



Comune di Orbetello



INTERVENTO DI ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE DELL'APPRODO DI TALAMONE FINALIZZATO ALLA SUA RIQUALIFICAZIONE IN PORTO TURISTICO

[Domanda di Concessione D.M. ai sensi del D.P.R. 509/1997]

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Proponente



Progettazione



Arch. Vittoria Biego
Ing. Alberto Marconi

Titolo elaborato

PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

Elaborato

A.2315.24 | PFTE | REL

PFE

Scala

Data

Novembre 2024

Revisione	Data	Preparato	Controllato	Approvato

Porto Turistico di Talamone

Progetto di riqualificazione ai sensi del DPR 509/97

Piano Economico Finanziario

INDICE

Sommario

Premesse	3
La proposta progettuale	4
Stato Attuale del Porto di Talamone	4
Descrizione del Progetto di Riqualificazione	7
Obiettivi del Progetto di Riqualificazione	12
Il Mercato di riferimento	15
Piano degli Investimenti	19
Fonti finanziarie.....	19
Analisi dei Costi e Ricavi.....	20
Ricavi	21
Costi	28
Impatto economico diretti ed indiretti	31
Analisi Economico Finanziaria	33

Premesse

Il presente piano economico-finanziario è stato redatto da Acquatecno Srl, società a cui è stata affidata la redazione del Progetto Preliminare, a supporto dell'istanza di concessione demaniale marittima presentata ai sensi del **DPR 509/1997**, che disciplina la concessione di beni del demanio marittimo e del mare territoriale per finalità turistico-ricreative e per infrastrutture di interesse generale. L'obiettivo principale del Piano è dimostrare la sostenibilità economica e finanziaria dell'iniziativa, evidenziando la capacità dell'ente proponente di sviluppare e mantenere le opere e le attività previste, garantendo un utilizzo sostenibile e coerente con le linee guida della normativa vigente. Ulteriore obiettivo è quello di definire l'impatto economico sul territorio generato dal progetto ed i conseguenti benefici sia in termini economici sociali che ambientali.

In particolare, il piano economico-finanziario risponde alla necessità di:

1. Assicurare che le risorse demaniali siano gestite in modo efficiente e sostenibile, garantendo il rispetto dell'ambiente e la valorizzazione del patrimonio pubblico.
2. Fornire un quadro dettagliato delle previsioni di spesa e di ricavo associate all'attività concessa, per dimostrare l'equilibrio economico dell'iniziativa e la sua capacità di generare benefici per il territorio e la comunità.
3. Dimostrare la capacità dell'ente proponente di far fronte agli impegni finanziari connessi alla concessione, assicurando un flusso di cassa positivo nel medio-lungo termine e l'adeguato mantenimento delle opere in concessione.

Questo documento costituisce, pertanto, uno strumento essenziale di trasparenza e di programmazione economica, volto a facilitare il processo decisionale dell'Amministrazione concedente e a confermare l'adeguatezza e la coerenza della proposta, tra cui la durata della concessione demaniale richiesta atta a garantire un adeguato ritorno economico al promotore, rispetto agli obiettivi di interesse pubblico, come previsto dalla normativa di riferimento.

La proposta progettuale

Stato Attuale del Porto di Talamone

Il Porto di Talamone, situato nel Comune di Orbetello, in provincia di Grosseto, è una storica infrastruttura costiera di rilevante importanza per la Toscana. Collocato in un contesto paesaggistico unico, ai margini del Parco Naturale della Maremma e affacciato sul Mar Tirreno, il porto rappresenta un punto strategico per la nautica da diporto e le attività turistiche e ricreative. Attualmente offre ormeggi e servizi essenziali per imbarcazioni di piccola e media dimensione, ma necessita di interventi per rispondere meglio alle crescenti esigenze del turismo nautico e promuovere uno sviluppo sostenibile del territorio.

Già nell'ambito della Pianificazione regionale degli inizi degli anni 2000 (Masterplan "La Rete dei Porti Toscani", approvato nel 2007), il Porto di Talamone era stato individuato come una struttura che, attraverso interventi di riqualificazione, dovesse essere trasformata in Porto o Approdo Turistico, ossia una struttura, nel caso di Porto, o una sezione di una struttura, nel caso di Approdo, dotata di ormeggi e correlati servizi essenziali destinati esclusivamente al diporto nautico.

In attuazione di tale obiettivo, confermato poi dall'aggiornamento del Masterplan approvato a febbraio 2020, il Comune di Orbetello ha quindi proceduto a dotarsi di un Piano Regolatore Portuale, ossia lo strumento urbanistico e di pianificazione che disciplina l'uso e lo sviluppo di tutte le infrastrutture di un porto, sia dal punto di vista funzionale sia in termini di espansione e gestione delle attività.

In base all'Aggiornamento del Masterplan "La Rete dei Porti Toscani", effettuato fra il 2018 ed il 2019 ed approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 9 del 12/02/2020, contenente l'aggiornamento dell'indagine conoscitiva a suo tempo effettuata con la prima redazione del Masterplan (approvato nel 2007), si riportano di seguito le caratteristiche salienti dell'attuale struttura:

382 posti barca destinati alla nautica sociale, identificata come attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale praticata con unità da diporto di lunghezza fino a 10m. Questa costituisce la maggioranza dei posti barca presenti in ambito regionale (56,7%), di cui il 18,2% di lunghezza entro i 5,5m;

278 posti barca destinati al diporto nautico, costituito dal diporto di media dimensione (dai 10 ai 24m di lunghezza) che, in ambito regionale, rappresenta il 43,3% dei posti barca, di cui appena il 2% per navi da diporto (>24m di lunghezza, totalmente assenti nell'attuale struttura);

63 ormeggi per unità in transito, costituito da posti barca destinati al diporto, da 10 a 24m di lunghezza, riservati ad ormeggi di breve termine come previsto dal Codice della Navigazione, il cui utilizzo è concentrato in alta stagione;

7 posti barca destinati alla pesca professionale;

5 posti barca destinati alla navigazione turistica (1) ed al noleggio di imbarcazioni (4);

5 posti barca destinati alle attività cantieristiche;

5 posti barca destinati alle forze dell'ordine.

I dati sopra riportati non includono gli ormeggi presenti nel canale del Fossino, e quelli presenti nei campi boe installati nell'ultimo decennio con la funzione di soddisfare la domanda in alta stagione evitando il ricorso all'ancoraggio libero a protezione delle praterie posidonia oceanica. L'Amministrazione Comunale ha stimato in 480 i posti barca dotati dei servizi minimi completi

Di seguito si riporta un estratto della scheda contenuta nel Masterplan aggiornato, riportante l'esito della verifica degli standard stabiliti:

SCHEDA 2 - VERIFICA DEGLI STANDARD DEL MASTERPLAN (allegato II, capi II, III, IV)		
2.1 - Per i seguenti elementi sono soddisfatti gli STANDARD NAUTICI del Masterplan?		
	Soddisfacimento Standard (SI /NO)	NOTE (max 512 caratteri)
Mezzi di salvataggio (art.8)	SI	
Impianti antincendio (art.9)	NO	OGNI CONCESSIONARIO DISPONE DI ESTINTORI
Radioassistenza (art.10)	SI	A CURA DELLA A.M.

2.2 - Per i seguenti elementi sono soddisfatti gli STANDARD AMBIENTALI del Masterplan?		
	Soddisfacimento Standard (SI /NO)	NOTE (max 512 caratteri)
Raccolta rifiuti solidi (art.11)	NO	
Raccolta delle acque (art.12)	NO	
Raccolta oli usati (art.13)	NO	
Ricambio ed ossigenazione delle acque marine (art.14)	NO	

2.3 - Per i seguenti elementi sono soddisfatti gli STANDARD PER I SERVIZI E LE ATTREZZATURE DI BASE A TERRA del Masterplan?		
	Soddisfacimento Standard (SI /NO)	NOTE (max 512 caratteri)
Parcheggi (art.15); min 0,8 posti auto sul totale posti barca per il diporto (nautica sociale + diporto)	NO	
Servizi igienici (art.16)	NO	PRESENTI SOLO A CARATTERE STAGIONALE
Erogazione energia elettrica (art.17)	SI	
Illuminazione pontili e piazzali (art.18)	SI	
Approvvigionamento idrico (art.19)	SI	
Rifornimento carburanti (art.20)	SI	
Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni (art.21)	NO	NON PRESENTE
Scali di alaggio, scivoli e mezzi di sollevamento (art.22)	SI	
Telefonia fissa (art.23)	NO	
Pronto soccorso (art.24)	SI	PRESIDIO 118 A CARATTERE STAGIONALE

Sotto il profilo degli standard minimi prefissati dal Masterplan, l'attuale struttura è carente sia sotto il profilo della sicurezza all'ormeggio, con particolare riguardo ad un impianto antincendio adeguato, sia sotto il profilo delle dotazioni ambientali, totalmente assenti.

Nella seguente scheda si evidenziano invece le gravi carenze sotto il profilo dell'accessibilità (barriere architettoniche e strutture destinate ai diportisti diversamente abili).

SCHEDA 3 - PRESENZA DI ALTRE INFRASTRUTTURE, SERVIZI COMPLEMENTARI, TECNOLOGIE		
3.1 - Con riferimento alla ACCESSIBILITA' DEL PORTO sono presenti ...?		
	(SI / NO)	NOTE (max 512 caratteri)
Presenza di barriere architettoniche nell'ambito portuale (DPR 503/96, LR 47/91)	SI	
Presenza di programmi di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito portuale (DPR 503/96, LR 47/91, LR 60/2017 art. 9)	NO	
Presenza di attrezzature e impianti per diportisti diversamente abili (art.10 LR 60/2017)	SI	A CURA DEI CONCESSIONARI DEGLI ORMEGGI PRIVATI

Infine, la seguente scheda evidenzia la totale assenza di impianti tecnologici e sistemi di qualità.

3.3 - Sono presenti le seguenti TECNOLOGIE E SISTEMI DI QUALITA' ?		
	Presenza tecnologie e Sistemi di Qualità (SI / NO)	NOTE (max 512 caratteri)
Presenza di accessibilità Wi-Fi	NO	
Presenza di sistemi di identificazione digitali delle unità da diporto (Automatic Identification System - AIS)	NO	NON TUTTE LE UNITA' SONO DOTATE DI AIS
Presenza di sistemi informativi digitali pubblici (totem, siti web dedicati, ...)	NO	
Presenza della Carta dei Servizi portuali	NO	
Presenza di certificazioni di qualità relative alla gestione ambientale (ISO 14001, EMAS ...)	NO	

Le carenze sopra evidenziate, sono la naturale conseguenza di una gestione frammentata tra diverse concessioni demaniali, affidate a soggetti distinti caratterizzati da strutture organizzative limitate ed a prevalente carattere familiare, che limitano la possibilità di una gestione coordinata e lo sviluppo organico dell'infrastruttura. Questa frammentazione incide negativamente sull'efficienza operativa e ostacola la pianificazione di interventi migliorativi.

Il presente progetto si propone, tra l'altro, di promuovere una gestione unitaria del complesso portuale, con l'obiettivo di ottimizzare la gestione, rendendo sostenibili gli investimenti per ampliare la qualità e la quantità dei servizi, integrando anche le più recenti innovazioni tecnologiche del settore nautico.

Un'altra criticità rilevante è la necessità di dragaggio del bacino e del canale di accesso. L'accumulo di sedimenti riduce la profondità delle acque, limitando l'accesso alle imbarcazioni di maggior stazza e incidendo sulla sicurezza degli ormeggi, particolarmente in periodi di maggiore incidenza dei fenomeni meteomarinari. Tale problematica compromette

l'attrattività del porto per il turismo nautico, con ripercussioni sull'economia locale e sulla competitività rispetto ad altre infrastrutture della costa tirrenica.

Attualmente poi, il porto non dispone di un numero adeguato di posti barca per imbarcazioni di grandi dimensioni, a fronte di una domanda in crescita che si prevede continuerà anche nel lungo termine. Questa limitazione ostacola l'attrazione di una clientela ad alto valore aggiunto, che potrebbe contribuire positivamente all'economia locale.

Inoltre, il porto presenta alcune carenze nei servizi di supporto a terra e nelle infrastrutture per una gestione sostenibile. Mancano spazi adeguati al rimessaggio e alla manutenzione delle imbarcazioni, così come per servizi turistici complementari.

