

**COMUNE DI RIMINI**  
**Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente**

**PROJECT FINANCING PER LA**  
**RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE**  
**SPADAZZI E AREA MERCATALE IN**  
**LOCALITA' MIRAMARE DI RIMINI**

**ANALISI DI FATTIBILITA'**  
**ECONOMICO FINANZIARIA**

**Estensore dell'Analisi di Fattibilità Economico Finanziaria**

**Dott.ssa Francesca Cazzola**

**Il Responsabile Unico di Procedimento**

**Ing. Massimo Totti**

**APRILE 2011**

L'intervento previsto interesserebbe l'area del Lungomare Spadazzi, occupante una superficie di 19.400 mq, dove si ipotizza la costruzione di almeno 250 posti auto interrati, in sostituzione di quelli a raso esistenti, di pari numero, accompagnata da un'opera di riqualificazione urbana per l'area sovrastante il parcheggio.

L'operazione di Project Financing ha anche ad oggetto la ristrutturazione del parcheggio sito nell'area Mercatale, per 12.000 mq, con il rifacimento di almeno 420 posti auto a raso. In aggiunta è prevista la ristrutturazione di via Regina Margherita, per complessivi 10.300 mq.

- **Realizzazione opere**

La previsione del costo delle opere da realizzare è esposto nella tabella sottostante:

	mq o posti auto	€/mq o €/posto auto	Importo	Iva		Totale
			14.463.75 0	1.536.25 0	%	16.000.00 0
Arredo e verde pubblico Lungomare	19.400	300	5.820.000	582.000	10 %	
Ristrutturazione di viale Regina Margherita	10.300	150	1.545.000	154.500	10 %	
Parcheggi auto interrati Lungomare	250	20.000	5.000.000	500.000	10 %	
Ristrutturazione Parcheggi Mercatale al netto di aree verdi e alberature	12.000	100	1.200.000	120.000	10 %	

Sono inoltre ipotizzabili i seguenti costi:

allacciamenti	65.417	13.083	20%
Rup e consulenze comunali	166.667	33.333	20%
Spese tecniche, legali, finanziarie, compresi imprevisti	666.667	133.333	20%

- **Ricavi operativi**

Lo scenario ipotizzato, ritenuto verosimile considerando il mercato del comune di Rimini, prevede il mantenimento delle attuali tariffe previste dal "provvedimento di Attuazione del Piano della Sosta" del 06/07/2010 e riassunte, per i siti interessati, nella tabella seguente:

	Area Mercatale		Lungomare		
	420		250		
posti auto	INVERNO	ESTATE	INVERNO	ESTATE	
giorni	140	180	140	180	
orario				08-20	20-8
€ all'ora	0,5	1	1	2	2
prezzo massimo = 4 ore	2	4	4	8	8
Percentuale di sfruttamento parcheggi	50%	90%	70%	90%	50%

- **Costi di gestione**

La gestione dell'opera necessita dell'assunzione di almeno due lavoratori, al costo unitario di 35.000 euro, di utenze comprensive di acqua, energia elettrica, pulizia dei locali e manutenzione aree verdi per circa 40.000 euro annui. è inoltre ipotizzato l'accantonamento annuo di 20.000 euro a fronte di eventuali manutenzioni ordinarie e straordinarie.

I tassi di aumento dei costi e dei ricavi, in particolare, sono vincolati al tasso di inflazione, ad oggi previsto al 2%.

