

Porto Turistico di Imperia
Porto Maurizio

Piano Economico & Finanziario

Dicembre 2020

Indice

1.	PREMESSA	3
2.	COMPENDIO ESECUTIVO	4
3.	QUADRO DI RIFERIMENTO	6
3.1.	CENNI SUL MERCATO NAUTICO ITALIANO	6
3.2.	CENNI SUL MERCATO NAUTICO LIGURE	8
3.3.	STATO ATTUALE DELLE OPERE E PREVISIONI DI COMPLETAMENTO	9
4.	VALUTAZIONE DEI RICAVI	12
4.1.	CORRISPETTIVI DELLE ALIENAZIONI	12
4.1.1.	ALIENAZIONE DEI POSTI BARCA	12
4.1.2.	ALIENAZIONE DELLE OPERE A TERRA	16
4.1.3.	MARKET TEST	19
4.2.	RICAVI DI ESERCIZIO	20
4.2.1.	RICAVI DA ORMEGGI	20
4.2.2.	RICAVI DA RIADDEBITI	21
5.	VALUTAZIONE DEI COSTI	22
5.1.	COSTI DI COMPLETAMENTO	22
5.2.	COSTI DI ESERCIZIO	25
6.	FLUSSI FINANZIARI DELL'INVESTIMENTO	27
6.1.	DISTRIBUZIONE TEMPORALE DEI RICAVI	27
6.1.1.	RICAVI UNA TANTUM (CORRISPETTIVI DELLE ALIENAZIONI)	27
6.1.2.	RICAVI ANNUALI (RICAVI DI ESERCIZIO)	28
6.2.	DISTRIBUZIONE TEMPORALE DEI COSTI	29
6.2.1.	COSTI UNA TANTUM (COSTI DI COMPLETAMENTO)	29
6.2.2.	COSTI ANNUALI (COSTI DI ESERCIZIO)	31
6.3.	QUADRO DI SINTESI DEI FLUSSI FINANZIARI DELL'INVESTIMENTO	32
7.	PROIEZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE	33
8.	CONCLUSIONI	36
9.	ALLEGATI	38
9.1.	PRINCIPALI IPOTESI DI PIANO	38
9.2.	QUADRI DI SINTESI	38
9.2.1.	QUADRO ECONOMICO A REGIME	38
9.2.2.	QUADRO FINANZIARIO / TEMPORALE REALIZZAZIONE LAVORI	39
9.3.	SVILUPPO CALCOLI	40
9.3.1.	RENDIMENTO ATTESA DALL'ACQUIRENTE DEL POSTO BARCA	40
9.3.2.	BUSINESS PLAN ALBERGO	41
9.3.3.	PIANO FINANZIARIO ALBERGO	42
9.3.4.	PIANO FINANZIARIO PALAZZINE (RESIDENZIALI & COMMERCIALI)	43
9.3.5.	PIANO FINANZIARIO PALAZZINE (RESIDENZE DI LUSO)	43

1. Premessa

Il presente Piano Economico e Finanziario (il “Piano”) è redatto su incarico della Società Go Imperia S.r.l. (per brevità il “Concessionario,” pur potenziale, o il “Committente” del presente Piano Economico e Finanziario) in funzione dell’ottenimento di una concessione pluriennale per il completamento e la gestione (“costruzione & gestione”) del Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio. Il Piano tiene conto dell’attuale assetto e dovrà essere aggiornato in funzione del progetto definitivo, elaborato per l’ottenimento della concessione.

Il Piano rappresenta una rivisitazione e un aggiornamento di documenti già redatti sul tema nel novembre 2003 e nell’ottobre 2008, i quali non si intendono richiamati e non costituiscono parte integrante, dal momento che trattasi dell’esito di una disamina e un’analisi completa, allo stato attuale, talvolta anche con significativi elementi di discontinuità.

Le elaborazioni effettuate rispettano le linee guida, i presupposti e le direttive che sono state fornite dal Concessionario, avuto riguardo¹:

- a) alla durata della concessione;
- b) alla generazione / copertura del fabbisogno finanziario;
- c) alla necessità di garantire una consistenza di disponibilità liquide progressivamente non negativa;
- d) al costo di realizzazione delle opere, desunto da una perizia (Ing. Rolando) del 2003 (facente quindi riferimento ad un progetto diverso per contenuti) e non aggiornata se non (nel 2013 e nel 2020) per inflazione / attualizzazione e tenuto conto di metrature comunicate per vie informali (Arch. Beniamini), peraltro non in quadratura con gli atti depositati contestualmente alla presente;
- e) al mix di destinazione dei diversi *asset*, compreso il desiderio di destinare n° 2 palazzine a Corpi dello Stato a titolo gratuito;
- f) alla quantificazione di vari oneri nei confronti della Pubblica Amministrazione quali i canoni di Concessione Demaniale e Comunale, gli Oneri di Urbanizzazione, l’IMU, la TARI e simili

La realizzazione di un grande porto turistico a Porto Maurizio si inserisce tra le opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Imperia, accanto al potenziamento del porto commerciale di Oneglia e alla sistemazione del tratto di costa tra i due scali.

Il porto turistico deve però essere considerato come un progetto a sé stante, quanto meno dal punto di vista economico, essendo il porto commerciale e la sistemazione costiera progetti distaccati e indipendenti.

Pertanto, il presente documento fa riferimento esclusivamente ad esso come iniziativa a sé stante nella prospettiva di rappresentare ed esplicitare le *assumptions* di riferimento, lo sviluppo dell’iniziativa e le dinamiche attese, in termini economici, finanziari e patrimoniali.

Considerando che trattasi di Piano predisposto in funzione della richiesta di una concessione di costruzione e gestione, l’impostazione accolta fa riferimento alla “iniziativa” e non alla Società, allo scopo di analizzare compiutamente i valori attesi.

¹ Tali ipotesi costituiscono elementi in grado di condizionare gli esiti del piano ed in relazione a tale impatto potenziale è declinata ogni e qualsivoglia responsabilità.

2. Compendio Esecutivo

Il presente Piano traduce in valori prospettici le ipotesi che ne sono alla base, formulate interamente ed esclusivamente dal Concessionario, tenuto conto della struttura attesa dell'operazione, anch'essa formulata interamente dal Concessionario.

In particolare, le principali ipotesi riguardano:

- il costo dei lavori, di circa **Euro 96,5 milioni** oltre IVA, finanziato dall'alienazione delle opere a terra oltre a 502 posti barca, per circa **Euro 106,5 milioni** oltre IVA; tale bilanciamento, positivo ma solo in apparenza perfetto, è in realtà foriero di impatto negativo a causa della (de)correlazione temporale tra costi e ricavi; siffatto differenziale negativo è coperto dal risultato della gestione corrente (che consta principalmente della gestione dei restanti 733 posti barca), per circa **Euro 5,0 milioni** netto IVA (nei primi 7 anni di Piano, durata della realizzazione ed alienazione delle opere);
- le opere a mare, per le quali si assume di vendere tutti i 502 posti previsti a Piano e di avere un'occupazione ("*occupancy*") del 66% sugli ormeggi annuali e del 50% sui transiti; si assume, in aggiunta, di aumentare il listino attuale del 30% (riassorbendo lo sconto concesso alcuni anni fa), di poter concedere uno sconto (solo) fino al 50% per il riacquisto del posto a chi attualmente lo occupa in virtù di un titolo considerato improprio o inidoneo (n° di 410 posti) e di poter concedere uno sconto (solo) del 30% sui posti destinati alla nautica locale; si assume, ancora, che un rendimento del 2,76% sia appetibile per un potenziale acquirente (del diritto cinquantennale sul posto);
- le opere a terra, con la costruzione di un albergo di 91 stanze, occupabili per il 75% ad un prezzo medio di 150 Euro a notte, oltre a varie palazzine (residenziali e di lusso), esercizi commerciali, parcheggi, box, distributore di benzina, discoteca e quant'altro.

Relativamente alla struttura attesa dell'operazione è da sottolineare e rimarcare il fatto che non sia previsto ricorso al finanziamento bancario, in coerenza con le indicazioni del Committente, in quanto:

- a) da una parte, si prevede l'impiego del risultato della gestione corrente;
- b) dall'altra parte si prevede di procedere alla costruzione di parte delle opere secondo una logica di partnership che garantisce l'autofinanziamento, ipotizzando di individuare uno o più soggetti con i quali realizzare l'operazione secondo la seguente sequenza:
 - i) conguaglio di una c.d. *entry fee* all'apertura dell'operazione;
 - ii) realizzazione delle opere con esercizio delle stesse;
 - iii) compensazione rispetto al compenso dovuto per la realizzazione delle opere.

Tale struttura permette sia di mantenere la titolarità degli investimenti sia di dilazionare gli esborsi in modo funzionale all'autofinanziamento dell'intera operazione (in alternativa, si renderebbe necessario attivare un canale di finanziamento con la revisione del Piano).

Sulla base di siffatti presupposti, l'aspettativa è di chiudere i primi sette anni (periodo necessario per il completamento della costruzione e della alienazione delle opere) con uno sbilancio finanziario

progressivo sempre positivo (grazie alla gestione corrente, come detto) e con uno sbilancio finale positivo di **Euro 15,0 milioni**. Per il resto della vita della concessione, si prevede di incassare circa **Euro 640 mila** all'anno.

Non essendoci la generazione di un fabbisogno sopperito a mezzo di un finanziamento bancario, non risulta utile (o possibile) un calcolo del rendimento dell'operazione, con la conseguenza che tale riferimento non è riportato e sviluppato nell'ambito del Piano.

Per contro, giova segnalare come la struttura dell'operazione permetta di realizzare le opere senza finanziamento bancario, quindi senza oneri finanziari espliciti (ma soltanto impliciti nella remunerazione del/i soggetto/i identificato/i).

3. Quadro di Riferimento

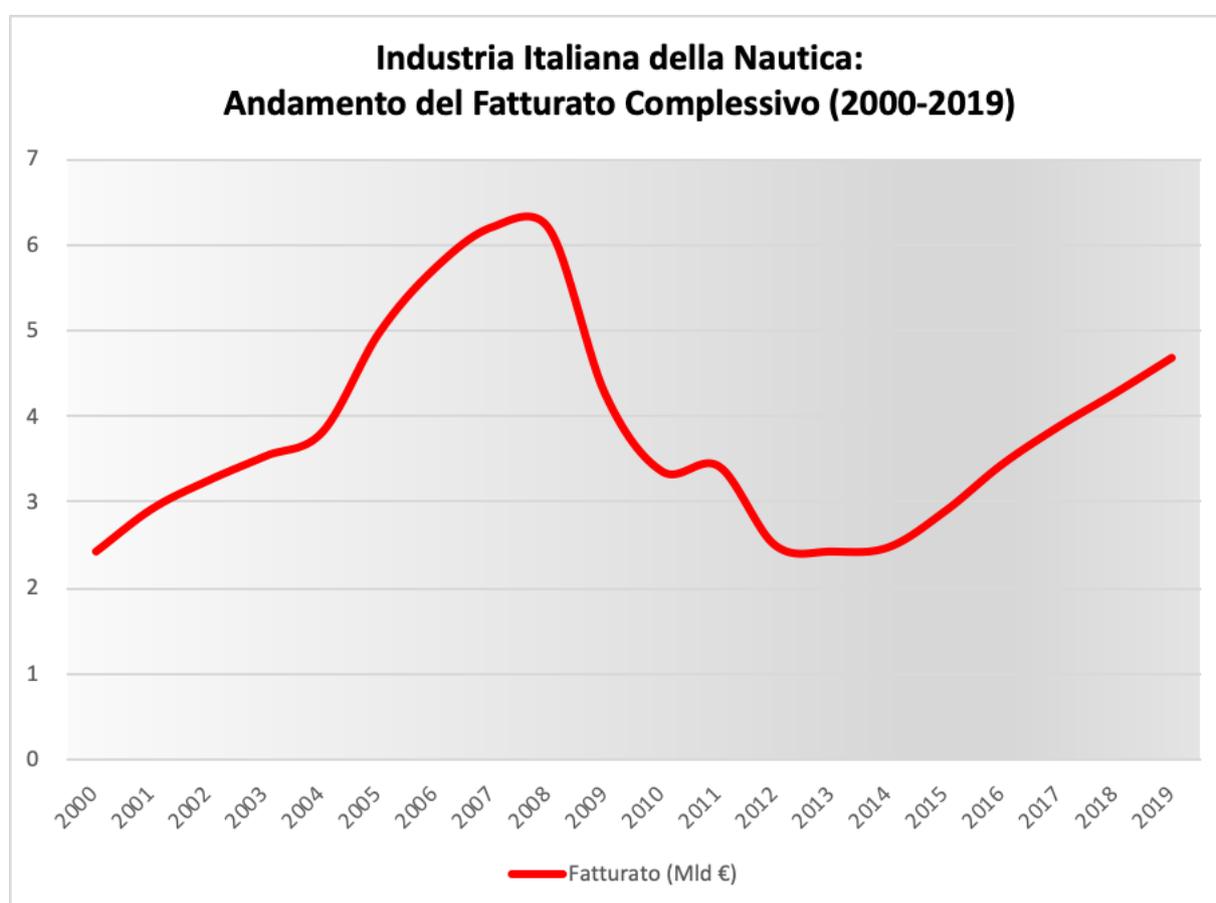
3.1. Cenni sul Mercato Nautico Italiano

Attesa l'emergenza sanitaria recentemente in corso, l'ultimo dato disponibile è quello relativo al 2019. Trattandosi di una previsione formulata nel mese di dicembre 2019, nel contesto "istituzionale" dell'Assemblea Generale di Confindustria Nautica, e successivamente confermata nel mese di giugno 2020, nel medesimo contesto, appare comunque ragionevolmente affidabile ai fini della presente analisi. L'unico dato (soft) successivo è la conferma delle previsioni di crescita formulate in allora per il 2020, da parte del Presidente di Confindustria Nautica in occasione del 60° Salone Nautico di Genova nel mese di ottobre 2020.