Descrizione del Progetto di Riqualficazione

Il progetto di miglioramento del Porto di Talamone mira a risolvere queste criticità attraverso un piano di interventi volto a garantire una gestione più coordinata, un miglioramento delle infrastrutture e una maggiore sostenibilità ambientale. L'obiettivo finale è valorizzare il porto come risorsa strategica per il turismo e per la comunità locale, rendendolo un punto di riferimento funzionale e attrattivo lungo la costa. Al termine degli interventi di riqualficazione, il Porto avrà tutte le caratteristiche necessarie per l'ottenimento della qualifica di Marina Resort in base alla legge regionale 86/2016 (in applicazione della L. 164/2014).

Di seguito una descrizione sintetica degli interventi previsti nel progetto:

- a) Dragaggio del bacino portuale secondo le profondità di progetto riportate come da previsione del Piano Regolatore Portuale;
- b) Realizzazione della barriera soffolta in massi naturali a perimetrazione della porzione sud del bacino portuale, con funzione di delimitazione e stabilizzazione dell'area di dragaggio;
- c) Rimozione dei n.6 pontili di tipo galleggiante e fisso oggi ubicati presso la porzione nord del bacino portuale, per successiva sostituzione di cui al punto g);
- d) Realizzazione dei riempimenti ("piastre") in corrispondenza della radice dei nuovi pontili ubicati nella porzione nord del bacino portuale e della nuova scogliera radente lungo la linea di costa tra di essi;
- e) Realizzazione della nuova banchina e retrostante piazzale destinati ad "*area sport del mare*";
- f) Realizzazione, all'estremo nord del bacino portuale, delle nuove banchine e annessi riempimenti per realizzazione dei retrostanti piazzali, inclusi n.2 bacini di carenaggio per alaggio/varo delle unità, da destinare ad "*Area Tecnica*" e "*Cantieristica Nautica*". L'area si svilupperà su una superficie complessiva di 8.900 m² per consentire il rimessaggio di un significativo numero di imbarcazioni, ed include un capannone di 300 m²;

- g) Realizzazione della nuova scogliera di protezione, lato mare, del piazzale cantieristica nautica di cui al punto precedente;
- h) Installazione di n.8 nuovi pontili (G-L-M-N-O-P-Q-R-S) tutti del tipo galleggiante e modulare, presso la porzione nord del bacino portuale;
- i) Predisposizione, per ciascuno dei pontili di cui sopra, di relativo sistema di ormeggio a corpi morti e catenaria;
- j) Sostituzione della testata a T dei pontili esistenti presso la porzione sud del bacino portuale, a valle di loro ottimizzazione planimetrica, con moduli frangiflutti galleggianti, da destinare all'ormeggio delle unità di maggior dimensioni;

Opere a terra:

- k) Realizzazione aree di sosta/parcheggio veicoli (P1 e P2), per complessivi n.641 stalli;
- l) Realizzazione nuova viabilità di collegamento tra SP Talamonese e la Strada Vicinale della Spiaggia, all'estremo nord dell'infrastruttura portuale;
- m) Riqualficazione del tratto di Strada Vicinale della Spiaggia ricadente all'interno dell'ambito portuale;
- n) Riqualficazione del Piazzale del Porto;
- o) Realizzazione opere impiantistiche, in parte ex novo e in parte in integrazione di quelle esistenti, con particolare riferimento alla rete idrica potabile, alla rete fognaria, alla rete di distribuzione dell'energia elettrica e alla rete gas;
- p) Realizzazione di un percorso ciclabile;
- q) Realizzazione delle opere a verde.

Nell'ambito dell'intervento descritto, verranno inoltre realizzati i seguenti impianti e strutture:

- 1) Impianto antincendio dotato di adeguato numero di colonnine per il numero dei posti barca previsti;
- 2) Un numero adeguato di isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni (1,5 m³ ogni 50 ormeggi, ad una distanza massima di 200m), da confluire poi nell'isola ecologica di raccolta, dotata di impianti di raccolta Olii Usati e Batterie esauste secondo la normativa vigente;
- 3) Impianto di aspirazione delle acque di sentina;
- 4) Impianto di raccolta delle acque piovane a servizio delle aree di sosta/parcheggio e delle aree destinate al rimessaggio, da convogliare in impianti di trattamento e raccolta per il riuso a scopo irriguo delle ampie zone verdi da realizzare;
- 5) Un numero adeguato di colonnine di servizio per l'erogazione di acqua ed energia elettrica per gli ormeggi, dotate di hardware per il controllo a distanza, con adeguato amperaggio in particolare per le imbarcazioni sopra i 30m di lunghezza;
- 6) Impianto wifi;

- 7) Impianti di ricarica per imbarcazioni dotate di motore elettrico (valutando, in sede di effettuazione dell'intervento, lo stato dell'arte degli sviluppi tecnologici per l'eventuale installazione o predisposizione di un impianto per la ricarica dei motori ad idrogeno);
- 8) Impianti di ricarica per almeno 50 auto a propulsione elettrica e punti di ricarica per ebike;
- 9) Impianto di illuminazione dell'intera area portuale con lampioni con tecnologia a Led dotati di pannello fotovoltaico autonomo;
- 10) Impianto fotovoltaico da installare, in ottemperanza ai vincoli ambientali dell'area, nei soli edifici da realizzare (capannone cantiere, servizi igienici e portuali).

Di seguito la planimetria generale di progetto ed a seguire la tabella dei posti barca.



STRALCO
RF-TAV-05.11
a - parcheggio

STRALCO RF-TAV-
05.12
a - spazio pubblico attrezzato

Mura di Talavera

Parco
di
Talavera

Parco
del
porto

MARE TIRRENO

zona esistente

zona di riserva urbanistica

area di riserva
per uso di parcheggio
a medio e lungo termine

STRALCO RF-TAV-05.21
a - parcheggio

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine
per uso di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva

STRALCO RF-TAV-05.24
a - area di riserva - area di riserva per le
attività del porto

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine
per uso di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

STRALCO RF-TAV-05.24
a - area di riserva di parcheggio

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

area di riserva di parcheggio
a medio e lungo termine

TABELLA POSTI BARCA

Sigla ID	Area funzionale	Dimensioni (m)	Numero
DN	Diporto nautico (unità da diporto superiore a 5,5 m l.f.t.)	7.00 x 2.50	107
		8.50 x 3.00	151
		11.50 x 4.00	89
		13.00 x 4.50	107
		15.00 x 4.75	153
		18.00 x 5.50	21
		21.00 x 6.00	3
		24.00 x 6.50	1
		32.00 x 7.50	2
		36.00 x 8.00	1
		40.00 x 10.00	1
	50.00 x 12.00	1	
	N° 64 Transiti - diporto nautico (10% del totale)	SUB TOTALE DN	637
NS	Nautica sociale (ormeggi con finalità sociale, unità da diporto fino a 5,5 m l.f.t.)	5.50 x 2.50	160
		SUB TOTALE DN+NS	797
PP	Pesca professionale e sportiva	11.50 x 4.00	5
DNC	Diporto nautico ad uso commerciale (art.2 Codice della Nautica da Diporto-CND)		
DNC1	Charter nautico	11.50 x 4.00	7
		15.00 x 4.75	3
		18.00 x 5.50	3
		21.00 x 6.00	10
DNC2	Noleggio unità da diporto e locazione	7.00 x 2.50	15
DNC3	Navigazione per finalità commerciali	11.50 x 4.00	2
		21.00 x 6.00	1
DNC4	Ormeggio per attività di Marina Resort (D.M. 06/07/2016)	11.50 x 4.00	3
		13.00 x 4.50	3
		15.00 x 4.75	3
		21.00 x 6.00	6
		24.00 x 6.50	5
		TOTALE	863
P1/P2	Parcheggi (P1= 316 posti auto / P2= 262 posti auto)		578

Obiettivi del Progetto di Riqualificazione

Di seguito gli obiettivi principali del Progetto di Riqualificazione proposto.

Obiettivi Tecnici e Infrastrutturali

1. Ottimizzazione dell'accessibilità:

L'ottimizzazione dell'accessibilità all'ormeggio consentirà una maggiore attrattività per il diporto nautico estero, con le conseguenti positive ricadute sul territorio.

- Dragaggio del bacino portuale e del canale di accesso per garantire una profondità adeguata, facilitando l'accesso di imbarcazioni più grandi e migliorando la sicurezza.
- Rimozione e sostituzione di pontili esistenti e installazione di nuovi pontili galleggianti modulari, incrementando la capacità, la sicurezza e l'efficienza degli ormeggi.

2. Sicurezza e sostenibilità ambientale:

Il progetto si propone di colmare le gravi lacune attuali sotto il profilo della sicurezza e della tutela dell'ambiente attraverso:

- Realizzazione di un impianto antincendio moderno ed adeguato alla struttura portuale;
- Realizzazione di strutture anti caduta in mare, con un numero adeguato e ben distribuito di scalette di risalita in acciaio inox e postazioni con salvagenti anulari provvisti di adeguata cima di ritenuta;
- Dotazione di un impianto per l'aspirazione delle acque di sentina al fine di evitare la pratica allo sversamento indiscriminato in mare di fluidi inquinanti ed idrocarburi;
- Dotazione di un impianto per la raccolta degli olii esausti e delle batterie, al fine di garantirne il corretto smaltimento, e di sistemi di raccolta dei rifiuti che incentivino la differenziazione;
- Installazione di sistemi per la raccolta e trattamento delle acque piovane, favorendone il riuso per irrigare le aree verdi;
- Realizzazione di ampie aree verdi per armonizzare la struttura portuale con il territorio circostante;
- Attuazione di interventi di mitigazione ambientale, come il ripascimento delle spiagge, per favorire la stabilità ecologica dell'area.

3. Innovazione tecnologica e sostenibilità energetica:

- Installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici portuali, lampioni a LED con pannelli solari, colonnine di ricarica per auto e imbarcazioni elettriche e connessione Wi-Fi per migliorare i servizi e ridurre l'impatto ambientale;
- Installazione di colonnine di erogazione per gli ormeggi controllabili a distanza per favorire il risparmio idrico ed energetico ed individuare prontamente le dispersioni.

4. Riqualficazione delle aree a terra:

- Creazione di nuove aree di parcheggio e spazi per la sosta dei veicoli, attualmente assenti. Ristrutturazione delle aree portuali e realizzazione di una pista ciclabile per facilitare l'accesso e migliorare l'esperienza dei visitatori.

Obiettivi Sociali e di Accessibilità

1. Inclusività e accessibilità per tutti:

- Realizzazione di strutture accessibili a persone con disabilità, abbattendo le barriere architettoniche esistenti;
- Potenziamento delle infrastrutture per il diporto sociale, anche attraverso ampi spazi per il rimessaggio delle imbarcazioni minori.

2. Miglioramento della fruibilità pubblica:

- Creazione di spazi dedicati ad attività sportive e ricreative come un'area per gli sport acquatici, promuovendo il porto come luogo di aggregazione anche per i residenti.

Obiettivi Economici e di Sviluppo Locale

L'impatto dell'indotto creato dal progetto verrà approfondito nel successivo paragrafo, attraverso l'utilizzo dei moltiplicatori oggetto dei più recenti studi.

1. Creazione di nuovi posti di lavoro:

- Attraverso la riqualficazione delle strutture, un'offerta di servizi di alto livello qualitativo e l'incremento delle attività turistiche e ricreative, si favorisce l'occupazione diretta e indiretta nel settore nautico, turistico e commerciale.

2. Incremento dell'attrattività turistica:

- Ampliamento dell'offerta per imbarcazioni di grandi dimensioni e miglioramento dei servizi portuali per attrarre diportisti di alto profilo e turisti internazionali, generando un impatto economico positivo per il territorio.

3. Sostegno all'economia locale:

- Incentivazione delle attività commerciali e dei servizi collegati, come il noleggio di imbarcazioni, i ristoranti e le attività di vendita di articoli nautici, creando nuove opportunità di business.

Obiettivi Ambientali e di Sostenibilità

1. Gestione integrata e sostenibile del porto:

- Promozione di una gestione unitaria e coordinata che eviti la frammentazione attuale delle concessioni, facilitando una pianificazione organica e l'adozione di best practices sostenibili a livello portuale.

Questi obiettivi mirano a trasformare il Porto di Talamone in un'infrastruttura moderna, inclusiva e sostenibile, capace di valorizzare l'ambiente naturale e supportare la crescita socio-economica del territorio di Orbetello e dell'intera provincia di Grosseto.

