

LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROGETTO DI
RIQUALIFICAZIONE PORTUALE A MARINA GRANDE DI SORRENTO

Giambattista GIORDANO¹, Alessio D'AURIA¹

¹ Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, via Roma 402, 80132, Napoli

SOMMARIO

Il paper propone gli esiti della verifica della sostenibilità economico-finanziaria effettuata nell'ambito di uno studio di fattibilità per la riqualificazione portuale a Marina Grande di Sorrento, che ha preso parte nel 2003 al secondo avviso pubblico di manifestazione d'interesse per studi di fattibilità relativi allo sviluppo della portualità turistica della Regione Campania (Progetto integrato "Portualità turistica"). Per la verifica della sostenibilità economico-finanziaria degli interventi sono state effettuate l'analisi della domanda e dell'offerta e la *discounted cash-flow analysis*. Questa, in particolare, è stata effettuata sia per il 'progetto' che per il 'capitale', seguendo le indicazioni fornite dal progetto NUVAL, al fine di stabilire se il progetto è in grado di generare un flusso di rientri in grado di ripagare sia i costi di investimento che quelli di esercizio o di evidenziare il fabbisogno netto che dovrà essere coperto con fonti esterne al progetto e di identificare le modalità di copertura.

Lavoro svolto nell'ambito della redazione dello studio di fattibilità "Risanamento ambientale del litorale di Marina Grande e rifunzionalizzazione del porticciolo" affidato dal Comune di Sorrento (NA) all'Ing. A. Fiodo il quale si è avvalso della consulenza del Prof. Giambattista Giordano e dell'Arch. Alessio D'Auria per gli aspetti valutativi.

Giambattista Giordano (giagiord@unina.it) ha curato la redazione dei paragrafi 1, da 4.2 a 4.8 e 5; Alessio D'Auria (aldauria@unina.it) ha curato la redazione dei paragrafi 2, 3 e 4.1.

1 INTRODUZIONE

Le politiche di sviluppo della Regione Campania, a partire dal 2002, hanno proposto nuovi strumenti, normativi e finanziari, di programmazione, realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto nella Campania. Tali strumenti sono volti alla razionalizzazione del settore della portualità turistica, sia dal punto di vista infrastrutturale; sia da quello dell'integrazione territoriale, nel senso dell'individuazione e superamento delle criticità rappresentate dall'assetto delle connessioni infrastrutturali con l'entroterra e dall'organizzazione dell'intero sistema dell'accessibilità portuale; sia, infine, dal punto di vista gestionale, laddove le maggiori criticità sono rappresentate dalla scarsa qualità dei servizi diportistici, ecc.

L'aspetto caratterizzante di questi nuovi modelli di sviluppo portuale è rappresentato dal concetto di integrazione (Moccia e Sepe, 2003), così come per i Programmi Complessi, di risorse, attori, ambiti e tipologie di intervento. In particolare, è da sottolineare il richiamo, nelle linee programmatiche di sviluppo, alla complessità del sistema della struttura diportistica che vede i porti e gli approdi come scambiatori di flussi e dunque come elementi di connessione tra le due parti del sistema (versante marino e versante terrestre). Questo concetto implica una maggiore sensibilità verso la logica d'integrazione degli interventi e dunque una particolare riflessione (programmazione-progettazione-valutazione) sui sottosistemi "marino" e "terrestre".

L'Assessorato ai Trasporti, nell'ambito della propria attività programmatica, ha definito nel 2002 le "Linee Programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" e il "Regolamento per la programmazione, realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Campania". Il 28.03.2003 è stato approvato l'Avviso Pubblico per manifestazioni di interesse per studi di fattibilità relativi allo sviluppo della portualità turistica della Regione Campania, cui l'Amministrazione Comunale di Sorrento ha deciso di prendere parte.

In particolare, l'avviso pubblico regionale individua i seguenti obiettivi specifici:

- A. adeguamento e sviluppo dei porti turistici, sotto il profilo infrastrutturale e gestionale, per ottimizzare complessivamente il sistema di offerta diportistica e realizzare l'integrazione turistica tra porti, costa e territorio;
- B. riorganizzazione dei sistemi di accessibilità portuale per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera e per favorire l'integrazione modale mare-terra sia attraverso il trasporto collettivo sia attraverso il trasporto individuale;
- C. contribuire alla tutela e alla riqualificazione della fascia costiera attraverso metodologie progettuali tese a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale degli interventi.

Lo studio di fattibilità, coerentemente con l'idea forza del P.I., è stato sviluppato secondo due obiettivi tra loro complementari: l'adeguamento e la riorganizzazione del porto turistico e la riqualificazione della fascia costiera.

In questo contesto l'esperienza di valutazione, illustrata nel caso studio, ha avuto un duplice scopo:

- valutare, in fase di redazione dello studio di fattibilità, la sostenibilità economico-finanziaria della proposta e dunque contribuire alla definizione di strategie progettuali e gestionali. In tal senso l'attività di valutazione ha costituito un sistema di supporto all'attività "tecnico-politica" (Nijkamp e Voogd, 1989).
- rispondere a quanto richiesto dall'avviso pubblico al fine di fornire indicazioni utili al competente organo regionale nella fase di selezione delle proposte, in relazione ai criteri stabiliti.

Inoltre, relativamente al primo punto, la valutazione finanziaria costituisce uno elemento cruciale per garantire agli operatori che partecipano all'attuazione degli interventi la concreta realizzabilità delle ipotesi definite sulla "carta".

2 ANALISI DEL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

2.1 Il posizionamento competitivo della Penisola Sorrentina

La Penisola Sorrentina è uno dei più importanti sistemi turistici locali del bacino del mediterraneo con un'elevata capacità attrattiva del contesto territoriale, in termini di offerta paesaggistica e culturale e di dotazione di servizi ricettivi, pararicettivi e complementari, ed è caratterizzata da elementi di forte esclusività.

Gli elementi su cui si fonda l'immagine turistica della Penisola Sorrentina sono in particolare:

- area costiera di particolare pregio paesaggistico;
- consolidata tradizione turistica sostenuta da un ottimo sistema ricettivo e pararicettivo;
- forte caratterizzazione mediterranea;
- integrazione "mare-cultura-ambiente".

Tali elementi determinano che l'area può beneficiare non solo di un'immagine estremamente positiva con una notorietà a livello internazionale, ma anche caratterizzata da elementi di forte esclusività.

La domanda di servizi espressa dai turisti immette un potere d'acquisto nell'economia locale, che si rivolge direttamente agli operatori delle strutture ricettive (alberghi ed esercizi complementari, ristoranti), sostenendone i redditi. Al tempo stesso si attiva una domanda di beni e servizi che gli operatori turistici rivolgono alle altre attività produttive ubicate nell'area o in aree contigue, sia per soddisfare i propri bisogni di consumo sia per acquisire forniture

necessarie agli esercizi frequentati dai turisti, innescando così un ciclo di scambi all'interno dell'economia locale.

In un'ottica di sistema, la strategia deve puntare a una differenziazione e specializzazione dell'offerta che veda il sistema balneare-climatico da orientare soprattutto alla domanda internazionale, favorendo un costante miglioramento delle strutture e della qualità dei servizi complementari, perseguendo il consolidamento degli attuali mercati ed effettuando azioni di "demarketing" nei confronti dei flussi escursionistici.

2.2 Punti forza e debolezza, rischi e opportunità di sviluppo del territorio della Penisola Sorrentina

L'indagine sul sistema economico e sociale dell'area delle Penisola Sorrentina consente, grazie all'esemplificazione dell'analisi SWOT, di tracciare un quadro sufficientemente esaustivo dei punti di forza e di debolezza dell'ambito in oggetto, sia in termini attuali che in prospettiva.

Partendo così dalle considerazioni messe in evidenza nell'indagine socioeconomica precedente, è possibile, attraverso l'analisi SWOT, mettere in relazione le potenzialità esistenti dell'area e le proprie criticità con tutte le variabili positive e negative (rischi e opportunità) legate ad un progetto di riqualificazione delle marine, quale quello di studio. Si tiene conto così di un sistema integrato all'interno del quale il progetto va ad impattare nel breve e medio periodo, generando quindi un circuito virtuoso per l'economia locale.

Di seguito un diagramma di sintesi evidenzia tutti gli elementi peculiari e caratterizzanti dell'area relative ai settori di interesse (turismo, terziario, commercio, attrattive culturali e paesaggistiche) da cui ricavare linee guida strategiche.