Come detto, nel corso dell'Assemblea Generale di Confindustria Nautica del 19 dicembre 2019 sono state presentate le elaborazioni del questionario statistico relativo all'andamento del fatturato nautico, sulla base delle previsioni di chiusura dei bilanci 2019. L'indagine, condotta dall'Ufficio Studi sulla base di un campione significativo di aziende, ha registrato ancora una volta risultati positivi per il comparto.

La stima di crescita prevista tramite il campione per l'anno 2019 ha suggerito un valore di +9,7% per il fatturato globale dell'industria italiana della nautica (composto di cantieristica ed equipaggiamenti, come dettagliato nel seguito), con la conseguenza che - se i dati saranno confermati - il fatturato globale raggiungerebbe il valore di circa 4,68 miliardi di euro.

Si tratterebbe pertanto del sesto anno consecutivo di crescita, con un incremento di fatturato del 92% rispetto ai valori minimi toccati nel 2013, secondo l'andamento di seguito riportato:



Entrando nello specifico dei singoli settori merceologici, la stima di una crescita del +9,7% si compone di un +11,1% per la costruzione di nuove unità da diporto e di un +6,9% per gli equipaggiamenti, comprensivo di accessori nautici e motori marini.

Nel corso dell'Assemblea Generale di Confindustria Nautica del 19 dicembre 2019 sono stati anche presentati i risultati del questionario alle Aziende associate relativo alle previsioni 2020 sull'andamento del mercato nautico. L'indagine ha visto il 62% delle aziende rispondenti dichiarare, sulla base del proprio portafoglio ordini, una probabile crescita del fatturato 2020 rispetto all'anno precedente.

Rispetto alla medesima rilevazione, effettuata a dicembre 2018 in relazione al 2019, non si registrano particolari modifiche nei trend indicati dalle aziende: nonostante una congiuntura internazionale più stabile, la percentuale di aziende che avevano indicato una previsione di crescita era sostanzialmente identica.

Complessivamente si tratta pertanto di iniziali indicazioni molto positive per l'anno in corso, che si pongono in linea con il *trend* degli ordini registrati nei saloni autunnali non soltanto dall'industria italiana ma, in modo più esteso, dagli operatori di tutte le principali nazioni produttrici di unità da diporto.

A proposito di previsioni future, è d'uopo un accenno anche alla citata emergenza sanitaria recentemente in corso. Pur avendo avuto effetti negativi su molti settori, anche rilevanti, dell'economia nazionale ed internazionale, essa non ha portato altrettante conseguenze nel comparto nautico.

Infatti, mentre la cancellazione di ordini è all'ordine del giorno in altri settori, nella nautica (specialmente da diporto) esiste un'opposta configurazione degli assetti: clienti che sollecitano le consegne e si raccomandano di non ritardarle, al fine di poter trascorrere l'estate (o comunque estesi periodi) in isolamento sulla loro nuova imbarcazione.

In ultimo, sempre a proposito di mercato nazionale, giova un confronto tra la distribuzione delle lunghezze esistenti in natanti (sotto i 10 metri), imbarcazioni (tra 10 e 24 metri) e navi (oltre i 24 metri) da diporto immatricolati a livello nazionale [dato 2019, fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti] e la distribuzione dei posti disponibili all'interno del Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio.

Lunghezza	Immatri- colazioni	Posti nel Porto	Differenza
Fino a 10m	53,60%	55,10%	(1,60%)
Fino a 12m	22,70%	7,70%	15,00%
Fino a 18m	20,30%	21,00%	(0,70%)
Fino a 24m	3,30%	5,20%	(1,90%)
Oltre 24m	0,20%	11,00%	(10,80%)
	100,00%	100,00%	0,00%

Dalla tabella, si evince chiaramente che, nella distribuzione dei posti disponibili tra le varie metrature, il Porto di Imperia Porto Maurizio è tendenzialmente equilibrato rispetto alla distribuzione delle lunghezze esistenti in natanti, imbarcazioni e navi da diporto immatricolati.

A tale impostazione fa parziale eccezione lo sbilanciamento delle imbarcazioni tra 10 e 12 metri in favore delle navi oltre i 24 metri, ma questo è un fatto voluto che, nel corso della vita del Porto, è stato attivamente perseguito proprio per seguire il mercato locale.

3.2. Cenni sul Mercato Nautico Ligure

All'interno del mercato nautico italiano, il mercato nautico ligure risulta chiaramente dominante in termini di immatricolazioni (su quasi 96 mila immatricolazioni in Italia, oltre 18 mila sono in Liguria, corrispondenti al 19% [dato 2019, fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]) ma non altrettanto in termini di ricettività (contando su meno di 25 mila posti barca su un totale nazionale di oltre 162 mila, corrispondenti al 15% [dato 2019, fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]).

Tali informazioni sono esplicitate nelle seguenti tabelle.

Imbarcazioni Immatricolate			
Tipo	Italia	Liguria	% Liguria
Fino a 10m	51.228	5.733	11,19%
Fino a 12m	21.682	5.467	25,21%
Fino a 18m	19.394	5.512	28,42%
Fino a 24m	3.118	1.469	47,11%
Oltre 24m	189	40	21,16%
	95.611	18.221	19,06%

Numero di Posti Barca			
Tipo	Italia	Liguria	% Liguria
Porto Turistico	67.983	10.251	15,08%
Approdo Turistico	44.805	6.381	14,24%
Punto di Ormezzio	49.667	7.830	15,76%
	162.455	24.462	15,06%

È pur vero che, con oltre 24 mila posti barca, la Liguria si colloca al primo posto tra le regioni italiane: ma tale primato è proporzionalmente inferiore al primato della Liguria nel numero di immatricolazioni (15% contro 19%). Tale dato risulta incoraggiante, specie se affiancato al primato della Liguria nel numero di patenti nautiche rilasciate nel 2019 (oltre 2.300, corrispondenti al 20% del totale nazionale che non raggiunge le 12.000), particolarmente rilevante specie se rapportato alla popolazione.

3.3. Stato Attuale delle Opere e Previsioni di Completamento

Il Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio si compone di **1.235 posti barca**, suddivisi su varie metrature, già dedotti quelli che saranno demoliti sulla base del nuovo Piano del Porto (n° di 48 posti da 12 [n° di 35] e 14 [n° di 13] metri) e già dedotti quelli destinati a diversi utilizzi e pertanto non disponibili (battelli turistici n° di 2 posti da 22 metri, cantieri navali n° 6 posti da 18 [n° di 2] e 26 [n° di 4] metri, pesca professionale n° 6 posti da 15 metri).

Metri	N° Posti	Metri	N° Posti	Metri	N° Posti
5,00	118	15,00	146	50,00	19
5,50	77	16,00	26	65,00	1
6,00	113	18,00	86	70,00	1
8,00	274	22,00	64	75,00	6
10,00	99	26,00	69	80,00	3
12,00	95	35,00	24	85,00	1
14,00	1	40,00	10	90,00	2
Posti a base del Piano					1.235
Posti non disponibili					14
Posti esistenti					1.249

Pur non costituendo una criticità rispetto alla realizzazione del Piano, si segnala il seguente aspetto. All'interno dei posti "disponibili" ed "utilizzati" vi sono posti attualmente interdetti dalla Capitaneria (n° di 70) e posti formalmente inesistenti (n° di 51); tale inclusione è "giustificata" dalle aspettative, rispettivamente, di rimuovere l'interdizione nel brevissimo periodo (a fronte di lavori eseguiti) e di poter utilizzare più spazio facendo "stringere" le imbarcazioni (rimane da verificare tale ultima ipotesi in ottica di saturazione del porto: in ogni caso, l'occupancy prevista a Piano è "solo" del 66% massimo). Si raccomanda agli Amministratori di gestire anche tali aspetti con attenzione e cura.

Allo stato attuale, il Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio risulta solo parzialmente realizzato. Lo stato di ciascun manufatto è puntualmente descritto nel documento "Stima del Costo delle Opere Necessarie al Completamento del Porto Turistico di Imperia" (aggiornamento febbraio 2020). Tale documento, qui riassunto e maggiormente dettagliato e integrato nel seguito, è assunto alla base della stima dei Costi di Completamento (si veda il successivo Capitolo 5.1).

In sintesi, il capitolato si divide tra:

- Molo San Lazzaro (diga di sottoFlutto): tale opera risulta interamente completata. I costi aggiuntivi previsti riguardano la gestione di non conformità o vizi, in particolare relativi a: distributore di carburanti, tubo di ricircolo, locali di pubblico spettacolo, locali commerciali, acque nere e di sentina, smaltimento acque dell'aiuola della passeggiata superiore, scale e demolizione del pontile 2G. Il totale previsto è di **1.475 mila Euro**.
- Strada di Accesso Definitiva (Molo San Lazzaro): tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: strada di accesso & terre armate, illuminazione delle aree pubbliche, impianto di irrigazione e trasporto & scarica delle terre in esubero. Risultano anche costi aggiuntivi previsti per la gestione di non conformità o vizi, in particolare relativi a: cedimenti di banchina e capannone artigiani. Il totale previsto è di **2.432 mila Euro**.

- Banchina San Lazzaro (Edificio A, Edificio B, AutoRimessa Interrata, Aree Esterne): tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: impianti elettrici (comprese le aree esterne e l'unità terminale di erogazione), impianti meccanici, impianti idrico-igienico-sanitari, impianti di riscaldamento & condizionamento, microPali di fondazione, edifici & opere strutturali, opere di completamento, sistemazioni esterne ed arredo urbano. Risultano anche costi aggiuntivi previsti per la gestione di non conformità o vizi, in particolare relativi a: vasca antincendio e autorimessa. Il totale previsto è di **18.682 mila Euro**.
- Hall del Mare (Edifici A, B, C ed Aree Esterne): tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: opere strutturali, impianti, reti di scarico acque bianche & nere, impianti (interni) idrico-sanitari, impianti di riscaldamento condizionamento & ventilazione, opere di preparazione & completamento, arredo urbano e vele "Max Par." Il totale previsto è di **23.129 mila Euro**.
- Yacht Club (Edificio ed Opere Esterne): tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: microPali di fondazione, opere strutturali, torre ormeggiatori, impianti elettrici (comprese dorsali & aree esterne), impianti fotoVoltaici, reti acqua potabile, impianto antincendio (rete idranti esterna e impianto interno), impianti di irrigazione, reti di scarico acque bianche, impianti (interni) idrico-sanitari, impianto di riscaldamento condizionamento & ventilazione, opere di completamento e arredo urbano. Risultano anche costi aggiuntivi previsti per la gestione di non conformità o vizi, in particolare relativi a: servizi igienici e acque nere e di sentina. Il totale previsto è di **8.684 mila Euro**.
- Calata Anselmi (Banchina Via Scarincio e Banchina Medaglie d'Oro): tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: pavimentazioni aree esterne (Calata Anselmi), impianti elettrici (Calata Anselmi), arredo urbano, Banchina Via Scarincio, Banchina Medaglie d'oro, realizzazione servizi igienici (ex palazzina polizia), traslazione pontili galleggianti verso Calata Anselmi di 10 metri. Il totale previsto è di **2.595 mila Euro**.
- Impianti Gestione Acque: tale opera risulta in parte da completare, in particolare per quanto riguarda: impianto RO e accessori, impianto di depurazione, impianto di produzione acqua calda & climatizzazione, sistema di preTrattamento delle acque di sentina. Il totale previsto è di **2.000 mila Euro**.
- Opere Varie: risultano infine altre lavorazioni da completare, in particolare per quanto riguarda: pista ciclabile, fognatura e aree varie. Risultano anche costi aggiuntivi previsti per la gestione di non conformità o vizi, in particolare relativi a: colonnine, acque nere di sentina, pali della luce, pavimentazione e carpenterie metalliche varie. Il totale previsto è di **4.764 mila Euro**.

I costi riportati sopra sono riassunti nella seguente tabella, completati tramite una stima di Spese Tecniche del 7% e con l'ulteriore distinzione tra quelli riferibili ad opere vendibili e quelli riferibili ad opere NON vendibili.

Tipo	Costo Totale	Opere NON Vendibili	Opere Vendibili
Completamento	59.079.525	23.490.638	35.588.887
Conformità	4.681.831	3.087.707	1.594.124
Spese Tecniche	4.463.295	1.390.836	3.072.459
Totale	68.224.651	27.969.180	40.255.471

La stima del costo delle opere necessarie al completamento del porto turistico di Imperia è stata svolta una prima volta nel 2003 e una seconda volta nel 2013. La stima svolta nel 2020, alla base del presente documento, si è naturalmente basata sulle versioni precedenti come punto di partenza.

Si segnala che, anche in ragione di ciò, i valori sopra esposti comprendono una componente implicita di attualizzazione di 11.303 mila Euro per quanto riguarda il completamento e di 426 mila Euro per quanto riguarda la conformità, oltre al riflesso di dette componenti sulla stima di Spese Tecniche del 7% di 821 mila Euro, per una componente implicita di attualizzazione totale di **12.550 mila Euro**.

