuale. Si ritiene, infatti, di dover considerare i due bacini come un "unicum" nel rispetto di una logica funzionale, oltre che economico-finanziaria. Una volta terminate tutte le opere solo il concorso di una gestione unitaria consentiranno di sviluppare sinergie in grado di assicurare ai diportisti un Marina di grandissime dimensioni, moderno e dotato di servizi di elevata qualità.

Le componenti positive - negative di gestione del conto economico sono state individuate, con un approccio prudenziale, sia sulla base dell'esperienza ad oggi maturata nella conduzione diretta delle aree già in concessione, sia, in via parametrica, sula base dei risultati economici ottenuti da Marina con caratteristiche simili già effettivamente operativi e per i quali si disponeva delle informazioni contabili ed extracontabili.

Nel piano particolare attenzione è stata rivolta allo studio delle tariffe da applicare sulle quali si basa gran parte dell'autofinanziamento dell'iniziativa.

Per quanto attiene ai costi per gli investimenti da realizzare a carico del concessionario, si precisa che il piano discende direttamente dal computo metrico estimativo e dal programma lavori; si è provveduto inoltre alla stima della copertura degli investimenti mediante il ricorso ad un mix tra capitale di rischio e capitale di credito.

In sintesi il piano è stato elaborato sulla base delle seguenti ipotesi:

durata della concessione:	50 anni
durata della costruzione:	30 mesi
cessione dei posti barca:	contratto di locazione a lungo termine "long rent" per il 70% dei posti disponibili comprensivo di posto auto.

posti barca destinati al transito: 30% dei posti disponibili.

Costi annuali di gestione, suddivisi nelle seguenti voci:

- Canone demaniale, assunto in prima ipotesi pari a	€	375.000,00
- Oneri per monitoraggio e manutenzioni portuali	€	550.000,00
- Personale per attività di direzione, contabilità e segreteria	€	450.000,00
- Personale operativo	€	950.000,00
- Oneri finanziari ed assicurativi	€	75.000,00
- Forniture idriche ed elettriche	€	500.000,00
Per un totale pari a	€	2.900.000,00

Fonti a copertura degli investimenti:

- Finanziamento con capitale societario	€	16.000.000,00
- Finanziamento Banca Italiana (Unicredit, Banca Pop. Di Lodi ecc.)	€	64.000.000,00
Per un totale pari a	€	80.000.000,00

Nonostante l'apporto di capitale iniziale societario di € 16.000.000,00, è parso necessario il ricorso al debito per coprire lo sbilancio iniziale fra le vendite dei posti barca ed i costi di realizzazione, gestione e manutenzione dell'opera. Il finanziamento di € 64.000.000,00 di cui sopra copre le spese di progettazione, direzione lavori ed i costi di costruzione e prevede la restituzione dell'importo entro 15 anni che, compreso gli interessi, comporterebbe una spesa totale di € 97.000.000,00. L'importo annuale, per la restituzione del finanziamento, è di € 6.465.996,00 pari ad una rata mensile di € 538.833,00.

Il piano economico finanziario del progetto di ampliamento del porto turistico di Roma prevede la realizzazione e gestione delle opere in modo da risultare sostenibile tramite l'affitto "long rent" di una quota parte dei posti barca (70%) l'affitto stagionale e giornaliero della quota residua dei posti barca (30%). Tali proventi sono sufficienti a coprire i costi di realizzazione, gestione e manutenzione dell'intera opera.

Linee Guida di Redazione del Piano

I valori economici e di cassa del piano sono valori reali al 2010. L'orizzonte temporale è di 50 anni,

pari alla lunghezza della concessione che si ipotizza partirà dal 2010. Si ipotizza inoltre che la progettazione e realizzazione dei lavori abbia luogo negli anni solari 2010-2011-2012. L'operatività del porto sarà quindi a partire dalla seconda metà del 2012 , anno in cui si

percepiranno le prime rette. Gli oneri di manutenzione cominceranno ad incidere a partire dalla seconda metà del 2012, quando il porto inizierà ad essere operativo.

Essendo la determinazione dei flussi di cassa e del Valore Attuale Netto (e quindi la sostenibilità economicofinanziaria) dell'opera i dati fondamentali in questa fase preliminare di progetto, si sono fatte le seguenti ipotesi semplificative che non alterano il risultato cercato:

- tutti gli investimenti di realizzazione sono imputati a costo nell'anno in cui avvengono (2010-2011-2012);
- sono posti in vendita 442 posti barca ed il relativo fatturato incorre nei primi sei anni (2010-2011-2012-2013-2014-2015) e coincide con i flussi di cassa;
- i rimanenti 188 posti barca vengono affittati annualmente.

Per il computo delle tasse (IRES-IRAP) viene applicato un tasso del 31,75% sull'utile.

Tutti gli oneri di progettazione e realizzazione sono soggetti ad IVA, così come i ricavi da vendita dei posti barca. Sono altresì soggetti ad IVA anche gli oneri di manutenzione.

Ai fini del piano la copertura dell'IVA sugli investimenti è stata considerata neutra in quanto largamente compensata da quella sulle vendite derivante dalle cessioni "long rent" che si attesta su un importo globale di € 25.800.000 circa.

2. Fattibilità per parametri economici

L'offerta "diporto" lungo il litorale laziale

Il litorale laziale, dal punto di vista della nautica da diporto, può essere suddiviso in tre aree di riferimento, che traggono tutte alimento dalla città di Roma e dal suo hinterland:

- **Roma – Fiumicino – Ostia**
- **Sud di Roma: Anzio – Nettuno – Circeo – Formia – Gaeta**
- **Nord di Roma: S.Marinella – Civitavecchia – Tarquinia**

L'area di Fiumicino – Ostia è fondamentalmente un'area tecnica, caratterizzata dalla offerta di numerosi cantieri grandi e piccoli, attività artigiane di buon livello e da una quantità di strutture più o meno precarie, in grado di offrire posti barca con un livello di servizi insufficiente. Le uniche due strutture organizzate sono Porto Romano a Fiumicino e Porto di Roma a Ostia.