Il Mercato di riferimento

In questo paragrafo viene illustrato il mercato di riferimento a livello nazionale e regionale, al fine di valutare il piano commerciale alla base delle previsioni di stima di incassi derivanti dalla gestione degli asset oggetto di istanza di concessione.

L'offerta italiana è suddivisa in 3 tipologie di strutture, per un totale, al 31/12/2023¹, di **161.778** posti barca pari a ca. il 40% dell'offerta totale stimata nel Mar Mediterraneo.

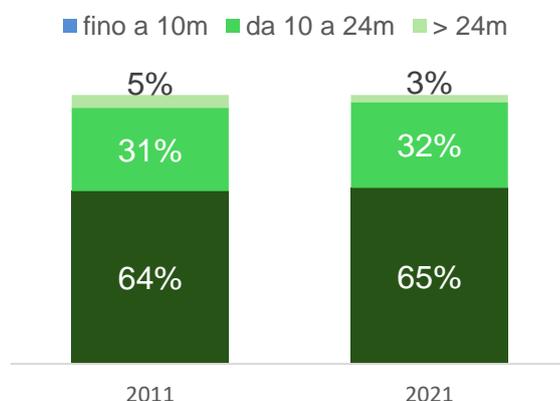
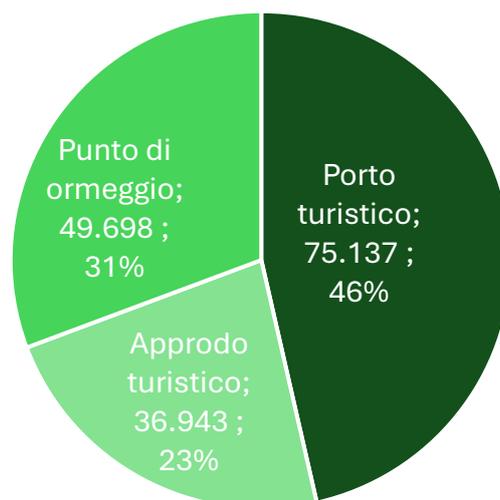
In base alla classificazione del Ministero dei Trasporti, le strutture del diporto nautico si suddividono in tre tipologie:

Marina o Porto Turistico: struttura destinata esclusivamente o prevalentemente al diporto nautico, anche mediante la prestazione di servizi complementari

Approdo Turistico: struttura polifunzionale destinata in parte a servire la nautica da diporto, anche mediante la prestazione di servizi complementari

Punti di Ormezzio: aree demaniali dotate di strutture facilmente amovibili destinate all'ormeggio di imbarcazioni da diporto generalmente di piccole dimensioni e con carattere prevalentemente stagionale.

Negli ultimi 10 anni l'offerta italiana è cresciuta del 9%, registrando tuttavia una contrazione sui posti barca destinati a Superyacht, in controtendenza rispetto all'andamento della domanda. Di questi posti barca, appena 630 sono quelli destinati ad imbarcazioni >30m LOA** rispetto ad una domanda potenziale di 2.800 superyacht che ogni anno transitano nel Mediterraneo.



Sotto il profilo qualitativo, nella seguente tabella viene illustrata l'incidenza dei servizi minimi essenziali per il diporto nautico presenti nelle strutture italiane in rapporto al totale dei posti barca, in base alla loro tipologia.

¹ Fonte: Diporto Nautico in Italia – 2023 - MIT

SERVIZI al Diporto	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Italia
Attracco	97%	97%	95%	97%
Acqua	99%	94%	86%	94%
En. Elettrica	97%	89%	79%	89%
Carburante	69%	37%	15%	45%
Vigilanza	84%	79%	53%	73%
Info Turistiche	83%	59%	19%	58%
Servizi Igienici	92%	84%	53%	78%
Parcheggio	87%	69%	36%	68%
Alaggio	89%	60%	44%	69%
Rifiuti	93%	81%	71%	84%
MEDIA	89%	75%	55%	75%

Il Porto di Talamone attualmente può classificarsi fra i punti di ormeggio, con una media di servizi presenti pari al 50%, e pertanto anche inferiore rispetto alla media nazionale della stessa categoria.

Di seguito viene data la composizione dell'offerta in ambito regionale.

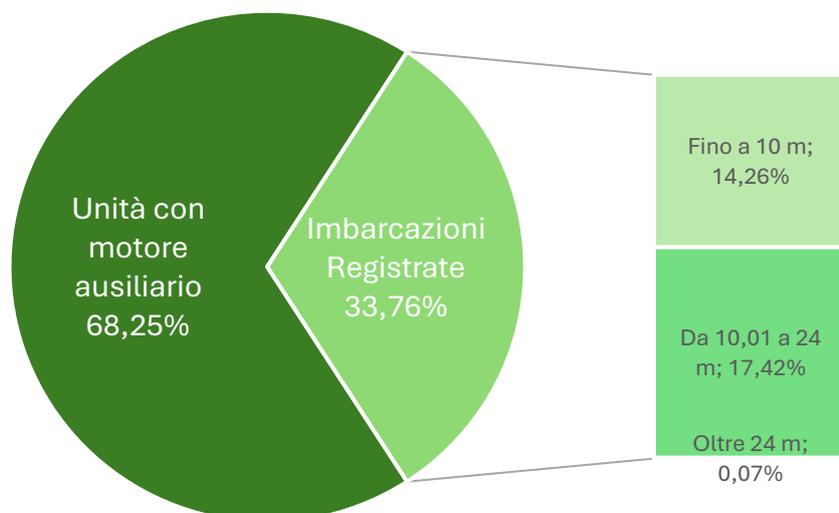
Posti barca per tipologia di struttura			Posti barca per Lunghezza			TOTALE
Porto Turistico	Approdo	Punto di ormeggio	fino a 10m	da 10 a 24m	> 24m	
8.483	2.801	8.216	13.522	5.550	428	19.500

Il 50% dell'offerta regionale è rappresentata da posti barca in punti di ormeggio, caratterizzati da una scarsa incidenza dei servizi essenziali. Per tale motivo il Masterplan regionale ha individuato alcune strutture che potranno essere convertite in Porto Turistico, contribuendo così ad incrementare l'offerta di ormeggi di qualità ed incrementare in tal modo l'indotto derivante dal turismo nautico. Il seguente prospetto evidenzia l'incidenza dei servizi nell'offerta regionale toscana, che presenta valori medi più bassi rispetto alla media nazionale, pur posizionandosi in un'area (Tirreno centrale) che rappresenta la principale destinazione del turismo nautico a livello mondiale.

TOSCANA	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Info Turistiche	Sevizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti
pb per servizi	17.812	17.649	15.676	10.577	12.397	10.224	12.871	12.164	14.114	16.759
%	91%	91%	80%	54%	64%	52%	66%	62%	72%	86%
Media ITA	97%	94%	89%	45%	73%	58%	78%	68%	69%	84%

Per quanto concerne la domanda, questa è determinata principalmente dallo stock di imbarcazioni esistenti. In Italia² si contano 80.474 imbarcazioni registrate, di cui il 24% a vela, mentre si stimano in 173.000 le imbarcazioni non registrate dotate di motore ausiliario (stima basata sul numero di natanti assicurati), per un totale di 253.000 imbarcazioni potenzialmente interessate all'ormeggio. A queste si aggiungono 15/25 mila imbarcazioni straniere che si stima risiedano stabilmente in Italia.

Il rapporto fra le sole imbarcazioni italiane e i posti barca disponibili, determina quindi un indice di pressione pari a **1,6 imbarcazioni per ogni posto barca**, che determina tariffe di ormeggio fra le più alte nel Mediterraneo. Di seguito il dettaglio delle imbarcazioni italiane.



Nella seguente tabella, viene riportato il numero delle imbarcazioni registrate negli Uffici Marittimi e Uffici della Motorizzazione Civile della regione Toscana, in rapporto ai posti barca disponibili e la loro evoluzione negli ultimi 5 anni.

TOSCANA	2018	2019	2020	2021	2023
Imbarcazioni registrate	9.176	9.090	8.955	9.484	8.702
Posti barca	17.550	18.092	17.860	17.860	19.500
Rapporto	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4

La Toscana rappresenta la quarta regione italiana per numero di imbarcazioni registrate, e la prima per Navi da diporto (>24 m LOA).

Nella seguente tabella, si riporta il dettaglio della dimensione e del mezzo di propulsione prevalente delle imbarcazioni registrate.

	fino a 10	da 10 a 12	da 12 a 18	da 18 a 24	oltre 24	VELA	MOTORE
Uff. Marittimi	2.129	2.608	2.624	447	72	2.169	5.639
UMC	814	7	1				

² Fonte: La Nautica in Cifre Monitor 2023 – Centro Studi Confindustria Nautica

L'ulteriore decremento del rapporto fra imbarcazioni e posti barca, riflette l'andamento a livello nazionale, con una costante riduzione delle imbarcazioni registrate, pur a fronte di un andamento del mercato della nautica estremamente positivo nell'ultimo quinquennio. La produzione nautica, infatti, ha quasi raddoppiato il valore della produzione dal 2017 ad oggi, raggiungendo il massimo storico toccato nel lontano 2006. Anche se gran parte della produzione è destinata all'estero, la domanda nazionale è cresciuta del 60% solo nell'ultimo quinquennio, trainando, sebbene in misura meno marcata, anche la crescita dei ricavi del settore portuale (+15% dal 2018).

Aggiungendo le imbarcazioni non registrate in rapporto pari a quello nazionale, si possono stimare in ca. 27.000 le imbarcazioni presenti a livello regionale, con incidenza quindi di 1,4 imbarcazioni per ogni posto barca disponibile. A tale dato andrebbe poi aggiunto sia quello delle imbarcazioni estere che risiedono stabilmente nel territorio italiano, che quello derivante dai flussi del turismo nautico di transito. Pur nell'indisponibilità di tali dati, risulta in ogni caso evidente il divario che determina una domanda insoddisfatta.

L'attuale configurazione del Porto di Talamone, sia dal punto di vista strutturale che gestionale, determina una offerta commerciale che è attualmente focalizzata sulla domanda di ormeggio stanziale di piccole imbarcazioni di residenti e villeggianti, ed una forte domanda di ormeggi stagionali e transiti in alta stagione. La riqualificazione della struttura portuale, consentirà di intercettare la domanda di ormeggio stanziale di clientela qualificata a livello nazionale, e la domanda di ormeggio stagionale di clientela nazionale ed estera, con particolare riguardo al segmento dei superyacht, oggi non presidiato.

Piano degli Investimenti

La realizzazione del progetto di riqualificazione viene programmata in maniera tale da non influenzare, se non per periodi provvisori, l'operatività della struttura, in particolare le attività in alta stagione. In particolare, l'esecuzione dei lavori marittimi avverrà attraverso la suddivisione in zone di intervento, nei periodi di bassa stagione, in modo da poter posizionare provvisoriamente in altra zona le imbarcazioni ormeggiate nelle aree interessate da interventi. Si ritiene in particolare che la fase più delicata riguardi la sostituzione dei pontili galleggianti. La prosecuzione dell'attività si riflette nelle stime di ricavo, che tengono conto dei possibili riflessi degli interventi sulla piena operatività della struttura.

I lavori si presumono partire dal 1 Gennaio dell'anno 1 di piano, presupponendo quindi il rilascio della concessione o dell'anticipata occupazione (art. 48 CdN) all'anno 0, ed interesseranno in un primo momento la parte a terra. I lavori avranno durata di 3 anni, in base al cronoprogramma incluso nel progetto preliminare. Per i dettagli sul cronoprogramma e sull'oggetto specifico delle varie fasi di lavori, si rimanda al progetto preliminare a cui il presente documento è allegato.

Il collaudo è previsto entro il 31.12 dell'anno 3 del Piano, pertanto gli ammortamenti dell'opera iniziano al 1 gennaio dell'anno 4.

Il totale complessivo dell'opera è stimato in € 40.000.000,00 oltre IVA (inclusivo di oneri di progettazione, direzione lavori, oneri della sicurezza e di collaudo). Nel seguente prospetto viene illustrato l'andamento della spesa per investimenti (CapEx) nel periodo di esecuzione dei lavori:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3
CapEx (imp.)	13.200.000,00	13.200.000,00	13.600.000,00
CapEx IVA	2.904.000,00	2.904.000,00	2.992.000,00
TOT.	16.104.000,00	16.104.000,00	16.592.000,00

Gli importi di cui sopra sono arrotondati rispetto agli oneri previsti nel quadro economico del progetto. L'IVA applicata è al 22%.

