



**Technoside s.r.l.**  
**SERVIZI DI INGEGNERIA**

via Trieste 21      www.technoside.it -      tel +39.095.7500609  
 95030 Gravina di Catania      info@technoside.it      fax +39.095.8360370

PROGETTISTA  
 Dott. Ing. Paolo Battiato

**COMUNE DI CATANIA**

Titolo progetto

**INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA E  
 L'AMPLIAMENTO DELL'APPRODO TURISTICO  
 DENOMINATO "PORTO ROSSI" IN C.DA CAITO NEL  
 COMUNE DI CATANIA**

*Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA  
 art. 19 D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Titolo elaborato

RELAZIONE BUSINESS PLAN

 Tav. **R.03**

PROPONENTE  
 M.E.C. AUTO di Rossi P. & C. s.n.c.

DATA      07/03/2019



## Piano Economico Finanziario

## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Struttura .....	3
2.1. Dotazione e Capacità della struttura oggi .....	3
2.2. Dotazione e Capacità della struttura a interventi completati .....	3
3. Investimento complessivo e fonti di copertura .....	6
4. Caratteristiche del Mercato .....	10
5. Le strutture dedicate alla nautica nel mondo .....	13
6. La cantieristica italiana .....	14
7. L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio italiano .....	14
8. Dati del sistema statistico nazionale 2013 – “il diporto nautico in italia” .....	15
9. La consistenza del parco nautico della Sicilia Orientale (DOMANDA) .....	16
10. Identificazione del proprio mercato di riferimento (clienti, territorio e dimensioni) .....	19
11. Ricavi e Fatturato .....	19
12. Analisi delle spese .....	27
13. Costi totali .....	29
14. Ammortamento .....	29
15. Valutazione economico – finanziaria dell'investimento .....	45
16. VAN .....	45
17. Piano economico finanziario del progetto .....	47
18. Note conclusive .....	50

## 1. Premessa

Il percorso della Ditta Mec.Au.to, titolare della Concessione demaniale della struttura da diporto denominata "Porto Rossi", è lungo e si sviluppa nel tempo partendo dal 1961 anno di fondazione della struttura diportistica in contrada Caito a Catania.

Si "sviluppa" perché è sempre andato incontro alle esigenze e alle innovazioni del mercato e della clientela cercando di anticipare le esigenze e le necessità.

In quest'ottica la nuova proposta, rappresentata da questo progetto, si incardina sulla implementazione di una serie di interventi volti a migliorare le condizioni di fruizione e di manutenzione della struttura diportistica aumentando i servizi offerti al potenziale fruitore.

Si migliorano quindi i servizi diretti alla Nautica come quelli diretti alla cura della persona, con la realizzazione di solarium, ristoranti aree uffici, aree per eventi e manifestazioni, che così troveranno degno contraltare di quanto già in atto presente ovvero strutture per pulizia e manutenzione delle imbarcazioni posti barca in acqua e a secco, fornitura carburante...

## 2. Struttura

### 2.1. Dotazione e Capacità della struttura oggi

Il porto Rossi oggi basa la sua attività principalmente su due settori ovvero la possibilità di ospitare imbarcazioni presso la propria struttura e quella di effettuare una serie di attività manutentive sulle imbarcazioni stesse, ad esse si affiancano i servizi offerti per l'utilizzo delle imbarcazioni pertanto il rifornimento di carburante, così come quello di acqua e di luce elettrica nonché lo scarico delle acque nere.

In particolare, come si può evincere anche dalla catastazione dei posti barca, ad oggi i posti barca in mare gestiti dalla Mec.Auto sono 180 aventi però caratteristiche differenti, infatti solo 5 sono posti per imbarcazioni da 18mt, gli altri sono tutti per imbarcazioni da 5, 8 e 12 mt.

La capacità della struttura è quella di poter utilizzare tra l'altro per la messa in mare delle imbarcazioni un travel da 40 tonnellate ed una gru.

E' presente in struttura una officina meccanica che permette di effettuare moltissime riparazioni, ma anche vi è la possibilità di intervenire sulle carenature delle imbarcazioni.

Come anticipato il porto è dotato di concessione demaniale anche per effettuare il servizio di stazione di carburante per le imbarcazioni.

Attualmente è presente un piccolo bar che funziona solo durante la stagione estiva a servizio dei clienti della struttura, e poi vi sono due corpi che vengono utilizzati uno come show room, l'altro come ufficio, posti uno in vicinanza dell'ingresso della struttura portuale, l'altro in prossimità dell'ingresso del porto lato mare.

### 2.2. Dotazione e Capacità della struttura a interventi completati

I piani di sviluppo prevedono:

- Messa in sicurezza del braccio del porto tramite una mantellata
- Pennello che impedisca un fenomeno che si ripete puntualmente da tanti anni ovvero la chiusura del porto causa trasporto di pietrisco da parte del moto ondoso



Dotazione e Capacità della Struttura			
		attuale	nuovo
<b>Posti barca</b>			
N.Posti Barca in Acqua		170	170
N.Posti barca a secco		100	100
<b>Servizi per la nautica</b>			
Scalo di alloggio-mezzi di sollevamento	travel da 40 tonnellate,	1	1
	gru	1	1
Officina meccanica a circuiti elettrici		1	1
Cantieristica: riparazioni e ricostruzioni		1	1
Allestimento in vetro resina e legno		1	1
Lavaggio carene con idropultrici ad alta pressione		1	1
Antivegetative e lavori di osmosi		1	1
Corrente elettrica sulle colonnine fisse a 220 V		1	1
Possibilità di energia elettrica per condizionamento aria		1	1
Raccolta acque nere e oli esausti		1	1
Servizio Sub		1	1
Servizi benessere a bordo		1	1
<b>Bar e Ristoranti</b>			
Bar		2	1
Ristorante			1
Cucina			
<b>Solarium per elioterapia e balneazione</b>			
Balneazione		0	1
Elioterapia		0	1
<b>Area per eventi e manifestazioni</b>			
Interne		1	1
Esterne		0	4
<b>Show room per esposizione e vendita</b>			
Pezzi		0	1
Imbarcazioni		0	1
<b>Impianto di Carburante per le imbarcazioni</b>			
pompe di benzina		2	2
<b>Uffici</b>			
Direzionali		0	4
Operativi		1	1
<b>Parcheggi</b>			
scoperti		100	150
<b>Giardino</b>			
Palme		20	50
Cycas		0	25
Piante Grasse		15	75
Piante ornamentali		20	150

Tabella n.1: Comparazione fra lo stato attuale e futuro

### 3. Investimento complessivo e fonti di copertura

Anche se per brevi cenni sono già stati introdotti i principali temi legati all'implementazione e miglioramento della struttura del porto Rossi.

In particolare si evince come gli interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza occupino delle voci fondamentali all'interno del piano di investimento che si sta illustrando, così come importanti ma non sullo stesso piano sono i costi legati allo sviluppo di nuovi progetti.

Il piano di investimento complessivo prevede un utilizzo di € 3.499.000,00 oltre IVA per quanto riguarda i lavori nonché 269.000,00 di consulenze tecniche.

Nella seguente tabella si riassumono le voci di investimento al netto dell'IVA così come escono dal computo metrico stilato per lo scopo, sulla base del prezzario regionale delle Opere Pubbliche Sicilia:

Descrizione		Importo
Realizzazione struttura per uffici (soppalco Show Room)		€ 35.000,00
Realizzazione Struttura Ristorante (piano primo Struttura Officina)		€ 70.000,00
Solarium	Piccolo	€ 7.000,00
	Grande	€ 30.000,00
Cocktail room		€ 45.000,00
Pennello a Mare		€ 80.000,00
Mantellata		€ 740.000,00
Impianto smaltimento acque reflue (con subirrigazione)		€ 25.000,00
Impianto di trattamento acque di lavaggio delle imbarcazioni		€ 45.000,00
Pavimentazione Porto		€ 1.500.000,00
Ammoderno pontili con trasformazioni da mobili a fissi		€ 300.000,00
Dragaggio		€ 250.000,00
Area Carburante		€ 25.000,00
Piante		€ 25.000,00
Impianto di illuminazione		€ 50.000,00
Adeguamento impiantistica idrica e realizzazione nuovi interventi		€ 25.000,00
Revisione e/o sostituzione infissi		€ 37.000,00
Interventi per sistemazioni aree per eventi		€ 35.000,00
Impianto solare termico		€ 10.000,00
Impianto fotovoltaico		€ 40.000,00
Interventi di sistemazione messa in sicurezza ed ammodernamento delle strutture di movimentazione barche (gru e travel lift)		€ 100.000,00
Sistemazione ingresso		€ 25.000,00
Totale		€ 3.499.000,00

Spese tecniche		
Progettazione e direzione dei lavori		€ 244.930,00
Consulenze di commercialisti e altre figure		€ 24.493,00

**Tabella n.2: Lavori previsti e relativi importi**



E' opportuno e doveroso considerare che tutti gli interventi descritti, sia per entità fisica, che per entità economica, non possono essere realizzati tutti contemporaneamente ed immediatamente, ma necessitano di essere sviluppati con inizi e con tempistiche diverse e dilazionate nel tempo.

L'obiettivo è quello di completare in un arco temporale ristretto tutti gli interventi di messa in sicurezza e di sviluppo, mentre le manutenzioni straordinarie e i rifacimenti svilupparli in tempi un po' più lunghi come da prospetto indicativo della tabella che segue:

Tempi di realizzazione e relativi impegni di spesa per anno												
Descrizione	Anni										Totale(senza IVA)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Realizzazione struttura per uffici (soppalco Show Room)	€ 35.000,00											€ 35.000,00
Realizzazione Struttura Ristorante( piano primo Struttura Officina)		€ 70.000,00										€ 70.000,00
Solarium												€ 0,00
Piccolo			€ 7.000,00									€ 7.000,00
Grande			€ 30.000,00									€ 30.000,00
Cocktail room			€ 45.000,00									€ 45.000,00
Pennello a Mare	€ 80.000,00											€ 80.000,00
Mantellata		€ 123.333,33	€ 123.333,33	€ 123.333,33	€ 123.333,33	€ 123.333,33	€ 123.333,33					€ 740.000,00
Impianto smaltimento acque reflue (con subirrigazione)		€ 25.000,00										€ 25.000,00
Impianto di trattamento acque di lavaggio delle imbarcazioni		€ 45.000,00										€ 45.000,00
Pavimentazione Porto	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 1.500.000,00
Ammoderno pontili con trasformazioni da mobili a fissi	€ 60.000,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00							€ 300.000,00
dragaggio	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 250.000,00
Area Carburante	€ 25.000,00											€ 25.000,00
Piante	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 2.500,00	€ 25.000,00
Impianto di illuminazione	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00							€ 50.000,00
Adeguamento impiantistica idrica e realizzazione nuovi interventi		€ 25.000,00										€ 25.000,00
Revisione e/o sostituzione infissi	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 3.700,00	€ 37.000,00
Interventi per sistemazioni aree per eventi	€ 8.750,00	€ 8.750,00	€ 8.750,00	€ 8.750,00								€ 35.000,00
Impianto solare termico		€ 10.000,00										€ 10.000,00
Impianto fotovoltaico	€ 20.000,00	€ 20.000,00										€ 40.000,00
Interventi di sistemazione messa in sicurezza ed ammodernamento delle strutture di movimentazione barche	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 100.000,00
Sistemazione ingresso	€ 25.000,00											€ 25.000,00
<b>Totale (senza IVA)</b>	<b>€ 454.950,00</b>	<b>€ 588.283,33</b>	<b>€ 475.283,33</b>	<b>€ 393.283,33</b>	<b>€ 384.533,33</b>	<b>€ 314.533,33</b>	<b>€ 314.533,33</b>	<b>€ 191.200,00</b>	<b>€ 191.200,00</b>	<b>€ 191.200,00</b>		<b>€ 3.499.000,00</b>

**Tabella n.3: Tempi di esecuzione dei Lavori**

Per ottenere il complessivo degli importi necessari alla realizzazione dei lavori di cui alla tabella n.2, occorre intervenire con fondi proprie dei soci, ovvero conferimento di capitali, nonché con mezzi propri dell'azienda cioè utili non divisi annualmente.