Lo sviluppo dell'area portuale è relativamente recente ed è dovuto alla vicinanza con Roma, vero punto di forza di quest'area.

Tab.2 - Dettaglio dell'offerta attuale di ormeggi nell'area di Roma

Denominazione	Tipologia	n° posti	Lunghezza max ospitabile (mt)
Fiumicino - Porto Canale	Porto Canale	25	50
Fiumicino - Darsena Traiano	Darsena	200	25
Fiumara Grande	Porto Canale	2500 (*)	40
Fiumicino - Isola Sacra - Porto Romano	Darsena	200	30
Fiumicino - Isola Sacra - Darsena Netter	Darsena	70	35
Ostia - Cantieri di Ostia	Darsena	20	25
Ostia - Porto di Roma	Marina privato	796	60
Ostia - Canale dei pescatori	Porto Canale	120	6,30
	Totale	**3.931**	

Fonte: Pagine Azzurre on line (*) valore stimato

L'area a sud di Roma è la più antica zona di riferimento per le villeggiature dei romani. Ad Anzio è nato il primo polo diporti stico della regione, con la presenza delle sedi estive dei prestigiosi Circoli romani. Formia e Gaeta hanno una tradizione marinara e nautica che ha radici lontane. E' in questo tratto di costa che sono nati alcuni tra i più prestigiosi cantieri nautici i cui marchi fanno oggi parte del terzo gruppo produttivo italiano.

Quest'area gode della vicinanza con l'arcipelago pontino e le sue splendide attrattive e, nonostante la presenza di quattro porti ed approdi turistici, oltre ad un certo numero di strutture più o meno efficienti per la nautica minore, l'offerta dei posti barca è tuttavia largamente insufficiente.

Vero punto debole di quest'area è la inadeguata rete stradale che, unitamente alla distanza dalla capitale, rende nella buona stagione alcune di queste località raggiungibili con grande difficoltà.

Tab.3 - Dettaglio dell'offerta attuale di ormeggi nell'area a Sud di Roma

Denominazione	Tipologia	n° posti	Lunghezza max ospitabile (mt)
Anzio	Porto /Porticciolo	400	50
Marina di Nettuno	Marina privato	850	20
Foce Verde	Banchina/Pontile	non attrezzato	n.d.
Rio Martino	Porto Canale	750	10
Torre Paola - Canale	Porto Canale	non attrezzato	n.d.
Torre Paola - Darsena	Darsena	nel lago di Paola	4
San felice Circeo	Porto /Porticciolo	380	22
Foce Sisto	Porto Canale	250	6
Porto Badino	Porto Canale	200	12
Terracina	Porto Canale	200	14
Salto I° di Fondi - Canale S.Anastasia	Porto Canale	50	6
Sperlonga	Porto /Porticciolo	100	10
Gaeta - Santa aria	Porto /Porticciolo	30	20
Gaeta - Base Nautica Flavio Gioia	Porto /Porticciolo	200	50
Formia - caposele	Porto /Porticciolo	130	12
Formia - Porto Nuovo	Porto /Porticciolo	500	25
Scauri	Porto /Porticciolo	90	12
	Totale	**4.130**	

Fonte: Pagine Azzurre on line

L'area a nord di Roma è quella di più recente sviluppo dell'offerta per il diporto nautico. L'apertura del porto turistico Riva di Traiano, situato tra S. Marinella e Civitavecchia, risale ai primi anni '90; data la vicinanza con l'Argentario e l'arcipelago Toscano, in quest'area la domanda di posti barca ha subito in questi anni un'accelerazione relativamente al mercato di riferimento collegato a queste attrazioni turistiche.

Tab.4 - Dettaglio dell'offerta attuale di ormeggi nell'area a Nord di Roma

Denominazione	Tipologia	n° posti	Lunghezza max ospitabile (mt)
Ladispoli	Spiaggia Attrezzata	non attrezzato	8
Santa Severa	Darsena	Specchio Acqueo con approdo	n.d.
S.Marinella - Porto Odescalchi	Porto /Porticciolo	285	15
Riva di Traiano	Marina Privato	1.182	42

Civitavecchia - Lega navale	Darsena	66	6
La Mattonaia	Porto /Porticciolo	Approdo con sorveglianza	n.d.
Foce del Fiora	Porto Canale	100	6
	Totale	**1.633**	

Fonte: Pagine Azzurre on line

L'analisi della domanda: l'andamento del mercato e le opportunità di sviluppo economico.

In relazione all'offerta di ormeggi lungo il litorale laziale, come sopra delineata, unitamente a un generalizzato sviluppo della nautica da diporto, si evidenzia **un forte aumento di domanda insoddisfatta di posti barca**, al punto da rappresentare una preoccupazione anche per i cantieri di costruzione, che si trovano sempre più di fronte ad acquisti condizionati al reperimento dell'ormeggio.

Per il litorale laziale a fronte di una domanda stimata, da qui a 5 anni, di circa 12.000 posti barca, possiamo contare su 6.000/7.000 posti esistenti; ma per le imbarcazioni di lunghezza superiore a 12 mt. il rapporto è ancora più sfavorevole.