Fonti finanziarie

Le fonti finanziarie a copertura degli investimenti previsti dal progetto di riqualificazione sono composte da un mix di risorse di soggetti terzi, nella forma di debito bancario a copertura degli investimenti (Linea Capex, a copertura del 50% del costo imponibile del progetto, e Linea IVA, a copertura del 90% dell'IVA applicata), e nella forma di equity (versamento di capitale) e quasi equity (finanziamento soci), e, per la parte rimanente, di risorse proprie, rivenienti dalla cessione dei posti barca e dai flussi di cassa della gestione ordinaria.

Linea Capex: si ipotizza un finanziamento bancario nella forma di mutuo con tasso fisso e rimborso alla francese, preammortamento pari alla durata dei lavori, rimborso in 6 anni al

termine del preammortamento. Il tasso è ipotizzato al 5,5% (pari a 300 pb oltre il tasso euribor a 3 mesi che si presume costante al 2,5% in arco di Piano, rispetto al 2,9 attuale);

Linea IVA: un finanziamento pari al 90% del fabbisogno IVA espresso dal Piano di Investimenti, al medesimo tasso fisso previsto per la Linea CAPEX, e rimborso entro 9 mesi dal termine dell'investimento e conseguente richiesta, tramite cessione del credito IVA maturato. La restante IVA a credito sugli investimenti non utilizzata per il rimborso sarà poi utilizzata in compensazione;

Capitale: si ipotizza un versamento iniziale di € 1,3 mln, seguito da due versamenti all'anno 2 e 3 da € 1 mln ciascuno;

Finanziamento Soci: il finanziamento soci viene erogato in proporzione al tiraggio dei finanziamenti bancari, a copertura del 24% del fabbisogno imponibile per investimenti. Sul finanziamento soci non maturano interessi e viene rimborsato successivamente all'integrale rimborso del debito finanziario, in base alle disponibilità liquide della Società di Progetto, garantendo una cassa minima di € 300.000.

Risorse Proprie: il rimanente fabbisogno viene coperto da risorse derivanti dai flussi di cassa operativi della gestione ed in particolare dagli incassi per la cessione dei posti barca nel corso dei lavori, come illustrato nei successivi paragrafi. La liquidità in eccesso sarà utilizzata a copertura del rimborso del debito bancario, unitamente ai flussi di cassa annuali della gestione.

Nel seguente prospetto il dettaglio delle coperture annuali del fabbisogno espresso dal Piano di Investimenti:

		Anno 1	Anno 2	Anno 3	TOT
Impieghi	CAPEX	(13.200.000,00)	(13.200.000,00)	(13.600.000,00)	(40.000.000,00)
	IVA su CAPEX	(2.904.000,00)	(2.904.000,00)	(2.992.000,00)	(8.800.000,00)
Fonti	Linea Capex	6.600.000,00	6.600.000,00	6.800.000,00	20.000.000,00
	Linea IVA	2.613.600,00	2.613.600,00	2.692.800,00	7.920.000,00
	Capitale	1.300.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	3.300.000,00
	Finanziamento Soci	3.168.000,00	3.168.000,00	3.264.000,00	9.600.000,00
	Risorse Proprie	2.422.400,00	2.722.400,00	2.835.200,00	7.980.000,00

Analisi dei Costi e Ricavi

I ricavi si possono suddividere fra ricavi per attività a mare (ossia gli incassi dai servizi di ormeggio), e ricavi per attività a terra (che includono gli oneri a carico dei proprietari di posti barca).

Il Piano prevede un incremento annuo delle voci attive del conto economico del 2%. Si tratta di un adeguamento tariffario medio annuo in linea con i trend del settore, e funzionale ad agganciarsi al tasso di inflazione stimato (2% pari al target UE), che impatta per il 75% sui costi di esercizio, incluso il costo del personale.

Le tariffe sono basate sui costi attuali dell'ormeggio nel Porto Turistico di Talamone, incrementato in conseguenza dell'incremento dei servizi e della riqualificazione della struttura portuale. Pur a seguito degli incrementi, si posizionano al di sotto delle strutture più ricercate della costa Toscana.

L'IVA sugli ormeggi è calcolata al 10% per tutte le tipologie contrattuali, come previsto dalla normativa nazionale sui Marina Resort, inclusi i servizi per i titolari di posto barca a lungo termine. L'IVA è calcolata al 22% per gli altri servizi prestati, nonché per i costi.

Ricavi

Ricavi attività a mare

La valutazione dei ricavi di gestione prodotti dalle attività relative alla gestione dello specchio acqueo è stata effettuata in funzione dell'andamento dei lavori, delle tipologie di opere e servizi presenti nelle fasi di realizzazione e del posizionamento commerciale del Porto. Il volume delle componenti positive di reddito di impresa proviene:

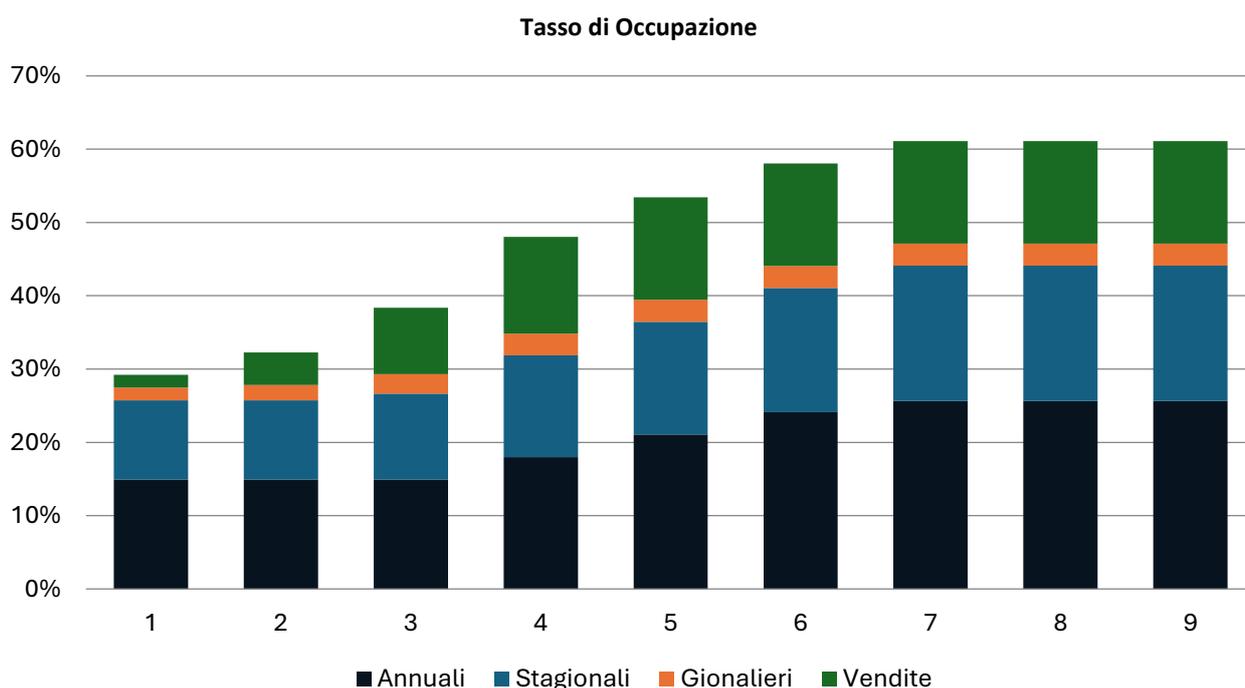
- dalla cessione dei diritti di ormeggio a lungo termine, per l'intera durata del periodo di concessione
- dai ricavi ottenuti dai contratti di ormeggio annuali e stagionali (estivo, maggio-settembre e invernale, ottobre-aprile);
- dai ricavi ottenuti dal fitto giornaliero e mensile dei posti barca, principalmente nei mesi che vanno da maggio ad ottobre;
- dai ricavi ottenuti dagli asset immobiliari (spazi commerciali, parcheggi);
- dalla riscossione delle spese per i servizi obbligatori ai titolari di posti barca per l'intera durata della concessione;
- dai ricavi derivanti dalla gestione del rimessaggio e dal cantiere nautico.

Per quanto riguarda il core business dell'attività portuale ovvero la gestione dei servizi di ormeggio, in considerazione della segmentazione della domanda e delle strategie di marketing da attuare, è stata definita la suddivisione funzionale dei soli posti barca liberi da vincoli di destinazione (non destinati quindi alla pesca professionale ed alle Autorità). La suddivisione proposta riflette la tipologia di Marina in questione, caratterizzato da una domanda fortemente stagionalizzata, sebbene tale aspetto venga mitigato dagli interventi di riqualificazione che, rendendo sicuro l'ormeggio anche nel periodo invernale, contribuiscono a sostenere la domanda di ormeggio a lungo termine o annuale. Si specifica che gli ormeggi destinati alla nautica sociale, in numero di 160 ormeggi sino a 6m di lunghezza come da Piano Regolatore Portuale approvato, sono conteggiati fra gli ormeggi annuali, essendo gli stessi riservati al Comune che ne prevede i criteri di assegnazione con proprio atto.

				Vendite	Ormezzi Annuali	Ormezzi Stagionali	Ormezzi mm/gg		
Cat.	Lungh.	Largh.	Taglia mq.	Posti barca #	Posti barca #	Posti barca #	Posti barca #	Posti barca #	Posti barca mq.
Nautica Sociale	6	2,5	13,8	0	160	0	0	160	2.200
2	7	2,5	17,5	15	45	50	12	122	2.135
3	9	3,0	25,5	25	50	55	21	151	3.851
4	12	4,0	46,0	25	30	36	10	101	4.646
5	13	4,5	58,5	25	40	35	10	110	6.435
6	15	4,8	71,3	25	55	55	24	159	11.329
7	18	5,5	99,0	4	8	8	4	24	2.376
8	21	6,0	126,0	1	7	6	6	20	2.520
9	24	6,5	156,0	1	1	2	2	6	936
10	32	7,5	240,0				2	2	480
11	36	8,0	288,0				1	1	288
12	40	10,0	400,0				1	1	400
13	50	12,0	600,0				1	1	600
				121	396	247	94	858	38.195

I ricavi caratteristici sono diretta funzione del tasso di occupazione previsto. I tassi di occupazione nella fase dei lavori scontano prudenzialmente le criticità connesse all'assegnazione provvisoria degli ormeggi ed agli spostamenti che saranno necessari per l'esecuzione dei lavori a mare. I lavori impatteranno in particolare sull'attrattività degli ormeggi stanziali (annuali e stagionali) per gli utenti non abituali, mentre la sospensione dei lavori a mare nel periodo di alta stagione, assicurerà la disponibilità di ormeggio per contratti mensili e di transito. Successivamente ai lavori, il tasso di occupazione si stima in crescita progressiva sino alla completa maturazione prevista al 7° anno in cui si assesta al 61% e si stima stabile sino al termine della Concessione.

Di seguito un grafico rappresentativo dei tassi di occupazione:



Ricavi da Vendite

Per quanto attiene i posti barca destinati alla vendita, considerando sia i trend di mercato, che hanno visto restringersi il ricorso a tale tipologia di ricavo a partire dallo scorso decennio, sebbene si registri una modesta ripresa nell'ultimo triennio, e considerando l'attuale elevata presenza di diportisti stanziali e ricorrenti, si è stimata la vendita di diritti di ormeggio a lungo termine di 120 posti barca sino a 21m di lunghezza (pari al 15% ca. dello specchio acqueo ormeggiabile) nell'arco di cinque anni, a partire dal primo anno di Piano. Si ipotizza la consegna del posto barca alla stipula del contratto (eventualmente provvisorio sino al termine dei lavori) con incasso dell'intera somma pattuita, pari ad € 2.300m² oltre IVA.

Prezzo: €2.300/ m ² + IVA	1	2	3	4	5	6	TOT
Percentuale sul tot destinato alla vendita	12%	31%	64%	93%	99%	100%	100%
Incasso netto del periodo	1.495.000	2.435.125	4.443.600	3.727.725	1.274.775	358.800	13.735.025

Sotto il profilo contabile, poiché le vendite di posto barca sono trattate come vendita di un diritto di ormeggio pluriennale a canone unico anticipato, l'incasso confluisce nei Risconti Passivi e viene rilasciata annualmente la quota di competenza annuale in base alla durata del contratto (ossia il periodo di concessione residua dalla vendita). Il valore totale di realizzo dalle cessioni è stimato in € **13.735.025** con un ricavo di competenza annuo a regime di € 278.678.