In particolare si dovrà procedere come da successiva tabella:

	Costi	Copertura
Investimento	€ 3.499.000,00	
Iva	€ 769.780,00	
spese tecniche	€ 269.423,00	
Iva	€ 59.273,06	
Versamento soci		€ 1.280.634,00
utilizzo mezzi propri in 10 anni		€ 2.988.146,00
	€ 4.268.780,00	€ 4.268.780,00

**Tabella n.4: Costi e copertura finanziaria**

Come si evince dalla superiore tabella i costi di IVA vengono sempre tenuti in disparte onde evitare confusione collegata ai computi metrici (sempre al netto di iva) ma anche ai ricavi ed al fatturato in generale che anch'esso viene inserito depurato dall'iva.

#### **4. Caratteristiche del Mercato**

Il crescente sviluppo del diportismo nautico, nonché le analisi effettuate sul mercato nazionale ed internazionale con particolare attenzione all'area mediterranea, hanno condotto il Dipartimento Turismo, Sport e Spettacolo della Regione Siciliana a procedere all'avvio di uno studio riguardante la mortalità turistica, definito Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia.

Questo strumento ha consentito il coinvolgimento di tutto il territorio siciliano nel nuovo sviluppo turistico. Le direttive del Piano hanno permesso, infatti, l'individuazione del patrimonio delle infrastrutture portuali esistenti nell'Isola, attraverso un apposito censimento, e la promozione dell'azione di potenziamento delle numerose strutture espressamente dedicate al diporto. Alla conclusione delle azioni programmatiche del Piano si è delineata la necessità di transitare verso una nuova fase che tende a sollecitare lo sviluppo di un'imprenditoria locale nella portualità turistica coinvolgendo, sia nell'azione economica degli investimenti che nell'azione della responsabilità gestionale, tanto le Istituzioni pubbliche quanto gli operatori privati. Le finalità generali del Piano si possono riassumere nei seguenti quattro punti, che sintetizzano l'intento di destagionalizzare l'offerta e diversificare il prodotto:

1. tutela dell'ambiente naturale costiero nell'ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo sostenibile diffuso su tutto il territorio;
2. recupero dell'immagine del paesaggio costiero;
3. incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare; .
4. creazione di nuove opportunità per un turismo sostenibile riorganizzando il sistema dell'offerta turistica costiera.

Il perimetro della Sicilia, per semplicità di approccio, è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico:

- 1) da Capo Peloro a Capo Cefalù;
- 2) da Capo Cefalù a Capo Gallo;
- 3) da Capo Gallo a Punta Barone;
- 4) da Punta Barone a Capo Rossello;
- 5) da Capo Rossello a Capo Passero;
- 6) da Capo Passero a Capo Peloro.

All'interno di ogni singolo tratto sono compresi un certo numero di porti turistici che presentano diversa vocazione territoriale. La vocazione territoriale è definita su due livelli: infrastrutture a carattere extraregionale e regionale.

Il primo livello comprende le infrastrutture extraregionali ed ha una funzione prevalentemente diretta all'accoglienza di flussi provenienti da origini sia nazionali sia internazionali.

Il secondo livello comprende le infrastrutture regionali, che intendono dare riscontro alla domanda locale, senza con ciò sottrarsi a prestare adeguati servizi ad altri utenti che pure possono avere esigenze diverse d'uso o di necessità, oppure anche soltanto di scalo, al fine di raggiungere un particolare luogo dell'entroterra dotato di attrattiva. Nell'ottica di una realizzazione qualitativa della rete della portualità turistica, il Piano si prefiggeva l'obiettivo di costruire infrastrutture a vocazione extraregionale che riferiscono principalmente alla tipologia del marina, indicata quale ottimale tra quelle individuate (porti, darsene e, appunto, marina). Per la definizione del Piano, quindi, si è reso necessario procedere all'aggiornamento del rilievo delle infrastrutture della nautica da diporto esistenti. È stato effettuato, perciò, un censimento dei paraggi distribuiti lungo la costa siciliana che manifestano una rilevante propensione all'attracco di natanti da diporto. Inoltre, secondo il Piano, nella progettazione dei marina il riferimento agli standard correnti per gli aspetti connessi ai servizi, alla navigazione ed al comfort deve essere considerato condizione necessaria ma non sufficiente perché il risultato sia un oggetto di qualificazione del territorio, di attrazione turistica, sostenibile e compatibile con l'ambiente. I requisiti di qualità, suddivisi in parametri di funzionalità, di impatto visivo e di sostenibilità ambientale, sono stati indicati come precise prescrizioni tecniche per la progettazione delle infrastrutture portuali turistiche della Regione Siciliana.

Essi sono di seguito elencati.

#### **Parametri di funzionalità**

- Facilità di accesso e adeguamento della dimensione dei canali;
- Efficiente protezione contro venti/onde/correnti;
- Varietà delle dimensioni degli ormeggi;
- Accesso per i disabili;
- Stabilità dei moli;
- Servizi al diportista: energia elettrica, acqua, etc;
- Bagni e docce,
- Carburante;
- Buon sistema di alaggio e varo;
- Parcheggio auto; - Servizio ristorazione;
- Disponibilità di yacht club;
- Disponibilità di pulizia e riparazione;

- Disponibilità di sistemi di sicurezza

### **Parametri di impatto estetico**

- Impatto visivo e sito naturale;
- Qualità delle costruzioni, moli, banchine, etc;
- Qualità degli abbellimenti del luogo;
- Qualità dell'illuminazione.

### **Parametri di Sostenibilità ambientale**

- Uso di materiali ecologici;
- Disponibilità di un programma ambientale;
- Disponibilità di riciclaggio degli sprechi;
- Uso di fonti di energia alternative;
- Sistema di mitigazione degli impatti ambientali;
- Mantenimento della qualità dell'acqua

L'analisi dell'offerta e della domanda nel settore della nautica da diporto, in Italia ed in particolare nella Sicilia orientale, è stata condotta facendo riferimento ai dati aggiornati in possesso alle seguenti fonti autorevoli: - la Nautica in cifre – Dati UCINA 2014; - il Diporto Nautico in Italia – Dati del Sistema Statistico Nazionale 2013.

Di seguito si riportano, inoltre, alcune considerazioni basate sugli studi del C.U.S.T. (Centro Universitario di Studi sui Trasporti) relative alla nautica da diporto ed al suo potenziale sviluppo, utili a valutare il fabbisogno di attrezzature.

Lo studio scompone la domanda di posti barca nelle quattro fondamentali componenti:

- domanda interna, espressa dalla popolazione residente in Sicilia. Il confronto tra disponibilità di posti barca e contributo alla formazione del PIL mostra, per la Sicilia, una maggiore capacità di reddito da parte del comparto orientale, costituito dalle Province di Messina, Catania, Ragusa, Siracusa, tutte interessate da dinamiche positive;
- domanda esterna (italiana e straniera). Secondo alcune indagini, esiste oggi nel Mediterraneo una flotta internazionale di proprietà di diportisti provenienti da Paesi che non si affacciano su questo mare. Il totale generale è valutato a 30'000 unità. A queste si potranno aggiungere in buon numero imbarcazioni di proprietà di diportisti francesi spinti dalla saturazione dei porti della Costa Azzurra e della Corsica. Trattasi dunque di un mercato di grandi dimensioni, cui Catania, città di consolidate tradizioni nautiche ed inserita in un contesto territoriale di grande attrattività e di rilievo internazionale, potrà attingere se adeguatamente dotata di porti e approdi turistici di elevato standard qualitativo, in ciò anche favorita dalla presenza in loco di un'industria delle riparazioni navali altamente qualificata;
- domanda stagionale. L'esperienza dimostra che le difficoltà prevedibili nell'acquisizione di una clientela permanente, legati da contratti a lunga scadenza o almeno annuali, non si presentano quando si tratta dell'acquisizione di un'utenza di tipo stagionale. Da questo punto di vista si può

affermare che buona parte delle imbarcazioni presenti nei porti della costa continentale del Mar Ligure e dell'Alto Tirreno rappresenta una clientela potenziale, oltre che per la Corsica e la Sardegna, anche per la Sicilia. I fenomeni di saturazione che si verificano sistematicamente in alta stagione nei porti delle due prime isole, facilmente comprensibili se si considera che esse rappresentano la naturale destinazione per le crociere estive di oltre 80'000 imbarcazioni ospitate nei porti che vanno da Marsiglia fino alle Coste del Lazio, confermano l'esistenza di un mercato potenziale, che potrebbe fare capo a porti siciliani;

- domanda legata al settore del noleggio. Premesso che l'attività del noleggio di imbarcazioni, con o senza equipaggio, non ha bisogno di strutture o attrezzature particolari potendosi svolgere su qualunque banchina o pontile aperto al pubblico, dotato dei servizi essenziali propri di qualsiasi porto turistico, è ovvio che lo sviluppo del noleggio richiederà che vengano messe in atto misure necessarie per facilitarlo.

## 5. Le strutture dedicate alla nautica nel mondo

Il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo. In termini assoluti, gli Stati Uniti sono il Paese con il maggior numero di marine (11'000) e di posti barca (800'000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste (oltre 133'000 km). Si segnala che entrambi i dati non sono stati aggiornati rispetto al 2009. In termini relativi, invece, la disponibilità di posti barca rapportata al parco nautico non è delle migliori (21 unità per posto barca), ma questo dato può essere in parte spiegato dalla consuetudine di molti americani a tenere le imbarcazioni, anche di dimensioni rilevanti, in ormeggi privati presso la propria abitazione, oppure, generalmente in caso di barche fino a 10 m, di utilizzare carrelli e scivoli. Per quanto concerne il numero complessivo di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti, anche se con una dotazione molto minore, da Germania, Finlandia, Svezia, Polonia e Paesi Bassi, tutti con oltre mille infrastrutture; invece, in merito al numero di posti barca, spiccano, nell'ordine, dopo gli Stati Uniti, Paesi Bassi, Francia, Italia, Spagna e Svezia, con oltre 100'000 posti. Alcuni dei Paesi in cui la percentuale di imbarcazioni con posto barca è elevata non hanno in realtà una buona dotazione infrastrutturale, ma sono invece caratterizzati da un parco nautico molto ridotto. Tra i Paesi oggetto di analisi, per quanto riguarda l'Europa spiccano da un lato Spagna, Francia e Paesi Bassi, dove rispettivamente il 58%, 36% e 35% delle imbarcazioni dispone di un posto barca; negli altri Paesi, analoghi risultati si riscontrano in Brasile, Turchia e Cina (rispettivamente 66%, 35% e 34% di imbarcazioni con posto barca). Parallelamente, le unità da diporto per posto barca si attestano, in tutti questi Paesi, tra 2 e 3. In Europa, i Paesi con la dotazione infrastrutturale inferiore rispetto al parco nautico sono la Repubblica Ceca (3%) e la Grecia (5%), seguite da Finlandia, Svezia e Regno Unito (rispettivamente 10%, 11% e 15%). Negli altri Paesi, invece, la Nuova Zelanda mostra il dato peggiore (solo il 2% delle unità da diporto ha posto barca) seguita dall'Australia con il 4%.

