

Tribunale Ordinario di Roma
Sezione Fallimentare
Concordato Preventivo – I.P. Iniziative Portuali Porto Romano S.r.l.
No. 49/2017

Revisione della Determinazione del Valore di Mercato dell'Azienda

Il sottoscritto Dott. Ing. Marco Tartaglini, iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Roma al n°15203 è stato nominato dal Tribunale di Roma Sezione Fallimentare, su richiesta dei Commissari Giudiziali Avv. Andrea Morsillo e Dott. Maurizio De Filippo, per la valutazione economica della I.P. Iniziative Portuali Porto di Roma S.r.l. (nel seguito I.P.) nell'ambito della procedura di concordato preventivo attivata dalla stessa I.P. in data 19 maggio 2017.

In particolare i Commissari Giudiziali il 06 giugno 2018 hanno posto con istanza al tribunale in epigrafe i seguenti quesiti: *"stimare il valore economico dell'azienda individuando il perimetro aziendale, valutando i singoli asset in ipotesi di continuità e dell'ipotesi liquidatoria nonché stimare gli oneri relativi ad eventuali contratti pendenti."*

1 PREMESSE

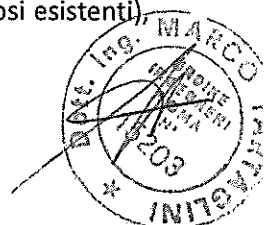
La I.P. è titolare della concessione della zona demaniale marittima per la costruzione e gestione del Porto Turistico di Fiumicino in località Isola Sacra con annesse strutture turistico ricettive, abitative, commerciali, ludico-sportive, rilasciata dalla Regione Lazio con atto rep. n. 6424 del 2 febbraio 2010, della durata di 90 anni.

Con riferimento ai quesiti dei Commissari Giudiziali il sottoscritto Ing. Marco Tartaglini, nominato dal Giudice per sviluppare la revisione del Valore Aziendale della I.P. Iniziative Portuali Porto romano S.r.l., anticipa, di seguito, la metodologia utilizzata per la revisione in oggetto che, considerata la tempistica richiesta per la produzione delle soluzioni, si basa essenzialmente sull'applicazione, alla perizia dell'Ing. Colavolpe del 18 ottobre scorso, di principi di revisione tecnica, contabile e di opportunità competitiva.

Per motivi di brevità, anche considerando la scadenza molto ravvicinata, il sottoscritto intende confermare, e pertanto traslare integralmente nel presente scritto, la parte descrittiva e le premesse, ben sviluppati dall'Ing. Colavolpe nella sua perizia; quest'ultima descrive le origini, la storia e le vicissitudini della ricorrente con cenni storici al mercato di riferimento oltre ad includere diverse analisi tecniche-commerciali dei progetti con una rappresentazione puntuale delle opere realizzate e quelle da realizzare, non mancando di elencare anche i piani industriali presentati dalla governance di I.P.

La relazione dell'Ing. Colavolpe, nella parte conclusiva, presenta due valori aziendali di perizia.

Tralasciando sicuramente il valore ottenuto con l'applicazione del Metodo Finanziario c.d. DCF, dal quale risulta un importo di ca 85 milioni di Euro, (a giudizio del sottoscritto, non può essere preso in considerazione in quanto tale metodologia, spesso osteggiata anche in situazioni di normalità economica e finanziaria, non è applicabile al caso in esame che, come si dirà in seguito, prelude alla cessazione liquidatoria delle attività aziendali e, nell'esercizio del CT, considera inoltre nulli i debiti onerosi esistenti)



Dott. Ing. Marco TARTAGLINI

quello proposto a pagina 38 della relazione più volte citata, dovrebbe esprimere il “miglior” valore di mercato accertabile dell’azienda I.P.

Tale valore, complessivamente stimato in Euro 25.000.000 e per come descritto dal CT Colavolpe, è risultante dalla somma di tre “sottovalori” aziendali:

- Quello Economico del “Bene in Concessione”, per Euro 5.200.000 (poi ridotto a Euro 2.486.024,00 dall’Attestatore Dott. Cristiano Silvestrini);
- Quello delle Opere eseguite ed esistenti, per Euro 17.500.000;
- Quello delle Spese Tecniche (Indagini, Progettazione, Direzione Lavori e Sicurezza), per Euro 2.300.000.

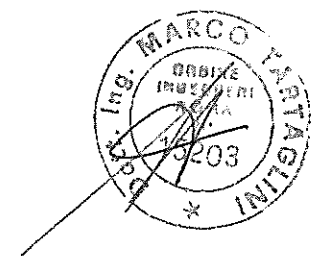
La stima redatta dallo scrivente è stata suddivisa in tre parti distinte per ciascuno degli asset della Società:

- le opere eseguite ed esistenti;
- le spese tecniche sostenute per la redazione del progetto delle opere;
- il bene in concessione (concessione demaniale novantennale).

