

Genova, 28 marzo 2022

Spettabile

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Via della Mercanzia, 2

16124 - Genova

c.a. del Presidente, del Segretario Generale e dello Staff *governance* demaniale, piani d'impresa e società partecipate

Per posta elettronica certificata

Istanza *ex art. 24 reg.nav.mar.* volta alla ricognizione e alla valorizzazione degli investimenti negli anni sostenuti da Amico & Co. S.r.l. sulle aree cd. Distretto Industriale delle Riparazioni Navali del Porto di Genova, ai fini del rilascio di atto suppletivo alla concessione demaniale pluriennale reg. n. 685, rep. n. 1383 del 3 agosto 1999 nel quale (i) confluiscano le aree oggetto di atto suppletivo di separazione e rimodulazione in data 15 settembre 2021; (ii) sia fissato un nuovo termine di scadenza della concessione

di Amico & Co. S.r.l. (C.F. e P.IVA 03249970108, nel prosieguo «Amico» o la «Società»), con sede legale in Genova, Via dei Pescatori, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, Dott. Bruno Guglielmini.

#### PREMESSE

1. Amico è tra i maggiori operatori sul mercato internazionale del cd. *refit & repair* di maxi e mega-yacht e sviluppa la propria attività d'impresa su aree e specchi acquei nel porto di Genova in forza di diversi titoli concessori di durata pluriennale.
2. In particolare, la scrivente
  - (a) svolge le attività relative al proprio *core business* aziendale (come detto, la riparazione, ristrutturazione e manutenzione di yacht nella fascia dimensionale da 15 fino a 150 m. di lunghezza) su due porzioni contigue dell'area di levante del cd. Distretto Industriale delle Riparazioni Navali del Porto di Genova (il «Compendio industriale»), rispettivamente oggetto di (i) atto di concessione demaniale pluriennale reg. n. 685, rep. n. 1383 del 3 agosto 1999 (la «Concessione originaria») negli anni oggetto di successivi atti suppletivi (reg. n. 738, rep. n. 2969 del 28 gennaio 2004; reg. n. 757, rep. n. 3510 del 21 luglio 2005; reg. n. 822, rep. n. 5583 del 16 luglio 2009) e scadente in data 31 dicembre 2029, al netto della proroga biennale di cui all'art. 199.3(b) del d.l. n. 34/2020, convertito con l. n. 77/2020 e ss.mm.ii.; (ii) atto suppletivo di separazione e rimodulazione in data 15 settembre 2021 (l'«Atto Suppletivo»), che ha inteso definire e scorporare le aree in

precedenza assentite in concessione ad Amico in forza di accordo sostitutivo di concessione demaniale rep. n. 3/2017, sottoscritto in data 21 giugno 2017 (l'«**Accordo Sostitutivo**») tra codesta Autorità e una serie di parti private, segnatamente le società Amico, Genoa Sea Service S.r.l., Gatti S.r.l. e il Consorzio di Assistenza Nautica del porto di Genova. Così, l'Atto Suppletivo disciplina l'assentimento in concessione ad Amico di aree di sedime e di specchio acqueo ulteriori rispetto alle aree e oggetto di Concessione Pluriennale e ha durata fino al 19 dicembre 2040, termine ultimo che tiene conto della proroga annuale originariamente prevista all'art. 199.3(b) del menzionato d.l. n. 34/2020, ma non dell'ulteriore periodo di proroga (12 mesi) oggi previsto sempre da quest'ultima norma, così come successivamente emendata dall'art. 5 del d.l. n. 146/2021, convertito il l. n. 215/2021;

- (b) è titolare di atto di sottomissione *ex art. 38 cod.nav. (rep. n. 57, reg. n. 9 del 13 dicembre 2018)* sulla porzione sud-est della cd. Nuova Darsena Nautica del porto di Genova, rilasciato da codesta Autorità a seguito di procedimento di valutazione *ex art. 36 e ss. cod.nav.* e nelle more della stipula di un titolo ventennale su tale area (la «**Concessione sulla Darsena Nautica**», che scadrà in data 31 dicembre 2039, considerata la proroga *ex lege* sopra menzionata), così da consentire l'avvio dei lavori necessari per la realizzazione di un progetto imprenditoriale di complemento, integrazione e potenziamento rispetto all'attività cantieristica svolta sulle aree di cui alla precedente lett. (a). In particolare, la scrivente ha prospettato sulla Darsena Nautica investimenti infrastrutturali le consentiranno di dotare il porto di Genova di un “*marina*” attrezzato per la grande nautica, che consentirà agli yacht di sostare a Genova non solo nel periodo necessario per la loro manutenzione/riparazione, ma per tutto l'anno, assicurando così lavoro, indotto, e fidelizzazione di Genova come “centro” per la grande nautica, paragonabile agli *hub* mondiali del settore. Il tutto, giova osservare, è peraltro in piena conformità coi documenti pianificatori di codesta Autorità e del Comune di Genova, che individuano la Nuova Darsena Nautica proprio quale «*polo catalizzatore di servizi rivolti alla nautica, prevalentemente dedicato al settore dei grandi yacht*».