4. Valutazione dei Ricavi

4.1. Corrispettivi delle Alienazioni

4.1.1. Alienazione dei Posti Barca

I **1.235 posti barca** presenti in varie metrature nel Porto di Imperia Porto Maurizio, come dettagliati in precedenza, sono ulteriormente divisibili tra Porto Turistico (n° di 740 posti) e Nautica Locale (n° di 495 posti). Tale divisione si riferisce al fatto che i posti nel gruppo "Nautica Locale" sono affittabili con circa il 30% di sconto rispetto al normale listino e non sono cedibili.

Sono ulteriormente identificabili i seguenti gruppi:

- 410 posti attualmente occupati in virtù di un titolo considerato improprio o inidoneo, per i quali vi è una previsione di proporre agli attuali occupanti il riacquisto con uno sconto fino al 50% rispetto al prezzo pieno determinato nel presente Piano
- 215 posti attualmente liberi e cedibili
- 456 posti da destinare ad ormeggio periodico (di cui 433 destinati alla "Nautica Locale")
- 154 posti da destinare al transito (di cui 62 destinati alla "Nautica Locale")

Metri	N° Posti Totali	Cedibili a Prezzo Scontato	Cedibili a Prezzo Pieno	Destinati ad Ormeggi	Destinati a Transiti	Destinati a Nautica Locale
5,00	118					118
5,50	77					77
6,00	113	2	30			81
8,00	274	53	29	4	10	178
10,00	99	58	3	1	12	25
12,00	95	68			11	16
14,00	1				1	
15,00	146	101	20	4	21	
16,00	26	10	13		3	
18,00	86	48	27		11	
22,00	64	31	25		8	
26,00	69	17	39	5	8	
35,00	24	4	13	4	3	
40,00	10	1	8		1	
50,00	19	12		5	2	
65,00	1	1				
70,00	1		1			
75,00	6	2	4			
80,00	4	1	2		1	
90,00	2	1	1			
Tot	1.235	410	215	23	92	495

Il primo, importante passo, è la determinazione dei prezzi attesi dall'alienazione dei posti barca (esclusivamente tra quelli cedibili, a prezzo pieno o scontato).

Al momento, i posti sono eserciti con il seguente listino, che costituisce il punto di partenza per l'analisi da effettuare:

Metri	ORMEGGIO ANNUALE	MENSILE ALTA STAGIONE	GIORNALIERO ALTA STAGIONE	MENSILE MEDIA STAGIONE	GIORNALIERO MEDIA STAGIONE	MENSILE BASSA STAGIONE	GIORNALIERO BASSA STAGIONE
5,00	920	210	10	202	9	137	6
5,50	1.225	247	12	237	11	152	7
6,00	1.480	295	14	283	13	167	8
8,00	2.500	358	19	344	18	218	10
10,00	4.285	520	24	500	23	348	14
12,00	5.515	686	32	660	30	420	18
14,00	6.430	820	42	788	40	480	22
15,00	7.535	977	45	940	43	570	25
16,00	8.755	1.112	52	1.070	50	666	30
18,00	11.030	1.435	68	1.380	65	800	36
22,00	15.200	1.914	85	1.840	82	1.125	52
26,00	17.360	2.282	104	2.195	100	1.330	62
35,00	28.595	5.095	278	4.900	267	2.555	137
40,00	35.740	6.900	385	6.635	370	3.265	157
50,00	63.330	8.762	505	8.425	485	4.595	268
65,00	88.900	11.680	660	11.230	635	7.040	395
70,00	97.000	12.740	718	12.250	690	7.860	435
75,00	108.235	13.800	772	13.270	742	8.580	510
80,00	123.575	15.132	825	14.550	793	9.395	565
90,00	168.485	22.833	1.008	21.955	970	12.760	670

Merita precisare che i prezzi indicati sono comprensivi di IVA, che l'alta stagione si riferisce ai mesi di maggio e settembre, che la media stagione si riferisce ai mesi di giugno, luglio ed agosto e che la bassa stagione si riferisce ai restanti sette mesi, da ottobre ad aprile.

Ai fini dei calcoli che seguono, tuttavia, il listino degli ormeggi, dedotta l'IVA, è maggiorato del 30%. Ciò in ragione del fatto che, in anni passati ma recenti, il medesimo listino ha subito una riduzione (appunto) del 30%, per tener conto del fatto che l'infrastruttura portuale non era completata. In ottica dell'operazione in parola, e a completamento del progetto, si ritiene ragionevole poter riassorbire tale 30% di "sconto" non più applicabile.

Quale punto di partenza per l'analisi, il listino degli ormeggi è utilizzato per la quantificazione del prezzo di una cessione cinquantennale. Infatti, al fine di quantificare il prezzo atteso da tale cessione, occorre collocarsi dal punto di vista dell'acquirente / investitore ed analizzare l'acquisto come fosse un investimento a tutti gli effetti, sulla base di un approccio c.d. *rent or buy*.

Da una parte, infatti, vi è la possibilità di continuare a noleggiare un ormeggio annualmente al listino sopra esposto mentre, dall'altra parte, vi è la possibilità di acquisirne l'uso per cinquant'anni versando un prezzo iniziale e godendo di un costo ridotto in futuro (uguale alla sola componente di riAddebito dei costi di esercizio).

Si tratta, consequenzialmente, di un esborso iniziale e di un risparmio futuro. Applicando a tali flussi un rendimento e stimando la percentuale dell'ormeggio annuale che è a copertura dei costi di gestione, si addivene ad una quantificazione univoca del prezzo della cessione cinquantennale.

Il tasso di rendimento desiderato da un acquirente / investitore è assunto al 2,76% (uguale al più recente collocamento di BTP² trentennali (del 22 ottobre 2020) più uno "spread" del 1%. La percentuale dell'ormeggio annuale a copertura dei costi di gestione è stimata al 46%. In applicazione di tali parametri, il prezzo della cessione cinquantennale è stimato uguale a 15,00 volte l'ormeggio annuale, secondo quanto riportato in *Allegato 9.3.1*.

L'elaborazione riportata mostra come, per ogni 100 Euro di ormeggio annuale, 1.500 Euro sia il valore di cessione cinquantennale che, tenendo conto di 54 Euro di risparmio annuale, conduce ad una sommatoria uguale a zero dei flussi futuri attualizzati al 2,76%.

Applicando il valore di 15,00 volte l'ormeggio annuale (maggiorato del 30% rispetto al listino, come descritto in precedenza), si ottengono - ulteriormente - i seguenti prezzi di cessione cinquantennale.

Metri	Prezzo NO IVA	Prezzo CON IVA
5,0	14.704	17.939
5,5	19.579	23.886
6,0	23.654	28.858
8,0	39.957	48.747
10,0	68.486	83.553
12,0	88.145	107.537
14,0	102.769	125.378
15,0	120.430	146.924
16,0	139.929	170.713
18,0	176.289	215.073
22,0	242.937	296.384
26,0	277.460	338.501
35,0	457.026	557.572
40,0	571.223	696.892
50,0	1.012.186	1.234.867
65,0	1.420.864	1.733.455
70,0	1.550.325	1.891.396
75,0	1.729.890	2.110.466
80,0	1.975.065	2.409.580
85,0	2.365.444	2.885.841
90,0	2.692.850	3.285.277

L'identificazione di quanti e quali posti assoggettare ad alienazione cinquantennale è in dipendenza delle esigenze del presente Piano, con la conseguenza che, *ceteris paribus*, si alieneranno tutti e soli quei posti il cui ricavato sia strumentale all'equilibrio del Piano.

² Emissione BTP Italia 22 ottobre 2020 ([click here](#))

Si segnala che si tratta di BTP a 30 anni, di durata quindi non (immediatamente) confrontabile con la durata della concessione. Ciò detto, si tratta tuttavia, per il loro recentissimo collocamento, dei titoli di lungo periodo che maggiormente tengono conto delle attuali (post Covid) condizioni esistenti sui mercati finanziari: si ritiene che tale aspetto prevalga su quello della durata: il più recente collocamento di BTP a 50 anni risale al luglio 2019 ([click here](#)).

È ulteriore *assumption* di Piano che i primi posti ceduti siano quelli cedibili a prezzo scontato, che la loro cessione all'attuale occupante è la sola opportunità di monetizzazione. Ad esaurimento di questi, sono considerati ceduti quelli cedibili a prezzo pieno, se e nella misura in cui ciò sia necessario a coprire il costo dei lavori. I rimanenti posti rimarranno in gestione, a copertura del fabbisogno corrente e nella prospettiva di generare un utile destinato inizialmente al sostegno finanziario dell'operazione e, successivamente, anche alla promozione del Porto di Imperia Porto Maurizio.

Tali considerazioni portano all'identificazione di 502 posti (di cui tutti i 410 posti cedibili a prezzo scontato ed ulteriori 92 posti cedibili a prezzo pieno) per un totale ricavato stimato dalle opere a mare di **Euro 41.150 mila** (evidentemente NON comprensivo dell'IVA), secondo quanto riportato nella seguente tabella:

Metri	a Prezzo Scontato	a Prezzo Pieno	Prezzo	Entrate Attese da Posti Barca
6,0	2	30	23.654	733.288
8,0	53	29	39.957	2.217.603
10,0	58	3	68.486	2.191.552
12,0	68		88.145	2.996.921
15,0	101	19	120.430	8.369.874
16,0	10	11	139.929	2.238.860
18,0	48		176.289	4.230.948
22,0	31		242.937	3.765.530
26,0	17		277.460	2.358.411
35,0	4		457.026	914.052
40,0	1		571.223	285.611
50,0	12		1.012.186	6.073.117
65,0	1		1.420.864	710.432
75,0	2		1.729.890	1.729.890
80,0	1		1.975.065	987.533
90,0	1		2.692.850	1.346.425
Totale	410	92		41.150.048

4.1.2. Alienazione delle Opere a Terra

Ai fini della quantificazione del ricavato atteso dall'alienazione cinquantennale delle opere a terra, occorre distinguere tra:

- opere sostanzialmente completate e cedibili nei primi due anni di Piano;
- opere da completare in proprio;
- opere da completare in autofinanziamento.

Le opere sostanzialmente completate e cedibili sono:

- il distributore di benzina (valore atteso di cessione cinquantennale Euro 3.000 mila);
- la discoteca (valore atteso di cessione cinquantennale Euro 1.500 mila);
- il c.d. capannone artigiani, composto di 8 moduli dove collocare varie iniziative di commercio locale (valore atteso di cessione cinquantennale Euro 1.039 mila).

Da tali operazioni consegue un totale ricavato atteso (relativamente) a pronti (nei primi due anni di Piano), derivante dall'alienazione delle opere sostanzialmente completate e cedibili, di **Euro 5.539 mila**.

Per quanto riguarda i citati valori attesi di cessione, si fa riferimento a precedenti contatti con il mercato e alla generale conoscenza dell'andamento di tali prezzi.

Le opere da completare in proprio sono, invece:

- box nautici (2.000 mq);
- box auto (n° di 100);
- parcheggi coperti (n° di 532);
- parcheggi scoperti (n° di 948).

Per quanto riguarda i box auto, il valore atteso di cessione cinquantennale è stimato in Euro 25 mila ciascuno, per un totale di Euro 2.500 mila. Anche per questo valore si fa riferimento a precedenti contatti con il mercato e alla generale conoscenza dell'andamento di tali prezzi.

Nel citato Piano Economico e Finanziario del 2008, fu fatta una stima relativa all'alienazione delle rimanenti opere (quindi ad eccezione dei box auto).

Ai fini della determinazione del valore atteso ad oggi dalla parte ancora applicabile di tale alienazione, detta stima è stata aggiornata in duplice ordine:

- sono stati aggiornati il valore dei metri quadri nonché il numero di parcheggi soggetti ad alienazione (c.d. Componente "Q");
- sono stati aggiornati i prezzi attesi di vendita a metro quadro / parcheggio, categoria per categoria, sulla base di un confronto tra i valori immobiliari del secondo semestre 2008 ed i corrispondenti valori del primo semestre 2020 (ultimo disponibile) come riportati nella Banca dati delle Quotazioni Immobiliari dell'Agenzia delle Entrate (c.d. Componente "P").

In particolare, i prezzi attesi di vendita mostrano un calo medio del 20%, come dettagliato nel seguito. Ai fini della rimodulazione della Componente "P," sono state utilizzate le percentuali medie di variazione nei valori di alienazione, categoria per categoria e non la media totale.

	Categoria	Min.	Media	Max
Differenza % tra 2° Semestre 2008 e 1° Semestre 2020	Abitazioni Civili	(52%)	(52%)	(51%)
	Abitazioni Economiche	(47%)	(47%)	(47%)
	AutoRimesse	(7%)	(5%)	(4%)
	Box	(15%)	(14%)	(12%)
	Posti Auto Coperti	0%	0%	0%
	Posti Auto Scoperti	(10%)	(5%)	0%
	Ville e Villini	(4%)	(5%)	(6%)
	Media Residenziale	(19%)	(18%)	(17%)
	Magazzini	(35%)	(24%)	(13%)
	Negozi	(64%)	(52%)	(40%)
	Media Commerciale	(49%)	(38%)	(26%)
	Uffici	(20%)	(18%)	(17%)
	Laboratori	0%	1%	1%
	Media Altro	(10%)	(9%)	(8%)
Media Totale	(23%)	(20%)	(17%)	

La rimodulazione delle due componenti ha portato alle seguenti stime: box nautici, valore atteso di cessione cinquantennale Euro 2.595 mila; parcheggi coperti, valore atteso di cessione cinquantennale Euro 6.384 mila; parcheggi scoperti, valore atteso di cessione cinquantennale Euro 5,404 mila.