Stima degli Oneri relativi ad eventuali Contratti Pendenti

*Il sottoscritto Consulente Tecnico, per quanto al quesito posto in relazione alla stima degli oneri relativi ad eventuali contratti pendenti, **non ha effettuato alcuna valutazione** in quanto, allo stato e per la tempistica richiesta nella redazione della presente perizia, non è in possesso degli elementi per stimare, nel caso esistessero, gli oneri che potrebbero essere correlati al mancato adempimento di obblighi contrattuali della ricorrente I.P. Iniziative Portuali Porto Romano S.r.l.*

*Pertanto, l’utilizzatore della presente, terrà in considerazione che il Valore di Mercato proposto in conclusioni **non considera eventuali altri elementi** che, se esistenti, potrebbero ridurre ulteriormente la valutazione proposta.*



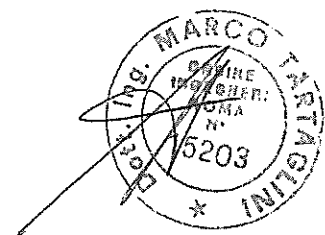
2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Ai fini dello svolgimento dell'incarico conferito, il sottoscritto ha preso in esame la seguente documentazione ricevuta:

- Perizia dell'Ing. Sergio Frassinetti del 18 dicembre 2012 comprensiva di tutti gli allegati;
- Perizia tecnica dell'Ing. Biagio Colavolpe del 18 ottobre 2017 comprensiva di tutti gli allegati e dell'integrazione del 19 gennaio 2018;
- Relazione del Dott. Cristiano Silvestrini di attestazione sulla veridicità dei dati aziendali e sulla fattibilità del piano concordatorio predisposto dalla I.P. (28 ottobre 2017) e successiva Relazione di integrazione e chiarimenti del 22 gennaio 2018;
- Progetto dei lavori urgenti di messa in sicurezza dell'area di cantiere e dell'area faro del nuovo porto turistico di Fiumicino - Rifiorimento opere di difesa area faro- Ripristino recinzioni area cantiere - Impianto di illuminazione e videosorveglianza (Seacon giugno 2014)
- Perizia ex art.24 Reg. Att. Cod. Nav. (Progetto Definitivo - Seacon Luglio 2014)
- Perizia ex art.24 Reg. Att. Cod. Nav. (Progetto Esecutivo Intervento di I stralcio - Opere di ripristino Molo Traiano - Seacon Luglio 2016)
- Rilievi della parte emersa e della parte sommersa delle opere realizzate eseguiti dalla Geomarine nel 2012, 2014 e 2016;
- Rilievo eseguito ai fini della redazione del progetto definitivo iniziale ed utilizzato nella Perizia ex art.24 Reg. Att. Cod. Nav.

A causa dei ridotti tempi a disposizione per redigere la stima ho deciso di non eseguire un ulteriore rilievo topografico e batimetrico delle opere eseguite ma di eseguire una analisi visiva dello stato delle opere esistenti al fine di verificare la validità delle informazioni contenute nella documentazione tecnica messa a disposizione.

A tale scopo il sottoscritto nei giorni 17 e 22 luglio 2018 ha eseguito un sopralluogo presso il cantiere di cui trattasi eseguendo un riscontro dello stato di fatto con gli elaborati progettuali esaminati, con i documenti e le informazioni contenute nelle perizie precedenti e con le risultanze dell'ultimo rilievo topografico e batimetrico disponibile (Geomarine 2016) e verificando se nel periodo intercorso dalla sua esecuzione (2016) ad oggi le opere esistenti avessero subito un ulteriore degrado.



3 STIMA DEL VALORE DELLE OPERE ESEGUITE

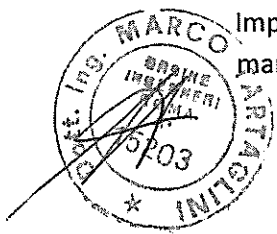
Le opere esistenti relative al Porto Turistico di Fiumicino da stimare sono il frutto di tre interventi eseguiti in successione tra il 2010 ed il 2016 e consistono in:

- Tratto iniziale del Molo Traiano , che rappresenta il molo di sopraflutto del porto turistico, realizzato a sezione incompleta per uno sviluppo di circa 800 m. Si tratta di un'opera a gettata costituita da un nucleo in tout-venant e massi di I categoria, rivestito sulla scarpata esterna con un doppio strato di massi di seconda categoria (peso compreso tra 10 e 30 kN) sul quale nei primi 600 m circa è stato collocato un doppio strato di massi artificiali di calcestruzzo (tetrapodi) da 8 m³ (peso del singolo masso 20 t). Nel tratto successivo del molo (tra la progressiva 600 e la testata posta alla progressiva 800 circa) la scarpata esterna ed il coronamento del nucleo dell'opera sono protetti con massi naturali prevalentemente di III categoria (peso compreso tra 60 e 80 kN). Dalla progressiva 100 fino alla progressiva 260 m circa al piede della mantellata in tetrapodi è stata realizzata con massi di III categoria una berma a sezione trapezia che perviene fino a quota -3.00 m s.m. (v. Intervento di I stralcio).
- Tratto iniziale del Molo Claudio, che rappresenta il molo di sottoflutto del porto turistico, realizzato a sezione incompleta per uno sviluppo di circa 140 m. Si tratta di un'opera a gettata costituita da un nucleo in tout-venant e massi di I categoria, parzialmente rivestito con massi naturali di categoria superiore. L'opera occupa parte dell'area che in futuro sarà occupata dal terrapieno che separa la darsena principale del porto turistico dalla Darsena della Salute.
- Parte delle colmate necessarie per la realizzazione dei piazzali a tergo della banchina di riva della darsena del porto turistico per una superficie complessiva della colmata pari a circa 63.800 m² (rif. perizia Frassinetti).
- Recinzione del cantiere, illuminazione, sistema di video sorveglianza (v. Interventi di messa in sicurezza).
- Opere di messa in sicurezza dell'area del Faro con riparazione e ripristino del muro esistente mediante fodera in cemento armato e col rifiorimento della mantellata utilizzando i tetrapodi già costruiti e disponibili in cantiere (v. Interventi di messa in sicurezza).