In conclusione, il Lazio pur essendo la terza realtà nautica del nostro paese in termini di ricettività diportistica, dimostra, però, un "indice di affollamento" particolarmente elevato registrando 144 unità iscritte per ogni 100 posti barca offerti. La mancanza di posti barca rispetto alla richiesta nella regione Lazio comporta che:

- molte barche vengono approdate con ormeggi di fortuna che non sono adeguati né dal punto di vista della sicurezza rispetto alle norme nautiche e rispetto a furti o danni alla barca, né dal punto di vista igienico-sanitario;
- tutte le nuove proposte di posti barca pervenute sul mercato sono state rapidamente esaurite, la maggior parte prima del completamento dell'opera;
- le agenzie di charter (barche da 12 mt. in su) che hanno un business in forte crescita non hanno punti di appoggio per le barche;
- la nautica professionale (barche da 30 – 50 mt.), che organizza crociere VIP nel Mediterraneo, non ha nessun servizio nell'area laziale, pur disponendo di un aereoporto internazionale di primaria importanza a breve distanza;
- le agenzie nautiche hanno lunghe liste di attesa.

A ciò possiamo aggiungere il crescente sviluppo dei charter di altissimo livello, registrato in questi ultimi anni, effettuato con mega yachts di oltre 40 mt. di lunghezza. Sono più di mille, nel Mediterraneo, le imbarcazioni adibite a questo servizio che stentano a trovare ormeggi

confortevoli e facilmente utilizzabili. E' inutile sottolineare gli indotti economici che il supporto alla nautica professionale può apportare al territorio interessato.

La forte domanda si scontra con la staticità dell'offerta, che non riesce a creare nuove proposte se non dopo lunghissime ed estenuanti procedure giuridico - burocratiche dovute, in alcuni casi, a legittime preoccupazioni di tutela ambientale ma, più spesso, a piccoli e diffusi interessi locali.

Il rischio probabile è che il turismo nautico, la cui tendenza espansiva non è possibile bloccare, rinunci a posizionarsi lungo le nostre coste, per dirigersi verso altre regioni o addirittura verso altri Paesi. E' da considerare infatti, che la domanda di turismo nautico di qualità non è endogena, ma è fortemente sostenuta sia dai Paesi di consolidata tradizione diportistica sia dai nuovi Paesi recentemente entrati nell'Unione Europea, nonché dalla Russia.

E' evidente che il bacino del Mediterraneo è il luogo di destinazione naturale per i Paesi nord europei ed è altrettanto evidente che la concorrenza (in termini di disponibilità e qualità dei servizi offerti) è serrata.

In base agli ultimi dati rilevati la nautica da diporto ha dimostrato negli ultimi dieci annidi essere un settore in crescita. Nell'area mediterranea l'Italia, insieme con la Francia, primeggia nella vocazione al diporto nautico, rispettivamente con 15 e 23 unità ogni 1000 abitanti. Al contrario della Francia però, l'Italia è solo al quarto posto nella classifica dei paesi europei per numero di ormeggi. Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e Navigazione, alla fine del 2005 erano disponibili in Italia 130.696 posti barca, con un aumento del 2,1 % rispetto al 2004 pari a 2.654 posti barca.[1]

Questo trend positivo delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto è in continua crescita, tanto è vero che al momento in Italia vi sono in divenire molti progetti per l'ampliamento o la creazione di nuovi porti turistici. Ciò non è dovuto solo allo sviluppo del settore in quanto tale ma anche perché ormai l'attività è considerata un volano per l'economia nazionale. Sono infatti circa 720 i porti turistici italiani, disposti lungo una costa di circa 8mila chilometri; per la nautica da diporto significano un fatturato, comprensivo dell'indotto del turismo nautico, pari a 5.155 milioni di euro. Una parte consistente di quella economia del mare che complessivamente, con i suoi 26 mld di produzione annua, rappresenta circa il 2,3% del Pil italiano. Un rapporto decisamente superiore a quello della media europea, pari all'1,6%.[2]

---

[1] Fonte "la Nautica in cifre:Analisi del Mercato per l'anno 2005" realizzato dall'UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie nautiche ed Affini) in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova.

[2] Fonte: ADKRONOS "economia del mare"

Per evidenziare meglio la situazione della portualità turistica in Italia è esplicativa la seguente tabella 5 di comparazione tra i posti barca in Francia, Italia e Spagna[3]:

Tab. 5 - Comparazione posti in Francia, Italia e Spagna.

Nazione	Posti Barca Complessivi	Parco Nautico	Posti Barca / Parco Nautico	Popolazione (mil.)	Posti Barca / Popolazione	Km. Coste	Posti Barca / Km. coste
Francia	223.000	750.000*	1/3 - 4	60	1/269	5.500	40,5
Italia	125.000	852.000	1/6 - 7	58	1/464	8.600	14,5
Spagna	103.000	241.000	1/2 - 3	41	1/398	7.600	13,5

* escluse le unità a motore sopra i 12 metri.

Dalla tabella in esame risulta evidente come l'offerta dei posti barca in Italia sia largamente insufficiente per soddisfare la domanda, con un rapporto di un posto barca ogni 6/7 barche presenti nel solo parco nautico italiano.

Il mercato di riferimento

Il mercato obiettivo dell'iniziativa è costituito da una pluralità di soggetti che possono avere un particolare vantaggio dall'attuazione dell'ampliamento del porto turistico di Roma. Per effettuare una distinzione in macroclassi dei soggetti portatori di interessi rispetto all'attuazione dell'iniziativa possiamo distinguere il mercato target in mercato locale e mercato globale. Tale distinzione, meglio descritta nei paragrafi seguenti, è necessaria, poiché ogni mercato richiede un trattamento diverso sia in termini di marketing (informazione e promozione del progetto), sia rispetto alla commercializzazione dei nuovi posti barca.

Il mercato locale

Nel mercato locale l'informazione si diffonde con più facilità, poiché gli interlocutori, frequentando abitualmente il porto, vengono facilmente a conoscenza dell'iniziativa; verso di essi è necessario sviluppare più un azione informativa che promozionale pubblicitaria.