Tenendo conto di quanto affermato in precedenza a proposito dei box auto, il totale ricavato atteso dall'alienazione delle opere da completare in proprio è di **Euro 16.883 mila**.

Le opere da completare in autofinanziamento sono: vari immobili residenziali di abitazione (2.942 mq), vari immobili residenziali di lusso (2.219 mq), vari immobili per esercizi commerciali (2.878 mq) e un albergo (5.024 mq).

Tali opere meritano un trattamento più articolato, dal momento che si immagina di non finanziarne il completamento (in proprio o per il tramite di istituti di credito), procedendo invece individuando uno o più soggetti ai quali proporre un rendimento lordo del 6,73% su un'operazione articolata in tre fasi: conguaglio di una c.d. *entry fee* all'apertura dell'operazione, realizzazione delle opere, esercizio delle stesse.

In particolare, e più specificamente:

- la *entry fee* è calcolata a quadratura del citato rendimento (fa sì che vi sia una sommatoria uguale a zero dei flussi futuri attualizzati al 6,73%);³

³ Si segnala che si fa riferimento ad un "conguaglio" in quanto detta *entry fee* può essere positiva (incasso) o negativa (pagamento) a seconda della singola iniziativa. Si segnala altresì che ove il rapporto fosse con un unico soggetto (ovvero con un capofila), si realizzerebbe un conguaglio a zero, somma algebrica di tutte le *entry fees* su tutte le singole iniziative.

- le opere sono realizzate dal soggetto identificato e fatturate al Concessionario (che ne diventa quindi il proprietario e che, pertanto, è anche “titolare” del relativo investimento), il quale tuttavia non provvede al pagamento delle fatture ricevute;
- le opere sono quindi esercitate/cedute dal soggetto identificato il quale, in tale modo, rientra del proprio investimento senza alcun flusso finanziario da parte del Concessionario (pagamento in compensazione).

Il terzo punto si realizza come segue, facendo distinzione tra *real estate* (immobili residenziali e immobili commerciali) e *hospitality* (albergo) in funzione delle differenze nelle attività e, soprattutto, nelle rispettive modalità di “esercizio.”

Per quanto riguarda gli immobili residenziali (di abitazione o di lusso) e gli immobili commerciali, il soggetto identificato riceve un mandato a vendere (si tratta, evidentemente, sempre di una cessione cinquantennale). Il prezzo atteso di vendita, nuovamente, si basa su un aggiornamento “P x Q” della stima fatta nel citato Piano Economico e Finanziario del 2008, secondo quanto riportato nella seguente tabella:

	Categoria	Min.	Media	Max
Differenza % tra 2° Semestre 2008 e 1° Semestre 2020	Abitazioni Civili	(52%)	(52%)	(51%)
	Abitazioni Economiche	(47%)	(47%)	(47%)
	AutoRimesse	(7%)	(5%)	(4%)
	Box	(15%)	(14%)	(12%)
	Posti Auto Coperti	0%	0%	0%
	Posti Auto Scoperti	(10%)	(5%)	0%
	Ville e Villini	(4%)	(5%)	(6%)
	Media Residenziale	(19%)	(18%)	(17%)
	Magazzini	(35%)	(24%)	(13%)
	Negozi	(64%)	(52%)	(40%)
	Media Commerciale	(49%)	(38%)	(26%)
	Uffici	(20%)	(18%)	(17%)
	Laboratori	0%	1%	1%
	Media Altro	(10%)	(9%)	(8%)
Media Totale	(23%)	(20%)	(17%)	

Il mandato a vendere è remunerato in misura tale da assicurare che l’incasso della vendita vada interamente al soggetto identificato.

Al momento dell’incasso, infatti, tale soggetto non corrisponderà quanto rinveniente della vendita al proprietario degli immobili e vedrà in tal modo pagate le proprie fatture in compensazione, compresa evidentemente la remunerazione del mandato a vendere.

Per quanto riguarda l’albergo, per contro, il soggetto identificato mantiene l’uso degli immobili senza corrispondere un affitto al loro proprietario e vedrà in tal modo pagate le proprie fatture in compensazione.

Lo sviluppo dei calcoli (esposto in allegato per semplicità), tenuto conto del citato rendimento lordo del 6,73%, dei valori attesi di cessione cinquantennale degli immobili, degli introiti attesi

dall'esercizio cinquantennale dell'attività alberghiera (secondo un Business Plan appositamente redatto, anch'esso esposto in allegato), porta ai seguenti valori:

- la componente *real estate* porta ad una *entry fee* (negativa) di Euro 9.952 mila, oltre a entrate proForma di Euro 27.360 mila
- la componente *hospitality* porta ad una *entry fee* (positiva) di Euro 9.952 mila, oltre a entrate proForma di Euro 15.607 mila⁴.

Conseguentemente, il totale ricavato atteso dall'alienazione delle opere da completare in autofinanziamento è pari ad **Euro 42.966 mila**, interamente proForma.

Complessivamente, tali elaborazioni conducono ad un totale ricavato stimato dalle opere a terra di **Euro 65.388 mila** (evidentemente NON comprensivo dell'IVA), secondo quanto riportato nella seguente tabella:

Entrate Attese da Cessioni	Reali	ProForma	Totale
Opere sostanzialmente completate e cedibili			
Distributore di Benzina	3.000.000		3.000.000
Discoteca	1.500.000		1.500.000
Capannone Artigiani (8 moduli)	1.039.243		1.039.243
Opere da completare in proprio			
Box Nautici	2.595.000		2.595.000
Box Auto	2.500.000		2.500.000
Parcheggi Coperti	6.384.000		6.384.000
Parcheggi Scoperti	5.403.600		5.403.600
Opere da completare in autofinanziamento			
Residenze di Abitazione		5.799.494	5.799.494
Residenze di Lusso		6.594.905	6.594.905
Esercizi Commerciali		5.373.324	5.373.324
Albergo		25.198.454	25.198.454
Totale	22.421.843	42.966.176	65.388.020

4.1.3. Market Test

Come dettagliato nel capitolo precedente, alcune stime sono fatte sulla base di precedenti contatti con il mercato e della generale conoscenza dell'andamento dei relativi prezzi, altre sono fatte sulla base di appositi calcoli predisposti *ad hoc*, altre ancora sono fatte sulla base di un aggiornamento "P x Q" della stima fatta nel citato Piano Economico e Finanziario del 2008.

Tale ultima categoria comprende tutte le opere da completare in proprio (box nautici, box auto, parcheggi coperti e parcheggi scoperti) e parte delle opere da completare in autofinanziamento (immobili residenziali ed immobili commerciali).

Al fine di validare tale metodo di calcolo, questi sono stati sottoposti ad un c.d. *market test* in duplice ordine:

⁴ A tale proposito, si ricorda che, come già descritto, le entrate proForma non corrispondono a reali flussi finanziari ma sono direttamente destinate alla copertura dei costi di costruzione

- il valore calcolato, comprensivo di oneri finanziari figurativi (tasso del 5%) è confrontato con (dev'essere minore del) affitto pro forma che verrebbe pagato per la durata della concessione;
- il valore calcolato è confrontato con (dev'essere minore del) valore attuale netto (tasso del 5%) dell'affitto pro forma che verrebbe pagato per la durata della concessione.

Tali due verifiche della tenuta del valore alle attuali condizioni di mercato, sostanzialmente equipollenti, hanno fatto emergere la necessità di operare una svalutazione di un ulteriore 2,75% degli immobili residenziali, di cui si è già tenuto conto nei valori sopra esposti.

4.2. Ricavi di Esercizio

4.2.1. Ricavi da Ormeggi

Come detto, la previsione è che, *ceteris paribus*, si alienino tutti e soli quei posti il cui ricavato sia strumentale all'equilibrio del Piano: e tale considerazione porta all'identificazione di 502 posti. Ne consegue che i rimanenti 733 posti rimangano in gestione e siano eserciti a listino, prevedendo una maggiorazione del 30% (secondo quanto descritto al *Capitolo 4.1.1*) e prevedendo altresì uno sconto del 30% per la nautica locale, secondo quanto riportato nella seguente tabella⁵:

Metri	Numero di Posti		Prezzo / Ricavo in Ipotesi	
	Ormeggio	Transito	Ormeggio	Transito
8,0	4	10	2.664	4.374
10,0	1	12	4.566	6.140
12,0		11		7.896
14,0		1		9.734
15,0	5	21	8.029	11.063
16,0	2	3	9.329	12.908
18,0	27	11	11.753	16.181
22,0	25	8	16.197	21.831
26,0	44	8	18.498	26.185
35,0	17	3	30.470	60.387
40,0	8	1	38.084	78.516
50,0	5	2	67.483	110.396
70,0	1		103.361	
75,0	4		115.332	
80,0	1	1	131.678	203.919
85,0	1		157.705	
90,0	1		179.533	
SubTotale	146	92	3.803.891	1.731.564
5,0	118		686	
5,5	77		914	
6,0	81		1.104	
8,0	118	60	1.865	4.374
10,0	25		3.196	
12,0	14	2	4.114	7.896
SubTotale	433	62	598.288	278.211
Totale	579	154	4.402.178	2.009.775

⁵ Si segnala che il "corpo" della tabella riporta i prezzi unitari per ciascuna metratura mentre il "totale" riporta la somma-prodotto della moltiplicazione tra le colonne.

Diversamente dalle cessioni cinquantennali, dove è previsto che tutti i posti siano venduti, per quanto riguarda gli ormeggi occorre prevedere una percentuale di occupazione per passare dai ricavi teorici (in tabella) a quelli attesi. Applicando una percentuale del 66% agli ormeggi annuali ed una percentuale del 50% ai transiti, si addivene ad un totale di ricavi annui attesi da ormeggi di **Euro 3.910 mila**.

4.2.2. Ricavi da RiAddebiti

I riAddebiti partono dall'allocazione a mare e a terra dei costi di gestione, come riportato a commento dei costi di esercizio (si veda il *Capitolo 5.2* per maggiori dettagli).

	€/Anno	% Addebito		€/Anno	
		Mare	Terra	Mare	Terra
Personale	1.048.000	90%	10%	943.200	104.800
Vigilanza	262.000	80%	20%	209.600	52.400
Manutenzioni	524.000	70%	30%	366.800	157.200
Energia & Acqua	1.500.000	70%	30%	1.050.000	450.000
Assicurazioni	131.000	70%	30%	91.700	39.300
IMU/TARI	1.400.000	70%	30%	980.000	420.000
Canoni Demaniali	1.085.000	80%	20%	868.000	217.000
Canoni Comunali	2.000.000	50%	50%	1.000.000	1.000.000
Spese Generali	655.000	80%	20%	524.000	131.000
Totale	8.605.000	70%	30%	6.033.300	2.571.700

I costi di energia e acqua sono addebitati a parte ed integralmente. Parimenti, sono addebitati integralmente i costi allocati a terra.

Diversamente, i costi allocati a mare (ad eccezione di energia e acqua) sono addebitati solamente a chi ha acquistato il posto barca (per gli altri, sono compresi nel canone di ormeggio calcolato al capitolo precedente). Quindi, avendo operato la cessione cinquantennale di 502 posti, essi sono addebitati per la quota di 502/1.235.

A valle di tali considerazioni, si addivene ad un totale di ricavi annui attesi da riAddebiti di **Euro 5.647 mila**.

5. Valutazione dei Costi

5.1. Costi di Completamento

Lo stato attuale delle opere è dettagliatamente descritto nel precedente *Capitolo 3.3*, contenente anche una prima indicazione (non dettagliata) dei relativi costi, che meritano un approfondimento in questa sede.

Al di là della componente implicita di attualizzazione, il costo previsto per il completamento delle opere e per la gestione di non conformità o vizi, compresa una stima di Spese Tecniche del 7%, ammonta complessivamente a **68.225 mila Euro**, dettagliati come nel seguito sui vari capitolati.

Capitolato	Completamento	Conformità	Spese Tecniche	Totale
MOLO S. LAZZARO		1.475.100	103.257	1.578.357
STRADA DI ACCESSO DEFINITIVA	2.366.388	66.000	170.267	2.602.656
BAÏNCHINÏA SAN LAZZARO	16.490.530	2.191.145	1.307.717	19.989.392
HALL DEL MARE	23.128.848		1.619.019	24.747.867
YACHT CLUB	8.447.770	236.500	607.899	9.292.169
CALATA ANSELMI	2.594.579		181.621	2.776.200
IMPIANTI GESTIONE ACQUE	2.000.000		140.000	2.140.000
OPERE VARIE	4.051.410	713.086	333.515	5.098.011
TOTALE COSTO PREVISTO	59.079.525	4.681.831	4.463.295	68.224.651

Tale costo totale è così suddivisibile tra le opere vendibili, per un valore di **Euro 46.175 mila...**

Capitolato	Completamento	Conformità	Spese Tecniche	Totale
MOLO S. LAZZARO				
STRADA DI ACCESSO DEFINITIVA				
BAÏNCHINÏA SAN LAZZARO	9.589.934	1.577.624	1.192.303	12.359.862
HALL DEL MARE	19.933.742		1.395.362	21.329.104
YACHT CLUB	6.065.210	16.500	484.794	6.566.504
CALATA ANSELMI				
IMPIANTI GESTIONE ACQUE				
OPERE VARIE				
Di cui: OPERE VENDIBILI	35.588.887	1.594.124	3.072.459	40.255.471

...e le opere non vendibili, per un valore di **Euro 22.049 mila...**

Capitolato	Completamento	Conformità	Spese Tecniche	Totale
MOLO S. LAZZARO		1.475.100	103.257	1.578.357
STRADA DI ACCESSO DEFINITIVA	2.366.388	66.000	170.267	2.602.656
BANCHINA SAN LAZZARO	6.900.595	613.521	115.414	7.629.530
HALL DEL MARE	3.195.105		223.657	3.418.763
YACHT CLUB	2.382.560	220.000	123.105	2.725.665
CALATA ANSELMI	2.594.579		181.621	2.776.200
IMPIANTI GESTIONE ACQUE	2.000.000		140.000	2.140.000
OPERE VARIE	4.051.410	713.086	333.515	5.098.011
Di cui: OPERE NON VENDIBILI	23.490.638	3.087.707	1.390.836	27.969.180

...ed è riassumibile come già riportato nel citato capitolo precedente.