All'interno delle aree di cantiere sono inoltre presenti:

- -n° 335 tetrapodi da 8 m² e peso pari a 20 t collocati in posizione provvisoria fuori sagoma, principalmente lungo il coronamento del molo Traiano (v. foto 3.1): nella stima è stato previsto il completo riutilizzo di tali massi per il completamento della mantellata esterna del molo Traiano
- n° 13 casseforme metalliche per i tetrapodi da 8 m³ depositate nell'area fronte Faro (v. foto 3.2): le casseforme, a causa della prolungata esposizione all'atmosfera marina, si trovano in un avanzato stato di degrado che ne fa escludere la rimessa in servizio a causa degli elevatissimi costi da sostenere; considerato che i costi di demolizione sono compensati con i ricavi per la vendita delle parti metalliche, nella stima alle casseforme non è stato attribuito alcun valore.
- Prefabbricato uso ufficio e n°2 cassoni porta rifiuti nell'area fronte Faro (v. foto 3.3): sia il prefabbricato che i cassoni si trovano in avanzato stato di degrado e quindi non sono stati considerati ai fini della determinazione del valore delle opere.

Impianto di betonaggio (v. foto 3.4): l'impianto a causa della prolungata esposizione all'atmosfera marina ed al lungo periodo di inattività si trova in un avanzato stato di degrado che ne fa escludere



la rimessa in servizio a causa degli elevatissimi costi da sostenere; considerato che i costi di demolizione sono compensati con i ricavi per la vendita delle parti metalliche, nella stima a questo impianto non è stato attribuito alcun valore.



Foto 3.1 Tetrapodi fuori sagoma depositati lungo il molo Traiano



Foto 3.2 Casseforme metalliche tetrapodi in area Faro



Foto 3.3 Prefabbricato e cassoni in area Faro



Foto 3.4 Impianto di betonaggio



3.1 Molo Triano

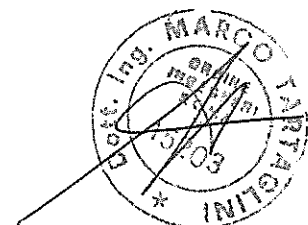
Al fine della stima del valore dell'opera esistente sono stati prima determinati i costi che si devono sostenere per la realizzazione dei primi 800 m del molo Traiano a sezione completa nella configurazione della Perizia ex art.24 Reg. Att. Cod. Nav. (Progetto Definitivo - Seacon Luglio 2014) e poi sono stati determinati i costi da sostenere per l'esecuzione di tutte le lavorazioni e forniture necessarie per completare l'opera esistente sempre fino alla progressiva 800 e nella stessa configurazione della suddetta Perizia . La differenza tra i due valori fornisce il valore dell'opera esistente.

Dalla sovrapposizione dei rilievi eseguiti dalla Geomarine emerge chiaramente una tendenza all'insabbiamento del bacino interno al molo con variazioni positive (verso l'alto) delle quote dei fondali che nel periodo compreso tra il 2012 ed il 2016 al piede interno dell'opera raggiungono anche valori di 3 m e che a circa 50 m dal suddetto piede si stabilizzano su valori dell'ordine di 80/90 cm (v. figura 3.5). Pertanto per la determinazione dei costi dell'opera completa si è fatto riferimento alla configurazione dei fondali del Progetto Definitivo, considerata rappresentativa delle condizioni all'epoca dell'inizio dei lavori di costruzione, mentre per la determinazione dei costi da sostenere per completare l'opera esistente si è fatto riferimento all'ultimo rilievo disponibile (2016) avendo comunque verificato durante il sopralluogo effettuato che le mareggiate verificatesi negli ultimi due anni non hanno stravolto la configurazione dell'opera rilevata nel 2016 ma hanno provocato solo alcuni spostamenti dei massi della mantellata nel tratto di testata dove non è presente la mantellata in tetrapodi che comunque non alterano i risultati dei computi eseguiti. Nell'allegato A è riportata una sequenza di immagini fotografiche storiche estratte da Google Earth Pro che mostra l'evoluzione del molo Traiano nel periodo compreso tra il 28/06/2016 ed il 26/04/2018. Dall'esame delle foto emergono infatti solo delle modeste variazioni nel tratto di testata che comunque non sono tali da stravolgere la situazione rilevata nel 2016. Si fa presente che alcune differenze tra la parte emersa e quella sommersa riscontrabili nelle foto di cui all'allegato A sono da attribuire ad un diverso livello del mare in occasione della ripresa fotografica.

Per la determinazione delle lavorazioni necessarie per il completamento del molo nella sua attuale configurazione sono stati prima definiti tutti gli scavi, rimozioni e salpamenti delle porzioni di opera fuori sagoma (v. tavole allegato B) necessarie per poter procedere con l'esecuzione delle opere di completamento e poi sono state definite tutte le nuove lavorazioni e forniture necessarie per completare l'opera (v. tavole allegato C).

Nell'allegato D sono riportate la planimetria e le sezioni di computo dell'opera in oggetto utilizzate per la determinazione dei costi da sostenere per la sua realizzazione a sezione completa nella configurazione dei fondali all'epoca dell'inizio dei lavori.