Le 429 marine/porticcioli presenti in Italia, che nel complesso dispongono di 156'606 posti barca, sono in grado di ospitare solo il 33% del parco nautico italiano, che ammonta a 469'038 imbarcazioni. Questo è un primo dato utile per evidenziare la scarsa disponibilità di posti barca in Italia, che può rappresentare un ostacolo alla diffusione del diportismo.

## 6. La cantieristica italiana

Per quanto concerne l'anno 2014, la stima del fatturato complessivo cui si è giunti per l'intero settore della cantieristica italiana risulta pari a 1'333'770'000 € derivante per 1'315'360'000 € da produzione nazionale (99%) e per € 18'410'000 da importazioni (1%). La produzione nazionale è stata venduta per il 93% (€ 1'229'270'000) sui mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (79%), mentre per il restante 7% (€ 86'090'000) è stata collocata sul mercato italiano. Per quanto riguarda le importazioni, il fatturato deriva in prevalenza da imbarcazioni provenienti da paesi europei (73%), mentre il valore delle importazioni da paesi extra UE rappresenta il 27% del totale (rispettivamente € 13'450'000 e € 4'960'000). La maggior parte di unità da diporto importate è stata successivamente collocata sul mercato italiano (€11'520'000, pari al 63%), mentre il 37% (€ 6'890'000) di fatturato deriva da unità riesportate. Considerando produzione nazionale ed importazione di unità da diporto congiuntamente, si può notare come la maggior parte del fatturato (93%) sia destinata all'estero, per un valore di €1'236'160'000. La quota di fatturato derivante da imbarcazioni vendute in Italia ammonta invece a € 97'610'000, pari al 7% del totale.

Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale dell'industria della nautica da diporto, ed è a sua volta suddiviso in sottosectori di specializzazione merceologica. L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di unità da diporto maggiormente richieste dal mercato. Le imbarcazioni prodotte sono così suddivise per le seguenti tipologie:

- unità a motore entro bordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo (fb);
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori.

Per unità minori s'intendono unità rigide non a vela.

## 7. L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio italiano

La Lombardia è la prima regione italiana per quanto riguarda il numero di aziende nautiche presenti nel territorio (circa un terzo del totale) e seconda per il numero di addetti che vi lavorano, con una quota superiore a un quinto del totale nazionale.

Liguria, Toscana e Sicilia seguono nell'ordine con riferimento al numero di aziende.

L'Emilia Romagna risulta prima per numero di addetti. Nel caso del Piemonte e dell'Emilia Romagna la percentuale di occupati è sensibilmente superiore a quella delle aziende sul territorio: ciò indica che in tali regioni sono presenti aziende a connotazione industriale. Nel comparto delle unità da diporto la Lombardia è la regione con il maggior numero di aziende (oltre un quinto) ed è quinta per numero di addetti.

La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Sicilia, regione tuttavia soltanto ottava in termini di addetti. Segue la Liguria che ospita nel suo territorio una percentuale di aziende doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della maggior diffusione di piccole imprese. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna (prima tra le regioni per numero di addetti con circa un terzo del totale) e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono



maggiormente diffuse. Infatti per tali regioni le percentuali relative al numero di addetti sono di gran lunga superiori a quelle relative al numero di aziende.

## 8. Dati del sistema statistico nazionale 2013 – “il diporto nautico in italia”

### *Le unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici Periferici Marittimi ed in quelli Provinciali della Motorizzazione al 31.12.2013*

Risultano utili, per una prima analisi della domanda e dell'offerta del settore, le informazioni riferite rispettivamente, al totale delle unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici Periferici Marittimi e di quelli Provinciali della Motorizzazione (M.C.T.C) al 31 dicembre 2013, ed alcuni indicatori riguardanti la dotazione infrastrutturale a livello nazionale e regionale.

In particolare, i dati si riferiscono alla dotazione infrastrutturale: il numero di imbarcazioni iscritte negli uffici per ogni 100 posti barca offerti ed il numero di posti barca offerti per chilometro di litorale, calcolati a livello nazionale e regionale. Essi rappresentano indicatori utili per una conoscenza più approfondita del fenomeno in esame e di supporto a politiche di programmazione settoriale ancora più incisive e mirate.

Le imbarcazioni rilevate sono le più grandi, ovvero quelle che generalmente hanno bisogno durante tutto l'anno di un ricovero lungo la costa; le piccole unità non censite, possono essere tirate a secco e ricoverate in un qualunque rimessaggio;

il posto lasciato libero da una imbarcazione o nave da diporto può essere occupato da più di una piccola unità;

Il numero di posti barca deve risultare maggiore del parco nautico circolante, in considerazione della necessità di accogliere le unità da diporto provenienti da altri Paesi al fine di valorizzare ed accrescere l'offerta di strutture turistiche del Paese. Poste queste premesse, la dotazione infrastrutturale complessiva, che all'apparenza risulta soddisfacente, evidenzia: una media nazionale di 70 imbarcazioni iscritte nei registri per ogni 100 posti barca offerti (si rammenta, in proposito, che tale statistica viene elaborata prendendo in considerazione i soli natanti iscritti nei registri e non comprende, quindi, un numero molto elevato di piccole unità da diporto che, com'è noto, non hanno l'obbligo di immatricolazione) e di 19.2 posti barca per chilometro di litorale; punti di attracco per il diporto più numerosi nell'Italia Meridionale ma una dotazione infrastrutturale per il naviglio da diporto locale iscritto nei registri che presenta profondi squilibri a vantaggio del Nord del Paese. A fine 2013 le Regioni settentrionali, infatti, offrono al diporto nautico oltre 68.1 posti barca per chilometro di costa, a fronte delle analoghe medie di 29.0 e 11.1 ottenute rispettivamente per le Regioni dell'Italia Centrale e dell'Italia Meridionale. Picchi particolarmente elevati, al Nord, si trovano nelle Regioni Friuli Venezia Giulia (circa 170) e Liguria (circa 60). Al Sud, invece, si riscontrano valori sensibilmente bassi in Calabria, Basilicata, Puglia, Sicilia e Sardegna; indici di affollamento dei posti barca significativamente elevati nel Lazio, in Veneto, in Campania ed in Emilia Romagna, con un massimo pari a 145.3 ottenuto per il litorale laziale; come Liguria, Toscana, Lazio e Campania siano le Regioni con il maggior numero di natanti iscritti (nonostante il numero di posti barca superi il naviglio iscritto solo in Liguria e Toscana), ed il Friuli Venezia Giulia sia invece la Regione con la più alta media di punti di attracco per chilometro di costa; come la Sicilia i cui litorali coprono oltre il 20%

della lunghezza delle coste italiane, disponga da un lato di una densità di posti barca sensibilmente inferiore alla media nazionale e dall'altro di un numero di punti di attracco notevolmente superiore a quello delle unità da diporto iscritte che evidenzia anche un assetto infrastrutturale destinato a soddisfare l'elevata domanda di posti barca per le imbarcazioni turistiche provenienti nei mesi estivi dall'estero o da altre Regioni; come in Sicilia la % di posti barca sul totale nazionale è solo del 8.6%, il che comporta la necessità di realizzare ulteriori posti barca rispetto a quelli già esistenti.

La composizione della flotta da diporto iscritta negli Uffici Marittimi Periferici per classe di lunghezza del natante, mette, in rilievo: che quasi il 41% dei natanti iscritti appartiene alla classe "sino a 10 metri", che il 58.8 % appartiene alla classe di lunghezza centrale ("da 10.01 a 24 metri") e che solo lo 0.3% è di elevate dimensioni ("oltre 24 metri"); posti barca in numero superiore alle imbarcazioni iscritte in modo particolare per le unità da diporto di lunghezza inferiore ai 10 metri e per quelle superiori a 24 metri. A tale riguardo, occorre tuttavia ricordare come i punti di attracco destinati alle imbarcazioni più piccole debbano soddisfare anche la domanda di ormeggio delle migliaia di unità non immatricolate; più in generale, una situazione positiva in tutte le classi, con dotazioni infrastrutturali superiori alle necessità nazionali ed in grado, quindi, di soddisfare la domanda di ormeggio proveniente da imbarcazioni estere.

## 9. La consistenza del parco nautico della Sicilia Orientale (DOMANDA)

La consistenza del Parco nautico fa riferimento al numero di unità da diporto iscritte presso i registri delle Capitanerie di porto: per l'analisi di questo aspetto, che rappresenta la domanda di strutture portuali, si è partiti dai dati forniti dal Ministero delle infrastrutture ed i trasporti per il 2012-2013.

N.	Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
1	Liguria	622	2.289	1.809	913	5.633	5.984	3.700	3.932	706	14.322	73	20.028
2	Toscana	320	1.183	1.032	75	2.610	3.652	1.914	2.192	490	8.248	90	10.948
3	Lazio	441	954	745	30	2.170	3.602	1.577	1.579	386	7.144	46	9.360
4	Campania	86	298	283	17	684	4.751	2.084	1.606	153	8.594	15	9.293
5	Calabria	18	41	48	-	107	716	123	72	11	922	-	1.029
6	Puglia	95	188	145	9	437	1.976	355	218	15	2.564	-	3.001
7	Molise	1	-	3	-	4	23	10	15	2	50	-	54
8	Abruzzo	36	79	63	5	183	336	90	53	10	489	2	674
9	Marche	124	319	202	16	661	1.222	618	730	110	2.680	3	3.344
10	Emilia Romagna	237	1.110	785	28	2.160	1.074	715	601	77	2.467	1	4.628
11	Veneto	207	789	506	15	1.517	1.682	829	708	59	3.278	6	4.801
12	Friuli Venezia Giulia	212	1.022	674	37	1.945	1.042	681	802	134	2.659	2	4.606
13	Sardegna	106	370	375	28	879	1.694	920	935	157	3.706	5	4.590
14	Sicilia	142	314	318	20	794	3.297	513	326	80	4.216	3	5.013
<b>Totale</b>		<b>2.647</b>	<b>8.956</b>	<b>6.988</b>	<b>1.193</b>	<b>19.784</b>	<b>31.051</b>	<b>14.129</b>	<b>13.769</b>	<b>2.390</b>	<b>61.339</b>	<b>246</b>	<b>81.369</b>

Tabella n.5: Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per regione – situazione al 31/12/2012