Tutta l'area ha una forte vocazione turistica con una notevole caratterizzazione "tipica" e "di richiamo", che ne fanno una delle principali aree turistiche del Mediterraneo. Si riscontrano, infatti, tutti gli elementi distintivi per entrare in concorrenza con sistemi locali di alto profilo competitivo. Ma queste potenzialità devono essere sostenute da strategie che mirino ad un costante incremento dei servizi offerti soprattutto "via mare" per sopperire al congestionamento viario e rendere facilmente accessibile la costa.

Per la ricchezza naturalistica-ambientale e la prossimità a siti archeologici di fama mondiale, unite a qualificate realtà imprenditoriali e valide risorse professionali, le ricadute/opportunità per l'area possono creare un indotto socio-economico consistente, come emerge dalle stime dei capitoli successivi. Prospettiva questa che assume connotati ancor più rilevanti se confrontati con i trend delle domande turistiche nazionali ed internazionali.

Allo stesso tempo, però, ad una pianificazione per lo sviluppo infrastrutturale devono fare seguito attente strategie di controllo per prevedere i rischi consequenziali allo sviluppo dell'area, che mirino ad elevare la qualità dei servizi offerti, a costruire soluzioni turistiche

integrate tra mare-cultura-ambiente ed a incentivare operazioni di de-marketing strategico locale.

Tabella 1 Diagramma di sintesi dell'analisi SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ottima immagine internazionale ▪ Integrazione mare-cultura-ambiente ▪ Capacità ricettiva ampia e diversificata ▪ Tipicità enogastronomiche ▪ Consolidata tradizione turistica ▪ Forte concentrazione imprese e professionalità turistiche ▪ Presenza di un'area marina protetta ▪ Pregio paesaggistico e naturalistico dell'area ▪ Vicinanza a siti archeologici di grande valore storico-artistico (Pompei, Ercolano) ▪ Integrazione turistica con la costiera amalfitana e l'area napoletana per il turismo culturale ▪ Forte connotazione mediterranea e forte tipizzazione dell'area ▪ Professionalità degli operatori e discreta dotazione di servizi alla fruizione ▪ Orientamento ricettivo aperto (integrazione tra aspetti naturalistici, balneari, culturali e mondani) ▪ Servizi ricreativi di buon livello 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eccessivo carico antropico nei periodi di massima affluenza ▪ Impossibilità di accrescere il potenziale ricettivo ▪ Sottosfruttamento delle risorse naturali e paesaggistiche ▪ Congestione del traffico viario nei periodi di massima affluenza ▪ Insufficienti infrastrutture per il turismo diportistico ▪ Difficoltà ad accrescere il potenziale ricettivo ▪ Concentrazione geografica della domanda turistica ▪ Infrastrutture per il turismo diportistico ampiamente insufficienti ▪ Inefficace gestione delle risorse paesaggistiche
OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crescente importanza delle motivazioni culturali e ambientali all'interno della domanda turistica con conseguente sviluppo delle destinazioni che possono offrire un ampio spettro di risorse culturali integrate da funzioni ricreative e culturali ▪ Crescente importanza delle motivazioni enogastronomiche come elemento determinante della domanda turistica ▪ Disponibilità di un patrimonio attrattivo ampio e diversificato capace di soddisfare un turismo internazionale ▪ Sviluppo dell'indotto economico con forte ricaduta occupazionale locale ▪ Potenzialità di incremento delle località marginali dell'area in termini di offerta turistica (Castellammare di Stabia, Gragnano etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incremento del livello della concorrenza, che può essere tenuto sotto controllo con un'adeguata strategia di differenziazione ▪ Complessificazione dei consumi turistici, che se tempestivamente compresi possono essere gestiti attraverso meccanismi di integrazione con offerte modulari per soddisfare richieste di tipo personalizzato ▪ Innalzamento del livello di competenza dei turisti/fruitori, che richiede una maggiore attenzione per la qualità del servizio ▪ Rischio di scivolamento verso la competizione di prezzo

3 ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA

L'analisi della domanda ha l'obiettivo di identificare/verificare l'esistenza -quantitativamente significativa- di un bisogno collettivo cui il progetto intende dare risposta. Si tratta di una fase 'fondativa' dello studio di fattibilità specialmente dal punto di vista economico e gestionale, per la sua capacità di contribuire all'identificazione stessa dell'intervento ed al suo dimensionamento. Se l'obiettivo dell'analisi economica è di dimostrare la convenienza per la collettività dell'allocatione di risorse pubbliche che con il progetto in questione si intende effettuare, allora la domanda che interessa quantificare deve necessariamente intendersi come il fabbisogno 'sociale' espresso (o anche latente) nella collettività di riferimento relativamente alla tipologia del bene o del servizio considerata.

La realizzazione delle opere portuali e dei servizi ad esse connessi si "giustifica" dal punto di vista economico se trova supporto in una domanda 'sociale' di potenziali utenti che ne avvalorino caratteristiche e costo (ad esempio, sotto il profilo della maggior sicurezza derivante dalla cessazione di interferenze funzionali nell'utilizzo delle strutture portuali, dell'incremento dell'accessibilità per i turisti, ma anche per i residenti, ecc.); lo stesso intervento, per trovare giustificazione sotto il profilo della convenienza finanziaria, deve invece essere caratterizzato dalla presenza di una domanda 'solubile', di cui si riesca ad accertare la concreta disponibilità a pagare per l'uso dell'infrastruttura in questione. Tale intervento investe una gamma di utenti più ristretta, più facilmente misurabile, e dispiega i propri benefici già a partire dal breve periodo.

L'influenza dell'offerta aggiuntiva, realizzata cioè attraverso l'intervento sul livello e sulla traiettoria della domanda può essere apprezzata sotto un duplice profilo: dal punto di vista quantitativo, quando si considerino gli effetti che la realizzazione del programma integrato produce in termini di induzione di nuovo consumo. Il secondo profilo è di carattere più qualitativo e attiene alle modalità di fornitura del servizio che la realizzazione dell'intervento intende mettere a disposizione dell'utenza. Tali modalità, come è ovvio, sono in grado di influenzare decisamente il livello e l'evoluzione della domanda.

Le indagini per stimare la domanda attuale e futura hanno riguardato le dinamiche relative a due settori turistici: il settore nautico crocieristico ed il settore nautico diportistico (maxi yachts)

3.1 Settore nautico-crocieristico

L'ultimo rapporto sull'economia marittima del CENSIS redatto nel 2002 assieme all'UCINA ha messo in evidenza come in Italia il valore del prodotto dell'industria nautica e del suo indotto abbia superato quello del valore del marittimo mercantile. Il CENSIS (2002) in questo stesso rapporto ribadisce l'entità della ricaduta nell'indotto degli investimenti nell'industria

marittima: ogni euro di prodotto nautico produce cinque euro di ricaduta, corrisponde cioè ad un moltiplicatore cinque che è il più alto di tutta l'industria del mare.

Il segmento crocieristico sta sempre più assumendo un ruolo significativo nel settore turistico. Oggi la crociera non è più un prodotto elitario, ma sta diventando un prodotto di massa con un enorme potenziale di clientela. Questa evoluzione è il risultato del processo di sviluppo e di maturazione del settore che darà nuove opportunità di affari. Gli studi di settore offrono un quadro significativo: il turismo crocieristico, a livello mondiale, cresce al ritmo di circa il 10% annuo, mentre il turismo in generale registra una crescita inferiore al 3%.

Senza dubbio l'Italia gioca oggi un ruolo rilevante nel panorama mondiale di settore, sia dal lato dell'offerta con operatori, portuali, crocieristici ed in altre posizioni della filiera, assolutamente di spicco non solo nel Mediterraneo, sia dal lato della domanda, come mercato sempre più significativo, soprattutto come potenziale a beneficio dei risultati futuri.

Secondo il Primo Rapporto sul Turismo in Campania, il crocierismo rappresenta una delle leve maggiormente efficaci di penetrazione dell'immagine turistica del Golfo di Napoli (e segnatamente della penisola sorrentina e della costiera amalfitana) a livello internazionale, focalizzato a un target con capacità di spesa medio-alto. La sosta in Campania incontra un successo crescente tra gli operatori grazie al rilevante mix di attrazioni paesaggistiche, culturali ed archeologiche offerte dal Golfo di Napoli, sebbene il livello di infrastrutture dedicate sia ancora insufficiente. Le linee strategiche proposte vedono un miglioramento delle infrastrutture di accoglienza nei porti e l'organizzazione di servizi dedicati alla quella quota di crocieristi che al momento non usufruisce di offerte di escursione, in particolare finalizzate allo shopping.