Nelle suddette ipotesi sono state redatte le sezioni di computo e sono state misurate le superfici delle diverse lavorazioni e forniture necessarie (v. tavole allegati B, C, D). Successivamente è stato elaborato il computo metrico delle quantità delle diverse lavorazioni e forniture necessarie alle quali sono stati applicati i relativi prezzi unitari estratti dal Bollettino Ufficiale della Regione Lazio aggiornato al 2012 (ultimo aggiornamento disponibile) mentre per i prezzi non contenuti all'interno di suddetto bollettino si è fatto riferimento ai prezzi unitari utilizzati nella Perizia ex art.24 Reg. Att. Cod. Nav. (Progetto Definitivo - Seacon Luglio 2014) e nel Progetto Esecutivo Intervento di I stralcio - Opere di ripristino Molo Traiano (Seacon Luglio 2016).



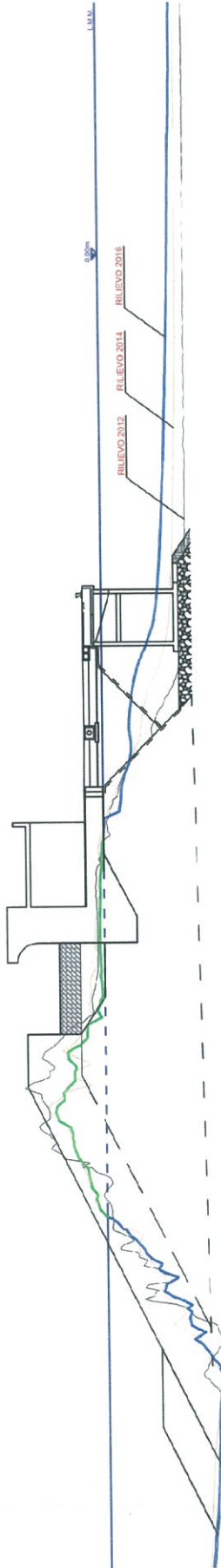


Foto 3.5 Sovrapposizione Rilievi 2012/2014/2016
Pag. 8 di 18



Si precisa che nel computo metrico estimativo dei lavori di completamento del tratto di molo esistente è stato previsto il reimpiego di tutti i tetrapodi già costruiti e disponibili in cantiere applicando solo il prezzo relativo al loro salpamento, trasporto e posa in opera a formazione della mantellata. Inoltre tra le lavorazioni necessarie per completare il tratto di molo esistente è stata inclusa anche la realizzazione sul suo coronamento di una pista per consentire il transito dei mezzi d'opera attraverso la posa in opera di uno strato di 50 cm di tout venant di cava. Infine in relazione ai dragaggi previsti per poter realizzare la banchina interna del molo, resisi necessari a seguito dei fenomeni di interrimento che hanno interessato il bacino interno del porto, non disponendo di informazioni riguardo il loro stato di contaminazione e le caratteristiche granulometriche, nella stima non ne è stato previsto il reimpiego per l'esecuzione delle colmate a terra da realizzare nell'ambito del progetto generale in quanto il costo degli eventuali interventi di consolidamento necessari per migliorarne il grado di addensamento e renderli idonei a sopportare i carichi di progetto potrebbero compensare il risparmio conseguente alla loro utilizzazione.

Nei computi metrici estimativi dei lavori di costruzione e dei lavori di completamento del molo Traiano non sono state considerate quelle lavorazioni e forniture che nelle due situazioni (realizzazione dell'opera a sezione completa e realizzazione delle opere di completamento) rimangono invariate e quindi non modificano il risultato della stima finale (valore dell'opera esistente) quali: muro paraonde e box a tergo, pacchetto di pavimentazione, geotessuti per strati filtro, spianamento scanno di imbasamento dei cassoni, muro di banchina completo di sovrastruttura e arredi.

I computi metrici estimativi allegati (v. allegato E) riportano nelle varie colonne il codice del prezzo unitario estratto dal Bollettino Regionale 2012, la designazione dei lavori (descrizione), le dimensioni, le quantità, i prezzi unitari e gli importi totali di ciascuna lavorazione e/o fornitura.

Dalle stime effettuate risulta che:

- Importo totale lavori di costruzione molo Traiano: Euro 26.490.060,70
 - Importo lavori di completamento molo Traiano: Euro 8.472.295,15
- Da cui risulta un valore dell'opera esistente pari a: Euro 18.017.765,55



Tale importo costituisce però il valore di base dell'opera e non il suo valore di mercato in quanto i prezzi unitari del bollettino utilizzato costituiscono i valori a base d'asta di un appalto per la realizzazione delle opere e su tale valore, sia in un appalto pubblico che in un appalto privato, viene poi applicato il ribasso d'asta.

Si tenga presente che nel caso in esame su tali prezzi unitari l'impresa che nel 2016 ha eseguito i lavori di stralcio delle Opere di ripristino Molo Traiano (Cooperativa San Martino) ha offerto un ribasso pari a 30.13% mentre l'impresa che ha eseguito i lavori urgenti di messa in sicurezza dell'area di cantiere e dell'area faro del nuovo porto turistico di Fiumicino (Celletti Costruzioni Generali) ha offerto un ribasso del 25.50%.