N.	Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
1	Liguria	8	26	39	1	74	15	20	47	4	86	2	162
2	Toscana	-	7	8	-	15	5	9	12	5	31	4	50
3	Lazio	5	12	16	2	35	9	15	17	12	53	-	88
4	Campania	1	5	6	-	12	11	8	17	3	39	-	51
5	Calabria	-	-	8	-	8	2	2	1	-	5	1	14
6	Puglia	2	2	3	-	7	10	6	8	-	24	-	31
7	Molise	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1
8	Abruzzo	-	4	2	-	6	-	1	-	-	1	-	7
9	Marche	1	5	2	-	8	5	2	-	2	9	1	18
10	Emilia Romagna	2	8	11	-	21	4	4	9	2	19	-	40
11	Veneto	1	7	13	-	21	5	5	5	-	15	2	38
12	Friuli Venezia Giulia	16	17	22	-	55	11	4	5	3	23	-	78
13	Sardegna	1	11	11	-	23	3	11	13	2	29	-	52
14	Sicilia	1	3	3	2	9	12	10	10	2	34	-	43
	<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>107</b>	<b>144</b>	<b>5</b>	<b>294</b>	<b>92</b>	<b>97</b>	<b>145</b>	<b>35</b>	<b>369</b>	<b>10</b>	<b>673</b>

Tabella n.6: Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per regione – dal 01/01/2013 al 31/12/2013

N.	Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
1	Liguria	12	34	49	3	98	231	93	95	28	447	3	548
2	Toscana	18	13	23	6	60	211	38	42	15	306	3	369
3	Lazio	15	16	17	1	49	103	17	32	17	169	2	220
4	Campania	8	4	5	-	17	128	7	13	3	151	-	168
5	Calabria	2	1	3	-	6	14	1	-	-	15	-	21
6	Puglia	17	2	2	-	21	53	6	14	1	74	-	95
7	Molise	-	-	-	-	-	3	-	1	1	5	-	5
8	Abruzzo	1	2	2	-	5	11	-	2	-	13	-	18
9	Marche	8	2	2	1	13	38	19	11	4	72	1	86
10	Emilia Romagna	16	10	17	-	43	47	18	16	2	83	-	126
11	Veneto	4	10	10	-	24	62	22	16	-	100	-	124
12	Friuli Venezia Giulia	14	9	13	2	38	63	16	47	10	136	-	174
13	Sardegna	3	10	5	2	20	58	21	28	11	118	-	138
14	Sicilia	3	5	4	-	12	30	6	4	4	44	-	56
	<b>Totale</b>	<b>121</b>	<b>118</b>	<b>152</b>	<b>15</b>	<b>406</b>	<b>1.052</b>	<b>264</b>	<b>321</b>	<b>96</b>	<b>1.733</b>	<b>9</b>	<b>2.148</b>

Tabella n.7: Unità da diporto cancellate negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per regione – dal 01/01/2013 al 31/12/2013

N.	Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	Totale
		Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale		
1	Liguria	618	2.281	1.799	911	5.609	5.768	3.627	3.884	682	13.961	72	19.642
2	Toscana	302	1.177	1.017	69	2.565	3.446	1.885	2.162	480	7.973	91	10.629
3	Lazio	431	950	744	31	2.156	3.508	1.575	1.564	381	7.028	44	9.228
4	Campania	79	299	284	17	679	4.634	2.085	1.610	153	8.482	15	9.176
5	Calabria	16	40	53	-	109	704	124	73	11	912	1	1.022
6	Puglia	80	188	146	9	423	1.933	355	212	14	2.514	-	2.937
7	Molise	1	-	3	-	4	20	10	15	1	46	-	50
8	Abruzzo	35	81	63	5	184	325	91	51	10	477	2	663
9	Marche	117	322	202	15	656	1.189	601	719	108	2.617	3	3.276
10	Emilia Romagna	223	1.108	779	28	2.138	1.031	701	594	77	2.403	1	4.542
11	Veneto	204	786	509	15	1.514	1.625	812	697	59	3.193	8	4.715
12	Friuli Venezia Giulia	214	1.030	683	35	1.962	990	669	760	127	2.546	2	4.510
13	Sardegna	104	371	381	26	882	1.639	910	920	148	3.617	5	4.504
14	Sicilia	140	312	317	22	791	3.279	517	332	78	4.206	3	5.000
<b>Totale</b>		<b>2.564</b>	<b>8.945</b>	<b>6.980</b>	<b>1.183</b>	<b>19.672</b>	<b>30.091</b>	<b>13.962</b>	<b>13.593</b>	<b>2.329</b>	<b>59.975</b>	<b>247</b>	<b>79.894</b>

Tabella n.8: Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi per classi di lunghezza e per regione – situazione al 31/12/2013

Alla luce di queste tabelle emerge, ancora una volta, la carenza di un'adeguata dotazione infrastrutturale rispetto alla effettiva domanda nazionale. Inoltre si rileva una lieve flessione, nel tempo del numero di iscrizioni (tra il 2012 e il 2013, da 5'013 a 5'000), probabilmente legato alla ricerca da parte del diportista di uno scalo funzionale alla sua attività, ma soprattutto dotato dei servizi adeguati.

Dai dati forniti dalle Capitanerie di Porto e dalle Autorità Portuali sono stati individuati i posti barca in base alle seguenti tipologie di struttura desunte dal D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509, che all'art. 2 fornisce le seguenti definizioni:

- Porto turistico: ovvero il complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Approdo turistico - ovvero la funzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n° 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Punti di ormeggio - ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

## 10. Identificazione del proprio mercato di riferimento (clienti, territorio e dimensioni)

Dalla analisi delle caratteristiche del mercato diportistico teste effettuato si verifica come la location del porto Rossi sia centrale e abbia come clientela di riferimento una clientela vastissima, per cui, se è vero che una buona percentuale dei posti barca a secco così come quelli in acqua è caratterizzata da una contrattualizzazione annua, è vero anche che la possibilità di approdo temporaneo, nonché la possibilità di offrire servizi aggiuntivi tipo la fornitura di carburante, elettricità, acqua e eventuali manutenzioni permette di attirare una notevole quantità di clienti interessati ai citati servizi ma anche alla location che lo stesso Porto ha.

E' infatti ineludibile che le caratteristiche naturalistiche del Porto, la sua presenza all'interno del territorio, dove manifesta una centralità importante, fa del Porto Rossi un porto attrattore di grande rilevanza, pertanto i citati investimenti risultano utili al fine di garantire sempre e comunque una grande qualità di servizi, che verranno ulteriormente ampliati come detto, nonché vengono anche giustificati gli investimenti per garantire e migliorare la sicurezza della struttura.

Il mercato di riferimento pertanto non è semplicemente quello locale, già di fatto cospicuo, ma diventa tutto quello che si muove dalla Francia e dalla Spagna verso i paesi Medioorientali, la Grecia e Malta, con la possibilità di trovare ospitalità e ricovero, oltre che i servizi di ristorazione che il livello del Porto potrà garantire.

## 11. Ricavi e Fatturato

Al fine di definire la realizzabilità dell'intervento ed i tempi di ritorno dello stesso occorre verificare e comprendere come procedere con le due aliquote di finanziamento che occorrono per realizzare lo stesso intervento. In particolare occorre verificare se la struttura è capace di autofinanziarsi per procedere con gli interventi previsti.

Per fare questo si andranno a considerare i ricavi derivanti sia dalle attività già in essere presso la struttura, nonché quelli derivanti dalle nuove attività e che nel frattempo saranno realizzati, successivamente le spese a cui la struttura. Le voci di ricavo che si andranno a considerare e che adesso verranno analizzate nel dettaglio sono le seguenti:

- Ormeggi
- Rimessaggio
- Manutenzione ordinaria barche
- Gestione impianto carburante
- Cocktail room
- Solarium
- Ristorante
- Eventi

### ORMEGGIO

L'ormeggio è l'insieme delle operazioni di nautica che si effettuano per rendere stabilmente ferma una imbarcazione in un dato punto della costa (generalmente, un porto); è anche il luogo in cui il natante viene tenuto fermo, nonché ogni elemento accessorio utilizzato per stabilizzarne la posizione.

Si distingue dall'ancoraggio sia perché non necessariamente per ormeggiare si fa ricorso all'uso di ancore (anzi in molti porti e soprattutto marine è espressamente vietato dar fondo all'ancora), sia perché per ormeggio si intende una sosta in porto, in rada o a breve distanza dalla costa, comunque sopra fondali ordinari, non dunque sopra fondali alti, dove occorre ancorarsi con catene di lunghezza non ordinaria. Inoltre, l'ormeggio è tipico delle imbarcazioni, mentre l'ancoraggio può riguardare oggetti galleggianti delle più varie nature (ad esempio una piattaforma petrolifera in mare aperto) e non necessariamente condotti sul punto di sosta con manovre nautiche (possono ad esempio esservi meramente rimorchiati).

L'ormeggio in banchina, tipicamente con legatura a bitte e anelli, è propriamente detto attracco ed in genere si effettua unitamente ad operazioni di sbarco/imbarco che condizionano le modalità di immobilizzazione del natante. Tuttavia, il termine attracco è diffuso per la marineria commerciale mentre per il diporto, in cui si usa anche fissare la nave a gavitelli o corpi morti, si parla comunemente di ormeggio.

## **RIMESSAGGIO**

Il rimessaggio [der. di rimessa], è la custodia e sorveglianza di imbarcazioni e dei relativi motori, in particolare durante la stagione invernale, in luoghi opportunamente attrezzati dove, su richiesta, sono anche sottoposte a lavori di manutenzione o di riparazione.

## **MANUTENZIONE ORDINARIA**

### *TACCAGGIO*

Il taccaggio è una operazione che si esegue essenzialmente per avviare le operazioni di manutenzione della chiglia dell'imbarcazione, in sostanza si usano dei "tacchi" per sollevare la barca in posizione comoda così da poter effettuare una serie di operazioni tipo il lavaggio e la pulitura della stessa.

### *ANTIVEGETATIVA*

Per chi tiene, per un lasso di tempo più o meno lungo, la propria imbarcazione in acqua, l'opera viva non lascia scelta: o è pulita, o eserciterà un effetto frenante tanto elevato da distogliere ogni piacere di navigare.

Questa operazione si svolge normalmente a primavera, tra marzo e giugno, poco prima, comunque, di tornare in acqua.

Tra le caratteristiche fondamentali di una vernice antivegetativa abbiamo: la facilità di applicazione, l'efficacia, il rispetto dell'ambiente e la durata; esistono tre tipi di antivegetativa: a matrice morbida, a matrice dura e autolevigante.

Una carena quando è in mare assorbe acqua, nel periodo in cui è a secco si asciuga e, quindi, lo strato spesso di antivegetativa ostacola la fuoriuscita dell'acqua che, rimanendo all'interno, rischia di dare il via a fenomeni osmotici.

Una carena ben mantenuta deve avere sempre e solo uno strato di antivegetativa. In questo modo la barca sarà più performante perché la sua carena è più liscia.

Un buon cantiere il primo anno riporterà a zero la carena, applicherà due mani di primer di colore diverso per poter stabilire il momento per applicare un'altra mano, per ottenere uno spessore costante; quindi, stenderà l'antivegetativa a spruzzo.

Il fatto che la vernice venga data a spruzzo, è molto importante. L'antivegetativa data a pennello presenta una superficie rugosa con molti micro-solchi lasciati dal passaggio delle setole. Per i micro-organismi che

attaccano lo scafo, i solchi lasciati dal pennello costituiscono l'abitat ideale per prosperare. Effettuando la posa a Spruzzo, invece, si otterrà una superficie più uniforme e non darà modo di essere attaccata. L'anno successivo, sarà sufficiente rimuovere con una levigatrice rotorbitale, la sottile patina di antivegetativa rimasta dall'anno precedente e ridare una nuova mano.