Tipo	Costo Totale	Opere NON Vendibili	Opere Vendibili
Completamento	59.079.525	23.490.638	35.588.887
Conformità	4.681.831	3.087.707	1.594.124
Spese Tecniche	4.463.295	1.390.836	3.072.459
Totale	68.224.651	27.969.180	40.255.471

Alla luce delle considerazioni espone nel *Capitolo 4.1.2*, inoltre, tale grandezza è ulteriormente riassumibile distinguendo gli oneri a carico del Concessionario e gli oneri che si prevedono assolti nella citata modalità di autofinanziamento.

Tipo	Costo Totale	Opere NON Vendibili	Opere Vendibili
a Carico del Concessionario	27.969.180	27.969.180	
in autofinanziamento	40.255.471		40.255.471
Totale	68.224.651	27.969.180	40.255.471

Tale costo riguarda naturalmente l'esecuzione delle singole opere e non il progetto nella sua interezza, essendo necessario - al fine di avere una stima di insieme - integrare il totale per tenere conto dei seguenti elementi:

- il mandato a vendere (stimato nell'importo di Euro 2.710 mila, secondo quanto descritto nel citato *Capitolo 4.1.2*);
- le opere a contorno (la cui realizzazione è a completamento del progetto del Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio, stimate nell'importo di Euro 3.500 mila)
- imprevisti (stimati nella misura del 5% del totale progressivo, comprendente quindi il mandato a vendere e le opere a contorno);
- gli oneri (stimati nella misura del 6% del totale cumulativo, comprendenti quindi il mandato a vendere, le opere a contorno e gli imprevisti);
- le cauzioni (stimate nell'importo di Euro 50 mila);
- gli oneri di urbanizzazione (stimati nell'importo di Euro 4.466 mila);
- le spese generali (stimate nella misura del 10% del totale progressivo, comprendente quindi tutto quanto fin qui citato);
- l'imposta di registro (stimata nell'importo di Euro 434 mila);

Si segnala che la componente Oneri consta di:

- progettazione (nella misura del 4,00%);
- fidejussioni (nella misura dello 0,45%);
- consulenze (nella misura dello 0,65%);
- assicurazioni (nella misura dello 0,90%).

Si segnala inoltre che sia la metodologia di calcolo sia le percentuali utilizzate sono coerenti con quanto svolto nel citato Piano Economico e Finanziario del 2013.

Tali integrazioni conducono a determinare il totale stimato dei costi diretti ed indiretti di progetto in **Euro 96.538 mila**, come riportato nella seguente tabella.

Capitolato	Diretti	Indiretti	ProForma	Totale
Realizzazione Opere - Oneri	22.103.836			22.103.836
Realizzazione Opere - Corpi dello Stato	5.865.344			5.865.344
Realizzazione Opere - ProForma			40.255.471	40.255.471
Mandato a Vendere			2.710.705	2.710.705
Opere a Contorno		3.500.000		3.500.000
Imprevisti - 5%		3.721.768		3.721.768
Oneri - 6%		4.689.427		4.689.427
Cauzioni		50.000		50.000
Oneri di Urbanizzazione		4.465.830		4.465.830
Spese Generali - 10%		8.736.238		8.736.238
Imposta di Registro		434.000		434.000
Altri Oneri Diversi		5.448		5.448
Totale	27.969.180	25.602.712	42.966.176	96.538.068

Si sottolinea la circostanza che, atteso l'utilizzo della citata modalità di autofinanziamento, non sono previsti oneri finanziari (espliciti) a carico del progetto (ma soltanto impliciti nella remunerazione del/i soggetto/i identificato/i).

5.2. Costi di Esercizio

Per quanto riguarda la stima dei costi di esercizio, in assenza tutt'oggi di un'operatività a regime, si è proceduto partendo dalle stime fatte nel 2003 (Euro 1.650 mila) e nel 2008 (Euro 4.076 mila), integrandole dell'inflazione trascorsa (stimata nel 13%) oltre ad un elemento di prudenza (stimato nel 18%) o a giudizio, a seconda dei casi, comprese integrazioni per voci di spesa allora non previste.

In particolare, si è addivenuti alla seguente stima di costi annui attesi di Euro 8.605 mila:

	€/Anno	% Addebito		€/Anno	
		Mare	Terra	Mare	Terra
Personale	1.048.000	90%	10%	943.200	104.800
Vigilanza	262.000	80%	20%	209.600	52.400
Manutenzioni	524.000	70%	30%	366.800	157.200
Energia & Acqua	1.500.000	70%	30%	1.050.000	450.000
Assicurazioni	131.000	70%	30%	91.700	39.300
IMU/TARI	1.400.000	70%	30%	980.000	420.000
Canoni Demaniali	1.085.000	80%	20%	868.000	217.000
Canoni Comunali	2.000.000	50%	50%	1.000.000	1.000.000
Spese Generali	655.000	80%	20%	524.000	131.000
Totale	8.605.000	70%	30%	6.033.300	2.571.700

Al fine di verificare la premessa della valorizzazione dei prezzi di vendita dei posti barca, la quale ipotizzava un'incidenza dei costi di gestione sui canoni annui di locazione del 46%, è utile confrontare i costi di gestione teoricamente addebitabili (Euro 4.983 mila, ovvero il totale dell'allocazione a mare, escluse energia ed acqua che sono addebitate a parte ed integralmente) con i canoni annui teoricamente conseguibili (Euro 10.742 mila), già maggiorati del 30% (secondo quanto descritto al *Capitolo 4.1.1*).

	Dimensioni	Numero	Locazione €/Anno		46% Loc.
			Unitaria	Totale	
Porto Turistico	5,0 Metri		980		
	5,5 Metri		1.305		
	6,0 Metri	32	1.577	50.466	23.214
	8,0 Metri	96	2.664	255.738	117.639
	10,0 Metri	74	4.566	337.883	155.426
	12,0 Metri	79	5.877	464.255	213.557
	14,0 Metri	1	6.852	6.852	3.152
	15,0 Metri	146	8.029	1.172.248	539.234
	16,0 Metri	26	9.329	242.557	111.576
	18,0 Metri	86	11.753	1.010.782	464.960
	22,0 Metri	64	16.197	1.036.590	476.831
	26,0 Metri	69	18.498	1.276.387	587.138
	35,0 Metri	24	30.470	731.282	336.390
	40,0 Metri	10	38.084	380.836	175.185
	50,0 Metri	19	67.483	1.282.173	589.800
	65,0 Metri	1	94.730	94.730	43.576
	70,0 Metri	1	103.361	103.361	47.546
	75,0 Metri	6	115.332	691.994	318.317
	80,0 Metri	3	131.678	395.035	181.716
	85,0 Metri	1	157.705	157.705	72.544
90,0 Metri	2	179.533	359.066	165.171	
	SubTotale	740	10.049.938	10.049.938	4.622.971
Nautica Locale	5,0 Metri	118	686	80.975	37.249
	5,5 Metri	77	914	70.357	32.364
	6,0 Metri	81	1.104	89.419	41.133
	8,0 Metri	178	1.865	331.926	152.686
	10,0 Metri	25	3.196	79.905	36.756
	12,0 Metri	16	4.114	65.818	30.276
		SubTotale	495	718.400	718.400
	Totale	1.235	10.768.338	10.768.338	4.953.435

La tabella mostra come la percentuale di incidenza del 46% porti ad un valore totale (Euro 4.953 mila) effettivamente molto vicino ai costi di gestione teoricamente addebitabili (Euro 4.983 mila), validando pertanto la premessa della valorizzazione dei prezzi di vendita dei posti barca.

6. Flussi Finanziari dell'Investimento

6.1. Distribuzione Temporale dei Ricavi

6.1.1. Ricavi Una Tantum (Corrispettivi delle Alienazioni)

Si prevedono flussi in entrata dall'alienazione di posti barca per Euro 41.150 mila e dall'alienazione delle opere a terra per Euro 65.388 mila (comprensivi di Euro 42.966 di flussi proForma), oltre ad IVA incassata per Euro 23.438 mila, addivenendo quindi ad un totale delle entrate previste di **Euro 129.976 mila**, secondo quanto riportato nella seguente tabella⁶.

Alienazione Posti Barca	41.150.048
Alienazione Opere a Terra	
<i><u>Opere sostanzialmente completate e cedibili</u></i>	
Distributore di Benzina	3.000.000
Discoteca	1.500.000
Capannone Artigiani (8 moduli)	1.039.243
<i><u>Opere da completare in proprio</u></i>	
Box Nautici	2.595.000
Box Auto	2.500.000
Parcheggi Coperti	6.384.000
Parcheggi Scoperti	5.403.600
<i><u>Opere da completare in autofinanziamento</u></i>	
Residenze di Abitazione	5.799.494
Residenze di Lusso	6.594.905
Esercizi Commerciali	5.373.324
Albergo	25.198.454
IVA Incassata	23.438.375
Altri Proventi Diversi	
Totale Entrate da Alienazioni	129.976.443

Tali entrate non si realizzano immediatamente o contemporaneamente, ma sono - ad evidenza - dilazionate nel tempo, sulla base del timing riportato nella seguente tabella⁷.

⁶ In blu, gli importi a quadratura

⁷ In blu, gli importi a quadratura e in giallo le entrate proForma, per un totale di Euro 42.966 mila

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Alienazione Posti Barca	2.057.502	8.230.010	10.287.512	10.287.512	8.230.010	2.057.502		41.150.048
Alienazione Opere a Terra								
<i>Opere sostanzialmente completate e cedibili</i>								
Distributore di Benzina	3.000.000							3.000.000
Discoteca	1.500.000							1.500.000
Capannone Artigiani (8 moduli)		1.039.243						1.039.243
<i>Opere da completare in proprio</i>								
Box Nautici			519.000	1.038.000	519.000	259.500	259.500	2.595.000
Box Auto			500.000	1.000.000	500.000	250.000	250.000	2.500.000
Parcheggi Coperti			638.400	1.915.200	1.276.800	1.276.800	1.276.800	6.384.000
Parcheggi Scoperti			540.360	1.621.080	1.621.080	1.080.720	540.360	5.403.600
<i>Opere da completare in autofinanziamento</i>								
Residenze di Abitazione	(4.675.894)		1.047.539	3.142.616	2.095.078	2.095.078	2.095.078	5.799.494
Residenze di Lusso	(583.721)		717.863	2.153.588	1.435.725	1.435.725	1.435.725	6.594.905
Esercizi Commerciali	(4.332.291)		1.941.123	2.911.684	1.941.123	1.941.123	970.561	5.373.324
Albergo	9.591.906				15.606.548			25.198.454
IVA Incassata	1.442.651	2.039.236	3.562.195	5.295.330	7.309.580	2.287.219	1.502.165	23.438.375
Altri Proventi Diversi								
Totale Entrate da Alienazioni	8.000.153	11.308.489	19.753.991	29.365.010	40.534.943	12.683.667	8.330.189	129.976.443

Pertanto, la distribuzione temporale dei ricavi riflette i seguenti valori:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Alienazione Posti Barca	5%	20%	25%	25%	20%	5%	
Alienazione Opere a Terra	7%	2%	9%	21%	38%	13%	10%

Come detto in nota, il totale delle entrate comprende Euro 42.966 di entrate proForma, secondo quanto descritto nel *Capitolo 4.1.2*, a cui corrispondono reali flussi finanziari ma sono direttamente destinate alla copertura dei costi di costruzione. Si rammenta altresì che, per contro, per quanto riguarda le opere da completare in autofinanziamento, il ricavo previsto nel primo anno è costituito dall'*entry fee* (esso sì, flusso finanziario reale, ma uguale a zero nel totale), come descritto nel *Capitolo 4.1.2*.

6.1.2. Ricavi Annuali (Ricavi di Esercizio)

Come dettagliato nel *Capitolo 4.2*, i ricavi annui attesi di esercizio ammontano ad Euro 9.593 mila, secondo quanto riportato nella seguente tabella⁸.

Locazioni da Ormeggi Tenuti	3.910.325
RiAddebito Costi di Gestione	4.147.300
RiAddebito Luce e Acqua	1.500.000
Altri Proventi Diversi	35.311
Totale Ricavi di Gestione	9.592.936

Tali ricavi si presumono conseguibili ogni anno da subito, essendo il Porto di Imperia Porto Maurizio già operativo.