Nel caso in esame il ribasso applicato nell'appalto dei lavori di ripristino del molo Traiano, per effetto della forte analogia dei lavori eseguiti con quelli di costruzione del molo, sicuramente rappresenta quello di riferimento ai fini della determinazione del valore di mercato delle opere realizzate. Peraltro occorre osservare che l'impresa che ha effettuato il suddetto intervento di ripristino ha potuto usufruire di aree di cantiere già attrezzate dalle ditte che l'hanno preceduta (v. Acquatirrena s.r.l. che ha realizzato il molo e Celletti Costruzioni Generali s.r.l. che ha effettuato l'intervento di messa in sicurezza) e quindi nel redigere

l'offerta si è trovata in una condizione particolarmente favorevole che le ha consentito di ridurre le spese generali. Tale situazione di vantaggio viene assimilata ad un'aliquota del ribasso pari al 5%.

Pertanto per determinare il valore di mercato delle opere del molo Traiano viene applicata una riduzione al valore determinato utilizzando il bollettino regionale ed. 2012 pari al 25,00%, ottenendo:

$$\text{Valore Molo Traiano} = 0.75 \times 18.017.765,55 = 13.513.324,16 \text{ euro}$$

3.2 Molo Claudio

Il molo Claudio è l'opera che sicuramente negli anni ha subito i maggiori dissesti per effetto dell'azione del moto ondoso.

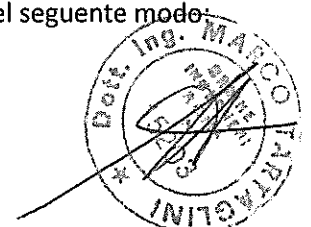
Si tratta di un'opera a scogliera, costituita da un nucleo in tout-venant e massi naturali di I categoria le cui scarpate sono state rivestite con massi naturali di categoria superiore (II e III), che in origine presentava una lunghezza di circa 140 m, che è stata realizzata in una posizione che in futuro sarà occupata dal terrapieno che separa la darsena principale del porto turistico dalla Darsena della Salute.

Tale opera provvisoria e incompleta, molto probabilmente, è stata realizzata con la funzione di contenere la deriva del trasporto solido litoraneo impedendone l'ingresso nel bacino protetto. Purtroppo a causa della limitata lunghezza l'opera non è riuscita a svolgere a pieno tale funzione come testimoniano i vistosi fenomeni di interrimento del bacino portuale evidenziati dai rilievi effettuati nel corso degli anni.

L'opera, trovandosi in un'area con fondali limitati che provocano il frangimento del moto ondoso incidente, negli anni è stata sottoposta ad azioni particolarmente intense che ne hanno provocato il parziale dislocamento.

Dall'analisi della sequenza di immagini fotografiche storiche estratte da Google Earth Pro (v. allegato A) che mostrano l'evoluzione subita dall'opera dalla sua costruzione (immagine del 13/04/2011) fino ai giorni nostri (immagine del 26/04/2018) emerge chiaramente che già a circa un anno dal suo completamento (immagine del 20/08/2012) la testata aveva già subito delle significative modifiche. Peraltro sempre nella foto del 20/08/2012 si nota come i massi naturali che costituivano la testata non erano scomparsi ma erano stati spostati sui fondali adiacenti. Negli anni successivi i materiali costituenti la testata del molo hanno subito ulteriori dislocamenti e la pianta dell'opera si è ulteriormente modificata. Tali movimenti del materiale costituente l'opera non si sono limitati alla testata ma si sono estesi anche alla zona centrale del tratto di radicamento. L'ultima immagine fotografica disponibile (26/04/2018) evidenzia comunque che il materiale inizialmente impiegato per la realizzazione del molo, che è stato dislocato per azione del moto ondoso, non è andato perduto ma si è depositato nell'interno della zona di testata, anche oltre il limite della testata iniziale, a formazione di una berma soffolta tipica di una configurazione ad "S" di equilibrio di un'opera a scogliera.

Non disponendo di un rilievo aggiornato sia della parte sommersa che della parte emersa del molo e considerato che dall'analisi delle immagini storiche del molo risulta che il volume di materiale di cava utilizzato per la sua realizzazione non è andato completamente perduto ma che sicuramente la frazione più grossolana è stata dislocata e distribuita sui fondali adiacenti, comunque all'interno dell'impronta del futuro terrapieno del porto turistico, per la valutazione dell'opera si è deciso di operare nel seguente modo:



- assumere come volume complessivo del materiale (tout-venant + massi naturali) utilizzato per la realizzazione del molo il computo eseguito dall'Ing. Frassinetti sulla base del rilievo batimetrico e topografico eseguito nel 2012 in occasione della redazione della Sua perizia (v. allegato F);
- applicare al volume così determinato una riduzione del 20% corrispondente alla frazione fine che è stata dilavata per effetto azione del moto ondoso e dispersa in mare;
- considerare ai fini della stima del valore dell'opera che tutto il volume così determinato sia tout-venant di cava in quanto, come evidenziato in precedenza, l'opera in oggetto, o comunque quello che ne rimane, costituisce una parte di quello che dovrà essere il rilevato del nuovo piazzale di radice compreso tra la darsena principale del porto turistico dalla Darsena della Salute.