### *LUCIDATURA SCAFO E COPERTA*

La colorazione delle imbarcazioni sia scafo che coperta è ciò che dà la bellezza dell'imbarcazione, peccato che il tempo, e specialmente i raggi UV del sole, siano acerrimi nemici di gelcoat e vernici pigmentate, e così dopo qualche anno quella che era una bellissima barca di un qualunque colore si trasforma in una vecchia brutta copia, con le murate dell'opera morta completamente scolorite ed opacizzate. La lucidatura tradizionale, effettuata con polish e cera, ridona splendore all'imbarcazione, ma l'effetto cera non dura molto: di solito dopo tre-sei mesi si è di nuovo punto e a capo.

Inoltre la lucidatura, se fatta a regola d'arte, è un'operazione lunga e faticosa. Se eseguita da personale specializzato (cantiere) è abbastanza costosa..

Le soluzioni "definitive", che durano di più sono sostanzialmente due: VERNICIATURA SCAFO, RAVVIVAMENTO GELCOAT (SOLO PER BARCHE CON GELCOAT PIGMENTATO) che consiste nella rimozione di pochi micron dello strato superficiale del gelcoat rovinato dagli UV e si ottiene con la carteggiatura ad acqua con grana 1000 e/o 2000, seguita da una normale lucidatura.. Se eseguito bene, il risultato può durare parecchi anni. Di fatto è quasi equivalente ad una verniciatura.

### *ALAGGI*

L'alaggio è il traino di una imbarcazione da una postazione su terraferma, allo scopo di imprimere il moto o controllare la direzione del natante. Effettuato con robuste funi dette alzaie, l'alaggio può essere eseguito, ad esempio, per portare in secca le imbarcazioni, allo scopo di rendere possibili le operazioni di manutenzione alle carene.

## **GESTIONE IMPIANTO DI CARBURANTE**

La struttura rifornisce sia imbarcazioni contrattualizzate per l'ormeggio presso il porto sia quelle in transito.

## **BAR**

Il porto è ad oggi dotato di un piccolo bar che serve solo nel periodo estivo i clienti con poche ma ottime cose.

## **COCKTAIL ROOM**

Questa sarà una novità per la struttura e servirà essenzialmente i fruitori del solarium posti nella parte esterna del porto.

## **SOLARIUM**

Anche questa sarà una novità, verrà fatto pagare l'ingresso con i servizi annessi quali spogliatoi, docce, ombrelloni sdraio e asciugamani.

## **RISTORANTE**

Altra novità della struttura colmerà un gap importante rispetto a tante strutture da diporto già dotate di tale servizio. Ovviamente servirà ad aprire il Porto al mondo esterno perché non sarà a servizio semplicemente

dei clienti del porto (in termini di nautica) ma più semplicemente al cittadino che vorrà degustare in un panorama mozzafiato delle specialità.

## EVENTI

La struttura verrà utilizzata in 4 parti diverse per organizzare meeting, party incontri, e tale attività potrà essere sia di organizzazione diretta, che in affitto.

### *Analisi dei Ricavi*

L'analisi che si è effettuata per i ricavi della struttura è dunque basata su alcuni dati certi, tra cui , le voci di bilancio degli ultimi anni basandosi su una stima media, e poi rigenerata e ricalcolata in funzione degli andamenti ISTAT per verificare nel corso dei prossimi cinquanta anni verso che importi ci si spinge.

Per alcune attività che sono in progetto ma ancora mai avviate la stima è estremamente prudentiale in quanto, ma è facilmente intuibile, non si hanno dati di riferimento e si lavora con analisi statistiche per cui la opportunità di mantenersi molto prudenti nelle stime è ...necessaria.

Le linee guida su cui ci si è mossi sono le seguenti:

- Ormeaggio 180 posti barca con un contratto medio da € 2.000 annui
- Rimessaggio una media di 70 imbarcazioni annue per € 1.000,00 di media
- Manutenzioni ordinaria una media di 50 imbarcazioni annue per € 500,00 di media
- Vendita di gasolio circa 60.000 litri a €1,65
- Bar: una media di 1.000 clienti per 3,00 € di consumo procapite
- Cocktail room: una media di 1.200 clienti per 4,00 € di consumo procapite
- Solarium: una media di 1.200 clienti per 6,00 € di consumo procapite
- Ristorante: una media di 3.000 clienti per 35,00 € di consumo procapite

In sostanza per ricapitolare si ottiene che al primo anno di attivazione della struttura per ogni singola attività si otterranno i seguenti ricavi:

Ricavi da ormeggi	unità di clientela	Costi per unità	ricavo ormeggio complessivo
natanti in acqua	180,00	€ 2.000,00	€ 360.000,00
Ricavi da rimessaggio	70,00	€ 1.000,00	€ 70.000,00
Ricavi da manutenzione ordinaria barche	50,00	€ 500,00	€ 25.000,00
Ricavi da gestione impianto carburante,	60000,00	€ 1,65	€ 99.000,00
Ricavi da bar	1000,00	€ 3,00	€ 3.000,00
Ricavi da cocktail room	1200,00	€ 4,00	€ 4.800,00
Ricavi da solarium	1200,00	€ 6,00	€ 7.200,00
Ricavi da ristorante	3000,00	€ 35,00	€ 105.000,00
Ricavi da eventi	10,00	€ 1.000,00	€ 10.000,00
<b>TOTALE RICAVI</b>			<b>€ 684.000,00</b>

Tabella n.9: esame dei ricavi unitari per singola attività



L'analisi dei ricavi va affrontata però per il periodo di durata della richiesta di concessione demaniale in atto formale, e poiché si presume che l'investimento sia estremamente importante occorre al momento estendere la concessione fino a 50 anni. Successivamente si valuteranno eventuali variazioni.

Chiaramente nel corso del tempo verranno applicate di anno in anno delle maggiorazioni (ai ricavi) legati agli aumenti istat.

Nella successiva tabella n.10 si trovano le risultanze di quanto esposto.



	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	6,0	9,0	2,0	5,0	8,0	3,0	8,0	3,0	8,0	4,0	5,0	7,0	9,0	1,0	4,0	6,0	8,0	1,0	4,0	7,0	1,0	5,0	9,0	0,0	2,0	5,0	1,0	7,0	82	54	85	79	38	67	69	46	03	43	70	87	99	09	21				
Ricavi da Cockta il room	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€		
Ricavi da solarium	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
Ricavi da ristorante	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Ricavi da eventi	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
TOTAL E RICAVERI	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€



## 12. Analisi delle spese

I costi di gestione di tutte le attività emarginate nel capitolo riguardante i ricavi chiaramente si sviluppano di pari passo ad esse ed in percentuale rispetto a queste.

E' evidente che nelle considerazioni che si faranno rientrano una serie di macrovoci che sono: il costo del personale, così come quello dei consulenti esterni, i costi legati alla luce ed alla telefonia, i materiali di consumo che hanno certamente una voce importante.

Si preferisce comunque parametrizzare i citati costi mettendo una percentuale legata ai suddetti ricavi, come si noterà ci sono voci per le quali l'incidenza dei costi è estremamente elevata, mentre altri dove questa incidenza scende notevolmente. In particolare laddove l'incidenza è molto alta si ha una larghissima percentuale di costo dovuto all'acquisto di materia prima e alla presenza di molto personale.

Voce di spesa	percentuale costi su ricavi
Costi da ormeggi	50%
Costi da rimessaggio	70%
Costi da manutenzione ordinaria barche	60%
Costi da gestione impianto carburante,	82%
Costi da bar	70%
Costi da cocktail room	70%
Costi da solarium	40%
Costi da ristorante	80%
Costi da eventi	70%

Tabella n.11: percentuali parametriche di costo rispetto alle voci di ricavo

Seguendo quanto sopra per i prossimi 50 anni, tempo di durata della concessione demaniale con atto formale, otteniamo i parametri che ci consentiranno infine di verificare la capacità della struttura di realizzare l'investimento previsto appunto nei 50 anni.

Vose di spesa	COSTI DOVUTI AL																							
	ANNI DI GESTIONE										ANNI DI GESTIONE													
	ANNI DI COSTRUZIONE										ANNI DI GESTIONE													
	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°	15°	16°	17°	18°	19°	20°	21°	22°	23°	24°
Costi da ormeggi	€ 180.00 0,00	€ 180.00 0,00	€ 180.00 0,00	€ 180.00 0,00	€ 180.18 0,00	€ 180.36 0,18	€ 180.54 0,54	€ 180.72 1,08	€ 180.90 1,80	€ 181.08 2,70	€ 181.98 8,12	€ 182.89 8,06	€ 183.81 2,55	€ 184.73 1,61	€ 185.65 5,27	€ 186.95 4,86	€ 188.26 3,54	€ 189.58 1,38	€ 190.90 8,45	€ 192.24 4,81	€ 194.16 7,26	€ 196.10 8,93	€ 198.07 0,02	€ 200.05 0,72
Costi da rimessaggio	€ 70.000 ,00	€ 70.000 ,00	€ 70.000 ,00	€ 70.000 ,00	€ 70.070 ,00	€ 70.140 ,07	€ 70.210 ,21	€ 70.280 ,42	€ 70.350 ,70	€ 70.421 ,05	€ 70.773 ,16	€ 71.127 ,02	€ 71.482 ,66	€ 71.840 ,07	€ 72.199 ,27	€ 72.704 ,67	€ 73.213 ,60	€ 73.726 ,09	€ 74.242 ,18	€ 74.761 ,87	€ 75.509 ,49	€ 76.264 ,59	€ 77.027 ,23	€ 77.797 ,50
Costi da manutenzione ordinaria barche	€ 42.000 ,00	€ 42.000 ,00	€ 42.000 ,00	€ 42.000 ,00	€ 42.042 ,00	€ 42.084 ,04	€ 42.126 ,13	€ 42.168 ,25	€ 42.210 ,42	€ 42.252 ,63	€ 42.463 ,89	€ 42.676 ,21	€ 42.889 ,59	€ 43.104 ,04	€ 43.319 ,56	€ 43.622 ,80	€ 43.928 ,16	€ 44.235 ,66	€ 44.545 ,31	€ 44.857 ,12	€ 45.305 ,69	€ 45.758 ,75	€ 46.216 ,34	€ 46.678 ,50
Costi da gestione impianto carburante	€ 81.180 ,00	€ 81.180 ,00	€ 81.180 ,00	€ 81.180 ,00	€ 81.261 ,18	€ 81.342 ,44	€ 81.423 ,78	€ 81.505 ,21	€ 81.586 ,71	€ 81.668 ,30	€ 82.076 ,64	€ 82.487 ,02	€ 82.899 ,46	€ 83.313 ,96	€ 83.730 ,53	€ 84.316 ,64	€ 84.906 ,86	€ 85.501 ,20	€ 86.099 ,71	€ 86.702 ,41	€ 87.569 ,43	€ 88.445 ,13	€ 89.329 ,58	€ 90.222 ,88
Costi da bar	€ 2.100 00	€ 2.100 00	€ 2.100 00	€ 2.100 00	€ 2.102 10	€ 2.104 20	€ 2.106 31	€ 2.108 41	€ 2.110 52	€ 2.112 63	€ 2.123 19	€ 2.133 81	€ 2.144 48	€ 2.155 20	€ 2.165 98	€ 2.181 14	€ 2.196 41	€ 2.211 78	€ 2.227 27	€ 2.242 86	€ 2.265 28	€ 2.287 94	€ 2.310 82	€ 2.333 93
Costi da cocktail room	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 3.360 00	€ 3.363 36	€ 3.366 72	€ 3.370 09	€ 3.373 46	€ 3.376 83	€ 3.380 21	€ 3.397 11	€ 3.414 10	€ 3.431 17	€ 3.448 32	€ 3.465 57	€ 3.489 82	€ 3.514 25	€ 3.538 85	€ 3.563 62	€ 3.588 57	€ 3.624 46	€ 3.660 70	€ 3.697 31	€ 3.734 28
Costi da solarium	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 2.880 00	€ 2.882 88	€ 2.885 76	€ 2.888 65	€ 2.891 54	€ 2.894 43	€ 2.897 32	€ 2.911 81	€ 2.926 37	€ 2.941 00	€ 2.955 71	€ 2.970 48	€ 2.991 28	€ 3.012 22	€ 3.033 30	€ 3.054 54	€ 3.075 92	€ 3.106 68	€ 3.137 74	€ 3.169 12	€ 3.200 81
Costi da ristorante	€ 0,00	€ 0,00	€ 84.000 ,00	€ 84.000 ,00	€ 84.084 ,00	€ 84.168 ,08	€ 84.252 ,25	€ 84.336 ,50	€ 84.420 ,84	€ 84.505 ,26	€ 84.927 ,79	€ 85.352 ,43	€ 85.779 ,19	€ 86.208 ,09	€ 86.639 ,13	€ 87.245 ,60	€ 87.856 ,32	€ 88.471 ,31	€ 89.090 ,61	€ 89.714 ,25	€ 90.611 ,39	€ 91.517 ,50	€ 92.432 ,68	€ 93.357 ,00
Costi da eventi	€ 0,00	€ 7.000 00	€ 7.000 00	€ 7.000 00	€ 7.007 00	€ 7.014 01	€ 7.021 02	€ 7.028 04	€ 7.035 07	€ 7.042 11	€ 7.077 32	€ 7.112 70	€ 7.148 27	€ 7.184 01	€ 7.219 93	€ 7.270 47	€ 7.321 36	€ 7.372 61	€ 7.424 22	€ 7.476 19	€ 7.550 95	€ 7.626 46	€ 7.702 72	€ 7.779 75
	€ 375.28 0,00	€ 382.28 0,00	€ 466.28 0,00	€ 472.52 0,00	€ 472.99 2,52	€ 473.46 5,51	€ 473.93 8,98	€ 474.41 2,92	€ 474.88 7,33	€ 475.36 2,22	€ 477.73 9,03	€ 480.12 7,72	€ 482.52 8,36	€ 484.94 1,00	€ 487.36 5,71	€ 490.77 7,27	€ 494.21 2,71	€ 497.67 2,20	€ 501.15 5,90	€ 504.66 4,00	€ 509.71 0,64	€ 514.80 7,74	€ 519.95 5,82	€ 525.15 5,38