Si segnala che i ricavi riportati nella tabella precedente, mirati alla quantificazione di un EBITDA di cassa, non comprendono una significativa componente non finanziaria: lo storno del risconto passivo generatosi al momento dell'incasso del corrispettivo delle alienazioni (il cui effetto finanziario è presentato nel Capitolo precedente e il cui effetto economico è invece presentato nel successivo *Capitolo 6.3*).

⁸ In blu, gli importi a quadratura

6.2. Distribuzione Temporale dei Costi

6.2.1. Costi Una Tantum (Costi di Completamento)

Si prevedono flussi in uscita per la realizzazione dei lavori, compresi oneri indiretti per Euro 96.538 mila (comprensivi di Euro 42.966 di flussi proForma), oltre ad IVA pagata e versata per Euro 23.438 mila, addivenendo quindi ad un totale delle uscite previste di **Euro 119.976 mila**, secondo quanto riportato nella seguente tabella⁹.

Realizzazione Opere - Oneri a Carico	(22.103.836)
Realizzazione Opere - Corpi dello Stato	(5.865.344)
Realizzazione Opere - ProForma	(40.255.471)
Mandato a Vendere	(2.710.705)
Opere a Contorno	(3.500.000)
Imprevisti - 5%	(3.721.768)
Oneri - 6%	(4.689.427)
Cauzioni	(50.000)
Oneri di Urbanizzazione	(4.465.830)
Spese Generali - 10%	(8.736.238)
Imposta di Registro	(434.000)
IVA Pagata	(11.226.942)
IVA Versata	(12.211.433)
Altri Oneri Diversi	(5.448)
Totale Uscite per Lavori	(119.976.443)

Tali uscite non si realizzano immediatamente o contemporaneamente, ma sono - ad evidenza - dilazionate nel tempo, secondo quanto riportato nella seguente tabella¹⁰.

⁹ In blu, gli importi a quadratura

¹⁰ In blu, gli importi a quadratura e in giallo le uscite proForma, per un totale di Euro 42.966 mila

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Realizzazione Opere - Oneri a Carico	2.210.384	6.631.151	9.946.726	3.315.575				22.103.836
Realizzazione Opere - Corpi dello Stato					5.865.344			5.865.344
Realizzazione Opere - ProForma			3.339.294	7.394.677	20.536.333	4.929.785	4.055.383	40.255.471
Mandato a Vendere			367.231	813.212	542.141	542.141	445.981	2.710.705
Opere a Contorno	350.000	1.050.000	1.575.000	525.000				3.500.000
Imprevisti - 5%		397.739	788.536	623.883	1.395.182	283.343	233.086	3.721.768
Oneri - 6%	2.524.448	161.304	319.793	253.018	1.221.425	114.910	94.529	4.689.427
Cauzioni	50.000							50.000
Oneri di Urbanizzazione				1.116.458	1.116.458	1.116.458	1.116.458	4.465.830
Spese Generali - 10%	1.248.034	1.248.034	1.248.034	1.248.034	1.248.034	1.248.034	1.248.034	8.736.238
Imposta di Registro	434.000							434.000
IVA Pagata	1.096.984	1.117.943	1.946.601	1.709.112	3.488.827	987.020	880.455	11.226.942
IVA Versata	345.666	921.292	1.615.595	3.586.218	3.820.753	1.300.198	621.711	12.211.433
Altri Oneri Diversi							5.448	5.448
Totale Uscite per Lavori	8.259.516	11.527.463	21.146.809	20.585.186	39.234.496	10.521.889	8.701.084	119.976.443

Pertanto, la distribuzione temporale dei costi riflette i seguenti valori:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Costi Opere	7%	10%	18%	16%	33%	9%	7%

Come detto in nota, il totale delle uscite comprende Euro 42.966 di uscite proForma, secondo quanto descritto nel *Capitolo 4.1.2*. Si ricorda ulteriormente che, come già descritto, le uscite proForma con corrispondono a reali flussi finanziari ma sono costi di costruzione finanziati mediante la rinuncia ad alcuni ricavi (prezzo di vendita per il comparto *real estate* e canoni di locazione per il comparto *hospitality*).

Essendo le uscite attese complessive (Euro 119.976 mila) inferiori alle entrate attese complessive (Euro 129.976 mila), il piano appare in equilibrio per quanto riguarda la realizzazione ed alienazione delle opere. Tale equilibrio è tuttavia solo apparente, in quanto la distribuzione temporale dei ricavi e dei costi genera uno sbilancio finanziario che in vari esercizi è negativo, secondo quanto riportato nella seguente tabella.

Anno	Entrate	Uscite	Sbilancio	Progressivo
2021	8.000.153	(8.259.516)	(259.363)	(259.363)
2022	11.308.489	(11.527.463)	(218.975)	(478.337)
2023	19.753.991	(21.146.809)	(1.392.818)	(1.871.155)
2024	29.365.010	(20.585.186)	8.779.824	6.908.669
2025	40.534.943	(39.234.496)	1.300.447	8.209.116
2026	12.683.667	(10.521.889)	2.161.778	10.370.894
2027	8.330.189	(8.701.084)	(370.894)	10.000.000
	129.976.443	(119.976.443)	10.000.000	

Nell'ipotesi assunta, sulla base delle indicazioni del Committente, tale differenziale è progressivamente coperto dalla gestione corrente, come descritto nel seguito.

6.2.2. Costi Annuali (Costi di Esercizio)

Come dettagliato nel *Capitolo 5.2*, i costi annui attesi di esercizio ammontano ad Euro 8.631 mila, secondo quanto riportato nella seguente tabella.

Personale	(1.048.000)
Vigilanza	(262.000)
Manutenzioni	(524.000)
Energia & Acqua	(1.500.000)
Assicurazioni	(131.000)
IMU/TARI	(1.400.000)
Canoni Demaniali	(1.085.000)
Canoni Comunali	(2.000.000)
Spese Generali	(655.000)
Altri Oneri Diversi	
Totale Costi di Gestione	(8.605.000)

Tali costi si presumono realizzati ogni anno da subito, essendo il Porto di Imperia Porto Maurizio già operativo. Si segnala che i costi riportati nella tabella precedente, mirati alla quantificazione di un EBITDA di cassa, non comprendono una significativa componente non finanziaria: l'ammortamento dell'investimento generatosi al momento della realizzazione dei lavori (il cui effetto finanziario è presentato nel Capitolo precedente e il cui effetto economico è presentato nel successivo *Capitolo 6.3*). Non comprendono, altresì, le imposte: anch'esse presentate nel successivo *Capitolo 6.3*).

Essendo le uscite annue attese (Euro 8.605 mila) inferiori alle entrate annue attese (Euro 9.593 mila), è chiaro che l'**EBITDA di cassa di Euro 988 mila** possa essere (in parte, in quanto ancora lordo delle imposte negli esercizi successivi al primo) utilizzato a copertura dello sbilancio generatosi sui lavori.

6.3. Quadro di Sintesi dei Flussi Finanziari dell'Investimento

Secondo quanto finora descritto, segue un quadro di sintesi dei flussi finanziari dell'investimento.

Anno	Entrate	Uscite	Sbilancio		Gestione Corrente	Sbilancio	
			Lordo	Progressivo		Netto	Progressivo
2021	8.000.153	(8.259.516)	(259.363)	(259.363)	987.936	728.574	728.574
2022	11.308.489	(11.527.463)	(218.975)	(478.337)	691.866	472.892	1.201.465
2023	19.753.991	(21.146.809)	(1.392.818)	(1.871.155)	684.590	(708.227)	493.238
2024	29.365.010	(20.585.186)	8.779.824	6.908.669	676.991	9.456.815	9.950.053
2025	40.534.943	(39.234.496)	1.300.447	8.209.116	665.454	1.965.901	11.915.954
2026	12.683.667	(10.521.889)	2.161.778	10.370.894	649.183	2.810.961	14.726.915
2027	8.330.189	(8.701.084)	(370.894)	10.000.000	643.979	273.085	15.000.000
	129.976.443	(119.976.443)	10.000.000		5.000.000	15.000.000	

Si nota quindi, come già evidenziato, che vi è uno sbilancio significativo generato dai lavori in vari anni, dovuto principalmente alle scelte di non ricorrere al finanziamento bancario (gestendo parte dei lavori in autofinanziamento, come descritto in precedenza) e di procedere all'alienazione di un numero minimo necessario di posti barca (al fine di tenerne il più possibile per la gestione).

Tale sbilancio è tuttavia compensato dal risultato di cassa atteso dalla gestione corrente (che, per contro, beneficia da un alto numero di posti barca in gestione), come dimostrato dalla circostanza che lo sbilancio netto progressivo è sempre positivo.

7. Proiezioni Economico-Finanziarie

Oltre alla verifica della copertura dello sbilancio finanziario, essendo l'operazione messa in atto da una Società, è necessario procedere ad una verifica della tenuta economico-patrimoniale dell'impostazione accolta.

Seguono, a tal uopo, un riepilogo delle entrate e delle uscite previste (suddivise tra opere *una tantum* e gestione corrente) e una proiezione dei dati economici e patrimoniali (di bilancio CEE) che scaturirebbero dalle ipotesi illustrate.

		RIEPILOGO DELLE ENTRATE E DELLE USCITE PREVISTE						
		Entrate			Uscite			Netto
Anno	Data	Opere	Gestione	Totale	Opere	Gestione	Totale	
1	2021	8.000.153	9.592.936	17.593.090	(8.259.516)	(8.901.070)	(17.160.586)	432.504
2	2022	11.308.489	9.592.936	20.901.425	(11.527.463)	(8.908.346)	(20.435.810)	465.615
3	2023	19.753.991	9.592.936	29.346.928	(21.146.809)	(8.915.946)	(30.062.754)	(715.827)
4	2024	29.365.010	9.592.936	38.957.947	(20.585.186)	(8.927.482)	(29.512.668)	9.445.279
5	2025	40.534.943	9.592.936	50.127.880	(39.234.496)	(8.943.753)	(48.178.250)	1.949.630
6	2026	12.683.667	9.592.936	22.276.603	(10.521.889)	(8.948.958)	(19.470.846)	2.805.757
7	2027	8.330.189	9.592.936	17.923.126	(8.701.084)	(8.952.454)	(17.653.537)	269.589
8	2028		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
9	2029		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
10	2030		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
11	2031		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
12	2032		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
13	2033		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
14	2034		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
15	2035		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
16	2036		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
17	2037		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
18	2038		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
19	2039		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
20	2040		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
21	2041		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
22	2042		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
23	2043		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
24	2044		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
25	2045		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
26	2046		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
27	2047		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
28	2048		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
29	2049		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
30	2050		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
31	2051		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
32	2052		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
33	2053		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
34	2054		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
35	2055		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
36	2056		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
37	2057		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
38	2058		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
39	2059		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
40	2060		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
41	2061		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
42	2062		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
43	2063		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
44	2064		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
45	2065		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
46	2066		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
47	2067		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
48	2068		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
49	2069		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
50	2070		9.592.936	9.592.936		(8.952.454)	(8.952.454)	640.483
Totale		129.976.443	479.646.825	609.623.267	(119.976.443)	(447.453.514)	(567.429.957)	42.193.311

		STATO PATRIMONIALE (per competenza) PREVISIONALE DI PIANO				
		Attivo		Passivo		
				Debiti		
Anno		Immobil.	Banche	Imposte	Risconti	Patrimonio
1	2021	6.816.865	728.574	296.070	6.557.503	691.866
2	2022	16.012.415	1.201.465	303.346	15.503.761	1.406.774
3	2023	32.998.685	493.238	310.946	31.035.233	2.145.745
4	2024	47.226.146	9.950.053	322.482	53.932.468	2.921.248
5	2025	77.434.173	11.915.954	338.753	85.263.096	3.748.278
6	2026	83.742.606	14.726.915	343.958	93.533.776	4.591.787
7	2027	88.874.672	15.000.000	347.454	98.080.851	5.446.368
8	2028	86.807.819	15.640.483	347.454	95.799.901	6.300.948
9	2029	84.740.966	16.280.966	347.454	93.518.951	7.155.528
10	2030	82.674.113	16.921.449	347.454	91.238.001	8.010.108
11	2031	80.607.260	17.561.932	347.454	88.957.051	8.864.688
12	2032	78.540.408	18.202.414	347.454	86.676.101	9.719.268
13	2033	76.473.555	18.842.897	347.454	84.395.151	10.573.848
14	2034	74.406.702	19.483.380	347.454	82.114.201	11.428.428
15	2035	72.339.849	20.123.863	347.454	79.833.251	12.283.008
16	2036	70.272.996	20.764.346	347.454	77.552.301	13.137.588
17	2037	68.206.143	21.404.829	347.454	75.271.350	13.992.168
18	2038	66.139.291	22.045.312	347.454	72.990.400	14.846.748
19	2039	64.072.438	22.685.795	347.454	70.709.450	15.701.328
20	2040	62.005.585	23.326.278	347.454	68.428.500	16.555.908
21	2041	59.938.732	23.966.760	347.454	66.147.550	17.410.489
22	2042	57.871.879	24.607.243	347.454	63.866.600	18.265.069
23	2043	55.805.026	25.247.726	347.454	61.585.650	19.119.649
24	2044	53.738.174	25.888.209	347.454	59.304.700	19.974.229
25	2045	51.671.321	26.528.692	347.454	57.023.750	20.828.809
26	2046	49.604.468	27.169.175	347.454	54.742.800	21.683.389
27	2047	47.537.615	27.809.658	347.454	52.461.850	22.537.969
28	2048	45.470.762	28.450.141	347.454	50.180.900	23.392.549
29	2049	43.403.909	29.090.624	347.454	47.899.950	24.247.129
30	2050	41.337.057	29.731.106	347.454	45.619.000	25.101.709
31	2051	39.270.204	30.371.589	347.454	43.338.050	25.956.289
32	2052	37.203.351	31.012.072	347.454	41.057.100	26.810.869
33	2053	35.136.498	31.652.555	347.454	38.776.150	27.665.449
34	2054	33.069.645	32.293.038	347.454	36.495.200	28.520.029
35	2055	31.002.792	32.933.521	347.454	34.214.250	29.374.609
36	2056	28.935.940	33.574.004	347.454	31.933.300	30.229.190
37	2057	26.869.087	34.214.487	347.454	29.652.350	31.083.770
38	2058	24.802.234	34.854.969	347.454	27.371.400	31.938.350
39	2059	22.735.381	35.495.452	347.454	25.090.450	32.792.930
40	2060	20.668.528	36.135.935	347.454	22.809.500	33.647.510
41	2061	18.601.675	36.776.418	347.454	20.528.550	34.502.090
42	2062	16.534.823	37.416.901	347.454	18.247.600	35.356.670
43	2063	14.467.970	38.057.384	347.454	15.966.650	36.211.250
44	2064	12.401.117	38.697.867	347.454	13.685.700	37.065.830
45	2065	10.334.264	39.338.350	347.454	11.404.750	37.920.410
46	2066	8.267.411	39.978.833	347.454	9.123.800	38.774.990
47	2067	6.200.558	40.619.315	347.454	6.842.850	39.629.570
48	2068	4.133.706	41.259.798	347.454	4.561.900	40.484.150
49	2069	2.066.853	41.900.281	347.454	2.280.950	41.338.730
50	2070	0	42.193.311		(0)	42.193.311