Dal computo metrico riportato nell'allegato F (estratto dalla perizia dell'Ing. Frassinetti) risulta un volume complessivo del materiale (tout-venant + massi naturali di I, II e III categoria) utilizzato per la realizzazione del tratto di molo Claudio esistente pari a 13.895,95 m³, applicando a tale valore una riduzione del 20% per tener conto del materiale disperso per effetto dell'azione del moto ondoso si ricava un volume netto pari a:

$$V = 0.8 \times 13.895,95 = 11.116,76 \text{ m}^3$$

applicando al volume così determinato il prezzo unitario del tout-venant del bollettino Regione Lazio ed. 2012 (codice prezzo F02.02.001) si ottiene un importo pari a:

$$11.116,76 \text{ (m}^3\text{)} \times 26,13 \text{ (euro/m}^3\text{)} = 290.480,94 \text{ euro}$$

e applicando infine all'importo così determinato la riduzione del 25% (v. paragrafo 3.1) si ottiene un valore di mercato della porzione del molo Claudio esistente pari a:

$$\text{Valore Molo Claudio} = 0.75 \times 290.480,94 = 217.860,71 \text{ euro}$$

3.3 Bonifica bellica

Per la realizzazione delle opere del porto turistico di Fiumicino esistenti e per la esecuzione delle indagini a mare e a terra è stato necessario procedere preliminarmente alla ricognizione ed alla bonifica bellica dei fondali interessati dalla realizzazione delle due opere.

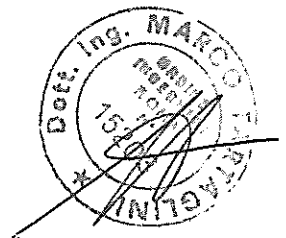
Trattandosi di un intervento propedeutico alla realizzazione delle opere esistenti e delle indagini di campo effettuate i costi sostenuti per la sua realizzazione devono contribuire alla determinazione del valore delle opere.

Nel caso in esame dalla documentazione esaminata risulta che il valore complessivo della bonifica degli ordigni bellici eseguiti dalla ditta Miar Sub S.r.l. è pari a:

$$\text{Valore Bonifica Bellica} = 314.282,76 \text{ euro.}$$

3.4 Colmate piazzali a tergo della banchina di riva e altri lavori di sistemazione

Per la quantificazione del valore delle colmate eseguite nella parte meridionale del bacino portuale, a tergo delle barriere parallele preesistenti, necessarie per la realizzazione dei piazzali a tergo della banchina di riva



della darsena del porto turistico, e di altri lavori di sistemazione eseguiti nell'area faro, si è fatto riferimento al computo metrico eseguito dall'Ing. Frassinetti nell'ambito della sua Perizia (v. allegato F - Riporti, scavi e cumuli).. Rispetto a tale computo è stata enucleata la quantità relativa ai cumuli di massi naturali in quanto non più presenti nelle aree di cantiere.

In particolare sono state considerate le seguenti lavorazioni:

- Scavo a sezione aperta lungo il perimetro del faro per un totale di 2.809,89 m³ (n° ordine 13 del computo metrico estimativo della perizia Frassinetti)
- Fornitura e posa in opera di tout venant di cava per formazione di colmate e riporti per un volume complessivo di 109.601,40 m³ (n° ordine 14 del computo metrico estimativo della perizia Frassinetti)
- Fornitura e posa in opera di tout venant di cava per formazione della pista di accesso al molo per un volume complessivo di 1.425,00 m³ (n° ordine 15 del computo metrico estimativo della perizia Frassinetti)

Codice prezzo/descrizione	Quantità	Prezzo	Importo
A2.01.1.b - Scavo a sezione aperta	2.809,89 m ³	5,87 euro/m ³	16.494,03 euro
F02.02.001 - Tout venant di cava	109.601,40 m ³	26,13 euro/m ³	2.863.889,07 euro
F02.02.001 - Tout venant di cava	1.425,00 m ³	26,13 euro/m ³	37.888,50 euro
TOTALE			2.918.271,60 euro

Applicando all'importo così determinato la riduzione del 25% (v. paragrafo 3.1) si ottiene un valore di mercato delle opere in oggetto pari a:

$$\text{Valore Colmate e Piste} = 0,75 \times 2.918.271,60 = 2.188.703,70 \text{ euro}$$

3.5 Lavori urgenti di messa in sicurezza dell'area di cantiere e dell'area faro

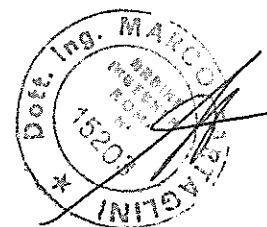
I lavori in oggetto sono consistiti in:

- messa in sicurezza dell'area di cantiere con la realizzazione di nuove recinzioni e di un impianto di illuminazione e di video sorveglianza;
- messa in sicurezza del costruito dell'area del Faro con riparazione e ripristino del muro esistente mediante foderi in cemento armato e col rifiorimento della mantellata utilizzando i tetrapodi già costruiti e disponibili in cantiere

Dal conto finale dei lavori eseguiti dall'impresa Celletti Costruzioni Generali S.r.l. risulta un costo complessivo dei lavori, al netto del ribasso d'asta, pari a 232.285,84 euro.

Purtroppo a causa della mancanza di un servizio di guardiana, a seguito di una serie di atti vandalici, le recinzioni e gli impianti di illuminazione e videosorveglianza, che rappresentano circa l'85% dell'importo dei lavori eseguiti, hanno subito gravi danneggiamenti e quindi ai fini della valutazione del valore attuale delle opere in oggetto si applica una riduzione del 40% all'importo pagato all'Impresa ottenendo:

$$\text{Valore Lavori messa in sicurezza: } 0,60 \times 232.285,84 = 139.371,50 \text{ euro}$$



3.6 Opere di ripristino Molo Traiano

Il valore di tali opere non deve essere aggiunto a quello già determinato per il molo esistente in quanto le opere realizzate con questo appalto sono state già considerate quando sono stati determinati i costi dei lavori di completamento del molo modificando le sezioni dello stato attuale rilevato dalla Geomarine nel 2016.