In particolare, i dati relativi a Sorrento, desumibili dalle elaborazioni della CEMAR, evidenziano una costante crescita del numero di passeggeri e di navi, se si fa riferimento alla linea di tendenza, nel corso degli anni, dal 1998 al 2003. In particolare, con riferimento al numero di passeggeri per anno, si è passati dai 33.400 passeggeri del 1998, ai 43.500 del 2003, con una punta di 47.500 nel 2001. Relativamente al numero di navi, invece, si è passati dalle 97 unità del 1998 alle 158 del 2003.

3.2 Settore nautico-diportistico (maxi yachts)

Il diportismo nautico è una tipologia di turismo che vanta solide radici in Campania, per via della significativa presenza cantieristica, la disponibilità di professionalità tecniche nel settore e l'attrattività costituita dalla morfologia della costa. La disponibilità di approdi, disseminati lungo tutta la fascia costiera collide tuttavia con la carenza di servizi di accoglienza e, in numerosi casi, con l'inadeguatezza delle infrastrutture. L'offerta non si dispiega, inoltre, secondo circuiti nautici organizzati in funzione delle esigenze dell'utenza diportistica il che

impone la riorganizzazione di circuiti nautici, organizzati per poli primari e secondari, e conseguente attività di promozione e commercializzazione.

Le barche di dimensioni medio-grandi, espressione della domanda stanziale, necessitano di attracco permanente, tranne per brevi periodi durante i quali vengono tirate a secco per operazioni di normale rimessaggio o per riparazioni. Questa categoria di imbarcazioni richiede un livello di offerta tarato su standard abbastanza elevati per quanto riguarda sia le dimensioni e le caratteristiche delle strutture di accoglienza sia l'articolazione di servizi rivolti alla barca e di servizi rivolti alle persone. L'offerta di ormeggio stanziale si rivolge alle imbarcazioni medie o medie grandi che usano il porto in maniera permanente per gran parte dell'anno. Negli impianti che offrono ormeggio stanziale, il numero ad esempio dei posti auto destinati ai proprietari delle barche ed ai visitatori deve essere adeguato ai posti barca.

I fattori della nautica da diporto sovralocale, quale quella relativa ai maxi-yachts, sono essenzialmente:

- Prossimità del porto a siti balneari
- Prossimità del porto a siti di interesse turistico
- Presenza all'interno del porto, o nelle immediate vicinanze di servizi ed attività legati al tempo libero, di elevata qualità
- Presenza nel *waterfront* di attrezzature commerciali e terziarie di elevata qualità
- Presenza di emergenze paesaggistiche e ambientali, ma anche storico-culturali.

Tali fattori, dunque, sono legati più alle *amenities* che alle *facilities*, proprio per le caratteristiche di lusso di tali imbarcazioni.

In Italia la pratica diportistica si mostra in rapida crescita; questo sviluppo, tuttavia, nonostante i risultati incoraggianti di questi ultimi tempi, rappresenta il recupero di un gap di offerta causato da scarsi incentivi se non proprio da penalizzazioni di natura fiscale e carenze del sistema. Il rapporto barche/abitanti, che agli inizi degli anni '80 indicava la presenza di 1 barca ogni 137 abitanti, nel 1996 faceva registrare la presenza di 1 barca ogni 70 abitanti (UCINA, 1999). Il fenomeno potrebbe nei prossimi anni assumere una dimensione addirittura trainante per l'economia locale, raggiungendo nel 2010 il numero di 1.100.000 unità, pari ad un rapporto imbarcazioni/abitanti di 1 a 50; è indubbio che tale rapporto potrebbe ulteriormente migliorare per effetto della domanda indotta dalla presenza di posti barca aggiuntivi.

Lo stato attuale della portualità turistica in Campania risulta fortemente insufficiente a garantire una adeguata risposta alle esigenze di una domanda sempre più qualificata; sul piano delle infrastrutture risultano scarse le opere di difesa ed insufficienti in qualità e quantità le banchine di ormeggio; non è sviluppato il settore servizi, quale ad esempio l'accoglienza per i passeggeri; né può dirsi soddisfacente il controllo dello stato dei fondali. Altre criticità risultano evidenti nei servizi logistici, in quelli per il diporto o negli stessi collegamenti marittimi.

L'utenza diportistica in Campania risulta difficilmente quantificabile in quanto i dati disponibili sono di varia natura e basati su differenti metodologie di rilevamento. Difformità si riscontrano sia in relazione alla dotazione di strutture e impianti portuali sia in relazione ai posti barca utilizzati. Le concessioni d'ormeggio, poi, vengono identificate in strutture portuali definite e censite puntualmente e in specchi d'acqua privi di infrastrutture che stagionalmente vengono dati in concessione per l'ormeggio, inficiando, di fatto, le rilevazioni ufficiali (studi svolti dalla Provincia di Napoli nell'ambito del Programma Quadro dei Porti e degli approdi Turistici hanno rilevato infatti la presenza, lungo la sola costa napoletana, di 58 luoghi di ormeggio di cui almeno 11 privi completamente di infrastrutture e destinati esclusivamente all'utenza stagionale).

Al fine di poter stimare la domanda di ormeggio per maxi-yachts nell'ambito sorrentino risultano poco utili i dati relativi alla domanda locale, dal momento che la tipologia di naviglio registrato vede, in tutta la Campania, 286 imbarcazioni a vela (fino a 24 mt.), 8.950 imbarcazioni a motore (sempre fino a 24 mt.), 40 motovelieri (sempre fino a 24 mt.) e solo 4 navi (oltre 24 mt.). Inoltre i maxi-yachts immatricolati in Campania potrebbero rappresentare una domanda solo parziale, in quanto locale, mentre appare evidente che per l'utenza cui si fa riferimento il "costo" dello spostamento non gioca certamente un ruolo prioritario.

Per effettuare una stima della domanda potenziale di ormeggio rivolta ad un contesto di provenienza degli armatori non locale, sono state effettuate indagini presso operatori specializzati nel settore. In particolare è stata condotta un'indagine diretta presso "Luise & Sons", una delle maggiori agenzie di charter e assistenza per maxi-yachts, che ha consentito di verificare la domanda potenziale relativa ai maxi-yachts, ossia quelle imbarcazioni dai 24 ai 150 metri, che certamente non rispondono all'esigenza di contenere il costo generalizzato per lo spostamento. L'utenza di questo genere di imbarcazioni, come già osservato in precedenza, è semmai interessata ad una serie di funzioni e servizi a terra che l'approdo deve offrire ed alle amenità ambientali che il *waterfront* e la città tutta offrono.

Secondo i dati forniti da tale agenzia negli ultimi anni si è registrato un numero sempre crescente di richieste (inevase) di approdo a Sorrento. Nella fattispecie l'agenzia "Luise & Sons", durante l'ultima stagione, ha seguito durante l'estate 2003 nel golfo di Napoli circa 400 maxi-yachts, assistendo tali imbarcazioni per circa 1200 scali su Napoli, Capri e Ischia: almeno 250-300 di questi scali avrebbero potuto avere destinazione Sorrento, senza contare la domanda aggiuntiva, potenziale e futura, che l'intervento attiverebbe direttamente.

Il sistema dei porti dell'intero ambito sorrentino trova a Marina Piccola, lo scalo più importante e articolato, l'unico, in particolare, con quello di Capri Marina Grande, adibito all'ormeggio stanziale. Per i maxi-yachts in particolare i dati indicano una carenza pressoché assoluta di ormeggi: nell'ambito sorrentino solo Capri Marina Grande offre ospitalità ad imbarcazioni fino a 60 metri. Da questi dati si evince che lo scalo di Sorrento Marina Piccola è adibito attualmente ad un complesso di funzioni che vanno da quella crocieristica e

commerciale, all'attracco delle vie del mare alla fruizione dei beni naturalistici e alla balneazione. Le caratteristiche funzionali di Sorrento Marina Grande, invece, sono la pesca e l'attività cantieristica.

Tale situazione genera innanzitutto:

- un accentuato squilibrio locale che si evince dalla compresenza di sovraffollamento e sottoutilizzo di strutture portuali ubicate a distanza brevissima;
- commistione di funzioni che può rappresentare forse una risorsa per il sistema diportistico (ad esempio la coabitazione tra cantieristica di antica tradizione, pesca e diporto nautico), ma che crea in realtà un sovraffollamento della struttura portuale di Marina Piccola dove appare evidente, ad esempio, la difficile convivenza tra funzioni commerciali e diportistiche;
- l'inadeguatezza dei servizi offerti, vista l'assenza di ormeggi per maxi-yachts;
- infine il sottoutilizzo delle strutture di Marina Grande, per le quali è da prevedere una riconversione funzionale ed una riqualificazione complessiva.