Ricavi da contratti di ormeggio annuali

I posti riservati ai contratti di fitto annuali sono pari a circa il 46,3 % dei posti barca disponibili (il 36% in termine di superficie ormeggiabile occupata), ed includono i 160 ormeggi (ossia il 18,6% del totale, con un'occupazione di specchio acqueo pari al 5,7% del totale ormeggiabile) riservati alla Nautica Sociale, come previsto dal PRP approvato.

Di seguito le tariffe applicate:

Cat.	Dimensioni	Taglia m²	€ Lordo	€ Netto
Nautica Sociale	5,5x2,5	14	750	682
2	7x2,5	18	5.750	5.227
3	8,5x3	26	8.125	7.386
4	11,5x4	46	12.250	11.136
5	13x4,5	59	14.375	13.068
6	15x4,75	71	17.688	16.080
7	18x5,5	99	29.375	26.705
8	21x6	126	36.250	32.955
9	24x6,5	156	45.000	40.909
10	32x7,5	240	66.250	60.227
11	36x8	288	77.500	70.455
12	40x10	400	103.750	94.318
13	50x12	600	150.000	136.364

Per quanto concerne la Nautica Sociale, la tariffa riportata è pari al valore medio tra il minimo ed il massimo degli oneri tariffari delle diverse categorie di utenti cui tali ormeggi sono destinati, in base all'Avviso Pubblico del Comune di Orbetello del 18/3/2024. Anche tali tariffe vengono incrementate annualmente del 2%.

Ricavi da contratti di ormeggio stagionali

I posti barca per i contratti stagionali rappresentano il 28% del totale di posti barca disponibili (il 31% in termini di superficie occupata), suddivisi fra estivo (aprile-settembre) ed invernale (ottobre – marzo). La quota di contratti stagionali, in linea con l'attuale posizionamento di mercato del Porto, rappresentano una fetta significativa dei ricavi da ormeggio. Si stima una incidenza dei contratti invernali pari al 50% del totale degli ormeggi destinati a tale tipologia di contratto.

Di seguito le tariffe applicate.

Cat.	Dimensioni m.	Taglia m ² .	Estivo		Invernale	
			€ Lordo	€ Netto	€ Lordo	€ Netto
2	7x2,5	24	4.600	4.182	1.725	1.568
3	8,5x3	35	6.500	5.909	2.438	2.216
4	11,5x4	48	9.800	8.909	3.675	3.341
5	13x4,5	56	11.500	10.455	4.313	3.920
6	15x4,75	63	14.150	12.864	5.306	4.824
7	18x5,5	71	23.500	21.364	8.813	8.011
8	21x6	77	29.000	26.364	10.875	9.886
9	24x6,5	90	36.000	32.727	13.500	12.273
10	32x7,5	110	53.000	48.182	19.875	18.068
11	36x8	150	62.000	56.364	23.250	21.136
12	40x10	210	83.000	75.455	31.125	28.295
13	50x12	300	120.000	109.091	45.000	40.909

Ricavi da contratti di ormeggio mensili/giornalieri

I ricavi da contratti di ormeggio mensili e giornalieri sono concentrati principalmente nel periodo maggio - ottobre. I posti barca destinati al transito rappresentano il 9% del totale dei posti barca a reddito (il 17% in termini di superficie acqua a reddito). Su tale tipologia contrattuale si concentrano gli ormeggi per imbarcazioni superiori a 24m di lunghezza. Data l'elevata incidenza di contratti mensili nei periodi di alta stagione, si stima una durata media del contratto di transito di 7 giorni. Di seguito le tariffe applicate per tale tipologia contrattuale.

			Bassa stagione (da Ottobre ad Aprile)		Media stagione (Maggio, Giugno e Settembre)		Alta stagione (Luglio e Agosto)	
Cat.	Dimensioni	Taglia m ² .	€ Lordo	€ Netto	€ Lordo	€ Netto	€ Lordo	€ Netto
2	7x2,5	24	42	38	63	57	84	76
3	8,5x3	35	60	55	90	82	120	109
4	11,5x4	48	95	86	142	129	189	172
5	13x4,5	56	126	115	189	172	252	229
6	15x4,75	63	158	143	236	215	315	286
7	18x5,5	71	240	218	360	327	480	436
8	21x6	77	315	286	473	430	630	573
9	24x6,5	90	390	355	585	532	780	709
10	32x7,5	110	600	545	900	818	1.200	1.091
11	36x8	150	720	655	1.080	982	1.440	1.309
12	40x10	210	1.000	909	1.500	1.364	2.000	1.818
13	50x12	300	1.500	1.364	2.250	2.045	3.000	2.727

Ricavi da gestione aree a terra

Confluiscono in tale voce i ricavi da gestione delle aree a terra, composte dai posti auto e dall'area di cantiere e rimessaggio.

Posti auto: dalla gestione dei posti auto a regime (si prevede che vengano completati al termine del secondo anno di Piano), si stima un incasso massimo di € 480 a posto auto per anno (ipotizzando una tariffa giornaliera di € 8 per 60 giorni l'anno) con una percentuale di riempimento che, alla maturazione dell'iniziativa, arriva al 65% per un totale di ca. € 180 mila annue.

Cantiere e rimessaggio: si ipotizza di affidare la gestione dell'area di Cantiere e rimessaggio ad un operatore locale qualificato, a fronte di un canone annuo di € 48.000.

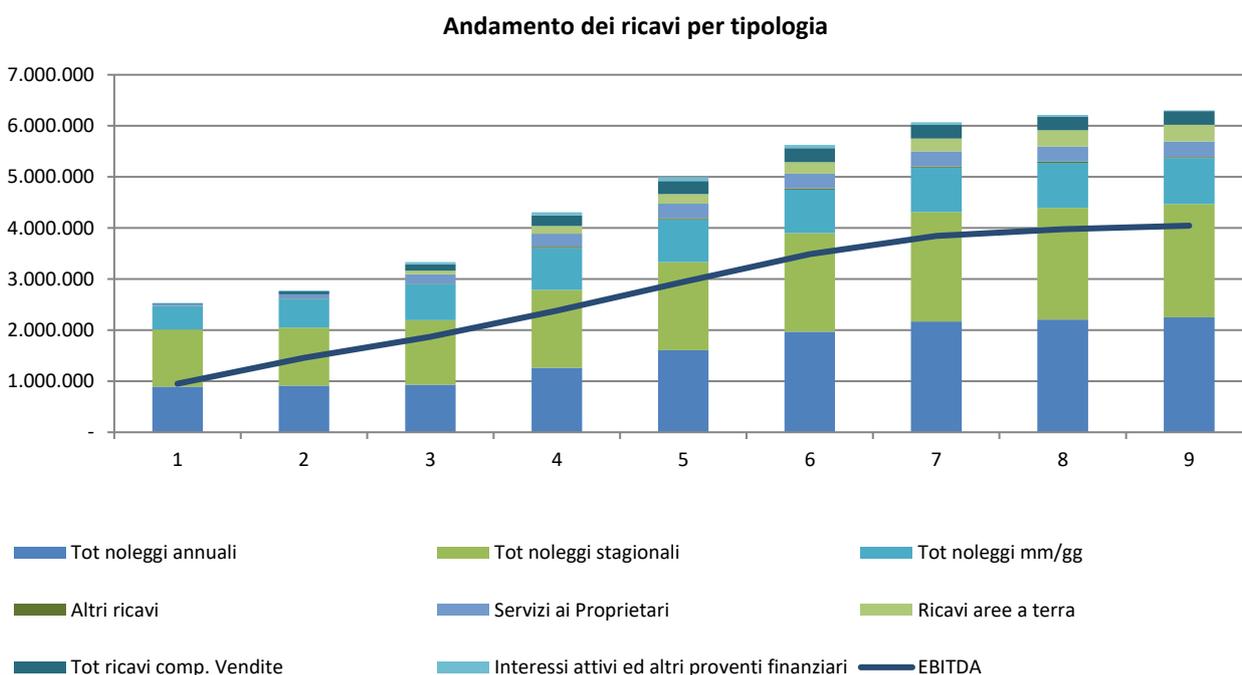
Altri Ricavi

Tra gli altri ricavi, figurano gli introiti derivanti da servizi ancillari all'ormeggio, come la vendita di prodotti nautici, servizi di boat care, etc. Si stima un incasso annuo di € 20.000 alla maturazione dell'iniziativa.

Tra gli altri ricavi, figurano gli incassi per i servizi obbligatori a pagamento connessi alla proprietà del posto barca, tra cui l'assistenza all'ormeggio, la manutenzione e pulizia dello specchio acqueo e delle aree comuni, la vigilanza, etc. Si stimano in 45/m² e vengono incassati progressivamente alle vendite stimate, per un totale al completamento delle vendite di ca € 280 mila annui.

Ulteriore fonte di ricavo è data dalla gestione della liquidità in eccesso, stimata in un interesse attivo percepito al netto degli oneri del 1,5% annuo.

Nel seguente grafico, viene illustrato il trend dei ricavi nei primi 9 anni di Piano.



Costi

I costi di esercizio a regime sono stati computati in funzione dell'organizzazione dei fattori produttivi, secondo un Piano gestionale ispirato a criteri di efficacia ed efficienza. L'individuazione e la quantificazione dei costi di gestione derivano da una analisi del dimensionamento dei servizi offerti. Sui costi viene calcolato un impatto annuo dell'inflazione stimata (2% pari al target BCE), con incidenza del 75%.

La valutazione dei costi di esercizio è stata stimata, in primis, considerando le componenti costanti e variabili delle singole voci di spesa e imputate nei seguenti centri di costo:

- A. Costi Operativi
- B. Costo del Personale
- C. Costi di Gestione

La struttura dei costi tipici di un porto turistico è perlopiù caratterizzata da una certa rigidità rispetto al volume della produzione. Salvo i costi operativi, che sono dimensionati, per quanto riguarda utenze e materie prime, in rapporto al volume della produzione, e, per quanto riguarda gli oneri di manutenzione, sulla dimensione della struttura, gli altri costi sono caratterizzati da poca elasticità, determinando l'elevata leva operativa che caratterizza il business portuale. Il costo del personale, infatti, è determinato in primis per sostenere le esigenze di turnazione atte a garantire la presenza di personale 24h su 24, sette giorni la settimana, e poi dalla dimensione della struttura e dal numero di ormeggi assentiti.

Fra i costi di gestione, assumono un peso rilevante il canone demaniale di concessione e gli oneri per tributi locali, che dipendono dalle dimensioni dell'area in concessione, e pertanto sono caratterizzati da assoluta rigidità. Altri oneri invece hanno una minore rigidità, come gli oneri per gli organi societari, le consulenze amministrative e legali, le spese di marketing e comunicazione, l'assicurazione e i servizi di vigilanza. Di seguito il dettaglio delle macro voci che compongono il totale dei costi di esercizio.

A - Costi operativi

La stima dei costi di esercizio per la fornitura dei servizi connessi alla gestione dei posti barca, in quanto funzione del numero di natanti presenti in porto, è stata effettuata valutando un'incidenza media del 8% circa di tali costi diretti sui ricavi prodotti dall'ormeggio di imbarcazioni, percentuale derivante da iniziative analoghe. Essi si riferiscono prevalentemente ai materiali di consumo, alle utenze (acqua, energia elettrica, utenze telefoniche, carburanti per uso interno, oneri per servizi di booking), ed ai materiali per fornire un adeguato servizio di ormeggio ai pontili (cime, divise, etc).

Fra i costi operativi figurano anche gli interventi di manutenzione ordinaria della struttura. Per semplificazione si ipotizza la sola manutenzione ordinaria con incidenza annua, a partire dal 7° anno di piano, di € 80 mila per anno. In tal modo vengono assorbiti prudenzialmente gli eventuali interventi di manutenzione straordinaria che dovessero rivelarsi necessari.

B – Costo del Personale

I costi della manodopera in fase di regime sono stati computati valutando i costi relativi al personale destinato alla gestione dei posti barca, alla manutenzione e pulizia della struttura ed al personale amministrativo. Il contratto applicato è il CCNL Turismo Confcommercio, sezione speciale porti turistici.