I target cui si fa riferimento sono principalmente tre:

1. **gli attuali azionisti della Porto Turistico di Roma che:**
   - possono essere interessati all'acquisizione di un nuovo posto barca in luogo di quello attuale, di diverse dimensioni o localizzazione e, comunque, più aderente alle proprie esigenze;

[3] Fonte: "Italia Navigando" aggiornamento al 31 agosto 2005

- possono essere interessati a un investimento, con mantenimento del bene nel medio periodo, valutando la convenienza all'acquisto in considerazione dell'elevata appetibilità del bene sul mercato;

2. **soggetti privati che già frequentano abitualmente il Porto,** in quanto affittuari di posto barca oppure interessati ad attività sportive e agonistiche con base operativa in porto;
3. **investitori locali,** ossia soggetti già inseriti nel contesto del porto, di cui sono buoni conoscitori, che possono essere interessati a effettuare investimenti correlati alla propria attività (ampliamento, trasferimento, etc.) e che possono acquistare direttamente o che hanno richieste/prenotazioni da altri soggetti privati.

Il mercato globale

Nel mercato globale è necessario un maggiore investimento di risorse affinchè l'informazione si diffonda adeguatamente; in compenso i potenziali acquirenti sono direttamente interessati al bene oppure sono in grado di valutare la convenienza del loro eventuale investimento..
I target cui si fa riferimento sono principalmente tre:

1. **soggetti privati con interesse diretto,** in quanto hanno la barca già in altri porti laziali ma non dispongono di posto stabile in proprietà, oppure che hanno il posto barca in marine disagiate o con servizi non adeguati;
2. **operatori della nautica da diporto,** presenti sul territorio nazionale e laziale, in particolare, interessati all'investimento per lo sviluppo e l'accrescimento della propria attività.;
3. **investitori globali,** ossia soggetti interessati a effettuare investimenti di natura finanziaria di rilevante entità a fronte di adeguate o potenziali redditività (fondi di investimento, istituti di credito, aziende con elevate capacità finanziaria, etc.).Questi soggetti:
   - sono interessati a un investimento, con un mantenimento del bene probabilmente nel medio - lungo periodo;
   - possiedono una capacità di investimento elevata;
   - sono sostanzialmente indifferenti alla localizzazione del bene.

Opportunità e vantaggi determinati dall'iniziativa.

L'iniziativa nel suo complesso determina una serie di opportunità e vantaggi per il Porto Turistico di Roma che sono sinteticamente riportati come di seguito:

- Incremento del prestigio nazionale e internazionale del porto che ha l'opportunità di diventare un approdo di riferimento per la nautica professionale e agonistica, accogliendo

imbarcazioni di ogni categoria con conseguente incremento e qualificazione delle attività economiche presenti;

- Miglioramento generalizzato della qualità dei servizi offerti dal porto nel suo complesso che beneficerà dell'azione di sviluppo e valorizzazione qualitativa dell'area portuale che dovrà rispondere alla nuova domanda;
- Annullamento Attenuazione del potere di penetrazione del moto ondoso nell'attuale bacino. La presenza del nuovo bacino procurerà una significativa riduzione dell'agitazione ondosa nell'attuale bacino.
- Allentamento della pressione sui posti barca esistenti. L'accrescimento delle misure delle imbarcazioni, per lunghezza e per larghezza, determina problemi di spazio per l'ormeggio nell'attuale bacino; le barche più grandi potranno trovare posto nel nuovo bacino strutturato appositamente per ospitare imbarcazioni di dimensioni maggiori.

3. Ricavi dalla commercializzazione dei posti barca.

I principali ricavi dell'operazione sono generati dall'attività di commercializzazione dei nuovi posti barca che assume una rilevanza strategica in quanto motore finanziario dell'iniziativa; i ricavi ottenuti dalla commercializzazione dei posti barca, infatti, serviranno a coprire gran parte delle spese dell'intera iniziativa.

La formula giuridica ipotizzata, in quanto più aderente ad una ottimizzata commercializzazione dei posti barca, è quella del contratto di locazione a lungo termine, tipo *"long rent"*, attraverso il quale un soggetto concede in locazione ad un altro soggetto, per un periodo di tempo di un bene, dietro pagamento di un corrispettivo per la concessione del diritto di utilizzazione del predetto bene ed il godimento di una serie di servizi connessi.

Con il ricorso allo strumento del contratto di locazione di tipo *"long rent"* la società concessionaria del porto turistico, attribuisce per l'intero periodo di vigenza della concessione, il diritto di utilizzazione dei nuovi posti barca realizzati ed i relativi servizi portuali connessi, dietro versamento di:

- un corrispettivo per la concessione del diritto di utilizzazione del posto barca noleggiato;
- un canone annuo a copertura dei costi sostenuti dalla concessionaria per la gestione dei servizi portuali (tutte le attività necessarie alla manutenzione degli impianti ed al buon funzionamento dell'approdo turistico quali, a titolo esemplificativo, l'assistenza all'ormeggio, la pulizia dei pontili e delle banchine, l'illuminazione dell'approdo, la pulizia dello specchio acqueo, la vigilanza sugli impianti, l'erogazione dei servizi idrici ed elettrici, etc.) pro-quota.

Il contratto di locazione di tipo *"long rent"* prevede la facoltà per l'utilizzatore di cedere a terzi il contratto, con tutti i diritti e gli oneri relativi, eventualmente previo gradimento da parte della società concessionaria, data la natura personale del diritto di utilizzazione del posto barca e dei relativi servizi portuali. Parimenti, il contratto può prevedere la facoltà per l'utilizzatore di cedere a terzi il godimento temporaneo del posto barca ed il diritto di usufruire dei servizi portuali, dandone comunicazione alla concessionaria con indicazione del nome del nuovo soggetto utilizzatore e del periodo di utilizzo.