Nella redazione del presente studio di fattibilità non sono state trascurate opportune analisi di *benchmarking*, basandosi sulla identificazione di standard di prestazione e sulla successiva misurazione quantitativa e qualitativa dei propri gap rispetto a chi ha raggiunto risultati ritenuti eccellenti in particolari processi o nell'adozione dei metodi organizzativi più efficienti. Nel caso specifico, l'analisi di *benchmarking* ha consentito di confrontare, in termini generali e per singoli fattori localizzativi, l'offerta attuale di ormeggio per maxi-yachts con quella di altri porti limitrofi consentendo di "pesare" il valore competitivo del porto rispetto a questa specifica prestazione iperspecializzata rispetto ad altre possibili localizzazioni locali.

In particolare sono stati considerati i porti di: Sorrento Marina Grande, Sorrento Marina Piccola, Capri Marina Grande e Postano

I parametri rispetto ai quali è stata effettuata una analisi comparativa sono i seguenti:

- numero totale di posti barca;
- numero di posti barca riservati ad imbarcazioni con lunghezza superiore ai 24 mt.;
- lunghezza massima delle imbarcazioni ospitabili nel porto.

Risulta di particolare interesse la situazione del porto di Capri Marina Grande, che è l'unico in grado di poter accogliere maxi-yachts fino a 60 metri, offrendo 15 posti su un totale di 300, ovvero il 5%. Nel 2003 gli ormeggi nel porto di Capri Marina Grande sono stati in totale 8352, di cui 1763 hanno riguardato imbarcazioni dai 24 metri in su; ciò vuol dire che ben il 21,11% delle imbarcazioni in scalo nel porto sono stati maxi-yachts.

È evidente che sarebbe assai banale tentare di trasporre questo dato percentuale al porto di Sorrento Marina Grande, potendo ipotizzare che la realizzazione degli scali per maxi-yachts in questo porto comporterebbe un effetto di sostituzione: cioè una quota degli scali si trasferirebbe da Capri a Sorrento, facendo diminuire la percentuale di cui sopra. Va altresì

sottolineato che, trattandosi di un'offerta di lusso, un incremento dell'offerta complessiva determinerebbe un innalzamento della domanda stessa, la quale è potenzialmente assai maggiore di quella attuale.

Da rilevazioni dirette effettuate presso gli operatori specializzati (Luise & Sons e Lucibello) emerge l'elevatissimo tasso di occupazione dei 15 posti per maxi-yachts di Capri Marina Grande nel periodo che va da maggio a ottobre, con la conseguenza che gli armatori che non trovano posto in porto ormeggiano alla fonda nella zona a nord-ovest del porto stesso (dove sono possibili 5 ormeggi), nella rada di Capri Marina Piccola (15 ormeggi), a Positano (10 ormeggi) e nella rada di Sorrento (10 ormeggi).

Ciò ad ulteriore conferma dell'elevata domanda potenziale e futura di ormeggio per maxi-yachts, attualmente condizionata dall'offerta limitata.

4 ANALISI DI FATTIBILITÀ FINANZIARIA DEGLI INTERVENTI.

4.1 Premessa

L'Analisi Finanziaria è il principale metodo per effettuare l'analisi dei flussi monetari generati da un investimento. Più precisamente secondo le norme UNI 10389-2 §4. "Valutazione finanziaria" e 10389-2 §6.2.1 "Analisi costi/ricavi" è una metodologia finalizzata a verificare la convenienza finanziaria di un investimento tramite l'analisi del cosiddetto "flusso di cassa". Essa permette di valutare la sostenibilità e il rendimento finanziario del progetto tramite l'aggregazione delle voci relative a costi e ricavi in un piano di conti integrato. L'Analisi Finanziaria ha, cioè, come obiettivo quello di stabilire se il progetto sarà in grado di generare un sufficiente flusso di rientri (tariffari e non) in grado di ripagare sia i costi di investimento che quelli di esercizio. Qualora ciò non accada, l'analisi consente di evidenziare il fabbisogno netto che dovrà essere coperto con fonti esterne al progetto, di identificare la titolarità e le modalità di copertura.

L'operatività della progetto proposto dipende in modo essenziale, dalla capacità delle Amministrazioni locali di attivare un sistema di convenienze tali da rendere l'attuazione del progetto un "gioco a somma positiva". In altre parole, il progetto prevede interventi in cui l'Amministrazione è chiamata ad innescare processi di cui essa diviene promotrice e garante e in cui interviene attraverso propri capitali o tramite intervento diretto. Il coinvolgimento dei privati diviene aspetto cruciale per l'efficacia del piano e la valutazione finanziaria si pone come strumento di verifica e gestione di un sistema di relazioni che consenta la realizzazione dell'intervento.

Come già accennato, dal punto di vista operativo, il metodo più comunemente utilizzato per aggregare i valori dell'Analisi Finanziaria è quello dei flussi monetari scontati (*Discounted*

Cash Flow Method). Si registrano, cioè, tutti gli effettivi esborsi o ricavi monetari (per esempio non si considerano gli ammortamenti perché sono accantonamenti e non corrispondono ad un vero esborso di denaro) generati dal progetto nell'arco di vita e si aggregano, scontando i valori futuri, con un appropriato fattore di sconto.

L'Analisi Finanziaria si pone dunque al "centro" dell'analisi dell'intervento effettuata dallo SdF e dunque, oltre che fornire proprie indicazioni specifiche rispetto alla sostenibilità dell'intervento, funge da ponte tra l'analisi della domanda, l'analisi della fattibilità tecnica e l'analisi economico-sociale, monetizzando e inserendo nel contesto progettuale le informazioni delle prime due fasi.

Per la redazione dell'Analisi Finanziaria sono stati presi in considerazione preliminarmente una serie di dati fondamentali:

- investimenti totali;
- costi e ricavi di gestione;
- fonti di finanziamento.

I dati generali che raccolgono le informazioni sui flussi degli investimenti, della gestione operativa e delle fonti finanziarie, sono confluiti successivamente nella "verifica della sostenibilità finanziaria", che serve per verificare la solvibilità del progetto, cioè a controllare che il flusso monetario previsto in entrata sia in grado, nell'ammontare e nella distribuzione nel tempo, di coprire i flussi monetari in uscita. Il rendimento finanziario è stato calcolato da due punti di vista: per il progetto e per il capitale. Nel primo caso, è stata presa in considerazione la capacità del flusso di entrate generate dal progetto di coprire il valore dell'investimento, indipendentemente dal modo in cui esso viene finanziato. Nel secondo caso è stata considerata la capacità delle entrate del progetto di garantire un rendimento finanziario rispetto alle fonti utilizzate per il finanziamento dell'investimento (Valenza e Vignetti, 2002). Pertanto nella fase di "verifica della sostenibilità finanziaria" le fonti di finanziamento sono considerate come 'entrate', secondo una prassi consolidata e seguendo le indicazioni fornita dall'UE (1997) e dal progetto NUVAL (Dosi, 2002)

4.2 Impostazione dell'analisi

Lo studio di fattibilità economico-finanziaria è stato sviluppato con riferimento ai singoli interventi ed ai relativi costi di investimento così come riportati nella tabella 2.

Per ciascun intervento sono state individuate, sulla base delle ipotesi fatte, possibili destinazioni d'uso capaci di restituire un quadro approssimativamente plausibile dei costi e dei ricavi sia in fase di realizzazione che di gestione. Sono state individuate 3 caratterizzazioni funzionali e dunque, in base alle diverse tipologie, 15 interventi.

L'analisi dei costi e dei ricavi prevede la determinazione dei costi di investimento e di esercizio, dei dati generali, dei ricavi in fase di esercizio e del modello dei flussi costi-ricavi.

Questo modello è collegato in modo automatico con tutti i dati e può essere considerato di tipo dinamico previsionale attraverso il quale è possibile, in tempo reale, verificare i risultati al variare di ogni singola voce dei dati. In questo modo è anche possibile valutare diversi possibili scenari. In ultima analisi è stato realizzato un prospetto di sintesi dei risultati, anch'esso collegato a tutto il sistema di simulazione.

I costi di investimento sono stati stimati sulla base di interventi analoghi eseguiti o progettati nel medesimo contesto territoriale, pertanto sono stati analizzati dati storici e sono stati determinati i costi parametrici di ogni corpo d'opera previsto dagli interventi proposti. Tali costi sono leggibili nella tabella 2.