3.7 Valore complessivo delle opere esistenti

Dalle stime eseguite e riportate nei paragrafi precedenti risulta che il valore complessivo delle opere esistenti è pari a:

- Molo Traiano:	13.513.324,16 euro
- Molo Claudio:	217.860,71 euro
- Bonifica bellica:	314.282,76 euro
- Colmate piazzali etc.	2.188.703,70 euro
- Lavori di messa in sicurezza:	139.371,50 euro
<hr/>	
- VALORE COMPLESSIVO DELLE OPERE:	16.373.542,83 euro

3.8 Spese tecniche per indagini, progettazione, direzione dei lavori e sicurezza

Tutte le spese tecniche sostenute dalla I.P. per la redazione del progetto delle opere del porto turistico di Fiumicino e per la direzione dei lavori eseguiti concorrono a determinare il valore della società.

Si tratta di tutte le spese tecniche sostenute per

- 1) la redazione del progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino e per la direzione lavori e sicurezza dei lavori realizzati dalla Acquatirrena S.r.l.
- 2) la redazione della progettazione, direzione lavori e sicurezza dei lavori di messa in sicurezza realizzati dalla Celletti Costruzioni Generali S.r.l.
- 3) la redazione della progettazione, direzione lavori e sicurezza dei lavori di messa in sicurezza realizzati dalla Cooperativa San Martino
- 4) la redazione della progettazione della Variante ex art. 24 Reg. Att. Cod. Nav.

Per la definizione di tale spese, che vengono di seguito elencate, si è fatto riferimento agli atti ufficiali messi a disposizione dello scrivente.



1) Progetto definitivo, Direzione lavori e sicurezza lavori Acquatirrena

Indagini geognostiche	464.000,00 €
Rilievi topografici	110.000,00 €
Prove in vasca	132.000,00 €
Progetto definitivo	800.000,00 €
Direzione lavori	120.000,00 €
Sicurezza	60.000,00 €
Progetto strada	170.000,00 €
TOTALE	1.856.000,00 €

2) Progetto definitivo, Direzione lavori e sicurezza lavori Celletti Costruzioni Generali

Fornitura boe e app. illuminanti	11.477,00 €
Sistemazione boe segno rilievi subacq.	64.800,00 €
Direzione lavori	15.000,00 €
Sicurezza	10.000,00 €
TOTALE	101.277,00 €

3) Progetto definitivo, Direzione lavori e sicurezza lavori Cooperativa San Martino

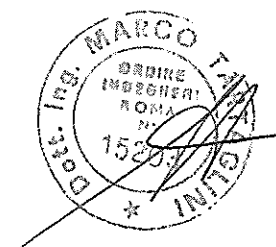
Uso motopontone a caldo	19.000,00 €
Rilievi topografici e batimetrici	9.000,00 €
Progettazione	7.000,00 €
Direzione lavori	20.000,00 €
Sicurezza	4.500,00 €
TOTALE	59.500,00 €

4) Progetto definitivo Variante ex art. 24 Reg. Att. Cod. Nav.

Indagini geognostiche	99.899,45 €
Rilievi topografici e batimetrici	9.500,00 €
Prove in canaletta	27.000,00 €
Progettazione geotecnica	36.000,00 €
Bonifica ordigni bellici	5.500,00 €
Progetto Variante	71.000,00 €
Progetto strada lungomare della Salute	23.500,00 €
TOTALE	272.399,45 €

Da cui si ottiene un importo complessivo delle Spese Tecniche pari a 2.289.176,45 euro.

Tale importo è ritenuto congruo dallo scrivente sulla base di un confronto con corrispettivi per le attività svolte calcolate ai sensi del D.M. 17 giugno 2016 e del D.Lgs. 50/2016.



4 VALORE ECONOMICO DEL BENE IN CONCESSIONE

Per quanto attiene al Valore Economico della Bene in Concessione, l'Ing. Colavolpe, illustrando preliminarmente le tecniche comunemente utilizzate per la valutazione di complessi aziendali (Metodo del Patrimonio Netto, Metodo Reddittuale e Metodo Finanziario), giungeva alle sue conclusioni con strumenti molto diversi e basati essenzialmente sul tentativo di valorizzare la Concessione Demaniale valutando il *“business che detta Concessione sarebbe in grado di generare”*, in condizioni di normalità e di continuità economica, aggiunge il sottoscritto; significando che, tale situazione di normalità aziendale, è la più distante dalla reale posizione della concessionaria I.P Iniziative Portuali Porto di Roma S.r.l. che, ad oggi, si trova in procedura concorsuale tentando una *“liquidazione”* del bene aziendale molto complicata e con esito alquanto incerto.

Infatti, se è vero che la procedura intrapresa dalla ricorrente ex articolo 160 e seguenti della L.F., si basa sulla *“cessio bonorum”*, prevedendo, anche indirettamente, un periodo di continuità dell'attività imprenditoriale, è altrettanto vero che il fine ultimo (intenzione) del percorso è certamente quello liquidatorio con la cessione integrale dell'azienda attraverso meccanismi di vendita competitivi.