Nella presente ipotesi, il prezzo unitario di cessione di ciascun posto barca è stato determinato applicando le tariffe medie di mercato attualmente vigenti nei principali porti turistici laziali e toscani.

In Tab. 6 è riportata l'ipotesi di listino applicata e la conseguente ipotesi di proventi conseguibili. Il numero di posti barca è riferito al 70% dei soli 630 posti commercializzabili escludendo, pertanto, i posti barca destinati al transito(30%).

Come già evidenziato il contratto *"long rent"*, pur configurandosi sul piano economico come un noleggio, ha una modalità finanziaria che prevede il pagamento anticipato dell'intero canone.

Pertanto, nel prospetto di Tab. 6 è riportato l'intero ammontare del ricavo conseguibile per un periodo di concessione ipotizzato in 50 anni che deve essere poi ripartito per la durata della concessione.

Tab.6 – Proventi da contratti "long rent" dei posti barca (70%).

Categoria	Dimensioni (m)	Listino di mercato (€ - IVA esclusa)	N. posti long rent	Proventi
I	12,00 x 4,50	72.000,00	81	5.760.000,00
II	15,00 x 5,50	99.000,00	34	3.366.000,00
III	20,00 x 6,50	179.000,00	116	20.764.000,00
IV	30,00 x 8,00	324.000,00	99	32.400.000,00
V	40,00 x 9,50	468.000,00	48	22.464.000,00
VI	50,00 x 11,00	576.000,00	26	14.976.000,00
VII	60,00 x 12,00	758.000,00	20	15.160.000,00
VIII	70,00 x 14,00	800.000,00	18	15.200.000,00
			442	**130.090.000,00**

Complessivamente dalla realizzazione dell'ampliamento si possono generare introiti da commercializzazione dei posti barca *"long rent"* per oltre 130.000.000,00 di Euro.

Non sono previste realizzazioni di strutture accessorie per cui non ne si prevede la messa a reddito.

Inoltre occorre considerare i ricavi provenienti dalla gestione dei nuovi posti barca riservati ai diportisti in transito (30%).

4. I costi di realizzazione

I costi di realizzazione dell'intervento, come dettagliatamente illustrati nell'elaborato R009 Calcolo Sommario della spesa, ammontano complessivamente ad Euro 84.500.000,00, così come evidenziato nella tabella 7 seguente:

Tab.7 – Costi di realizzazione dell'intervento

STIMA SOMMARIA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	
A - Costi infrastrutturali	62.300.000,00
B - Spese tecniche e costi generali	22.200.000,00
Totale Spese per investimento A + B	84.500.000,00
TOTALE COSTO DELL'INIZIATIVA	**84.500.000,00**

Ai fini del piano la copertura dell'IVA sugli investimenti è stata considerata neutra in quanto largamente compensata da quella sulle vendite derivante dalle cessioni "long rent" che si attesta su un importo globale di € 25.800.000 circa.

5. Profilo finanziario dell'investimento.

Nell'analisi del profilo finanziario dell'investimento sono stati considerati i seguenti fattori:

A. La realizzazione dell'opera si sviluppa in 30 mesi secondo la progressione indicata nel cronogramma dei lavori. In Tab. 8 è evidenziata la progressione dei costi in funzione dell'andamento dei lavori come da cronogramma lavori.

Tab.8 – Articolazione dei costi di realizzazione in funzione del cronogramma dei lavori

	TOTALE	2010	2011	2012
COSTO DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO				
Opere marittime	59.634.000,00	17.362.591,88	36.944.223,62	5.327.184,50
Impianti	2.100.000,00	-	600.000,00	1.500.000,00
Altre opere	566.000,00	-	-	566.000,00
Totale realizzazione delle opere	**62.300.000,00**	**17.362.591,88**	**37.544.223,62**	**7.393.184,50**
Costi di gestione dell'iniziativa	5.000.000,00	3.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
TOTALE	**67.300.000,00**	**20.362.591,88**	**38.544.223,62**	**8.393.184,50**

B. Si prevede, per la commercializzazione dei posti barca, uno sviluppo in 6 anni secondo la progressione indicata nella tabella 9 che segue:

Tab.9 – Articolazione dei ricavi in funzione della progressione della commercializzazione

TIMA DEGLI INCASSI

imensioni osti barca	N.posti totali	% long rent per periodo						Prezzo (€)	Vendite per periodo						Totale
		30%	20%	15%	20%	10%	5%								
		2010	2011	2012	2013	2014	2015		2010	2011	2012	2013	2014	2015	
2,00x4,50	81	24	16	12	16	8	4	72.000,00	1.728.000,00	1.152.000,00	864.000,00	1.152.000,00	576.000,00	288.000,00	5.760.000,00
5,00x5,50	34	10	7	5	7	3	2	99.000,00	990.000,00	693.000,00	495.000,00	693.000,00	297.000,00	198.000,00	3.366.000,00
0,00x6,50	116	35	23	17	23	12	6	179.000,00	6.265.000,00	4.117.000,00	3.043.000,00	4.117.000,00	2.148.000,00	1.074.000,00	20.764.000,00
0,00x8,00	99	30	20	15	20	10	5	324.000,00	9.720.000,00	6.480.000,00	4.860.000,00	6.480.000,00	3.240.000,00	1.620.000,00	32.400.000,00
0,00x9,50	48	14	10	7	10	5	2	468.000,00	6.552.000,00	4.680.000,00	3.276.000,00	4.680.000,00	2.340.000,00	936.000,00	22.464.000,00
0,00x11,00	26	8	5	4	5	3	1	576.000,00	4.608.000,00	2.880.000,00	2.304.000,00	2.880.000,00	1.728.000,00	576.000,00	14.976.000,00
0,,0x12,00	20	6	4	3	4	2	1	758.000,00	4.548.000,00	3.032.000,00	2.274.000,00	3.032.000,00	1.516.000,00	758.000,00	15.160.000,00
0,00x14,00	18	5	4	3	4	2	1	800.000,00	4.000.000,00	3.200.000,00	2.400.000,00	3.200.000,00	1.600.000,00	800.000,00	15.200.000,00
	442	133	88	66	88	44	22		38.411.000,00	26.234.000,00	19.516.000,00	26.234.000,00	13.445.000,00	6.250.000,00	130.090.000,00
OTALE RICAVI															€ 130.090.000,00