4.3 La struttura dei dati generali

I dati generali comprendono tutte quelle informazioni di carattere generale che concorrono alla definizione dell'analisi economico-finanziaria ed in particolare:

- *valori percentuali (su costo di costruzione) per spese generali:* aliquote IVA, interessi attivi e passivi, saggio di attualizzazione;
- *indennizzi per servitù:* da indagine di mercato e dall'analisi della normativa per gli indennizzi di servitù sono stati individuati i valori unitari dell'incidenza delle aree e delle servitù;
- *incidenze percentuali per costi di manutenzione;*
- *incidenze percentuali per costi di gestione;*
- *valori di mercato, canoni e tariffe dei beni e servizi.*

Per quanto riguarda i valori di indennizzo per le servitù è stato stimato un valore pari a:

- Intervento A2. *Sistemazione sbocco a mare del Rivo Conca:* 10.000,00 €
- Intervento A3. *Collegamento Marina Grande-Marina Piccola:* 10.000,00 €
- Intervento B1. *Parcheggio, Terminal Minibus, Museo:* 20.000,00 €

I costi di manutenzione sono costituiti dai costi per la manutenzione ordinaria e per la manutenzione straordinaria. I primi hanno cadenza temporale annua e sono considerati spese ricorrenti che si sostengono per riparazioni e sostituzioni di parti deteriorate dall'uso e che servono per mantenere nel tempo il valore d'uso. I costi per la manutenzione straordinaria avvengono con cadenza pluriennale e comportano un aumento tangibile di produttività o di vita utile.

Per comodità di analisi, i costi di manutenzione a cadenza non annuale sono stati trasformati in valori annui equivalenti. In tal modo è possibile caricare, in maniera omogenea, un costo di manutenzione su tutti gli anni considerati per la fase di esercizio. I costi di manutenzione sono determinati come percentuale sui costi di investimento e tengono conto dei dati storici di opere analoghe (vedi *Ricerca Plan Construction et Architecture*). I costi di esercizio rappresentano la spesa per il funzionamento dei beni prodotti. Tali costi comprendono: spese

per servizi vari (elettricità, acqua, gas, ecc); spese assicurative; spese per servizi ecologici e sanitari.

Tabella 2 Interventi, destinazioni d'uso e costi di investimento.

INTERVENTO	QUANTITA'		COSTI €
CAT. A - OPERE PORTUALI E COLLEGAMENTO MARINA GRANDE - MARINA PICCOLA			
A1-Scogliera di levante e pontile	m	100	2.000.000
A1-Bonifica fondali e ripascimento arenile	mq	13.500	675.000
A2-Sistemazione sbocco a mare del Rivolo Conca	m	300	900.000
A3-Galleria S. Francesco e Mercatino del fulariello	m	150	300.000
A3-Riqualificazione percorso pedonale	m	500	270.000
CAT. B - RECUPERO AREA IMPIANTO DI DEPURAZIONE DA DISMETTERE E COLLEGAMENTO CON IL CENTRO STORICO			
B1-Parcheggio e terminal minibus (2 piani)	mq	1.600	960.000
B1-Museo	mq	1.500	1.950.000
B1-Centro commerciale e accoglienza croceristi	mq	1.500	1.500.000
B1-Parco a tema con punto di ristoro e intrattenimento	mq	3.300	990.000
B1-Ascensore		m 30 (3 fermate - 2 cabine)	210.000
B1-Galleria Marina Grande	m	65	130.000
CAT. C - ALTRI INTERVENTI CONNESSI E DOTATI DI AUTONOMIA FUNZIONALE			
C1-Ripristino funzionale della banchina (invarianti)			600.000
C2-SFOP			1.007.091
C3-Qualità urbana			1.500.000
C4-Emissario fognario in galleria			2.324.056
Totale C			5.431.147
Totale A, B e C			15.316.147

I costi di esercizio (o di gestione) sono determinati come percentuale sui rientri finanziari. Considerando le spese di gestione come percentuale sui rientri finanziari si escludono alcuni costi relativi ad opere pubbliche come ad esempio il servizio di pulizia e l'illuminazione della galleria dove è posizionato il mercato del fulariello. Tali esclusioni sono da ritenersi irrilevanti rispetto ai costi di gestione di tutti quegli interventi di tipo pubblico e privato che generano rientri finanziari. Nella tabella 3 sono riportati i valori percentuali per la determinazione dei costi di manutenzione e di gestione.

Tabella 3 Dati generali: costi di gestione

Tipologia	Spese di manutenzione	Spese per servizi vari (elett., acqua, gas, ecc.)	Spese assicurative	Servizi ecologici e sanitari
Ormeggi Maxi Yacht	1,50%	12,00%	2,00%	3,00%
Rivo Conca	0,50%			
Mercatino del furlariello	0,50%	4,00%	2,00%	3,00%
Parcheggio terminal mini bus	0,50%	2,50%	2,00%	1,50%
Museo	0,50%	2,50%	2,00%	1,50%
Centro commerciale	0,50%	2,50%	2,00%	1,50%
Parco a tema con ristoro	0,50%	2,50%	2,00%	1,50%

I costi di gestione sono calcolati in percentuale sul reddito lordo.

4.4 Le ipotesi di rientri finanziari

La previsione di rientri finanziari è stata effettuata tenendo conto di quanto analizzato nei documenti precedenti relativi all'analisi della domanda e dell'offerta di beni e servizi. Da tale studio è possibile fare le ipotesi di rientri finanziari così come riportate di seguito:

Ormeggi Maxi Yacht

Il progetto prevede la realizzazione di strutture capaci di ospitare quattro Maxi Yacht. Tali strutture sono dotate di prese per la distribuzione nell'acqua e dell'energia elettrica.

L'analisi della domanda e dell'offerta di ormeggi per Maxi Yacht ha tenuto conto, in modo specifico, di un bacino d'utenza corrispondente al golfo di Napoli. Dalle informazioni dedotte attraverso indagini sul campo, richiesta di dati presso le strutture di gestione del porto di Capri e presso gli operatori di settore, che tra l'altro hanno fornito manifestazioni d'interesse allegate al presente studio, è possibile ipotizzare quanto di seguito:

- periodo di occupazione degli ormeggi: 01 maggio – 31 ottobre;
- costo medio giornaliero dell'ormeggio: 350,00 €/giorno;
- giorni in cui sono previste condizioni meteo avverse nel periodo considerato: 15 gg.

Dalle considerazioni fatte si determinano rientri finanziari annui per ormeggi Maxi Yacht pari a: **165 gg x 4 ormeggi x 350,00 € = 231.000 €/anno**

Mercatino del Fulariello

Il progetto prevede la realizzazione di un mercatino permanente all'interno di una grotta esistente con una superficie utile pari a 160 mq. Tale mercatino, sarà caratterizzato dalla vendita e degustazione di prodotti tipici della penisola. Essendo disposto al coperto si ipotizza di locare gli spazi, agli operatori di settore ad un valore pari al 50% degli spazi destinati ad attività commerciali di nuova realizzazione, anche in funzione del fatto che per tale attività non si prevede attiva per l'intero anno ma con una frequenza giornaliera nei mesi estivi e con una frequenza periodica nei mesi invernali.

Dall'analisi della domanda e dell'offerta e dalle considerazioni fatte si stimano i rientri per la locazione degli spazi destinati al mercato del *fulariello* come di seguito:

- Valore di locazione: 10,00 €/mq x mese;
- Superficie destinata alla locazione: 160,00 mq;
- Periodo di locazione: 12 mesi/anno.

Pertanto si avranno i seguenti rientri finanziari:

$$10,00 \text{ €/mese} \times 160,00 \text{ mq} \times 12 \text{ mesi} = 19.200,00$$

Parcheggio e terminal minibus

Il progetto del nuovo parcheggio prevede la realizzazione di 60 posti auto.

Dall'analisi della domanda e dell'offerta di parcheggio è possibile fare le seguenti ipotesi:

- costo medio del parcheggio: 1,00 €/ora;
- fattore di occupazione: 01 maggio – 31 ottobre 15 ore/giorno per tutti i giorni del periodo; per gli altri 6 mesi dell'anno è ipotizzabile per i fine settimana (3 giorni) lo stesso fattore di occupazione che per i periodi estivi e per i rimanenti giorni si prevede un fattore di occupazione pari a 10 ore/giorno;

Da quanto detto si stimano i rientri finanziari per la gestione del parcheggio così come di seguito:

- Periodo estivo n. ore 15 x 180gg = 2.700 ore/posto auto;
- fine settimana del periodo invernale n. ore 15 x 72 gg = 1.080 ore/posto auto;
- altri giorni del periodo invernale n. ore 10 x 96 gg = 960 ore/posto auto.