		CONTO ECONOMICO (per competenza) PREVISIONALE DI PIANO					
		Ricavi		Costi			
Anno		Gestione	Cessioni	Gestione	Ammort.	Imposte	Risultato
1	2021	9.592.936		(8.605.000)		(296.070)	691.866
2	2022	9.592.936	322.995	(8.605.000)	(292.678)	(303.346)	714.907
3	2023	9.592.936	660.324	(8.605.000)	(598.344)	(310.946)	738.971
4	2024	9.592.936	1.172.445	(8.605.000)	(1.062.396)	(322.482)	775.504
5	2025	9.592.936	1.894.735	(8.605.000)	(1.716.890)	(338.753)	827.029
6	2026	9.592.936	2.125.768	(8.605.000)	(1.926.236)	(343.958)	843.510
7	2027	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
8	2028	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
9	2029	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
10	2030	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
11	2031	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
12	2032	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
13	2033	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
14	2034	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
15	2035	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
16	2036	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
17	2037	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
18	2038	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
19	2039	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
20	2040	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
21	2041	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
22	2042	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
23	2043	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
24	2044	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
25	2045	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
26	2046	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
27	2047	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
28	2048	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
29	2049	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
30	2050	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
31	2051	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
32	2052	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
33	2053	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
34	2054	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
35	2055	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
36	2056	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
37	2057	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
38	2058	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
39	2059	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
40	2060	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
41	2061	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
42	2062	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
43	2063	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
44	2064	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
45	2065	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
46	2066	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
47	2067	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
48	2068	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
49	2069	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
50	2070	9.592.936	2.280.950	(8.605.000)	(2.066.853)	(347.454)	854.580
		479.646.825	106.538.068	(430.250.000)	(96.538.068)	(17.203.514)	42.193.311

Del ché si evince che, con la procedura di risconto delle alienazioni e l'ammortamento degli investimenti, tenuto conto anche delle imposte di esercizio per competenza, il patrimonio netto della Società che mette in atto l'operazione rimane sempre positivo, limitatamente agli aspetti legati alla "iniziativa," come descritto in Premessa.

8. Conclusioni

Avendo esaminato i diversi profili ed elementi che definiscono e configurano il Piano Economico-Finanziario della concessione è conclusivamente possibile effettuarne una sintesi per ogni migliore evidenza.

Come detto nel *Capitolo 2 Compendio Esecutivo*, il rendimento dell'operazione non è calcolabile in assenza di un fabbisogno sopperito a mezzo di un finanziamento bancario. Essendo tale parametro assente dal presente Piano, non è possibile commentarlo nelle Conclusioni, come tipicamente avviene.

Anche senza avviare un'analisi formalizzata di sensitività, è evidente che i margini attesi dell'operazione (con particolare riferimento al margine di **Euro 15,0 milioni** atteso nei primi 7 anni di Piano, a completamento dei lavori e delle dismissioni, comprensivo del risultato della gestione corrente) risultino più che sufficienti per garantire che i possibili imprevisti (per altro già compresi a Piano) non compromettano la redditività dell'iniziativa.

L'operazione, per altro, non è priva di aspetti critici che costituiscono incognite che possono avere un impatto decisivo in fase realizzativa e che derivano dai criteri di redazione del Piano che sono stati indicati dal Committente (e che costituiscono criteri assunti *sic et simpliciter*).

Alla luce di quanto esposto, un primo elemento di criticità è legato alla possibilità – nell'attuale contesto – di individuare uno o più soggetti terzi interessati all'operazione e in grado di porla in essere (qualora si trattasse di più di un soggetto interverrebbe l'ulteriore complicazione del conguaglio negativo (pagamento) da *entry fee*). Tale criticità è mitigata ipotizzando un rendimento lordo per tale/i soggetto/i del 6,73% (appetibile, quanto meno sulla carta).

Un ulteriore aspetto critico riguarda la nota ed annosa questione della situazione giuridica successiva all'intervenuta definitività del provvedimento di decadenza della concessione demaniale n. 2306/2006, con conseguente perdita di efficacia dei contratti già sottoscritti da ACQUAMARE nella vigenza della concessione 3384/2014 rilasciata a GO IMPERIA. Tale criticità è mitigata da un parere legale appositamente ottenuto, il quale supporta la possibilità tecnica di invalidare/inficiare detti contratti, così da poter pretendere, al rilascio della nuova concessione in parola, il novato pagamento dell'acquisto del posto (come detto, con sconto fino al 50%) o, in caso di rifiuto, la sua liberazione e restituzione. Tale interpretazione è il fondamento grazie al quale il Piano si basa su 1.235 posti (410 dei quali considerati cedibili con lo sconto in parola) e non su 825 posti.

Un'ultima criticità implicita nel Piano, rinveniente dalla scelta di operare in autofinanziamento, riguarda il fatto che sia necessario conseguire costi e ricavi (e utili) di Piano già dal primo anno, al fine di contribuire con la gestione corrente al finanziamento delle opere edili. Tale criticità è mitigata dal fatto che, comunque sia, il Porto Turistico di Imperia Porto Maurizio non è una struttura nuova ma una realtà esistente e operante sul mercato, che già consegue ricavi significativi (oltre Euro 8,5 milioni nel bilancio 2019).

Attesa l'avvenuta mitigazione delle principali criticità, attesa l'esperienza maturata dal 2003 ad oggi nel settore in generale e nella gestione del Porto di Imperia Porto Maurizio in particolare, attesa la volontà sia del Concessionario sia dell'Ente di far avanzare e di portare a conclusione il progetto, ed attesa infine la ragionevole sostenibilità del presente Piano Economico e Finanziario come illustrato e dettagliato, si può ritenere che vi siano ragionevoli garanzie contro i rischi di un'operazione incompiuta o di un porto con (ulteriori) difficoltà di gestione. Rimane pur vero che, in caso di difficoltà di attivazione della partnership indicata occorrerà attivare un'apposita linea di finanziamento che, tuttavia, avrebbe l'effetto di produrre oneri finanziari con la conseguente esigenza di rivedere il Piano.

I Relatori.



Marco Rossi



Pier Paolo Beatrizotti

9. Allegati

9.1. Principali Ipotesi di Piano

Di seguito sono riepilogate le principali ipotesi alla base del presente Piano Economico e Finanziario.

Assumptions alla Base del BP:	
Posti Barca "Venduti"	502
Posti Barca per Ormeaggio	146
Posti Barca per Transito	92
Posti Barca per Nautica Locale	495
Totale Posti Barca a Base del Piano	1.235
Totale Costo Lavori	96.538.068
Totale IVA (pagata e versata) su Lavori	23.438.375
% Occupazione Posti Barca - "Venduti"	100,00%
% Occupazione Posti Barca - Ormeaggi Annuali	66,00%
% Occupazione Posti Barca - Mensili/Giornalieri/Transiti	50,00%
% di Sconto per Nautica Locale	30,00%
% di maggiorazione ormeaggi per calcolo prezzi	30,00%
% di sconto per posti contestati/occupati	<50,00%
% Incidenza Spese Gestionali su Canone di Locazione	46,28%
% di Rendimento da Investimento in Posto Barca Moltiplicatore su Canone Annuale per Prezzo di Vendita	15,00
Aliquota IVA Passiva su Costruzione	10,00%
Aliquota IVA Passiva su Altri Servizi	22,00%
Aliquota IVA Attiva su Cessioni	22,00%
Aliquota IRES	24,00%
Aliquota IRAP	3,90%
Rendimento progetti <i>real estate</i> ed <i>hospitality</i>	6,73%
Numero di stanze albergo	91
Prezzo medio / notte stanze albergo	150
% Occupazione stanze albergo	75,00%

9.2. Quadri di Sintesi

9.2.1. Quadro Economico a Regime

Locazioni da Ormeaggi Tenuti	3.910.325
RiAddebito Costi di Gestione	4.147.300
RiAddebito Luce e Acqua	1.500.000
Altri Proventi Diversi	35.311
Totale Ricavi di Gestione	9.592.936
Personale	(1.048.000)
Vigilanza	(262.000)
Manutenzioni	(524.000)
Energia & Acqua	(1.500.000)
Assicurazioni	(131.000)
IMU/TARI	(1.400.000)
Canoni Demaniali	(1.085.000)
Canoni Comunali	(2.000.000)
Spese Generali	(655.000)
Altri Oneri Diversi	
Totale Costi di Gestione	(8.605.000)
Utile Ante Imposte x Cassa	987.936
Ricavi da Risconto Vendite	2.280.950
Ammortamento Investimenti	(2.066.853)
Imposte sui Redditi (stima)	(347.454)
Utile di Esercizio x Competenza	854.580

9.2.2. Quadro Finanziario / Temporale Realizzazione Lavori

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Alienazione Posti Barca	2.057.502	8.230.010	10.287.512	10.287.512	8.230.010	2.057.502		41.150.048
Alienazione Opere a Terra								
Opere sostanzialmente completate e cedibili	3.000.000							3.000.000
Distributore di Benzina	1.500.000							1.500.000
Discoteca		1.039.243						1.039.243
Capannone Artigiani (8 moduli)								
Opere da completare in proprio								
Box Nautici			519.000	1.038.000	519.000	259.500	259.500	2.595.000
Box Auto			500.000	1.000.000	500.000	250.000	250.000	2.500.000
Parcheggi Coperti			638.400	1.915.200	1.276.800	1.276.800	1.276.800	6.384.000
Parcheggi Scoperti			540.360	1.621.080	1.621.080	1.080.720	540.360	5.403.600
Opere da completare in autofinanziamento								
Residenze di Abitazione	(4.675.894)		1.047.539	3.142.616	2.095.078	2.095.078	2.095.078	5.799.494
Residenze di Lusso	(583.721)		717.863	2.153.588	1.435.725	1.435.725	1.435.725	6.594.905
Esercizi Commerciali	(4.332.291)		1.941.123	2.911.684	1.941.123	1.941.123	970.561	5.373.324
Albergo	9.591.906				15.606.548			25.198.454
N/A Incassata	1.442.651	2.039.236	3.562.195	5.295.330	7.309.580	2.287.219	1.502.165	23.438.375
Totale Entrate da Alienazioni	8.000.153	11.308.489	19.753.991	29.365.010	40.534.943	12.683.667	8.330.189	129.976.443
Realizzazione Opere - Oneri	(2.210.384)	(6.631.151)	(9.946.726)	(3.315.575)	(5.865.344)	(4.929.785)	(4.055.383)	(22.103.836)
Realizzazione Opere - Corpi dello Stato			(3.339.294)	(7.394.677)	(20.536.333)	(4.929.785)	(4.055.383)	(5.865.344)
Realizzazione Opere - ProForma			(367.231)	(813.212)	(542.141)	(542.141)	(445.981)	(40.255.471)
Mandato a Vendere								(2.710.705)
Imprevisti - 5%	(350.000)	(1.050.000)	(1.575.000)	(525.000)				(3.500.000)
Oneri - 6%		(397.739)	(788.536)	(623.883)	(1.395.182)	(283.343)	(233.086)	(3.721.768)
Cauzioni	(2.524.448)	(161.304)	(319.793)	(253.018)	(1.221.425)	(114.910)	(94.529)	(4.689.427)
Oneri di Urbanizzazione	(50.000)							(50.000)
Opere a Contorno								(4.465.830)
Spese Generali - 10%	(1.248.034)	(1.248.034)	(1.248.034)	(1.248.034)	(1.248.034)	(1.248.034)	(1.248.034)	(8.736.238)
Imposta di Registro	(434.000)							(434.000)
N/A Pagata	(1.096.984)	(1.117.943)	(1.946.601)	(1.709.112)	(3.488.827)	(987.020)	(880.455)	(11.226.942)
N/A Versata	(345.666)	(921.292)	(1.615.595)	(3.586.218)	(3.820.753)	(1.300.198)	(621.711)	(12.211.433)
Altri Oneri Diversi							(5.448)	(5.448)
Totale Uscite per Lavori	(8.259.516)	(11.527.463)	(21.146.809)	(20.585.186)	(39.234.496)	(10.521.889)	(8.701.084)	(119.976.443)
Sbilancio Finanziario da Lavori	(259.363)	(218.975)	(1.392.818)	8.779.824	1.300.447	2.161.778	(370.894)	10.000.000
Sbilancio Finanziario Progressivo Lordo	(259.363)	(478.337)	(1.871.155)	6.908.669	8.209.116	10.370.894	10.000.000	
da Gestione Corrente	987.936	691.866	684.590	676.991	665.454	649.183	643.979	5.000.000
Sbilancio Finanziario Totale	728.574	472.892	(708.227)	9.456.815	1.965.901	2.810.961	273.085	15.000.000
Sbilancio Finanziario Progressivo Netto	728.574	1.201.465	493.238	9.950.053	11.915.954	14.726.915	15.000.000	