## **Dati di OUTPUT**

- Il conto economico registra una buonissima gestione operativa in quanto il sia margine operativo netto che lordo riescono ad essere positivi sin dai primi anni della gestione. Purtroppo gli effetti di questo ottimo risultato sono totalmente annullati dalla gestione finanziaria, che con i suoi oneri rende la situazione insostenibile da un punto di vista economico.  
Gli alti oneri finanziari sono dati dalla natura stessa dell'operazione in Project Financing che ipotizza come fonte di copertura principale (70%) il debito bancario.
- Il valore del DSCR medio è di molto minore dell'unità e questo indica la non bancabilità del progetto, infatti ogni anno il concessionario ha un margine di cassa non sufficiente a rimborsare la rata di debito (comprensiva della quota interessi) dello stesso periodo preso in 1esame;
- Il valore del LLCR medio è pari a 1,16, ma con valori minimi nei primi anni, inferiori all'unità.  
Tale valore indica l'assenza di un margine a disposizione del concessionario per rimborsare il debito contratto.  
Il LLCR rappresenta infatti il rapporto tra la cassa (il contante) che si presume si otterrà dalla gestione dell'opera da un dato momento x sino al termine della concessione l'ammontare del debito residuo allo stesso anno x (residuo, ovvero da rimborsare).
- Il VAN (valore attuale netto) di progetto levered (post imposte e dopo aver ripagato il servizio del debito) è negativo per oltre nove milioni di euro.  
Il TIR (tasso interno di rendimento) del progetto dopo le tasse è pari a -1,94%.  
Questi indicatori indica l'assoluta non fattibilità del progetto.
- Pertanto con la sola realizzazione delle Opere Pubbliche quali arredo urbano e verde pubblico sul Lungomare, ristrutturazione di Viale Regina Margherita, parcheggi interrati sul Lungomare e la ristrutturazione dell'area Mercatale, si avrebbe una iniziativa di Project Financing con indicatori di redditività talmente negativi da rendere non fattibile il progetto.
- Si rende pertanto necessario prevedere la facoltà dei Privati di proporre nelle aree pubbliche funzioni diverse dagli obiettivi dell'Amministrazione Comunale in grado di garantire agli stessi Privati interessati all'iniziativa di Project Financing l'adeguato livello di redditività del capitale privato e di bancabilità per la sostenibilità del finanziamento delle opere.

- In base alle esperienze già maturate con i due Project Financing relativi ai tratti di Lungomare Tintori e Murri, il ricorso ai Soggetti privati che operano sul mercato per ottenere la riqualificazione della zona della Città a mare della Ferrovia con il raggiungimento anche degli obiettivi di attrattività e destagionalizzazione, porta innegabilmente a proposte che prevedono l'inserimento di attività di natura commerciale, direzionale e alberghiera in grado di garantire con gli utili della loro gestione il rientro dei capitali investiti per garantire l'interesse pubblico dell'Amministrazione Comunale nell'ottenere le Opere Pubbliche con oneri a carico dei Privati, ed a questi la redditività e la bancabilità dell'operazione.
- La qualità e l'entità delle opere di natura commerciale o altro che il Privato intenderà eventualmente proporre per individuare l'interesse all'investimento con proprie risorse e ricreare le condizioni di sostenibilità dell'operazione, dovranno essere in forte sinergia e in stretta complementarietà nei legami funzionali con quanto richiesto dall'Amministrazione Comunale con l'idea forza di riqualificazione delle aree interessate dall'intervento in Project Financing.
- La realizzazione delle opere che il Privato intenderà proporre per individuare l'interesse all'investimento con proprie risorse e ricreare le condizioni di sostenibilità dell'operazione, di natura commerciale o altro, sarà comunque subordinata alla conclusione di un apposito Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 40 della Legge Regionale 20/2000.
- A tal proposito i Rappresentanti di Regione e Provincia di Rimini hanno espresso il preventivo assenso di massima dei rispettivi Enti all'intervento di Project Financing in esame nel corso di alcuni incontri tenutisi sull'argomento con Il Sindaco e l'Assessore alla Mobilità, Lavori Pubblici, Qualità Urbana e Politiche Ambientali.
- Sarà quindi l'analisi economico finanziaria a stabilire l'entità delle opere che il Privato proporrà e che saranno pubbliche essendo previste sulle aree pubbliche indicate come aree oggetto di intervento.
- L'Amministrazione Comunale considererà ammissibili le Proposte dei Privati che indicheranno il seguente livello di indicatori:
 

- Capitale di Rischio Equity	pari o superiore al 15%
- Valore Attuale Netto VAN	calcolato considerando il rischio del progetto
- Tasso Interno di Rendimento	compreso tra il 7% e il 15%
- DSCR e LLCR	medio maggiore di 1,2 e minimo maggiore di 1.
- Per Proposte con valori degli indicatori di redditività e di bancabilità superiori a quelli sopra indicati, i Privati saranno obbligati a concordare con la stessa Amministrazione Comunale gli ulteriori introiti derivanti dalla gestione di tutte le opere eventualmente autorizzate e realizzate.