A tal proposito, l'Ing. Colavolpe ha confermato il percorso logico sviluppato nella perizia di cui sopra - confermando pertanto quegli assunti - producendo un documento integrativo, in quanto richiesto dal Tribunale, denominato *“Integrazione della Perizia Tecnica per la Determinazione del Valore di Mercato dell'Azienda I.P. Iniziative Portuali Porto Romano S.r.l.”* e datato 19/01/2018.

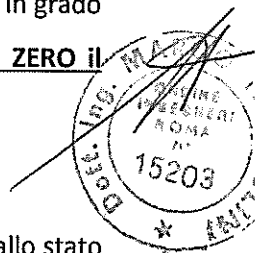
Infatti, l'Organo Giurisdizionale, analizzando la perizia, non aveva riscontrato un'analisi soddisfacente e *“concreta”* della reale possibilità (leggasi probabilità) di liquidare l'azienda, anche in relazione all'ingente posizione debitoria della stessa verso il Demanio concedente.

Tuttavia, anche in questo documento, il CT non ha saputo rappresentare gli aspetti più critici ed aleatori della valutazione limitandosi ad allungare la spiegazione degli assunti, ovvero il ragionamento sull'estrema incertezza della valutazione della Concessione Demaniale, confermando, a giudizio del sottoscritto, che quella valutazione non presenta i requisiti per una attestazione prudente del valore aziendale.

A giudizio di chi scrive, l'unica valutazione del Bene in Concessione che sia accettabile in quanto in grado di soddisfare pienamente i criteri di prudenza e realtà procedurale, è quella di considerare ZERO il valore di tale Bene in Concessione.

E ancora.

Se il CT Ing. Colavolpe ha valutato il Bene in Concessione valorizzando i flussi finanziari positivi (allo stato molto improbabili) previsti dal Business Plan 2016/2026, ha solo accennato alla circostanza che la



Dott. Ing. Marco TARTAGLINI

ricorrente potrebbe vedersi revocata la stessa Concessione per morosità o per il ritardo accumulato nella esecuzione dei lavori (tutti i lavori di costruzione delle opere del porto turistico dovrebbero essere completati entro il termine del 24 agosto 2020).

In questa ultima e denegata ipotesi, che pure la procedura non può ignorare, il valore del Bene in Concessione sarebbe addirittura negativo.



5 CONCLUSIONI

Dalle analisi effettuate ed esposte ai punti precedenti, è possibile concludere che, ai fini della procedura concordataria il Valore di Mercato della I.P. Iniziative Portuali Porto Romano S.r.l., allo stato, si compone delle stime relative a:

- Opere esistenti: Valore **16.373.542,83 euro**
- Spese Tecniche Importo **2.289.176,45 euro**

Per un valore complessivo, arrotondato alle centinaia di migliaia di euro inferiori, di Euro 18.600.000.

Mentre, per quanto ad un presunto valore "economico" del bene in Concessione, deve concludersi che, mancando nello specifico ogni elemento tecnicamente riferibile ad un "avviamento", qualsiasi stima positiva risulterebbe carente del principio di prudenza.

Ciò non esclude che, nel caso tale valore emergesse durante una trattativa competitiva per la cessione del complesso aziendale, esso rappresenterebbe non già un "valore economico" quanto un "elemento positivo" determinato da regole di opportunità.

Alla luce di queste considerazioni, il sottoscritto valuta il Valore di Mercato della I.P. Iniziative Portuali Porto Romano S.r.l. In Euro 18.600.000.

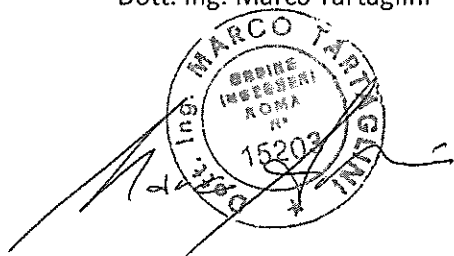
La valutazione si basa sulla condizione che la Regione Lazio non avvii il procedimento di decadenza della concessione e la Società trovi un nuovo investitore interessato alla prosecuzione della attività sanando innanzitutto il debito con la Regione Lazio per la conservazione della Concessione Demaniale.

Nel caso la concessione, per le motivazioni accennate in precedenza, decada il valore della Società si ridurrebbe a zero.

Tanto ad esaurimento del mandato professionale.

Roma, 26 luglio 2018

Dott. Ing. Marco Tartaglini



ALLEGATI

- A. FOTO STORICHE DELLE OPERE ESISTENTI
- B. LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL MOLO TRAIANO DA PROG. 0,00 A PROG. 800,00 - PLANIMETRIA E SEZIONI DI COMPUTO SCAVI E SALPAMENTI
- C. LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL MOLO TRAIANO DA PROG. 0,00 A PROG. 800,00 - SEZIONI DI COMPUTO RIPORTI E SCOGLIERE
- D. LAVORI DI COSTRUZIONE DEL MOLO TRAIANO DA PROG. 0,00 A PROG. 800,00 - PLANIMETRIA E SEZIONI DI COMPUTO RIPORTI E SCOGLIERE
- E. LAVORI DI COMPLETAMENTO E DI COSTRUZIONE DEL MOLO TRAIANO DA PROG. 0,00 A PROG. 800,00 - COMPUTI METRICI ESTIMATIVI
- F. ESTRATTO PERIZIA ING. SERGIO FRASSINETI - COMPUTI METRICI MOLO CLAUDIO E RIPORTI, SCAVI E CUMULI