Tabella 12: Costi direttamente imputabili alle attività svolte

### 13. Costi totali

La struttura ha una serie ulteriore di altri costi che ovviamente esondano rispetto a quelli evidenziati nel precedente paragrafo, infatti a questi vanno aggiunti i costi diretti della concessione demaniale che sono una cifra importante, così come tasse varie tipo IMU e tasse sullo smaltimento della RSU prodotta, nonché i costi di manutenzione ordinaria dell'impianto e l'ammortamento da calcolare sull'investimento.

### 14. Ammortamento

L'intero investimento è stato ammortizzato per l'intera durata in concessione fissata in 40 anni, perché ad oggi non ci sono strumenti finanziari che permettono di arrivare ai 50 anni. Gli interessi degli oneri finanziari sono stati calcolati tenendo conto dei tassi di mercato dell'anno 2016 (Euribor a tre mesi + spread 1,4%). Pari a un tasso dell'1%.

<b>RISULTATO</b>				
Sulla base dei parametri specificati e delle condizioni attuali dei mercati finanziari sono state calcolate le rate previste del mutuo, comprensive di capitale e interessi.				
<b>PIANO DI AMMORTAMENTO</b>				
Questo è il <b>piano di ammortamento del mutuo</b> , calcolato sulla base delle tue indicazioni e della situazione odierna dei mercati finanziari. Tutti gli importi sono indicati in euro.				
<b>TOTALE RIMBORSI</b>				
<b>Capitale</b> 4.268.000,00 €				
<b>Interessi</b> 651.885,42 €				
<b>Periodo</b>	<b>Capitale residuo</b>	<b>Importo rata</b>	<b>Quota interessi</b>	<b>Quota capitale</b>
0	4268000	0	0	0
1	4260336	10249,76	2585,7	7664,06
2	4252667	10249,76	2581,05	7668,71
3	4244994	10249,76	2576,41	7673,35
4	4237316	10249,76	2571,76	7678
5	4229633	10249,76	2567,11	7682,65
6	4221946	10249,76	2562,45	7687,31
7	4214254	10249,76	2557,8	7691,97
8	4206557	10249,76	2553,14	7696,63
9	4198856	10249,76	2548,47	7701,29
10	4191150	10249,76	2543,81	7705,95
11	4183439	10249,76	2539,14	7710,62
12	4175724	10249,76	2534,47	7715,29
13	4168004	10249,76	2529,79	7719,97
14	4160280	10249,76	2525,12	7724,65
15	4152550	10249,76	2520,44	7729,33
16	4144816	10249,76	2515,75	7734,01

17	4137078	10249,76	2511,07	7738,69
18	4129334	10249,76	2506,38	7743,38
19	4121586	10249,76	2501,69	7748,07
20	4113833	10249,76	2496,99	7752,77
21	4106076	10249,76	2492,3	7757,46
22	4098314	10249,76	2487,6	7762,16
23	4090547	10249,76	2482,9	7766,87
24	4082775	10249,76	2478,19	7771,57
25	4074999	10249,76	2473,48	7776,28
26	4067218	10249,76	2468,77	7780,99
27	4059432	10249,76	2464,06	7785,7
28	4051642	10249,76	2459,34	7790,42
29	4043847	10249,76	2454,62	7795,14
30	4036047	10249,76	2449,9	7799,86
31	4028242	10249,76	2445,17	7804,59
32	4020433	10249,76	2440,44	7809,32
33	4012619	10249,76	2435,71	7814,05
34	4004800	10249,76	2430,98	7818,78
35	3996977	10249,76	2426,24	7823,52
36	3989148	10249,76	2421,5	7828,26
37	3981315	10249,76	2416,76	7833
38	3973478	10249,76	2412,01	7837,75
39	3965635	10249,76	2407,27	7842,5
40	3957788	10249,76	2402,51	7847,25
41	3949936	10249,76	2397,76	7852
42	3942079	10249,76	2393	7856,76
43	3934218	10249,76	2388,24	7861,52
44	3926351	10249,76	2383,48	7866,28
45	3918480	10249,76	2378,71	7871,05
46	3910604	10249,76	2373,95	7875,82
47	3902724	10249,76	2369,17	7880,59
48	3894838	10249,76	2364,4	7885,36
49	3886948	10249,76	2359,62	7890,14
50	3879053	10249,76	2354,84	7894,92
51	3871154	10249,76	2350,06	7899,7
52	3863249	10249,76	2345,27	7904,49
53	3855340	10249,76	2340,49	7909,28
54	3847426	10249,76	2335,69	7914,07
55	3839507	10249,76	2330,9	7918,86
56	3831583	10249,76	2326,1	7923,66
57	3823655	10249,76	2321,3	7928,46
58	3815722	10249,76	2316,5	7933,26
59	3807784	10249,76	2311,69	7938,07
60	3799841	10249,76	2306,88	7942,88



61	3791893	10249,76	2302,07	7947,69
62	3783940	10249,76	2297,26	7952,51
63	3775983	10249,76	2292,44	7957,32
64	3768021	10249,76	2287,62	7962,14
65	3760054	10249,76	2282,79	7966,97
66	3752082	10249,76	2277,97	7971,8
67	3744106	10249,76	2273,14	7976,62
68	3736124	10249,76	2268,3	7981,46
69	3728138	10249,76	2263,47	7986,29
70	3720147	10249,76	2258,63	7991,13
71	3712151	10249,76	2253,79	7995,97
72	3704150	10249,76	2248,94	8000,82
73	3696144	10249,76	2244,1	8005,66
74	3688134	10249,76	2239,25	8010,51
75	3680118	10249,76	2234,39	8015,37
76	3672098	10249,76	2229,54	8020,22
77	3664073	10249,76	2224,68	8025,08
78	3656043	10249,76	2219,82	8029,94
79	3648008	10249,76	2214,95	8034,81
80	3639969	10249,76	2210,09	8039,68
81	3631924	10249,76	2205,21	8044,55
82	3623875	10249,76	2200,34	8049,42
83	3615820	10249,76	2195,46	8054,3
84	3607761	10249,76	2190,58	8059,18
85	3599697	10249,76	2185,7	8064,06
86	3591628	10249,76	2180,82	8068,94
87	3583554	10249,76	2175,93	8073,83
88	3575476	10249,76	2171,04	8078,72
89	3567392	10249,76	2166,14	8083,62
90	3559304	10249,76	2161,25	8088,52
91	3551210	10249,76	2156,34	8093,42
92	3543112	10249,76	2151,44	8098,32
93	3535009	10249,76	2146,54	8103,23
94	3526900	10249,76	2141,63	8108,14
95	3518787	10249,76	2136,71	8113,05
96	3510669	10249,76	2131,8	8117,96
97	3502547	10249,76	2126,88	8122,88
98	3494419	10249,76	2121,96	8127,8
99	3486286	10249,76	2117,04	8132,73
100	3478148	10249,76	2112,11	8137,65
101	3470006	10249,76	2107,18	8142,58
102	3461858	10249,76	2102,25	8147,52
103	3453706	10249,76	2097,31	8152,45
104	3445548	10249,76	2092,37	8157,39

105	3437386	10249,76	2087,43	8162,33
106	3429219	10249,76	2082,48	8167,28
107	3421047	10249,76	2077,54	8172,23
108	3412869	10249,76	2072,58	8177,18
109	3404687	10249,76	2067,63	8182,13
110	3396500	10249,76	2062,67	8187,09
111	3388308	10249,76	2057,71	8192,05
112	3380111	10249,76	2052,75	8197,01
113	3371909	10249,76	2047,78	8201,98
114	3363702	10249,76	2042,81	8206,95
115	3355490	10249,76	2037,84	8211,92
116	3347273	10249,76	2032,87	8216,89
117	3339052	10249,76	2027,89	8221,87
118	3330825	10249,76	2022,91	8226,85
119	3322593	10249,76	2017,92	8231,84
120	3314356	10249,76	2012,94	8236,82
121	3306114	10249,76	2007,95	8241,81
122	3297867	10249,76	2002,95	8246,81
123	3289616	10249,76	1997,96	8251,8
124	3281359	10249,76	1992,96	8256,8
125	3273097	10249,76	1987,96	8261,8
126	3264830	10249,76	1982,95	8266,81
127	3256558	10249,76	1977,94	8271,82
128	3248282	10249,76	1972,93	8276,83
129	3240000	10249,76	1967,92	8281,84
130	3231713	10249,76	1962,9	8286,86
131	3223421	10249,76	1957,88	8291,88
132	3215124	10249,76	1952,86	8296,91
133	3206822	10249,76	1947,83	8301,93
134	3198515	10249,76	1942,8	8306,96
135	3190203	10249,76	1937,77	8311,99
136	3181886	10249,76	1932,73	8317,03
137	3173564	10249,76	1927,69	8322,07
138	3165237	10249,76	1922,65	8327,11
139	3156905	10249,76	1917,61	8332,16
140	3148568	10249,76	1912,56	8337,2
141	3140225	10249,76	1907,51	8342,25
142	3131878	10249,76	1902,45	8347,31
143	3123526	10249,76	1897,4	8352,37
144	3115168	10249,76	1892,34	8357,43
145	3106806	10249,76	1887,27	8362,49
146	3098438	10249,76	1882,21	8367,55
147	3090066	10249,76	1877,14	8372,62
148	3081688	10249,76	1872,06	8377,7