In sintesi si avranno:

$$4.740 \text{ ore/anno} \times 60 \text{ posti auto} \times 1,00 \text{ €/ora} = 284.400,00 \text{ €/anno}$$

Museo

Le ipotesi di rientri finanziari per il museo prevedono una tariffazione dell'ingresso che, dall'analisi sul campo e dagli studi di settore, è possibile ipotizzare pari ad 1,00 €/persona.

Considerando il flusso turistico, di cui si è ampiamente trattato nel capitolo relativo all'analisi del contesto socio-economico, è possibile ipotizzare un numero di accessi/anno pari a **150.000** visitatori.

Centro commerciale

Il progetto prevede la realizzazione di un centro commerciale e di accoglienza turistica.

I rientri finanziari per queste strutture sono costituiti dalla locazione ad operatori privati che svolgono attività commerciali e di promozione turistica. Sia per i locali destinati ad attività commerciali che per quelli destinati all'accoglienza turistica, e dunque alla promozione delle attività legate al turismo, è previsto un canone di locazione determinato attraverso l'indagine di mercato sul campo e presso gli operatori di settore (borsino immobiliare tecnocasa, Sunia, ed altri). Tale canone medio di locazione risulta pari a 20,00 €/mq x mese.

Dalle considerazioni fatte è possibile prevedere, per il centro commerciale e per l'accoglienza rientri finanziari pari a:

$$1.500 \text{ mq} \times 20,00 \text{ €/mese} \times 12 \text{ mesi/anno} = 360.000,00 \text{ €/anno}$$

Punto ristoro ed intrattenimento

Il progetto prevede la realizzazione nel parco a tema di un punto ristoro che si sviluppa su una superficie coperta di 200 mq e su circa 500 mq.

I rientri finanziari per tale struttura sono determinati dalla locazione della struttura stessa ad operatori privati. Da indagine di mercato, così come condotta per le strutture destinate al centro commerciale, è stato determinato un canone medio di locazione pari a 25,00 €/mq x mese. Tale canone, che risulta maggiore rispetto a quello relativo alle attività commerciali è giustificato dal fatto che vi sono ulteriori spazi scoperti annessi alle strutture coperte per una dimensione di circa 500 mq.

L'ipotesi di rientri finanziari è dunque:

$$200 \text{ mq} \times 25,00 \text{ €/mese} \times 12 \text{ mesi/anno} = 60.000,00 \text{ €/anno}$$

Nella tabella 4 sono riportati i valori di locazione ed altri rientri in fase di esercizio per le diverse tipologie proposte. Poiché il modello risulta strumentale anche per le fasi successive allo studio di fattibilità, successivamente sarà possibile inserire valori di maggior dettaglio e dunque sarà possibile valutare dal punto di vista finanziario l'insieme degli interventi. In altri termini, se l'Amministrazione vorrà prevedere altre forme di gestione, lo strumento così organizzato permetterà di ottenere nuovi risultati.

Tabella 4 Dati generali: valori di locazione ed altri rientri finanziari/anno

Tipologia	Unità di misura	Valore unitario €	Quantità/anno	Totali €/anno
Ormeggi Maxi Yacht	Posto barca/giorno	350,00	660	231.000,00
Mercatino del fulariello	mq/anno (1)	10,00	1.920	19.200,00
Parcheggio terminal mini bus	Posto auto/ora	1,00	284.400	284.400,00
Museo	Biglietto ingresso	1,00	150.000	150.000,00
Centro commerciale	Fitto mq/mese	20,00	18.000	360.000,00
Parco a tema con ristoro	Fitto mq/mese	25,00	2.400	60.000,00

4.5 Il modello dei flussi costi-ricavi

Successivamente è stato formulato, per ogni intervento, un modello di stima dei costi e ricavi.

Tale modello considera i costi articolati in:

- Costi di produzione che comprendono:
 - a.1 Incidenza delle aree e fabbricati;
 - a.2 costi di demolizione;
 - a.3 costi di costruzione, sistemazioni esterne ed allacciamenti;
- Spese tecniche;
- Costi di gestione che comprendono:
 - c.1 spese di manutenzione;
 - c.2 spese per servizi vari;
 - c.3 spese assicurative;
 - c.4 imposte e tasse;
- Oneri che comprendono:
 - d.1 IVA
 - d.2 interessi passivi.
- I ricavi sono articolati come di seguito:
 - e.1 Canoni di locazione;
 - e.2 Interessi attivi.

La struttura generale dei costi in fase di investimento e di esercizio e dei ricavi in fase di esercizio, è riportata nella tabella 5 a titolo esemplificativo per la sola categoria A1.

4.6 Formulazione delle ipotesi gestionali che sottendono il modello finanziario

In questa terza fase è stato elaborato un modello di gestione degli interventi, per cui sono state proposte ipotesi di gestione relativamente ai costi ed ai ricavi.

Il modello prevede un cronoprogramma delle attività, sia in fase di realizzazione che in fase di gestione, che varia in relazione alle diverse tipologie d'intervento. Il cronoprogramma è stato strutturato considerando unità temporali a cadenza semestrale, per la fase di investimento, ed a cadenza annuale per la fase di esercizio (Rostirolla, 1992).

In particolare, per tutti gli interventi, sono state considerate tre fasi relativamente a:

- 1) *Fase di progettazione delle opere;*
- 2) *Fase di realizzazione delle opere;*
- 3) *Fase di gestione.*

I tempi per la progettazione e per la realizzazione degli interventi, che prevedono anche l'approvazione, sono quelli definiti in fase preliminare.

Tabella 5 Schema A1 – Ristrutturazione della scogliera di levante e bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile

Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile				
	A1			
	Costi di produzione	Quantità	Valori unitari	Valore totale
1	Costo di acquisizione/incidenza valore aree			
2	Costo di costruzione opere edili			1.838.405,80
3	Costo di costruzione impianti			100.000,00
4	Spese generali	10,00%		193.840,58
5	Imprevisti	5,00%		96.920,29
6	IVA su costo di costruzione	20,00%		407.065,22
7	IVA su spese generali	20,00%		38.768,12
	Totale costo di produzione			2.675.000,00
	Costi di gestione			
8	Spese di manutenzione	2.675.000,00	1,50%	40.125,00
9	Spese per servizi vari (elettr., acqua, gas, ecc.)	231.000,00	12,00%	27.720,00
10	Spese assicurative	231.000,00	2,00%	4.620,00
11	Servizi ecologici e sanitari	231.000,00	3,00%	6.930,00
12	IVA su costi di gestione	79.395,00	20,00%	15.879,00
13	Interessi passivi		6,00%	
	Ricavi			
14	Ricavi da ormeggi di maxi Yacht	660,00	350,00	231.000,00
15	Interessi attivi		4,00%	

I tempi di gestione considerano un periodo medio di vita utile di 20 anni comprensivo del periodo di progettazione e realizzazione. La formulazione delle ipotesi di gestione ha considerato diverse strategie relativamente ai quattro sistemi di intervento. In particolare sono state formulate le seguenti ipotesi gestionali:

A1. Ristrutturazione della scogliera di levante e bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile

Per questo intervento sono previste opere che per buona parte consentono il perseguimento di obiettivi di tipo economico-sociali e per una parte perseguono obiettivi di tipo finanziario. E' prevista, infatti, la realizzazione di un pontile galleggiante per l'attracco di 2 maxi yacht e la riqualificazione di un'altra parte di uno dei due moli esistenti che ospiterà altri 2 maxi yacht.

Si prevede, dunque, la gestione privata di questi ormeggi, tariffati, che producono ricavi in fase di gestione così come definiti nel paragrafo precedente. La società di gestione verserà al Comune, realizzatore dell'opera, i canoni di locazione concessione delle strutture.

A2. Sistemazione sbocco a mare del Rivo Conca

Per questo sistema non è prevista alcuna gestione poichè le opere non prevedono attività in grado di produrre rientri. Per questi interventi, che sono esclusivamente di tipo sociale ed

ambientale esistono solo costi di manutenzione che sono stati definiti nel paragrafo precedente.

A3. Collegamento Marina Grande-Marina Piccola

In questo sistema di interventi è prevista, tra l'altro, la realizzazione di spazi al coperto per il mercatino del *fulariello*. Si prevede di fittare gli spazi adibiti a tale uso ed i rientri finanziari per la locazione saranno attribuiti al comune. I rientri ed i costi di manutenzione e gestione sono quelli definiti nel precedente paragrafo. I benefici per questo sistema sono soprattutto di tipo economico-sociale.