Il personale operativo, composto dal direttore, dagli addetti al front desk, dal nostromo e dagli ormeggiatori, raggiunge progressivamente le 21 unità lavorative nel periodo di alta e medio/alta stagione (mag-sett). Nei periodi di bassa stagione, il personale operativo si riduce a 14 unità. Nel periodo dei lavori, i costi risultano ridotti per effetto del progressivo inserimento della figura del Direttore e del Nostromo, e degli addetti al front desk.

Le funzioni attribuite al suddetto personale attengono l'ordinaria gestione e manutenzione del Marina (assistenza alle imbarcazioni in fase di ormeggio, interventi di manutenzione ordinaria, piccole riparazioni, pulizia delle aree portuali, controllo degli arredi, fatturazione, customer relation, amministrazione, controlli diurni, ecc.).

Nel seguente prospetto, il dettaglio dei costi del personale, inclusivi di oneri sociali e fiscali a carico dell'azienda. Su tali importi viene calcolato l'accantonamento annuo di TFR.

Staff	Full Time #	Part Time #	Costo Unitario	Full Time €	Part Time €	Totale Staff €
Direttore	1	0	70.000	70.000	0	70.000
Desk/Amm	2	2	34.000	68.000	45.333	113.333
Nostromo	1	0	45.000	45.000	0	45.000
Ormeggiatori	10	5	34.000	340.000	113.333	453.333
	14	7		523.000	158.667	681.667

C – Costi di Gestione

In tale macro categoria si riportano i costi che hanno un'incidenza annua perlopiù indipendente dal volume della produzione.

Canone di Concessione: € 347.564. L'importo è desunto dalle superfici oggetto di Concessione, in base alle misure indicate dall'ultimo Decreto del Ministero dei Trasporti, maggiorate del 10% a titolo di imposta regionale. Il primo anno la voce include l'imposta di registro, pari al 2% dei canoni da corrispondersi per l'intera durata della Concessione. Durante i lavori, il canone è ridotto del 50%.

Marketing € 45.000. Tali costi sono incrementati nei primi 3 anni, per sostenere i piani di vendita degli ormeggi, e si attestano su € 36 mila annue a regime.

Assicurazione € 15.000. I premi complessivi per assicurazione a copertura dei danni alla struttura e per RCA.

Consulenze € 110.000. Includono le consulenze amministrative e contabili, consulenze legali e tecniche, supporto legale per recupero crediti e altri contenziosi civili, Organismo di Vigilanza, Responsabile della Sicurezza, oneri di formazione e certificazioni.

Tasse locali € 60.000. Includono gli oneri TARI stimati.

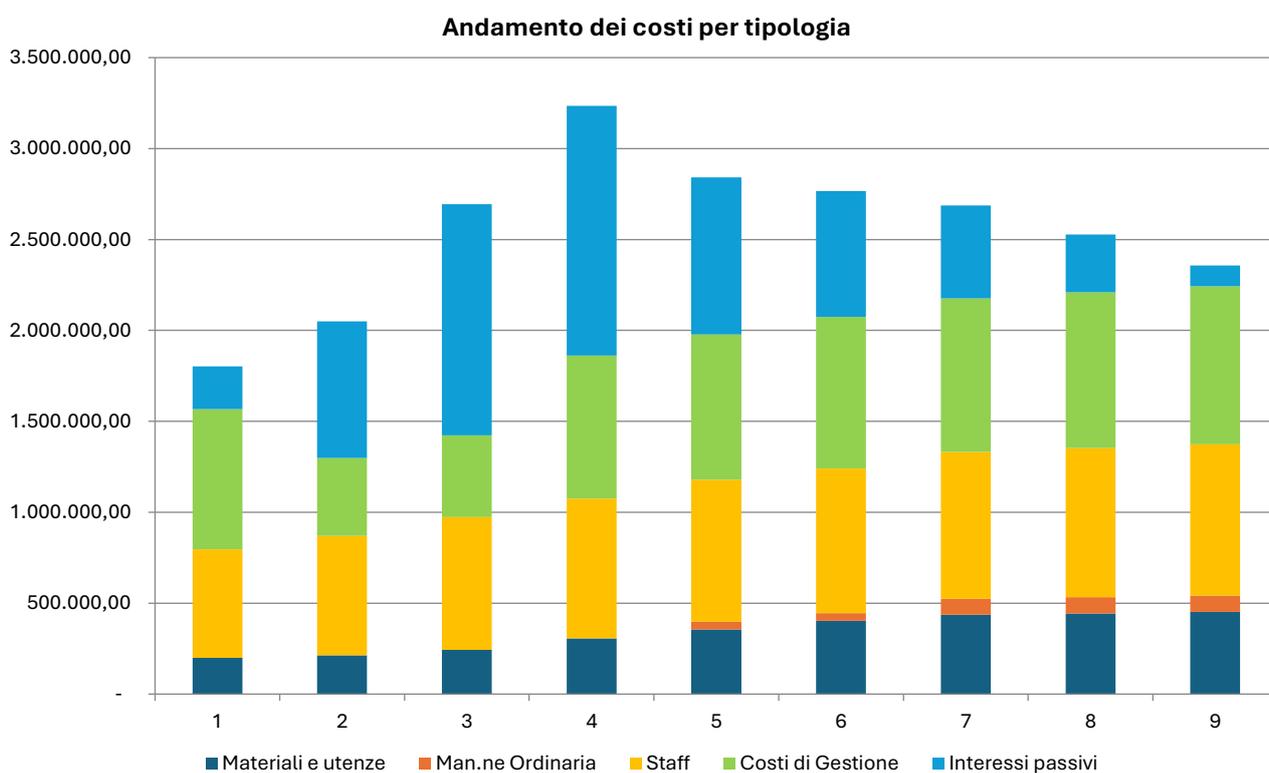
Organi societari € 80.000. Includono organo amministrativo e di controllo.

Servizi esterni (Vigilanza) € 30.000. Stimato un onere per servizi di vigilanza, in particolare notturna.

Software e Hardware € 12.000. Includono i costi per noleggio hardware (stampanti e altri dispositivi) e la licenza annua per software di gestione portuale e software di contabilità.

Varie € 71.000. In tale voce si includono le spese di rappresentanza, di viaggio, costi bancari, ed in genere tutti i costi compresi nell'ampia definizione di oneri di gestione.

Di seguito il grafico rappresentativo dell'evoluzione dei costi nel tempo. Il grafico include anche gli oneri finanziari collegati al debito, per il dettaglio dei quali si rimanda al paragrafo relativo alle fonti di copertura dell'investimento.



Impatto economico diretto e indiretto

La valutazione delle voci attive del progetto consente di stimare l'impatto economico diretto ed indiretto sul territorio, in base ai più recenti studi disponibili.

In particolare, il recente (2024) report realizzato da Deloitte e Altagamma sulla nautica da diporto in Italia, evidenzia l'importante impatto economico dell'industria nautica italiana, stimato in circa 27 miliardi di euro. Questo valore è frutto sia della costruzione di yacht (upstream) sia dell'indotto generato dall'utilizzo di questi nel turismo marittimo e nelle spese locali (downstream) che incide sul 60% dell'impatto generato.

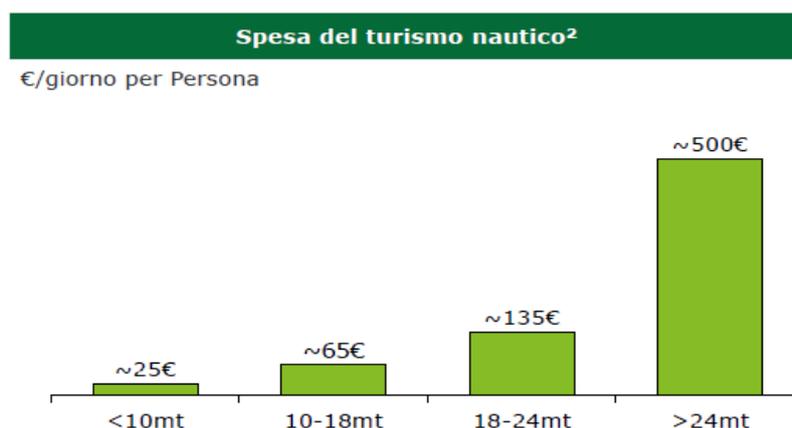
Il turismo nautico contribuisce notevolmente all'economia, con un impatto complessivo di 16,3 miliardi di euro, alimentato sia dalla domanda turistica estiva sia dalle attività di refitting invernali. Tuttavia, il rapporto sottolinea la necessità di sviluppare ulteriormente le infrastrutture portuali italiane, poiché solo il 30% dei posti barca sono attrezzati per accogliere grandi yacht e superyacht.

Il rapporto contribuisce a identificare i moltiplicatori da utilizzare per misurare l'impatto socioeconomico sul territorio.

In particolare, il rapporto individua in 2,7 il moltiplicatore economico totale da applicare all'impatto diretto. Pertanto, in base alle stime di fatturato annuo generato dalla gestione del Porto Turistico di Talamone, pari a ca. € 5,5 mln a regime, **si può determinare in ben 14,8mln annui l'impatto generato sul territorio.**

Il moltiplicatore occupazionale, calcolato dal medesimo rapporto, è in fissato in 6. Considerando che a regime la gestione della struttura portuale impiegherà 18,5 Unità Lavorative Annue, **si può stimare in 105 unità l'impatto occupazionale generato nel territorio** circostante. Considerando che la retribuzione media lorda nella Regione Toscana si attesta in € 21.621, comporta un impatto economico annuo di € 2,27 mln annui.

Lo stesso rapporto poi approfondisce l'impatto generato dalle spese di gestione ed utilizzo dell'imbarcazione, che variano sensibilmente in base alla categoria di imbarcazione, e l'impatto generato dalla spesa sul territorio generata dal turismo nautico. Nella seguente tabella si riporta la spesa media a persona in base alla categoria di imbarcazione. Lo studio evidenzia l'impatto moltiplicato delle imbarcazioni più grandi.



Questi dati dimostrano chiaramente l'importanza strategica del Porto di Talamone per il tessuto economico e sociale del territorio circostante. La capacità di generare un impatto economico diretto, indiretto e occupazionale significativo si traduce non solo in benefici per l'economia locale, ma anche in una maggiore attrattività del territorio per il turismo nautico di qualità.

La riqualificazione del porto, attraverso l'ammodernamento delle infrastrutture e il miglioramento dei servizi, rappresenta un'opportunità unica per massimizzare questo potenziale, contribuendo al rafforzamento delle attività economiche locali, alla valorizzazione del patrimonio turistico e paesaggistico, e al posizionamento del Porto di Talamone come un nodo strategico nella rete portuale toscana e mediterranea.

Analisi Economico Finanziaria

Valutazione economica dell'iniziativa

Per quanto concerne la stima sulla convenienza economica dell'iniziativa, si sono presi in esame i flussi finanziari del progetto, ed i flussi finanziari a disposizione dell'azionista nelle tabelle del Piano Economico Finanziario che termina all'anno 18. Ai fini del calcolo della redditività, e del Valore Attuale Netto, si ipotizzano costanti i flussi di cassa sino al termine della Concessione (anno 50).

Per quanto concerne il metodo di valutazione, si è applicato, sulla base dei modelli di valutazione adottati da primari advisor finanziari in relazione ad iniziative del tutto analoghe, il metodo dei flussi di cassa scontati (VAN o NPV) ed il metodo del rendimento dei medesimi flussi (TIR o IRR). A tal fine, il tasso di sconto è stato calcolato, in aderenza ai modelli di valutazione sopra citati, secondo la seguente formula ed adottando i seguenti parametri:

$$Wacc=r_e \times E/V+r_d \times (1-T_c) \times D/V=5,08\%$$

Ai fini del calcolo del rendimento dell'equity (r_e) si è utilizzato il Capital Asset Pricing Model, di cui la seguente formula:

$$R_e=r_f+\beta \times (r_m-r_f)=7,48\%$$

β = Beta unlevered:	0,921	Fonte: Stern NYU, gennaio 2024 – A. Damodaran – Settore: Shipbuilding & Marine
r_m = Premio di rischio di mercato	0,082	Fonte: Stern NYU, gennaio 2024 – A. Damodaran
r_f = Risk free rate:	0,0360	Fonte: BTP a 10y – novembre 2024

E= equity versato nell'arco di Piano

D= ammontare del debito nell'arco di Piano

rd - Costo del debito 0,055

Tc - Aliquota fiscale 0,279

Ai fini del calcolo del Valore Attuale Netto, i flussi di cassa del progetto (Flusso di cassa operativo) sono stati scontati al tasso determinato dal WACC, mentre i flussi dell'azionista sono stati scontati al tasso di rendimento dell'equity, r_e .