Con il conseguente andamento degli incassi:

Tab.10 – Andamento degli incassi da cessione "long rent"

Dimensioni posti barca	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
	Prenotazione	Inizio lavori					
12,00x4,50	86.400,00	489.600,00	921.600,00	1.396.800,00	2.577.600,00	288.000,00	5.760.000,00
15,00x5,50	50.490,00	286.110,00	538.560,00	816.255,00	1.506.285,00	168.300,00	3.366.000,00
20,00x6,50	311.460,00	1.764.940,00	3.322.240,00	5.035.270,00	9.291.890,00	1.038.200,00	20.764.000,00
30,00x8,00	486.000,00	2.754.000,00	5.184.000,00	7.857.000,00	14.499.000,00	1.620.000,00	32.400.000,00
40,00x9,50	336.960,00	1.909.440,00	3.594.240,00	5.447.520,00	10.052.640,00	1.123.200,00	22.464.000,00
50,00x11,00	224.640,00	1.272.960,00	2.396.160,00	3.631.680,00	6.701.760,00	748.800,00	14.976.000,00
60,00x12,00	227.400,00	1.288.600,00	2.425.600,00	3.676.300,00	6.784.100,00	758.000,00	15.160.000,00
70,00x14,00	228.000,00	1.292.000,00	2.432.000,00	3.686.000,00	6.802.000,00	760.000,00	15.200.000,00
	1.951.350,00	11.057.650,00	20.814.400,00	31.546.825,00	58.215.275,00	6.504.500,00	130.090.000,00

In Tab. 11 è riportato il profilo finanziario globale dell'investimento su un arco temporale di 6 anni:

Tab.11 – Profilo finanziario dell'investimento

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Entrate da capitale societario	16.000.000,00	-	-	-	-	-	-
Entrate da long rent	1.951.350,00	11.057.650,00	20.814.400,00	31.546.825,00	58.215.275,00	6.504.500,00	-
Erogazione finanziamento	17.362.591,88	37.544.223,62	7.393.184,50	-	-	-	-
ricavi transito			2.672.588,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00
riaddebito costi			825.000,00	1.800.000,00	2.200.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00
Totale entrate	35.313.941,88	48.601.873,62	31.705.172,50	36.380.053,00	63.448.503,00	11.987.728,00	5.483.228,00
Costi infrastrutturali	17.362.591,54	37.544.223,62	7.393.184,84	-	-	-	-
Spese tecniche e costi generali	3.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	-	-	-	-
Consumi e servizi (forniture idriche, elettriche, acquisti ecc.)	-	-	175.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00
Costi di personale attività amministrative	-	-	125.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00
Costi di personale operativo	-	-	475.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00
Oneri bancari (restituzione finanziamento)	-	-	6.456.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00
Costi canone demaniale	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00
Manutenzioni	-	-	275.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00
Oneri finanziari e assicurativi	-	50.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00
imposte				196.100,00	436.900,00	561.300,00	620.500,00
Totale uscite	**20.737.591,54**	**38.969.223,62**	**16.350.180,84**	**9.562.096,00**	**9.802.896,00**	**9.927.296,00**	**9.986.496,00**

Liquidità di competenza dell'anno	14.576.350,34	9.632.650,00	15.354.991,66	26.817.957,00	53.645.607,00	2.060.432,00	- 4.503.268,00
Liquidità accumulata	14.576.350,34	24.209.000,34	39.563.992,0	66.381.949,0	120.027.556,0	122.087.988,0	117.584.720,0

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Entrate da capitale societario	-	-	-	-	-	-	-
Entrate da long rent	-	-	-	-	-	-	-
Erogazione finanziamento	-	-	-	-	-	-	-
ricavi transito	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00
riaddebito costi	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00
Totale entrate	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00
Costi infrastrutturali	-	-	-	-	-	-	-
Spese tecniche e costi generali	-	-	-	-	-	-	-
Consumi e servizi (forniture idriche, elettriche, acquisti ecc.)	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00
Costi di personale attività amministrative	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00
Costi di personale operativo	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00
Oneri bancari (restituzione finanziamento)	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00
Costi canone demaniale	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00
Manutenzioni	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00
Oneri finanziari e assicurativi	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00
imposte	672.000,00	726.800,00	785.100,00	847.000,00	912.900,00	982.800,00	921.900,00
Totale uscite	**10.037.996,00**	**10.092.796,00**	**10.151.096,00**	**10.212.996,00**	**10.278.896,00**	**10.348.796,00**	**10.287.896,00**
Liquidità di competenza dell'anno	- 4.554.768,00	- 4.609.568,00	-4.667.868,0	- 4.729.768,0	-4.795.668,0	- 4.865.568,0	- 4.804.668,00
Liquidità accumulata	**113.029.952,00**	**108.420.384,00**	**103.752.516,00**	**99.022.748,00**	**94.227.080,00**	**89.361.512,00**	**84.556.844,00**