B1. Parcheggio, Terminal Minibus, Museo

Questo sistema di interventi è quello maggiormente caratterizzato da effetti finanziari, infatti anche i finanziamenti si prevedono con capitali privati. Le ipotesi di gestione di quasi tutte le strutture prevedono la realizzazione e la gestione da parte di una società mista che vede il Comune come soggetto proponente e come struttura di controllo. Per il Comune sono previsti rientri finanziari che scaturiscono dalla gestione partecipata delle opere.

4.7 Verifica della fattibilità finanziaria sociale attraverso il criterio del VAN

In questa parte dello studio è stata effettuata una valutazione complessiva degli interventi tenendo conto di quanto definito nel paragrafo precedente. Viene effettuata una valutazione finanziaria nella sua complessità e successivamente, per tener conto della molteplicità degli attori, sono state effettuate singole analisi finanziarie per ogni soggetti e dunque è possibile parlare di analisi finanziaria sociale.

Per tenere conto, nella fase di valutazione, sia della misura dei flussi finanziari che del momento della loro manifestazione effettiva, cioè del valore della moneta nel tempo, è stato adoperato il metodo del Valore Attuale Netto, che fa ricorso all'attualizzazione dei flussi monetari.

Per la stima del VAN è necessario predeterminare un saggio di attualizzazione (normalmente il tasso di rendimento su base annua che si reputa equo per investimenti della specie di quelli in corso di valutazione) In questa prima fase sono stati considerati saggi di attualizzazione, per tutte le tipologie, pari al 5%. In una fase successiva, di ulteriori approfondimenti, saranno considerati idonei saggi di attualizzazione e quindi si avrà la possibilità di valutare con maggiore dettaglio l'investimento per ogni singolo intervento e nella sua complessità.

Per il calcolo del VAN è stato messo a punto un modello di calcolo e, quindi di valutazione, che possa essere adoperato in fase di programmazione, di attuazione e di gestione (Rostirolla, 1998).

Il modello contiene una scheda di inserimento dati alla quale sono collegati altri quadri, come già detto precedentemente, che, automaticamente, riportano la struttura complessiva di costi e ricavi relativi a ciascuna area. Ciascuno di questi quadri mostra nel dettaglio le voci di costi e

ricavi in relazione alle quantità, ai valori unitari e al periodo di tempo nel quale si prevedono tutte le fasi relative all'intervento.

Per il calcolo del VAN è stata adoperata la seguente formula:

$$VAN = \sum_{t=1}^n \frac{R_t}{(1+r)^t} - \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

dove:

t = anno in cui avvengono ricavi e costi;

R = ricavi all'anno t;

C = costi all'anno t;

r = saggio di attualizzazione.

In relazione all'intervento nella sua complessità ed applicando le ipotesi ed i concetti espressi precedentemente si ottengono i risultati riportati nella tabella 6.

Tabella 6 Analisi finanziaria complessiva

Interventi considerati nell'analisi			TOTALE	VAN
A1	Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile	COSTI	-4,470	-1,012
		RICAVI	4,250	
		Costi attualizzati	-3,519	
		Ricavi attualizzati	2,507	
A2	Sistemazione sbocco a mare del rivo Conca	COSTI	-1,013	-0,894
		RICAVI	0,000	
		Costi attualizzati	-0,894	
		Ricavi attualizzati	0,000	
A3	Collegamento Marina Grande-Marina Piccola	COSTI	-0,676	-0,374
		RICAVI	0,355	
		Costi attualizzati	-0,583	
		Ricavi attualizzati	0,209	
B1	Parcheggio, terminal minibus, spazio commerciale, parco a tema	COSTI	-7,543	2,484
		RICAVI	15,025	
		Costi attualizzati	-6,129	
		Ricavi attualizzati	8,613	
TOTALI		COSTI	-13,702	0,203
		RICAVI	19,631	
		Costi attualizzati	-11,126	
		Ricavi attualizzati	11,329	

L'analisi complessiva fornisce come è naturale attendersi un valore complessivo del VAN con segno positivo ma con un valore minimo rispetto agli investimenti previsti e dunque con un rendimento dell'attività molto basso. È fondamentale fare alcune considerazioni ed in particolare:

- nell'analisi finanziaria complessiva sono stati considerati tra i costi anche i finanziamenti richiesti con il presente studio di fattibilità;
- il valore del VAN risulta negativo per gli interventi A1, A2 e A3 che sono interventi sostanzialmente di tipo pubblico, pertanto esprimono benefici soprattutto di tipo sociale ed ambientale;

- il valore del VAN per l'intervento B1 risulta positivo pur non utilizzando finanziamenti pubblici, pertanto è capace di autosostenersi.

Come è noto l'analisi finanziaria per i progetti pubblici deve considerare le fonti di investimento non come costi ma come fonti da utilizzare per la copertura dell'intero investimento. In altri termini, attraverso l'analisi finanziaria si dimostra se il progetto è in grado di generare flussi di entrate tali da coprire le uscite nel momento in cui si verificano, o se, al contrario, il progetto rischia l'insolvenza.

Per quanto detto, non considerando le fonti finanziarie pubbliche come costi, i risultati dell'analisi finanziaria saranno quelli riportati nella tabella 7.

Tabella 7 Analisi finanziaria complessiva con copertura di finanziamento pubblico

Interventi considerati nell'analisi			TOTALE	VAN
A1	Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile	COSTI	-1,715	1,495
		RICAVI	4,250	
		Costi attualizzati	-1,012	
		Ricavi attualizzati	2,507	
A2	Sistemazione sbocco a mare del rivo Conca	COSTI	-0,086	-0,050
		RICAVI	0,000	
		Costi attualizzati	-0,050	
		Ricavi attualizzati	0,000	
A3	Collegamento Marina Grande-Marina Piccola	COSTI	-0,099	0,151
		RICAVI	0,355	
		Costi attualizzati	-0,058	
		Ricavi attualizzati	0,209	
B1	Parcheggio, terminal minibus, spazio commerciale, parco a tema	COSTI	-7,543	2,484
		RICAVI	15,025	
		Costi attualizzati	-6,129	
		Ricavi attualizzati	8,613	
TOTALI		COSTI	-9,443	4,079
		RICAVI	19,631	
		Costi attualizzati	-7,250	
		Ricavi attualizzati	11,329	

Come si nota il VAN di ogni singolo intervento risulta positivo tranne che per l'intervento A2 che risulta caratterizzato dalla mancanza di qualsiasi forma di rientro finanziario. Inoltre, il VAN dell'intervento A2 risulta negativo di circa 50.000 €, cifra che è ampiamente compensata dal VAN degli interventi A1, A3 e B1.

L'analisi finanziaria sociale riferita ad ogni singolo intervento fornisce i seguenti risultati:

A1. Ristrutturazione della scogliera di levante e bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile

Per l'intervento A1 si ha un VAN, alla fine del ciclo di vita utile considerato, di circa 1.495.000,00 €. Tale cifra consente di affermare che il Comune avrà una disponibilità finanziaria, nell'arco di 20 anni, che deriva dalla gestione degli ormeggi per i maxi yacht. Tale disponibilità sarà quella derivante dalla differenza del VAN meno i costi per il personale e l'utile del soggetto gestore degli ormeggi. Considerando 4 dipendenti occupati per l'intero anno ed un utile del soggetto gestore pari al 15% dei ricavi, ne deriva che Il Comune avrà una disponibilità finanziaria di circa 772.000 €

A2. Sistemazione sbocco a mare del Rivo Conca

Per l'intervento A2 non sono previsti rientri finanziari pertanto il VAN per il comune risulta, come già precedentemente affermato, pari a -50.000 €

A3. Collegamento Marina Grande-Marina Piccola

Per l'intervento A3, come già affermato nelle ipotesi di gestione, si prevede la locazione degli spazi destinati al mercatino del *fulariello* e quindi risulta una disponibilità finanziaria pari a 151.000 €. Tale disponibilità finanziaria compensa ampiamente i costi manutenzione e gestione dell'infrastruttura consentendo di ottenere un VAN positivo.

B1. Parcheggio, Terminal Minibus, Museo

Per il sistema B1 si prevede, come detto in premessa, una gestione mista delle attività, pertanto se si considera una partecipazione del Comune con almeno il 51% delle azioni, la disponibilità finanziaria del Comune sarà almeno pari al 51% del VAN.