9.3. Sviluppo Calcoli

9.3.1. Rendimento Attesa dall'Acquirente del Posto Barca

Anno	Ormeggio	Prezzo	Costi	Acquisto	Netto	Sconto	Scontato
0	100	1.500	46	1.546	(1.446)	100,00%	(1.446,19)
1	100	0	46	46	54	97,31%	52,28
2	100	0	46	46	54	94,69%	50,87
3	100	0	46	46	54	92,15%	49,50
4	100	0	46	46	54	89,66%	48,17
5	100	0	46	46	54	87,25%	46,87
6	100	0	46	46	54	84,91%	45,61
7	100	0	46	46	54	82,62%	44,39
8	100	0	46	46	54	80,40%	43,19
9	100	0	46	46	54	78,24%	42,03
10	100	0	46	46	54	76,13%	40,90
11	100	0	46	46	54	74,09%	39,80
12	100	0	46	46	54	72,09%	38,73
13	100	0	46	46	54	70,15%	37,69
14	100	0	46	46	54	68,26%	36,67
15	100	0	46	46	54	66,43%	35,69
16	100	0	46	46	54	64,64%	34,72
17	100	0	46	46	54	62,90%	33,79
18	100	0	46	46	54	61,21%	32,88
19	100	0	46	46	54	59,56%	32,00
20	100	0	46	46	54	57,96%	31,14
21	100	0	46	46	54	56,40%	30,30
22	100	0	46	46	54	54,88%	29,48
23	100	0	46	46	54	53,41%	28,69
24	100	0	46	46	54	51,97%	27,92
25	100	0	46	46	54	50,57%	27,17
26	100	0	46	46	54	49,21%	26,44
27	100	0	46	46	54	47,89%	25,73
28	100	0	46	46	54	46,60%	25,03
29	100	0	46	46	54	45,34%	24,36
30	100	0	46	46	54	44,12%	23,70
31	100	0	46	46	54	42,94%	23,07
32	100	0	46	46	54	41,78%	22,45
33	100	0	46	46	54	40,66%	21,84
34	100	0	46	46	54	39,56%	21,25
35	100	0	46	46	54	38,50%	20,68
36	100	0	46	46	54	37,46%	20,13
37	100	0	46	46	54	36,45%	19,58
38	100	0	46	46	54	35,47%	19,06
39	100	0	46	46	54	34,52%	18,55
40	100	0	46	46	54	33,59%	18,05
41	100	0	46	46	54	32,69%	17,56
42	100	0	46	46	54	31,81%	17,09
43	100	0	46	46	54	30,95%	16,63
44	100	0	46	46	54	30,12%	16,18
45	100	0	46	46	54	29,31%	15,75
46	100	0	46	46	54	28,52%	15,32
47	100	0	46	46	54	27,75%	14,91
48	100	0	46	46	54	27,01%	14,51
49	100	0	46	46	54	26,28%	14,12
50	100	0	46	46	54	25,57%	13,74
VALORE ATTUALE SCONTATO							(0,00)

9.3.2. Business Plan Albergo

BP / Budget Albergo		
Rooms	62%	3.736.688
F&B	33%	1.988.882
Minor Ops	5%	301.346
Revenues	100%	6.026.915
Rooms	0%	0
F&B	25%	(497.221)
Minor Ops	50%	(150.673)
Cost of Sales	28%	(647.893)
Rooms	15%	(560.503)
F&B	30%	(596.665)
Minor Ops.	30%	(90.404)
Payroll	21%	(1.247.571)
Rooms	10%	(373.669)
F&B	5%	(99.444)
Minor Ops.	20%	(60.269)
Other Direct	9%	(533.382)
Rooms	75%	2.802.516
F&B	40%	795.553
Minor Ops.	0%	0
Gross Contribution	60%	3.598.068
Admin & General	5%	(301.346)
Sales & Marketing	3%	(180.807)
Energy & Water	1%	(60.269)
Property Operation	1%	(60.269)
Variable OverHeads	10%	(602.692)
Operating Profit	50%	2.995.377
Non-Income Taxes	5%	(301.346)
Insurance	1%	(60.269)
Equipment	1%	(60.269)
Maintenance	3%	(180.807)
Fixed OverHeads	10%	(602.692)
EBITDA	40%	2.392.685
Debt Service		(1.380.289)
Rent (proForma)		(332.054)
Settlement (proForma)		332.054
Income Taxes IRES		(284.235)
Income Taxes IRAP		(104.692)
Cash for Dividends	10%	623.469

Ai fini del calcolo del rendimento lordo, le entrate corrispondono al “Cash for Dividends” cui aggiungere il “Debt Service” (in quanto “lordo” è inteso come lordo dei costi al servizio del debito). Sta poi al soggetto identificato minimizzare gli oneri finanziari sull’operazione al fine di massimizzare il proprio rendimento netto.

9.3.3. Piano Finanziario Albergo

Calcolo del Rendimento Lordo				Rend. Lordo	6,734%	
Data	GG	Uscite	Entrate	Netto	Sconto	Scontato
31/12/2021		(9.591.906)		(9.591.906)	100,00%	(9.591.906)
31/12/2022	365	(5.202.183)		(5.202.183)	93,69%	(4.873.955)
31/12/2023	730	(5.202.183)		(5.202.183)	87,78%	(4.566.437)
31/12/2024	1.096	(5.202.183)		(5.202.183)	82,23%	(4.277.558)
31/12/2025	1.461		2.003.758	2.003.758	77,04%	1.543.660
31/12/2026	1.826		2.003.758	2.003.758	72,18%	1.446.264
31/12/2027	2.191		2.003.758	2.003.758	67,62%	1.355.013
31/12/2028	2.557		2.003.758	2.003.758	63,35%	1.269.293
31/12/2029	2.922		2.003.758	2.003.758	59,35%	1.189.208
31/12/2030	3.287		2.003.758	2.003.758	55,60%	1.114.176
31/12/2031	3.652		2.003.758	2.003.758	52,10%	1.043.878
31/12/2032	4.018		2.003.758	2.003.758	48,80%	977.841
31/12/2033	4.383		2.003.758	2.003.758	45,72%	916.145
31/12/2034	4.748		2.003.758	2.003.758	42,84%	858.341
31/12/2035	5.113		2.003.758	2.003.758	40,13%	804.185
31/12/2036	5.479		2.003.758	2.003.758	37,59%	753.311
31/12/2037	5.844		2.003.758	2.003.758	35,22%	705.781
31/12/2038	6.209		2.003.758	2.003.758	33,00%	661.251
31/12/2039	6.574		2.003.758	2.003.758	30,92%	619.530
31/12/2040	6.940		2.003.758	2.003.758	28,96%	580.337
31/12/2041	7.305		2.003.758	2.003.758	27,14%	543.721
31/12/2042	7.670		2.003.758	2.003.758	25,42%	509.416
31/12/2043	8.035		2.003.758	2.003.758	23,82%	477.275
31/12/2044	8.401		2.003.758	2.003.758	22,31%	447.081
31/12/2045	8.766		2.003.758	2.003.758	20,90%	418.873
31/12/2046	9.131		2.003.758	2.003.758	19,59%	392.445
31/12/2047	9.496		2.003.758	2.003.758	18,35%	367.684
31/12/2048	9.862		2.003.758	2.003.758	17,19%	344.424
31/12/2049	10.227		2.003.758	2.003.758	16,10%	322.692
31/12/2050	10.592		2.003.758	2.003.758	15,09%	302.332
31/12/2051	10.957		2.003.758	2.003.758	14,14%	283.257
31/12/2052	11.323		2.003.758	2.003.758	13,24%	265.338
31/12/2053	11.688		2.003.758	2.003.758	12,41%	248.597
31/12/2054	12.053		2.003.758	2.003.758	11,62%	232.912
31/12/2055	12.418		2.003.758	2.003.758	10,89%	218.216
31/12/2056	12.784		2.003.758	2.003.758	10,20%	204.411
31/12/2057	13.149		2.003.758	2.003.758	9,56%	191.514
31/12/2058	13.514		2.003.758	2.003.758	8,95%	179.431
31/12/2059	13.879		2.003.758	2.003.758	8,39%	168.110
31/12/2060	14.245		2.003.758	2.003.758	7,86%	157.475
31/12/2061	14.610		2.003.758	2.003.758	7,36%	147.539
31/12/2062	14.975		2.003.758	2.003.758	6,90%	138.230
31/12/2063	15.340		2.003.758	2.003.758	6,46%	129.509
31/12/2064	15.706		2.003.758	2.003.758	6,05%	121.316
31/12/2065	16.071		2.003.758	2.003.758	5,67%	113.662
31/12/2066	16.436		2.003.758	2.003.758	5,31%	106.490
31/12/2067	16.801		2.003.758	2.003.758	4,98%	99.771
31/12/2068	17.167		2.003.758	2.003.758	4,66%	93.460
31/12/2069	17.532		2.003.758	2.003.758	4,37%	87.563
31/12/2070	17.897		2.003.758	2.003.758	4,09%	82.038
31/12/2071	18.262		2.003.758	2.003.758	3,84%	76.862
		(25.198.454)	94.176.647	68.978.192		(1)

Il flusso del 31/12/2021 rappresenta la *entry fee* pagata al Concessionario dal soggetto identificato. I tre flussi successivi, in verde, rappresentano il pagamento fatto dal soggetto identificato per la realizzazione delle opere assegnate. Come detto a commento del BP, le entrate corrispondono al “Cash for Dividends” cui riaggiungere il “Debt Service.”

9.3.4. Piano Finanziario Palazzine (residenziali & commerciali)

Calcolo del Rendimento Lordo				Rend. Lordo 6,734%		
Data	GG	Uscite	Entrate	Netto	Sconto	Scontato
31/12/2021		9.008.185		9.008.185	100,00%	9.008.185
31/12/2022	365	(6.308.789)		(6.308.789)	93,69%	(5.910.741)
31/12/2023	730	(6.308.789)		(6.308.789)	87,78%	(5.537.808)
31/12/2024	1.096	(6.308.789)		(6.308.789)	82,23%	(5.187.478)
31/12/2025	1.461		1.654.614	1.654.614	77,04%	1.274.685
31/12/2026	1.826		3.351.845	3.351.845	72,18%	2.419.280
31/12/2027	2.191		2.234.563	2.234.563	67,62%	1.511.092
31/12/2028	2.557		2.234.563	2.234.563	63,35%	1.415.498
31/12/2029	2.922		1.697.231	1.697.231	59,35%	1.007.287
		(9.918.182)	11.172.817	1.254.636		(0)

Il flusso del 31/12/2021 rappresenta la *entry fee* pagata dal Concessionario al soggetto identificato. I tre flussi successivi, in verde, rappresentano il pagamento fatto dal soggetto identificato per la realizzazione delle opere assegnate. Le entrate rappresentano quanto rinveniente dalla cessione cinquantennale degli immobili, interamente attribuito al soggetto identificato con il mezzo del mandato a vendere.

9.3.5. Piano Finanziario Palazzine (residenze di lusso)

Calcolo del Rendimento Lordo				Rend. Lordo 6,734%		
Data	GG	Uscite	Entrate	Netto	Sconto	Scontato
31/12/2021		583.721		583.721	100,00%	583.721
31/12/2022	365	(1.907.519)		(1.907.519)	93,69%	(1.787.165)
31/12/2023	730	(1.907.519)		(1.907.519)	87,78%	(1.674.406)
31/12/2024	1.096	(1.907.519)		(1.907.519)	82,23%	(1.568.480)
31/12/2025	1.461		659.490	659.490	77,04%	508.060
31/12/2026	1.826		1.978.471	1.978.471	72,18%	1.428.012
31/12/2027	2.191		1.318.981	1.318.981	67,62%	891.942
31/12/2028	2.557		1.318.981	1.318.981	63,35%	835.516
31/12/2029	2.922		1.318.981	1.318.981	59,35%	782.800
		(5.138.835)	6.594.905	1.456.069		

Il flusso del 31/12/2021 rappresenta la *entry fee* pagata dal Concessionario al soggetto identificato. I tre flussi successivi, in verde, rappresentano il pagamento fatto dal soggetto identificato per la realizzazione delle opere assegnate. Le entrate rappresentano quanto rinveniente dalla cessione cinquantennale degli immobili, interamente attribuito al soggetto identificato con il mezzo del mandato a vendere.