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totali
Entrate da capitale societario	-	-	-	-	-	-	16.000.000,0
Entrate da long rent	-	-	-	-	-	-	130.090.000,0
Erogazione finanziamento	-	-	-	-	-	-	62.300.000,0
ricavi transito	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	3.033.228,00	54.237.464,0
riaddebito costi	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00	41.575.000,0
Totale entrate	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	5.483.228,00	304.202.464,0
Costi infrastrutturali				-	-	-	62.300.000,0
Spese tecniche e costi generali				-	-	-	5.000.000,0
Consumi e servizi (forniture idriche, elettriche, acquisti ecc.)	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00	8.675.000,0
Costi di personale attività amministrative	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	450.000,00	7.775.000,0

Costi di personale operativo	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	950.000,00	16.625.000,0
Oneri bancari (restituzione finanziamento)	6.465.996,00	6.465.996,00	6.465.996,00	-	-	-	96.980.940,0
Costi canone demaniale	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	375.000,00	7.500.000,0
Manutenzioni	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	9.625.000,0
Oneri finanziari e assicurativi	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	1.400.000,0
imposte	1.006.900,00	1.096.900,00	1.192.300,00	1.192.300,00	1.192.300,00	1.192.300,00	13.771.300,0
Totale uscite	**10.372.896,00**	**10.462.896,00**	**10.558.296,00**	**4.092.300,00**	**4.092.300,00**	**4.092.300,00**	230.417.240,0
Liquidità di competenza dell'anno	- 4.889.668,00	- 4.979.668,00	- 5.075.068,00	1.390.928,00	1.390.928,00	1.390.928,00	
Liquidità accumulata	**79.667.176,00**	**74.687.508,00**	**69.612.440,00**	**71.003.368,00**	**72.394.296,00**	**73.785.224,00**	

Come si nota dalla tabella, a copertura dei costi di progettazione, direzione lavori e dei costi di costruzione, si è fatto ricorso ad un debito di 64 milioni di Euro tramite Banche italiane (Unicredit, Banca Popolare di Lodi, ecc). La durata del finanziamento è previsto per 15 anni che comporterà una restituzione totale dell'importo di € 97.000.000,00 pari ad € 6.465.996,00 annui, pari ad una rata mensile pari ad € 538.833,00.

La presente relazione economica-finanziaria, può essere suscettibile di una forbice +/- pari a circa il 4% derivante da impostazioni di studi e ricerche di mercato da attualizzare in tempo differito.

6. Quadro economico della gestione

Il progetto di ampliamento del porto comporta ovviamente anche una variazione dell'attuale assetto costi/ricavi di gestione.

Sul piano dei ricavi il conto economico prevede:

a) La quota di competenza annua dei contratti long rent;

b) Ricavi provenienti dalla gestione dei nuovi posti barca riservati ai diportisti in transito specialmente considerando che la nuova darsena sarà in buona parte orientata verso l'utilizzo da parte della nautica professionale.

In Tab. 12 è riportata una simulazione dei possibili proventi dai posti barca in transito realizzabili a regime; la simulazione, che tiene conto esclusivamente dei posti barca di nuova realizzazione, si sviluppa su due periodi stagionali con differenti tariffe. Le tariffe sono state determinate su attuali valori di mercato ed il valore riportato è quello ipotizzato a regime.

Tab.12 – Proventi da transiti

TARIFFARIO TRANSITI E RICAVO/ANNO									
Categoria	Dimensioni (mt)	Tariffe applicate		N. posti transito	alta stagione		bassa stagione		Proventi annuali
		alta stagione (maggio-ottobre)	bassa stagione (novembre aprile)		giorni previsti	ricavi	giorni previsti	ricavi	
I	12,00x4,50	53,30	18,60	34	60	€ 108.732,00	40	€ 25.296,00	134.028,00
II	15,00x5,50	65,50	23,20	14	60	€ 55.020,00	40	€ 12.992,00	68.012,00
III	20,00x6,50	108,40	37,70	49	60	€ 318.696,00	40	€ 73.892,00	392.588,00
IV	30,00x8,00	350,00	140,00	43	40	€ 602.000,00	30	€ 180.600,00	782.600,00
V	40,00x9,50	550,00	240,00	20	40	€ 440.000,00	30	€ 144.000,00	584.000,00
VI	50,00x11,00	750,00	350,00	11	40	€ 330.000,00	30	€ 115.500,00	445.500,00
VII	60,,0x12,00	850,00	450,00	9	30	€ 229.500,00	20	€ 81.000,00	310.500,00
VIII	70,00x14,00	950,00	550,00	8	30	€ 228.000,00	20	€ 88.000,00	316.000,00
				188					**3.033.228,00**

Si ritiene che la potenzialità attrattiva del porto , considerando i due bacini come un "unicum" nel rispetto di una logica funzionale oltre che economico-finanziaria ed in relazione alla capacità di sviluppare sinergie in grado di assicurare ai diportisti un Marina di grandissime dimensioni, moderno e dotato di servizi di elevata qualità, sia nel suo complesso superiore alle presenze stimate nella tabella di cui sopra.

Comunque si evidenzia che, anche attestandosi su un regime prudenziale di stima di presenze di transito, come si evince dalla tabella di cui sopra, si ottiene una redditualità annuale comunque elevata. I soli ricavi dai transiti stimati in € 3.033.228,00 sarebbero sufficienti a coprire i costi annuali di gestione stimati in € 2.900.000,00.

Sul piano dei costi di gestione, la presenza di un maggior numero di posti barca comporterà sicuramente un incremento della spesa complessiva annuale; questo aumento, che non comporta variazioni significative delle voci di spesa inerenti i servizi amministrativi e di gestione generale del porto, incide prevalentemente su consumi e servizi sostanzialmente coperti dai servizi a domanda individuale richiesti dagli utenti della nuova darsena.