149	3073305	10249,76	1866,99	8382,77
150	3064917	10249,76	1861,91	8387,85
151	3056524	10249,76	1856,83	8392,93
152	3048126	10249,76	1851,74	8398,02
153	3039723	10249,76	1846,66	8403,1
154	3031315	10249,76	1841,57	8408,2
155	3022902	10249,76	1836,47	8413,29
156	3014483	10249,76	1831,37	8418,39
157	3006060	10249,76	1826,27	8423,49
158	2997631	10249,76	1821,17	8428,59
159	2989198	10249,76	1816,06	8433,7
160	2980759	10249,76	1810,96	8438,81
161	2972315	10249,76	1805,84	8443,92
162	2963866	10249,76	1800,73	8449,03
163	2955412	10249,76	1795,61	8454,15
164	2946952	10249,76	1790,49	8459,27
165	2938488	10249,76	1785,36	8464,4
166	2930018	10249,76	1780,23	8469,53
167	2921544	10249,76	1775,1	8474,66
168	2913064	10249,76	1769,97	8479,79
169	2904579	10249,76	1764,83	8484,93
170	2896089	10249,76	1759,69	8490,07
171	2887594	10249,76	1754,55	8495,21
172	2879093	10249,76	1749,4	8500,36
173	2870588	10249,76	1744,25	8505,51
174	2862077	10249,76	1739,1	8510,66
175	2853561	10249,76	1733,94	8515,82
176	2845040	10249,76	1728,78	8520,98
177	2836514	10249,76	1723,62	8526,14
178	2827983	10249,76	1718,45	8531,31
179	2819447	10249,76	1713,29	8536,47
180	2810905	10249,76	1708,11	8541,65
181	2802358	10249,76	1702,94	8546,82
182	2793806	10249,76	1697,76	8551,99
183	2785249	10249,76	1692,58	8557,18
184	2776686	10249,76	1687,4	8562,36
185	2768119	10249,76	1682,21	8567,55
186	2759546	10249,76	1677,02	8572,74
187	2750968	10249,76	1671,83	8577,94
188	2742385	10249,76	1666,63	8583,13
189	2733797	10249,76	1661,43	8588,33
190	2725203	10249,76	1656,23	8593,54
191	2716605	10249,76	1651,02	8598,74
192	2708001	10249,76	1645,81	8603,95

193	2699391	10249,76	1640,6	8609,16
194	2690777	10249,76	1635,38	8614,38
195	2682157	10249,76	1630,16	8619,6
196	2673533	10249,76	1624,94	8624,82
197	2664903	10249,76	1619,72	8630,05
198	2656267	10249,76	1614,49	8635,27
199	2647627	10249,76	1609,26	8640,51
200	2638981	10249,76	1604,02	8645,74
201	2630330	10249,76	1598,78	8650,98
202	2621674	10249,76	1593,54	8656,22
203	2613012	10249,76	1588,3	8661,46
204	2604346	10249,76	1583,05	8666,71
205	2595674	10249,76	1577,8	8671,96
206	2586996	10249,76	1572,55	8677,22
207	2578314	10249,76	1567,29	8682,47
208	2569626	10249,76	1562,03	8687,73
209	2560933	10249,76	1556,77	8692,99
210	2552235	10249,76	1551,5	8698,26
211	2543531	10249,76	1546,23	8703,53
212	2534823	10249,76	1540,96	8708,81
213	2526109	10249,76	1535,68	8714,08
214	2517389	10249,76	1530,4	8719,36
215	2508665	10249,76	1525,12	8724,64
216	2499935	10249,76	1519,83	8729,93
217	2491199	10249,76	1514,54	8735,22
218	2482459	10249,76	1509,25	8740,51
219	2473713	10249,76	1503,96	8745,8
220	2464962	10249,76	1498,66	8751,1
221	2456206	10249,76	1493,36	8756,41
222	2447444	10249,76	1488,05	8761,71
223	2438677	10249,76	1482,74	8767,02
224	2429905	10249,76	1477,43	8772,33
225	2421127	10249,76	1472,12	8777,64
226	2412344	10249,76	1466,8	8782,96
227	2403556	10249,76	1461,48	8788,28
228	2394762	10249,76	1456,15	8793,61
229	2385963	10249,76	1450,83	8798,93
230	2377159	10249,76	1445,5	8804,27
231	2368349	10249,76	1440,16	8809,6
232	2359534	10249,76	1434,82	8814,94
233	2350714	10249,76	1429,48	8820,28
234	2341888	10249,76	1424,14	8825,62
235	2333057	10249,76	1418,79	8830,97
236	2324221	10249,76	1413,44	8836,32

237	2315379	10249,76	1408,09	8841,67
238	2306532	10249,76	1402,73	8847,03
239	2297680	10249,76	1397,37	8852,39
240	2288822	10249,76	1392,01	8857,75
241	2279959	10249,76	1386,64	8863,12
242	2271091	10249,76	1381,28	8868,49
243	2262217	10249,76	1375,9	8873,86
244	2253338	10249,76	1370,53	8879,23
245	2244453	10249,76	1365,15	8884,61
246	2235563	10249,76	1359,76	8889,99
247	2226668	10249,76	1354,38	8895,38
248	2217767	10249,76	1348,99	8900,77
249	2208861	10249,76	1343,6	8906,16
250	2199949	10249,76	1338,2	8911,56
251	2191032	10249,76	1332,8	8916,96
252	2182110	10249,76	1327,4	8922,36
253	2173182	10249,76	1321,99	8927,77
254	2164249	10249,76	1316,59	8933,18
255	2155310	10249,76	1311,17	8938,59
256	2146366	10249,76	1305,76	8944
257	2137417	10249,76	1300,34	8949,42
258	2128462	10249,76	1294,92	8954,84
259	2119502	10249,76	1289,49	8960,27
260	2110536	10249,76	1284,06	8965,7
261	2101565	10249,76	1278,63	8971,13
262	2092588	10249,76	1273,2	8976,56
263	2083606	10249,76	1267,76	8982
264	2074619	10249,76	1262,32	8987,44
265	2065626	10249,76	1256,87	8992,89
266	2056628	10249,76	1251,43	8998,34
267	2047624	10249,76	1245,97	9003,79
268	2038615	10249,76	1240,52	9009,24
269	2029600	10249,76	1235,06	9014,7
270	2020580	10249,76	1229,6	9020,16
271	2011554	10249,76	1224,13	9025,63
272	2002523	10249,76	1218,67	9031,09
273	1993487	10249,76	1213,2	9036,57
274	1984444	10249,76	1207,72	9042,04
275	1975397	10249,76	1202,24	9047,52
276	1966344	10249,76	1196,76	9052,99
277	1957285	10249,76	1191,28	9058,48
278	1948222	10249,76	1185,79	9063,97
279	1939152	10249,76	1180,3	9069,46
280	1930077	10249,76	1174,8	9074,96

281	1920997	10249,76	1169,31	9080,46
282	1911911	10249,76	1163,8	9085,96
283	1902819	10249,76	1158,3	9091,46
284	1893722	10249,76	1152,79	9096,97
285	1884620	10249,76	1147,28	9102,48
286	1875512	10249,76	1141,77	9107,99
287	1866398	10249,76	1136,25	9113,51
288	1857279	10249,76	1130,73	9119,03
289	1848155	10249,76	1125,2	9124,56
290	1839025	10249,76	1119,67	9130,09
291	1829889	10249,76	1114,14	9135,62
292	1820748	10249,76	1108,61	9141,15
293	1811601	10249,76	1103,07	9146,69
294	1802449	10249,76	1097,53	9152,23
295	1793291	10249,76	1091,98	9157,78
296	1784128	10249,76	1086,44	9163,33
297	1774959	10249,76	1080,88	9168,88
298	1765784	10249,76	1075,33	9174,43
299	1756604	10249,76	1069,77	9179,99
300	1747419	10249,76	1064,21	9185,55
301	1738228	10249,76	1058,64	9191,12
302	1729031	10249,76	1053,08	9196,68
303	1719829	10249,76	1047,5	9202,26
304	1710621	10249,76	1041,93	9207,83
305	1701408	10249,76	1036,35	9213,41
306	1692189	10249,76	1030,77	9218,99
307	1682964	10249,76	1025,18	9224,58
308	1673734	10249,76	1019,6	9230,17
309	1664498	10249,76	1014	9235,76
310	1655257	10249,76	1008,41	9241,35
311	1646010	10249,76	1002,81	9246,95
312	1636757	10249,76	997,21	9252,55
313	1627499	10249,76	991,6	9258,16
314	1618235	10249,76	985,99	9263,77
315	1608966	10249,76	980,38	9269,38
316	1599691	10249,76	974,77	9274,99
317	1590410	10249,76	969,15	9280,62
318	1581124	10249,76	963,52	9286,24
319	1571832	10249,76	957,9	9291,86
320	1562535	10249,76	952,27	9297,49
321	1553232	10249,76	946,64	9303,13
322	1543923	10249,76	940,99	9308,76
323	1534608	10249,76	935,36	9314,4
324	1525288	10249,76	929,72	9320,04

325	1515963	10249,76	924,07	9325,69
326	1506631	10249,76	918,42	9331,34
327	1497294	10249,76	912,77	9336,99
328	1487952	10249,76	907,11	9342,65
329	1478603	10249,76	901,45	9348,31
330	1469249	10249,76	895,79	9353,97
331	1459890	10249,76	890,12	9359,64
332	1450525	10249,76	884,45	9365,31
333	1441154	10249,76	878,78	9370,99
334	1431777	10249,76	873,1	9376,66
335	1422395	10249,76	867,42	9382,34
336	1413006	10249,76	861,73	9388,03
337	1403613	10249,76	856,05	9393,71
338	1394213	10249,76	850,36	9399,41
339	1384808	10249,76	844,66	9405,1
340	1375397	10249,76	838,96	9410,8
341	1365981	10249,76	833,26	9416,5
342	1356559	10249,76	827,56	9422,2
343	1347131	10249,76	821,85	9427,91
344	1337697	10249,76	816,14	9433,62
345	1328258	10249,76	810,42	9439,34
346	1318813	10249,76	804,7	9445,06
347	1309362	10249,76	798,98	9450,78
348	1299906	10249,76	793,26	9456,51
349	1290443	10249,76	787,53	9462,24
350	1280975	10249,76	781,79	9467,97
351	1271502	10249,76	776,06	9473,7
352	1262022	10249,76	770,32	9479,44
353	1252537	10249,76	764,58	9485,19
354	1243046	10249,76	758,83	9490,93
355	1233549	10249,76	753,08	9496,68
356	1224047	10249,76	747,33	9502,44
357	1214539	10249,76	741,57	9508,19
358	1205025	10249,76	735,81	9513,95
359	1195505	10249,76	730,04	9519,72
360	1185980	10249,76	724,28	9525,48
361	1176448	10249,76	718,51	9531,26
362	1166911	10249,76	712,73	9537,03
363	1157369	10249,76	706,95	9542,81
364	1147820	10249,76	701,17	9548,59
365	1138266	10249,76	695,39	9554,37
366	1128705	10249,76	689,6	9560,16
367	1119139	10249,76	683,81	9565,95
368	1109568	10249,76	678,01	9571,75