Per valutare la convenienza finanziaria per il Comune è necessario determinare gli utili derivanti dalla gestione del museo e del parcheggio. Gli utili scaturiscono dalla detrazione dei costi del personale sia per il museo che per il parcheggio. Se si considerano 2 dipendenti per il museo e 1 dipendente per la gestione del parcheggio, ai quali si corrisponde uno stipendio annuo di 15.000,00 €, si avranno circa 45.000,00 €/anno per costi del personale. Tenendo conto dell'attualizzazione di questi costi, si ottiene un costo attualizzato per il personale pari a 1.736.000,00 € e, dunque, un ricavo netto di circa 747.000,00 € nell'arco di tempo considerato. Da ciò si deduce che nel periodo di vita utile del progetto il Comune avrà una disponibilità finanziaria di circa 377.500,00 €

Nel grafico 1 è rappresentato l'andamento del VAN. Si nota come il Break Event Point avviene all'incirca nell'10° anno che, in effetti si verifica al quinto anno dalla conclusione dell'investimento. Tale collocazione temporale appare più che plausibile considerando che l'intera operazione è di tipo misto pubblico-privato.

4.8 Fattibilità finanziaria nella situazione “senza” progetto

L'ipotesi “senza progetto” prevede la realizzazione, comunque, di alcune opere che sono indispensabili ai fini della sicurezza e per mantenere attive le strutture esistenti. Relativamente alle ipotesi fin ora descritte e definite, nella situazione “senza” progetto saranno comunque effettuati i seguenti interventi:

A1. Ristrutturazione della scogliera di levante e bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile

Bonifica della spiaggia e manutenzione opere foranee: 20.000,00 €/anno

Questi costi sono stati stimati considerando gli stessi interventi effettuati negli anni precedenti

A2. Sistemazione sbocco a mare del Rivo Conca

Manutenzione e regimentazione del vecchio alveo: 30.000,00 €/anno

Anche per questi interventi si è stimato il costo medio in considerazione degli interventi effettuati negli anni precedenti.

A3. Collegamento Marina Grande-Marina Piccola

Non è previsto alcun intervento.

B1. Parcheggio, Terminal Minibus, Museo

Non è previsto alcun intervento.

L'ipotesi "senza" intervento non prevede alcun ricavo in fase di esercizio pertanto l'analisi finanziaria nella situazione "senza" intervento è costituito esclusivamente dai costi appena definiti. Nella tabella 8 sono riportati i risultati dell'analisi finanziaria nella situazione "senza" intervento.

Grafico 1 VANf

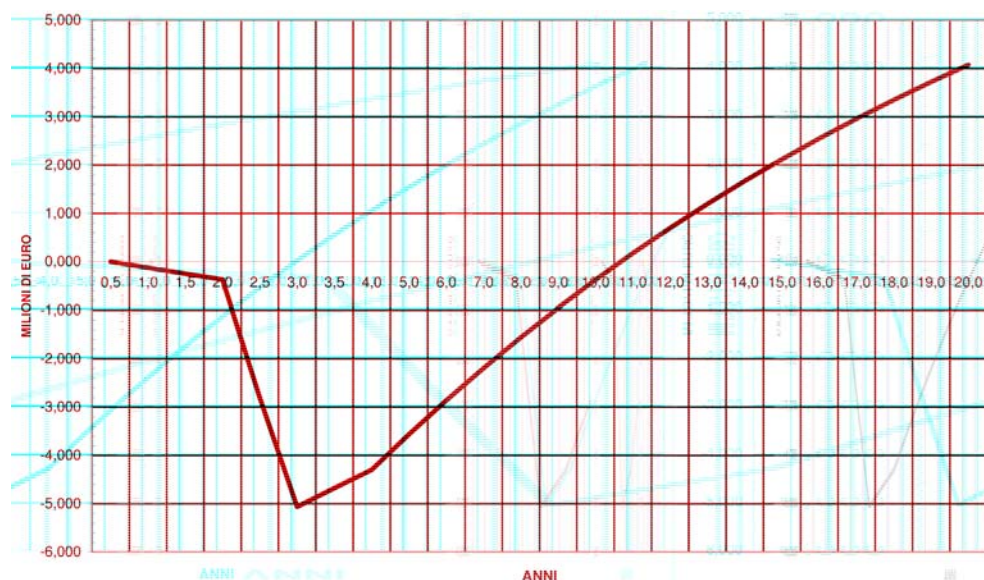


Tabella 8 Analisi finanziaria "senza" intervento

	giugno-04	giugno-05	giugno-06	giugno-07	giugno-08	giugno-09	giugno-10	giugno-11	giugno-12	giugno-13		giugno-04	giugno-05	giugno-06	giugno-07	giugno-08	giugno-09	giugno-10	giugno-11	giugno-12	giugno-13
Ipotesi "senza" intervento											Ipotesi "senza" intervento										
A1	Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	A1	Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio	0,010	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020
A2	Sistemazione sbocco a mare del rio Conca	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	A2	Sistemazione sbocco a mare del rio Conca	0,015	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030
Somma costi "senza" intervento											Somma costi "senza" intervento										
Costi attualizzati											Costi attualizzati										
0,025											0,050										

	gennaio-14	gennaio-15	gennaio-16	gennaio-17	gennaio-18	gennaio-19	gennaio-20	gennaio-21	gennaio-22	gennaio-23	gennaio-24	TOTALE
Ipotesi "senza" intervento												
A1 Scogliera di levante e pontile, bonifica dello specchio acqueo e dell'arenile	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	
A2 Sistemazione sbocco a mare del rivo Conca	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	
Somma costi "senza" intervento	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	1,940
Costi attualizzati	0,031	0,029	0,028	0,027	0,025	0,024	0,023	0,022	0,021	0,020	0,019	1,565

5 CONCLUSIONI

Il rapporto fra territorio e infrastrutture portuali è complesso e multidimensionale, poiché riguarda settori differenti delle attività umane (pesca, turismo, trasporti, ecc.). All'interno dei processi di pianificazione di settore, il tema inerente la portualità turistica è più di altri intimamente connesso al livello di "integrazione" che è in grado di attivare e stabilire col territorio, integrazione che si esplicita nell'individuazione e superamento delle criticità rappresentate dall'assetto delle connessioni con l'entroterra e nella corretta interpretazione delle domande d'uso -rivelate o latenti- da parte delle popolazioni insediate, dei settori produttivi e dei turisti.

Pertanto le analisi e valutazioni economico-finanziarie per la riqualificazione portuale a Marina Grande di Sorrento, hanno affrontato il tema della portualità turistica non in maniera settoriale, ma nell'ambito delle analisi degli effetti delle infrastrutture per la mobilità nella loro interazione col territorio.

Tale valutazione ha presentato una duplice funzione: ricognitiva, di ricostruzione dello stato di fatto, soprattutto per rilevare situazioni critiche e di deficit infrastrutturali; propositiva, cioè di individuazione degli strumenti e di modalità di governo del rapporto trasporti-territorio per attivare politiche di assetto territoriale e di tipo economico-territoriale.

6 BIBLIOGRAFIA

- Dosi C. (2002) *Gli Studi di fattibilità degli investimenti pubblici: finalità e requisiti*, Progetto NUVAL 2
- European Commission (1997) *Financial and economic analysis of development projects*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- CENSIS, (2002) *2° Rapporto sull'economia del mare*, Franco Angeli, Milano.
- Moccia F. D., Sepe M. (eds.) (2003) *I progetti integrati territoriali. Esperienze avanzate in Campania*, Edizioni Graffiti, Napoli
- Nijkamp P., Voogd H. (1989) *Conservazione e sviluppo: la valutazione nella pianificazione fisica*, FrancoAngeli, Milano.
- Rostirolla P. (1992) *Ottimo economico: processi di valutazione e di decisione*, Liguori Editore, Napoli
- Rostirolla P. (1998) *La fattibilità economico-finanziaria: metodi e applicazioni*, Liguori Editore, Napoli
- UCINA (1999) *La nautica in cifre*, su <http://www.ucina.net>
- Valenza A., Vignetti S. (2002) *L'analisi finanziaria dei progetti di intervento pubblico*, Progetto NUVAL 2

ABSTRACT

The paper proposes the results of the assessment of the economic-financial sustainability effected within a feasibility study for the port retraining of Marina Grande in Sorrento, that has taken part in 2003 to the second public advice for feasibility studies related to the development of the tourist ports of Campania Region (integrated Project "Portualità Turistica"). For the assessment of the economic-financial sustainability of the interventions the supply and demand analysis and discounted cash-flow analysis has been effected. This one, particularly, has been effected, both for the 'project' and for the 'capital', following the indications furnished by NUVAL project, with the purpose to establish if the project is going to produce a flow of returns able to repay both the costs of investment and of exercise, or to underline the net requirement that has to be covered with sources external to the project and to identify the formalities of coverage.