Fra i costi è stata inclusa una voce relativa alle opere di manutenzione per un importo di € 550.000,00 annuale. In tale modo per tutta la durata della concessione e sino alla riconsegna dei beni si assicura un efficiente stato manutentivo delle opere da realizzare.

Il VAN dell'operazione, attualizzato ad un tasso di sconto del 7,5 % è superiore ai 94 milioni di Euro.

Il TIR è di 37,76%.

Tab.13 – Piano economico della gestione

Conto economico Euro	1°anno	2°anno	3°anno	4°anno	5°anno	6°anno	7°anno	8°anno
Rateo annuo contratti long rent	,0	,0	1.753.480,0	2.311.693,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0
Ricavi da transiti	,0	,0	2.672.588,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0
Riaddebito costi a long rent			825.000,0	1.800.000,0	2.200.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0
VALORE DELLA PRODUZIONE	**,0**	**,0**	**5.251.068,0**	7.144.921,0	**7.976.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**
Canone demaniale	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0
Oneri per monitoraggio e manut. Portuali	,0	,0	175.000,0	400.000,0	500.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0
Pers. attività direzione, contabilità e segr.	,0	,0	125.000,0	250.000,0	400.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0
Personale operativo	,0	,0	350.000,0	750.000,0	850.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0
Assicurazioni	,0	,0	50.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0
Forniture idriche ed elettriche	,0	,0	175.000,0	400.000,0	450.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(375.000,0)**	**(375.000,0)**	**4.001.068,0**	4.894.921,0	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**
Ammortamenti ed accantonamenti	,0	,0	673.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0
Gestione finanziaria passiva	,0	,0	3.702.175,0	3.538.216,0	3.364.531,0	3.180.541,0	2.985.637,0	2.779.171,0
Gestione finanziaria attiva			(108.391,0)	(163.480,0)	(352.051,0)	(613.035,0)	(633.351,0)	(614.297,0)
Gestione straordinaria	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0
UTILE LORDO	**(375.000,0)**	**(375.000,0)**	**(265.716,0)**	**174.185,0**	**967.701,0**	**1.412.675,0**	**1.627.895,0**	**1.815.307,0**
IRAP	,00	,0	,0	148.200,0	170.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0
Ires	,00	,0	,0	47.900,0	266.100,0	388.500,0	447.700,0	499.200,0
UTILE NETTO	**(375.000,00)**	**(375.000,0)**	**(265.716,0)**	**(21.915,0)**	**530.801,0**	**851.375,0**	**1.007.395,0**	**1.143.307,0**
Saldo netto cumulato	**(375.000)**	**(750.000)**	**(1.015.716)**	**(1.037.631)**	**(506.830)**	**325.545**	**1.331.940**	**2.475.247**

Conto economico Euro	9°anno	10°anno	11°anno	12°anno	13°anno	14°anno	15°anno	16°anno
Rateo annuo contratti long rent	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0
Ricavi da transiti	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0
Riaddebito costi a long rent	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0
VALORE DELLA PRODUZIONE	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**
Canone demaniale	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0
Oneri per monitoraggio e manut. Portuali	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0
Pers. attività direzione, contabilità e segr.	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0
Personale operativo	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0

Assicurazioni	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0
Forniture idriche ed elettriche	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**
Ammortamenti ed accantonamenti	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0
Gestione finanziaria passiva	2.560.457,0	2.328.767,0	2.083.333,0	1.823.339,0	1.547.922,0	1.256.166,0	947.101,0	619.703,0
Gestione finanziaria attiva	(594.852,0)	(575.053,0)	(554.880,0)	(534.315,0)	(513.340,0)			
Gestione straordinaria	,0	,0	,0		,0	,0	,0	,0
UTILE LORDO	**2.014.576,0**	**2.226.467,0**	**2.451.728,0**	**2.691.157,0**	**2.945.599,0**	**2.724.015,0**	**3.033.080,0**	**3.360.478,0**
IRAP	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0
Ires	554.000,0	612.300,0	674.200,0	740.100,0	810.000,0	749.100,0	834.100,0	924.100,0
UTILE NETTO	**1.287.776,0**	**1.441.367,0**	**1.604.728,0**	**1.778.257,0**	**1.962.799,0**	**1.802.115,0**	**2.026.180,0**	**2.263.578,0**
Saldo netto cumulato	**3.763.023**	**5.204.390**	**6.809.118**	**8.587.375**	**10.550.174**	**12.375.289**	**14.401.469**	**16.665.047**

Conto economico Euro	***17°anno***	***18°anno***	***19°anno***	***20°anno***	***21°anno***	***22°anno***	***23°anno***	***24°anno***
Rateo annuo contratti long rent	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0	2.742.953,0
Ricavi da transiti	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0	3.033.228,0
Riaddebito costi a long rent	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0	2.450.000,0
VALORE DELLA PRODUZIONE	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**	**8.226.181,0**
Canone demaniale	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0	375.000,0
Oneri per monitoraggio e manut. Portuali	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0	550.000,0
Pers. Attività direzione, contabilità e segr.	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0	450.000,0
Personale operativo	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0	950.000,0
Assicurazioni	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0	75.000,0
Forniture idriche ed elettriche	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0	500.000,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**	**5.326.181,0**
Ammortamenti ed accantonamenti	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0	1.346.000,0
Gestione finanziaria passiva	272.881,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0
Gestione finanziaria attiva								
Gestione straordinaria	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0
UTILE LORDO	**3.707.300,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**	**3.980.181,0**
IRAP	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0	172.800,0
Ires	1.019.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0	1.094.500,0
UTILE NETTO	**2.515.000,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**	**2.712.881,0**
Saldo netto cumulato	**19.180.047**	**21.892.928**	**24.605.809**	**27.318.690**	**30.031.571**	**32.774.452**	**35.457.333**	**37.170.218**