VAN del progetto: **€ 24.000.000**

VAN dell'equity: **€ 8.340.000**

TIR del progetto: **9,8%**

TIR dell'azionista: **10,6%**

Il ritorno dell'investimento (payback period) si realizza al 12° anno di Piano, mentre il ritorno per l'azionista si concretizza al 15° anno di Piano. Il break even point si raggiunge già al primo anno, considerata l'immediata operatività della struttura portuale.

L'esito positivo sulla valutazione della ricchezza generata dal progetto, espressa in moneta corrente, indicata dal Valore Attuale Netto del progetto e dell'Equity, confermano la sostenibilità dell'investimento in termini di rendimento dell'investitore e azionista.

Anche il tasso di rendimento espresso dal progetto e dall'investimento per l'azionista esprimono valori positivi e superiori rispetto al tasso r_e , ed in ogni caso accettabili tenuto conto del profilo di rischio dell'iniziativa.

Bancabilità del progetto

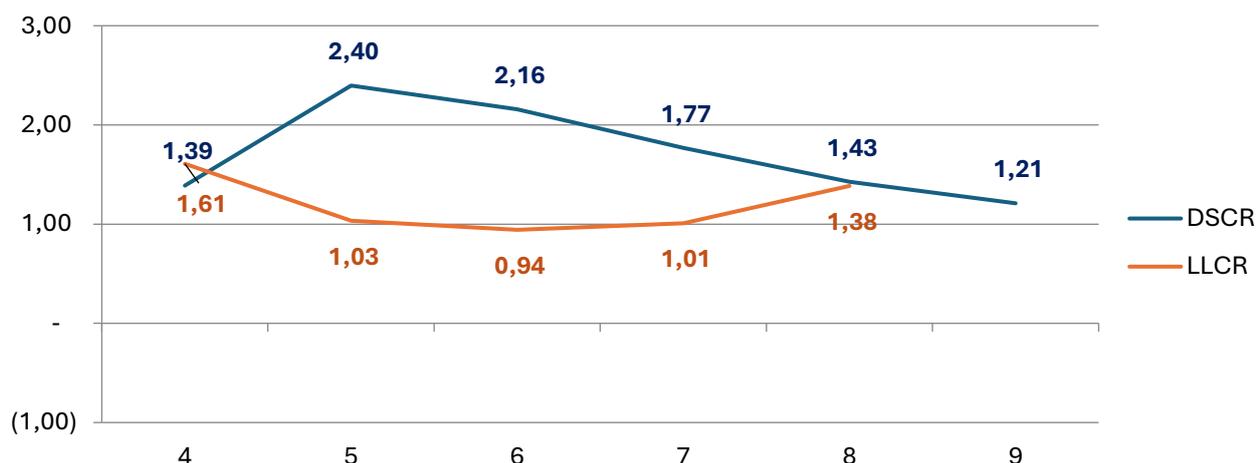
Il processo di valutazione del merito creditizio dimostra la sostenibilità del progetto, in grado di produrre flussi monetari sufficienti a coprire sia la quota capitale che la quota interessi secondo il Piano di finanziamento ipotizzato. Di seguito il grafico rappresentativo delle disponibilità finanziarie prima del pagamento di debito e relativi oneri, e gli indici di bancabilità del progetto (Debt Service Cover Ratio - DSCR e Loan Life Cover Ratio - LLCR).

Gli indici sono stati calcolati a partire dal primo anno di rimborso, giacché durante la realizzazione dei lavori gli oneri a servizio del debito si riducono agli interessi in fase di preammortamento, mentre i flussi di cassa operativi scontano l'impatto negativo degli investimenti.

Il DSCR è stato calcolato rapportando il flusso di cassa operativo, con gli oneri a servizio del debito (capitale + interessi). Nel caso di specie, poiché in fase di realizzazione si accumula liquidità in conseguenza delle vendite di ormeggi a lungo termine, al flusso di cassa dell'esercizio si aggiungono le disponibilità liquide di fine esercizio precedente. Il DSCR evidenzia sempre valori ben sopra l'unità, con un trend in crescita nei primi due anni, grazie alle vendite in corso, e successivamente in decrescita sino al pieno rimborso.

Il LLCR è stato calcolato rapportando il debito complessivo dal primo anno di rimborso (anno 4), con la somma dei flussi di cassa scontati sino al termine del piano di ammortamento. Evidenzia un valore medio di 1,2 nel corso del Piano, dimostrando l'ampia sostenibilità del debito nel lungo termine.

Di seguito un grafico rappresentativo degli indici di bancabilità.



Principali indici economico-patrimoniali e finanziari

Di seguito alcuni dei principali indici di progetto, funzionali sia alla valutazione sull'opportunità dell'investimento, sia alla valutazione della sostenibilità del debito bancario ipotizzato.

PRINCIPALI INDICI DI BILANCIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ROE	0,41	0,15	0,11	0,03	0,22	0,34	0,38	0,42	0,46
ROI	0,07	0,05	0,05	0,06	0,09	0,12	0,13	0,15	0,19
CURRENT RATIO	5,45	9,36	6,29	2,63	2,27	1,43	0,73	0,32	0,03
INDEBITAMENTO	8,83	9,07	12,10	11,02	9,05	7,91	7,28	6,68	6,04
EBIT / OF	4,05	1,95	1,47	1,11	2,37	3,73	5,09	8,34	23,63
MOL / OF	4,05	1,95	1,47	1,74	3,35	4,96	6,75	11,02	31,07
RO / V	0,04	0,02	0,01	0,00	0,02	0,04	0,04	0,05	0,05
D / (D+CN)	0,56	0,56	0,54	0,38	0,32	0,26	0,19	0,10	
FCGC / D	-1,44	-0,67	-0,37	0,80	0,32	0,27	0,31	0,66	
EBITDA margin	0,38	0,53	0,57	0,56	0,59	0,62	0,62	0,62	0,62
Mezzi Propri/ Totale Passivo	0,11	0,11	0,08	0,09	0,11	0,13	0,14	0,15	0,17

PRINCIPALI INDICI DI BILANCIO	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ROE	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,57	0,58
ROI	0,22	0,28	0,36	0,49	0,69	0,71	0,72	1,09	0,98
CURRENT RATIO	0,03	0,03	0,02	0,02	0,13	0,14	0,15	0,25	0,24
INDEBITAMENTO	5,79	5,61	5,43	5,25	5,34	5,19	5,03	5,09	4,86
EBIT / OF									
MOL / OF									
RO / V	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08
D / (D+CN)									
FCGC / D									
EBITDA margin	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62
Mezzi Propri/ Totale Passivo	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,21

Di seguito i prospetti di Conto Economico, Stato Patrimoniale civilistico e riclassificato, e Flussi Finanziari dei 18 anni di Piano. Il 18° anno di piano infatti rappresenta una annualità in cui si consolida la gestione ordinaria, a seguito dell'integrale rimborso del debito finanziario verso i soci e consente quindi di calcolare l'impatto finanziario sino al termine della concessione.

Piano Economico Finanziario “Porto di Talamone”

PROSPETTI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Anno	1	2	3	4	5	6	7	8	9
CONTO ECONOMICO									
Tot noleggi annuali	882.017	897.893	913.770	1.239.528	1.575.870	1.922.797	1.954.550	1.986.302	2.018.055
Tot noleggi stagionali	1.117.834	1.137.955	1.257.340	1.514.825	1.711.884	1.914.691	1.946.309	1.977.928	2.009.547
Tot noleggi mm/gg	456.550	557.722	709.479	818.047	832.017	845.987	859.958	873.928	887.899
Tot ricavi comp. Vendite	15.691	55.116	125.833	208.702	258.596	275.124	278.678	278.678	278.678
Totale ricavi da noleggio	2.472.092	2.648.687	3.006.421	3.781.102	4.378.367	4.958.600	5.039.495	5.116.837	5.194.179
Ricavi aree a terra	-	-	71.990	146.481	186.228	227.226	230.978	234.730	238.483
Carburante	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri ricavi	-	6.108	10.360	18.972	19.296	19.620	19.944	20.268	20.592
Servizi ai Proprietari	33.313	85.913	179.466	264.513	285.696	292.914	297.751	302.589	307.426
TOTALE RICAVI	2.505.406	2.740.708	3.268.237	4.211.068	4.869.587	5.498.360	5.588.169	5.674.424	5.760.679
Materiali e utenze	(197.767)	(211.895)	(240.514)	(302.488)	(350.269)	(396.688)	(403.160)	(409.347)	(415.534)
Man.ne Ordinaria	-	-	-	-	(42.400)	(43.000)	(87.200)	(88.400)	(89.600)
Totale costi operativi	(197.767)	(211.895)	(240.514)	(302.488)	(392.669)	(439.688)	(490.360)	(497.747)	(505.134)
RISULTATO OPERATIVO	2.307.638	2.528.813	3.027.724	3.908.580	4.476.918	5.058.672	5.097.809	5.176.677	5.255.545
Totale costi del personale	(597.335)	(656.765)	(731.449)	(769.097)	(781.802)	(794.582)	(807.440)	(820.379)	(833.399)
Totale costi di gestione	(769.922)	(428.693)	(448.419)	(787.735)	(799.042)	(833.999)	(845.636)	(857.274)	(868.911)
EBITDA	940.381	1.443.354	1.847.856	2.351.748	2.896.074	3.430.090	3.444.732	3.499.025	3.553.235
Ammortamenti	-	-	-	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)
EBIT	940.381	1.443.354	1.847.856	1.500.684	2.045.010	2.579.026	2.593.668	2.647.961	2.702.171
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	11.973	15.866	37.714	57.818	77.309	77.988	60.119	38.501	18.786
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	(232.260)	(739.008)	(1.252.794)	(1.354.487)	(864.582)	(692.171)	(510.034)	(317.624)	(114.360)
Proventi (oneri) straordinari	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RISULTATO ANTE IMPOSTE	720.095	720.213	632.777	204.015	1.257.737	1.964.844	2.143.753	2.368.838	2.606.598
Imposte	(181.575)	(241.133)	(215.598)	(88.521)	(365.817)	(603.133)	(647.144)	(703.786)	(763.471)
RISULTATO D'ESERCIZIO	538.520	479.080	417.178	115.494	891.920	1.361.711	1.496.609	1.665.052	1.843.127

Anno	10	11	12	13	14	15	16	17	18
CONTO ECONOMICO									
Tot noleggi annuali	2.049.808	2.081.560	2.113.313	2.145.065	2.176.818	2.208.571	2.240.323	2.280.649	2.321.701
Tot noleggi stagionali	2.041.166	2.072.784	2.104.403	2.136.022	2.167.641	2.199.259	2.230.878	2.271.034	2.311.912
Tot noleggi mm/gg	901.869	915.840	929.810	943.781	957.751	971.721	985.692	1.003.434	1.021.496
Tot ricavi comp. Vendite	278.678	278.678	278.678	278.678	278.678	278.678	278.678	276.478	276.478
Totale ricavi da noleggio	5.271.520	5.348.862	5.426.204	5.503.546	5.580.888	5.658.229	5.735.571	5.831.596	5.931.588
Ricavi aree a terra	242.235	245.988	249.740	253.492	257.245	260.997	264.749	269.515	274.366
Carburante	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri ricavi	20.916	21.240	21.564	21.888	22.212	22.536	22.860	23.271	23.690
Servizi ai Proprietari	312.263	317.100	321.937	326.774	331.611	336.448	341.286	347.429	353.682
TOTALE RICAVI	5.846.934	5.933.190	6.019.445	6.105.700	6.191.955	6.278.211	6.364.466	6.471.810	6.583.326
Materiali e utenze	(421.722)	(427.909)	(434.096)	(440.284)	(446.471)	(452.658)	(458.846)	(466.528)	(474.527)
Man.ne Ordinaria	(90.800)	(92.000)	(93.200)	(94.400)	(95.600)	(96.800)	(98.000)	(99.960)	(101.959)
Totale costi operativi	(512.522)	(519.909)	(527.296)	(534.684)	(542.071)	(549.458)	(556.846)	(566.488)	(576.486)
RISULTATO OPERATIVO	5.334.413	5.413.281	5.492.149	5.571.016	5.649.884	5.728.752	5.807.620	5.905.323	6.006.840
Totale costi del personale	(846.505)	(859.698)	(872.982)	(886.358)	(899.831)	(913.402)	(927.075)	(946.492)	(967.608)
Totale costi di gestione	(880.548)	(892.185)	(903.822)	(915.460)	(927.097)	(938.734)	(950.371)	(969.379)	(988.766)
EBITDA	3.607.360	3.661.397	3.715.345	3.769.199	3.822.957	3.876.616	3.930.174	3.989.452	4.050.466
Ammortamenti	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)	(851.064)
EBIT	2.756.296	2.810.334	2.864.281	2.918.135	2.971.893	3.025.553	3.079.110	3.138.388	3.199.402
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	6.902	7.281	6.138	6.141	13.791	24.673	25.513	28.323	50.146
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Proventi (oneri) straordinari	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RISULTATO ANTE IMPOSTE	2.763.198	2.817.615	2.870.419	2.924.276	2.985.684	3.050.225	3.104.623	3.166.711	3.249.548
Imposte	(803.677)	(819.359)	(834.654)	(850.201)	(867.561)	(885.673)	(901.351)	(919.321)	(942.405)
RISULTATO D'ESERCIZIO	1.959.521	1.998.256	2.035.765	2.074.074	2.118.123	2.164.552	2.203.272	2.247.390	2.307.143