369	1099990	10249,76	672,21	9577,55
370	1090407	10249,76	666,41	9583,35
371	1080818	10249,76	660,6	9589,16
372	1071223	10249,76	654,8	9594,97
373	1061622	10249,76	648,98	9600,78
374	1052015	10249,76	643,17	9606,6
375	1042403	10249,76	637,35	9612,42
376	1032785	10249,76	631,52	9618,24
377	1023161	10249,76	625,7	9624,07
378	1013531	10249,76	619,86	9629,9
379	1003895	10249,76	614,03	9635,73
380	994253,4	10249,76	608,19	9641,57
381	984606	10249,76	602,35	9647,41
382	974952,7	10249,76	596,51	9653,25
383	965293,6	10249,76	590,66	9659,1
384	955628,7	10249,76	584,81	9664,95
385	945957,9	10249,76	578,95	9670,81
386	936281,2	10249,76	573,09	9676,67
387	926598,7	10249,76	567,23	9682,53
388	916910,3	10249,76	561,36	9688,4
389	907216	10249,76	555,49	9694,27
390	897515,9	10249,76	549,62	9700,14
391	887809,8	10249,76	543,75	9706,02
392	878097,9	10249,76	537,86	9711,9
393	868380,2	10249,76	531,98	9717,78
394	858656,5	10249,76	526,09	9723,67
395	848926,9	10249,76	520,2	9729,56
396	839191,5	10249,76	514,31	9735,45
397	829450,1	10249,76	508,41	9741,35
398	819702,9	10249,76	502,51	9747,25
399	809949,7	10249,76	496,6	9753,16
400	800190,7	10249,76	490,69	9759,07
401	790425,7	10249,76	484,78	9764,98
402	780654,8	10249,76	478,87	9770,89
403	770878	10249,76	472,95	9776,81
404	761095,2	10249,76	467,02	9782,74
405	751306,6	10249,76	461,1	9788,66
406	741512	10249,76	455,17	9794,59
407	731711,4	10249,76	449,23	9800,53
408	721905	10249,76	443,3	9806,47
409	712092,6	10249,76	437,35	9812,41
410	702274,2	10249,76	431,41	9818,35
411	692449,9	10249,76	425,46	9824,3
412	682619,7	10249,76	419,51	9830,25



413	672783,5	10249,76	413,55	9836,21
414	662941,3	10249,76	407,59	9842,17
415	653093,2	10249,76	401,63	9848,13
416	643239,1	10249,76	395,67	9854,1
417	633379	10249,76	389,7	9860,07
418	623513	10249,76	383,72	9866,04
419	613641	10249,76	377,74	9872,02
420	603763	10249,76	371,76	9877,99
421	593879	10249,76	365,78	9883,98
422	583989	10249,76	359,79	9889,97
423	574093	10249,76	353,8	9895,96
424	564191,1	10249,76	347,8	9901,96
425	554283,1	10249,76	341,81	9907,96
426	544369,2	10249,76	335,8	9913,96
427	534449,2	10249,76	329,8	9919,96
428	524523,2	10249,76	323,79	9925,97
429	514591,2	10249,76	317,77	9931,99
430	504653,2	10249,76	311,76	9938
431	494709,2	10249,76	305,74	9944,03
432	484759,2	10249,76	299,71	9950,05
433	474803,1	10249,76	293,68	9956,08
434	464841	10249,76	287,65	9962,11
435	454872,8	10249,76	281,62	9968,15
436	444898,6	10249,76	275,58	9974,18
437	434918,4	10249,76	269,53	9980,23
438	424932,1	10249,76	263,49	9986,27
439	414939,8	10249,76	257,44	9992,32
440	404941,4	10249,76	251,38	9998,38
441	394937	10249,76	245,33	10004,43
442	384926,5	10249,76	239,27	10010,5
443	374910	10249,76	233,2	10016,56
444	364887,3	10249,76	227,13	10022,63
445	354858,6	10249,76	221,06	10028,7
446	344823,9	10249,76	214,99	10034,78
447	334783	10249,76	208,91	10040,86
448	324736,1	10249,76	202,82	10046,94
449	314683	10249,76	196,74	10053,03
450	304623,9	10249,76	190,65	10059,12
451	294558,7	10249,76	184,55	10065,21
452	284487,4	10249,76	178,45	10071,31
453	274410	10249,76	172,35	10077,41
454	264326,5	10249,76	166,25	10083,51
455	254236,9	10249,76	160,14	10089,62
456	244141,1	10249,76	154,03	10095,74

457	234039,3	10249,76	147,91	10101,85
458	223931,3	10249,76	141,79	10107,97
459	213817,2	10249,76	135,67	10114,1
460	203697	10249,76	129,54	10120,22
461	193570,6	10249,76	123,41	10126,35
462	183438,1	10249,76	117,27	10132,49
463	173299,5	10249,76	111,13	10138,63
464	163154,7	10249,76	104,99	10144,77
465	153003,8	10249,76	98,84	10150,92
466	142846,7	10249,76	92,69	10157,07
467	132683,5	10249,76	86,54	10163,22
468	122514,2	10249,76	80,38	10169,38
469	112338,6	10249,76	74,22	10175,54
470	102156,9	10249,76	68,06	10181,7
471	91969,04	10249,76	61,89	10187,87
472	81774,99	10249,76	55,72	10194,04
473	71574,77	10249,76	49,54	10200,22
474	61368,37	10249,76	43,36	10206,4
475	51155,79	10249,76	37,18	10212,58
476	40937,02	10249,76	30,99	10218,77
477	30712,06	10249,76	24,8	10224,96
478	20480,91	10249,76	18,61	10231,15
479	10243,56	10249,76	12,41	10237,35
480	0	10249,76	6,21	10243,56

*Tabella n.13: Rate per ammortamento in 40 anni*

In sostanza otteniamo un volume di spesa pari a quello riportato nella seguente tabella:









## 15. Valutazione economico – finanziaria dell’investimento

L’investimento è un’Operazione di trasferimento di risorse nel tempo, caratterizzate dal prevalere di uscite monetarie in una prima fase, e di entrate monetarie nella seconda fase.

La valutazione di un investimento, pertanto, deve tener conto dell’equilibrio finanziario caratterizzato dalla “*convenienza economica*” e dalla “*sostenibilità finanziaria*”.

Per “*convenienza economica*” s’intende la capacità del progetto di:

1. creare valore;
2. generare un livello di redditività per il capitale investito adeguato rispetto alle aspettative dell’investitore privato ed alla possibilità di attivare finanziamenti strutturati in finanza di progetto.

Per “*sostenibilità finanziaria*” s’intende la capacità del progetto di:

1. generare flussi monetari sufficienti a garantire il rimborso dei finanziamenti attivati, compatibilmente con una adeguata remunerazione degli investitori privati coinvolti nella realizzazione e gestione dell’iniziativa.

Il criterio utilizzato per valutare la *convenienza economica* della presente iniziativa è:

IL VALORE ATTUALE NETTO – (VAN)

Gli elementi rilevanti che verranno presi in considerazione ai fini di una corretta analisi economico – finanziaria della presente iniziativa sono:

- **il rischio**, che è connesso ad ogni operazione di investimento;
- **il rendimento**, che rappresenta il risultato dell’investimento;
- **il tempo**, dove si comprende sia il valore finanziario del tempo, (costo del capitale) sia la distribuzione temporale dei flussi di cassa che confermi la fattibilità dell’intervento.

## 16. VAN

Il metodo del VAN esprime quanto valore genererà un investimento. Ciò avviene misurando tutti i flussi di cassa (in uscita e in entrata) generati nel tempo riportati nel presente; converte, cioè, i guadagni futuri in soldi al valore odierno. I flussi di cassa futuri devono essere ricalcolati (scontati) per rappresentare il loro valore attuale. Il tasso di attualizzazione o di sconto pertanto deve tener conto:

1. **del valore del denaro nel tempo**. Qualsiasi investitore preferirebbe avere il denaro immediatamente piuttosto che dover attendere. Di conseguenza deve essere ricompensato pagandogli il ritardo;
2. **un premio per il rischio** che rappresenta il ritorno supplementare che gli investitori richiedono, perché desiderano la ricompensa per il rischio che il flusso di cassa potrebbe non materializzarsi.

Alla luce di quanto affermato, è opinione diffusa che il tasso di attualizzazione debba almeno eguagliare il costo opportunità del capitale, ossia il costo che sopporta l’investitore nell’impiegare il capitale in un progetto piuttosto che in un altro alternativo.

Per la quantificazione numerica del tasso di attualizzazione, trattandosi di capitali privati, come riferimento si è preso in considerazione il tasso di rendimento dei BTP (buoni del tesoro pluriennali) a 15 anni. Il tasso di rendimento lordo dei BTP a 15 anni relativi all’asta del 12 – 13 Maggio 2016 risulta essere pari al 1,99%.

Quindi si è proceduto ad attualizzare i flussi di cassa della presente iniziativa ad un tasso del 1,99% considerato come costo opportunità del capitale, ossia il rendimento del capitale se investito in un'iniziativa alternativa con un rischio pressoché nullo.

Soltanto quando dall'applicazione del metodo VAN viene fuori un flusso positivo, il progetto può essere intrapreso.

Dal presente studio si evince che le aspettative minime di redditività per l'investitore vengono rispettate a partire dal 50° anno.



## 17. Piano economico finanziario del progetto

I risultati dell'analisi finanziaria della presente iniziativa confermano la fattibilità della stessa evidenziando però che soddisfa le aspettative minime di redditività soltanto a partire dal 50° anno di esercizio. Per questo motivo il presente business plan è stato previsto per una concessione in diritto di superficie dell'area interessata di una durata di 50 anni.

Ai fini della valutazione di convenienza economico-finanziaria dell'iniziativa, l'avvio della gestione è stato ipotizzato in concomitanza con l'inizio e della costruzione delle opere e la loro affettiva operabilità. L'opera verrà realizzata interamente il primo anno così come da progetto.

Il business plan è stato redatto secondo un generale criterio di prudenza; tutte le stime formulate, pertanto, sono state basate su rilevazioni empiriche e su dati desunti da ricerche di mercato condotte a livello nazionale



*Tabella n.15:Rendimento*

Alla luce delle superiori tabelle otteniamo un van di

VAN	645.691,14
-----	------------

## 18. Note conclusive

L'analisi delle previsioni economiche e finanziarie sono la risultante di un'indagine preliminare improntata ad un generale principio di prudenza. Esse pertanto sono suscettibili di miglioramento in caso di effettiva realizzazione del progetto.

I flussi di cassa attualizzati generati dal progetto per la durata dei 50 anni di concessione generano un VAN positivo di euro 645.691,14 testimoniando la capacità dell'opera di generare flussi di dimensione sufficiente a ripagare gli esborsi iniziali, lasciando ancora risorse residue per altre destinazioni.

Si riporta in allegato l'analisi finanziaria.