Anno	1	2	3	4	5	6	7	8	9
STATO PATRIMONIALE									
Immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni materiali	13.200.000	26.400.000	40.000.000	39.148.936	38.297.872	37.446.809	36.595.745	35.744.681	34.893.617
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale immobilizzazioni	13.200.000	26.400.000	40.000.000	39.148.936	38.297.872	37.446.809	36.595.745	35.744.681	34.893.617
Rimanenze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso clienti	13.919	29.145	47.302	70.697	97.750	128.296	159.342	190.866	120.995
Crediti verso controllanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti tributari	2.910.085	5.815.452	8.835.057	758.905	29.250	8.451	11.382	11.567	11.752
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale crediti	2.924.004	5.844.598	8.882.359	829.602	127.000	136.747	170.724	202.433	132.747
Depositi bancari	199.485	823.590	3.172.137	4.849.238	5.571.346	4.612.353	3.067.809	1.709.667	114.701
Denaro e valori in cassa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilità liquide	199.485	823.590	3.172.137	4.849.238	5.571.346	4.612.353	3.067.809	1.709.667	114.701
Attivo circolante	3.123.489	6.668.187	12.054.496	5.678.839	5.698.346	4.749.101	3.238.532	1.912.100	247.448
Ratei e risconti attivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE ATTIVO	16.323.489	33.068.187	52.054.496	44.827.776	43.996.218	42.195.909	39.834.277	37.656.781	35.141.065
Capitale sociale	1.310.000	2.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000
Riserva legale	-	318.069	573.330	644.164	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000
Altre riserve	-	538.520	-	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	538.520	479.080	417.178	115.494	891.920	1.361.711	1.496.609	1.665.052	1.843.127
Patrimonio netto	1.848.520	3.645.668	4.300.508	4.069.658	4.863.920	5.333.711	5.468.609	5.637.052	5.815.127
Fondi per rischi e oneri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trattamento fine rapporto	41.002	87.245	139.924	196.679	255.915	317.706	382.129	449.266	519.199
0									
Debiti verso soci per finanziamenti	3.168.000	6.336.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	8.872.040
Debiti verso banche	9.213.600	18.427.200	27.920.000	17.106.694	14.050.183	10.821.261	7.410.203	3.806.733	-0
Debiti verso fornitori	391.483	653.199	899.379	723.858	686.346	647.761	608.139	567.969	527.252
Debiti per utili non distribuiti	-	-	1.017.599	1.434.778	1.550.271	2.442.191	3.803.902	5.300.511	6.965.563
Debiti tributari	181.575	59.558	-	-	277.295	237.316	44.011	56.643	481.956
Altri debiti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale debiti	12.954.659	25.475.956	39.436.979	28.865.330	26.164.096	23.748.530	21.466.254	19.331.856	16.846.810
Ratei e risconti passivi	1.479.309	3.859.318	8.177.086	11.696.108	12.712.287	12.795.963	12.517.285	12.238.607	11.959.929
TOTALE PASSIVO	16.323.489	33.068.187	52.054.496	44.827.776	43.996.218	42.195.909	39.834.277	37.656.781	35.141.065

Anno	10	11	12	13	14	15	16	17	18
STATO PATRIMONIALE									
Immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni materiali	34.042.553	33.191.489	32.340.426	31.489.362	30.638.298	29.787.234	28.936.170	28.085.106	27.234.043
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale immobilizzazioni	34.042.553	33.191.489	32.340.426	31.489.362	30.638.298	29.787.234	28.936.170	28.085.106	27.234.043
Rimanenze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso clienti	104.386	87.546	70.474	104.394	138.794	173.673	209.031	244.986	281.560
Crediti verso controllanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti tributari	11.936	12.121	12.306	12.491	12.676	12.861	13.046	-	-
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale crediti	116.323	99.667	82.780	116.885	151.470	186.534	222.077	244.986	281.560
Depositi bancari	156.889	198.346	204.474	154.541	1.760.757	1.864.730	1.888.202	3.343.042	3.013.887
Denaro e valori in cassa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilità liquide	156.889	198.346	204.474	154.541	1.760.757	1.864.730	1.888.202	3.343.042	3.013.887
Attivo circolante	273.212	298.013	287.254	271.426	1.912.228	2.051.264	2.110.279	3.588.027	3.295.447
Ratei e risconti attivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE ATTIVO	34.315.765	33.489.503	32.627.680	31.760.788	32.550.525	31.838.498	31.046.449	31.673.134	30.529.489
Capitale sociale	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000	3.310.000
Riserva legale	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000	662.000
Altre riserve	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	1.959.521	1.998.256	2.035.765	2.074.074	2.118.123	2.164.552	2.203.272	2.247.390	2.307.143
Patrimonio netto	5.931.521	5.970.256	6.007.765	6.046.074	6.090.123	6.136.552	6.175.272	6.219.390	6.279.143
Fondi per rischi e oneri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trattamento fine rapporto	592.012	667.793	746.633	828.625	913.864	1.002.449	1.094.482	1.189.232	1.288.062
Debiti verso soci per finanziamenti	6.776.097	4.220.811	2.187.152	112.028	-	-	-	-	-
Debiti verso banche	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0
Debiti verso fornitori	485.988	444.176	401.816	358.909	315.455	271.453	226.904	253.947	281.659
Debiti per utili non distribuiti	8.808.690	10.768.211	12.145.123	13.554.386	14.647.184	14.122.070	13.524.929	13.840.000	12.744.348
Debiti tributari	40.206	15.682	15.295	15.548	17.360	18.112	15.677	437.860	480.050
Altri debiti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale debiti	16.110.980	15.448.880	14.749.386	14.040.872	14.979.999	14.411.635	13.767.511	14.531.806	13.506.057
Ratei e risconti passivi	11.681.251	11.402.573	11.123.895	10.845.217	10.566.539	10.287.861	10.009.183	9.732.705	9.456.227
TOTALE PASSIVO	34.315.765	33.489.503	32.627.680	31.760.788	32.550.525	31.838.498	31.046.449	31.673.134	30.529.489

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Attivo Fisso Netto	13.200.000	26.400.000	40.000.000	39.148.936	38.297.872	37.446.809	36.595.745	35.744.681	34.893.617
Capitale Circolante Netto	871.636	1.272.523	(1.211.706)	(13.025.142)	(15.099.200)	(15.986.484)	(16.802.613)	(17.961.296)	(19.801.953)
Fondi	(41.002)	(87.245)	(139.924)	(196.679)	(255.915)	(317.706)	(382.129)	(449.266)	(519.199)
CAPITALE INVESTITO NETTO	14.030.634	27.585.278	38.648.371	25.927.114	22.942.758	21.142.618	19.411.003	17.334.118	14.572.465
Patrimonio Netto	1.848.520	3.645.668	4.300.508	4.069.658	4.863.920	5.333.711	5.468.609	5.637.052	5.815.127
Disponibilità liquide	(199.485)	(823.590)	(3.172.137)	(4.849.238)	(5.571.346)	(4.612.353)	(3.067.809)	(1.709.667)	(114.701)
Debiti verso banche	9.213.600	18.427.200	27.920.000	17.106.694	14.050.183	10.821.261	7.410.203	3.806.733	(0)
Altri Debiti Finanziari	3.168.000	6.336.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	9.600.000	8.872.040
Posizione Finanziaria Netta	12.182.115	23.939.610	34.347.863	21.857.457	18.078.838	15.808.908	13.942.394	11.697.066	8.757.338
TOTALE FONTI	14.030.634	27.585.278	38.648.371	25.927.114	22.942.758	21.142.618	19.411.003	17.334.118	14.572.465

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Attivo Fisso Netto	34.042.553	33.191.489	32.340.426	31.489.362	30.638.298	29.787.234	28.936.170	28.085.106	27.234.043
Capitale Circolante Netto	(20.899.812)	(22.530.975)	(23.603.349)	(24.657.175)	(25.395.069)	(24.512.963)	(23.554.617)	(24.019.526)	(22.680.724)
Fondi	(592.012)	(667.793)	(746.633)	(828.625)	(913.864)	(1.002.449)	(1.094.482)	(1.189.232)	(1.288.062)
CAPITALE INVESTITO NETTO	12.550.729	9.992.721	7.990.443	6.003.562	4.329.365	4.271.822	4.287.071	2.876.349	3.265.256
Patrimonio Netto	5.931.521	5.970.256	6.007.765	6.046.074	6.090.123	6.136.552	6.175.272	6.219.390	6.279.143
Disponibilità liquide	(156.889)	(198.346)	(204.474)	(154.541)	(1.760.757)	(1.864.730)	(1.888.202)	(3.343.042)	(3.013.887)
Debiti verso banche	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Altri Debiti Finanziari	6.776.097	4.220.811	2.187.152	112.028	-	-	-	-	-
Posizione Finanziaria Netta	6.619.208	4.022.465	1.982.678	(42.513)	(1.760.757)	(1.864.730)	(1.888.202)	(3.343.042)	(3.013.887)
TOTALE FONTI	12.550.729	9.992.721	7.990.443	6.003.562	4.329.365	4.271.822	4.287.071	2.876.349	3.265.256

Anno	10	11	12	13	14	15	16	17	18
FLUSSI DI CASSA									
EBIT	2.756.296	2.810.334	2.864.281	2.918.135	2.971.893	3.025.553	3.079.110	3.138.388	3.199.402
Imposte	(803.677)	(819.359)	(834.654)	(850.201)	(867.561)	(885.673)	(901.351)	(919.321)	(942.405)
NOPLAT	1.952.619	1.990.975	2.029.627	2.067.933	2.104.332	2.139.879	2.177.760	2.219.067	2.256.997
Ammortamenti	851.064	851.064	851.064	851.064	851.064	851.064	851.064	851.064	851.064
Variazione TFR	72.813	75.781	78.840	81.992	85.239	88.585	92.033	94.750	98.830
FLUSSO DI CASSA LORDO	2.876.496	2.917.820	2.959.531	3.000.989	3.040.635	3.079.528	3.120.857	3.164.881	3.206.892
Variazioni CCN	(745.268)	(328.359)	(304.538)	(355.437)	(354.904)	(356.992)	(361.205)	149.838	(243.150)
Investimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi a f. perduto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FLUSSO DI CASSA OPERATIVO	2.131.228	2.589.461	2.654.993	2.645.551	2.685.730	2.722.537	2.759.652	3.314.719	2.963.742
Debito contratto(rimborsato)	(2.095.943)	(2.555.286)	(2.033.659)	(2.075.124)	(112.028)	-	-	-	-
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	6.902	7.281	6.138	6.141	13.791	24.673	25.513	28.323	50.146
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Variazioni patrimonio netto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF PRE-DISTRIBUZIONE UTILI	42.188	41.457	627.472	576.568	2.587.493	2.747.209	2.785.165	3.343.042	3.013.887
Distribuzione utili	-	-	(621.344)	(626.502)	(981.276)	(2.643.237)	(2.761.693)	(1.888.202)	(3.343.042)
Aumenti di capitale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	42.188	41.457	6.128	(49.934)	1.606.217	103.972	23.472	1.454.840	(329.155)
FLUSSO DI CASSA NETTO ALL'AZIONISTA	2.095.943	2.555.285	2.655.003	2.701.626	1.093.304	2.643.237	2.761.693	1.888.202	3.343.042