3. I titoli concessori sopra indicati sono stati rilasciati da codesta Autorità a fronte della valutazione degli investimenti prospettati dall'esponente, nonché della loro ricaduta in termini di sviluppo dell'attività di Amico, anche sotto il profilo dell'occupazione e dell'indotto. Negli anni, la scrivente non solo ha prontamente realizzato tutti gli investimenti di cui trattasi, ma – come si vedrà – li ha incrementati di sette volte rispetto agli importi valutati da codesta Autorità nel quantificare la durata dei titoli concessori sul Compendio industriale. Quanto sopra si è reso necessario per realizzare un massiccio potenziamento delle dotazioni infrastrutturali delle aree in concessione e renderle così idonee ad ospitare anche in contemporanea unità superiori ai 60 mt. di lunghezza, requisito indispensabile per restare competitiva e mantenere

la sua posizione di eccellenza in un mercato internazionale fortemente competitivo quale quello in cui opera la scrivente.

4. In questo contesto, negli ultimi dieci anni l'esponente ha presentato tre istanze a codesta Autorità, al fine di chiedere una ricognizione e, contestualmente, una valorizzazione degli investimenti incrementali di cui trattasi. Si tratta, in particolare:

- (a) dell'istanza di proroga data 11 novembre 2013, protocollata dall'allora Autorità Portuale di Genova *sub* n. 24181, mirata a ottenere l'estensione temporale della Concessione originaria nel termine massimo previsto dalla Delibera del Comitato Portuale dell'allora Autorità Portuale di Genova in data 27 ottobre 2011 (recante «*Criteri orientativi per la determinazione della durata dei titoli concessori ovvero della durata di eventuali rinnovazioni o atti suppletivi di titoli vigenti alle imprese operanti nel distretto delle riparazioni navali nel porto di Genova*», la «**Delibera 2011**»);
- (b) della successiva e più ambiziosa istanza del 16 aprile 2020, la quale mirava a una valorizzazione – sempre in termini di durata della concessione – dei delta incrementali degli investimenti effettuati o, comunque, prospettati nel breve termine dalla scrivente sulle aree oggetto di tutti i titoli concessori di cui alla precedente premessa 2. Con tale istanza, la scrivente aveva richiesto il riconoscimento di una proroga delle concessioni – previo loro consolidamento in uno o in due atti distinti a seconda delle pertinenti attività (cantiere navale nel caso della Concessione originaria e dell'allora Accordo Sostitutivo e gestione del *marina* per quanto riguarda la concessione sulla Nuova Darsena Nautica) – (i) adeguata a garantire ratei di ammortamento idonei a garantire la sostenibilità del piano d'impresa della scrivente (e cioè un'incidenza del costo degli ammortamenti sul fatturato previsto in misura non proporzionale agli investimenti sostenuti), tanto più trattandosi per grande parte di investimenti infrastrutturali la cui vita utile si è vista essere di molti decenni e su cui va parametrato il recupero dell'investimento; (ii) comunque, funzionale alle complessive ricadute occupazionali generate dalla costante e ininterrotta politica di investimenti della scrivente, che ha consentito ad Amico non solo di mantenere la propria posizione di eccellenza sul mercato, ma anche di creare e consolidare negli anni una vera e propria filiere industriale, costituita da un nucleo di 36 aziende partner, che sviluppa lavoro per circa 500 addetti e opera con un portafoglio di 700 fornitori; (iii) che superasse i parametri di cui alla Delibera 2011, stante la sopravvenuta evoluzione del settore e la specificità del progetto e dell'attività imprenditoriale della scrivente;
- (c) della successiva istanza del 26 maggio 2021, questa volta focalizzata sulle sole aree del Compendio industriale e che – in un'ottica di semplificazione – ha sostituito l'istanza indicata alla Premessa 4(b) (contestualmente ritirata), nell'ottica di presentare a codesta Autorità un

nuovo documento, interamente riferibile all'attività cantieristica svolta sulle aree oggetto della Concessione originaria e dell'allora Accordo Sostitutivo, che notoriamente risultano gestiti in modo unitario e sinergico da parte di Amico. Il tutto, al fine di consolidare in unico atto la suddetta attività cantieristica, lasciando ovviamente impregiudicate le vicende e le prospettive di ulteriore sviluppo relative alla Concessione sulla Darsena Nautica.

5. Al pari delle istanze precedentemente presentate dall'esponente, l'istanza del 26 maggio 2021 non risulta, allo stato, ancora pubblicata *ex art. 18 reg.nav.mar.* da parte di codesta Autorità, né la scrivente ha ancora ricevuto il relativo provvedimento di avvio del procedimento amministrativo.
6. Nelle more, in accoglimento di apposita istanza presentata dall'esponente e dalle altre firmatarie dell'Accordo Sostitutivo e a valle del relativo procedimento amministrativo protrattosi nel corso del 2021, codesta Autorità ha rilasciato l'Atto Suppletivo, che ha così formalmente «*separa[to] le aree in concessione ad AMICO & CO. S.R.L. dall'accordo [sostitutivo]*».
7. La presente istanza intende pertanto aggiornare – sia sotto il profilo demaniale, sia sotto il profilo imprenditoriale – i contenuti dell'istanza presentata da Amico in data 26 maggio 2021, in coerenza con i principi di efficienza e semplificazione dell'azione amministrativa, in forza dei quali si chiede a codesta Autorità di voler avviare nei tempi più solleciti l'istruttoria procedimentale
8. Sotto il profilo del proficuo sfruttamento del demanio portuale, e come già evidenziato dalla scrivente nelle precedenti istanze del 16 aprile 2020 e del 26 maggio 2021, a fronte di investimenti valutati da codesta Autorità ai fini del rilascio dei due titoli concessori sul Compendio Industriale pari a Euro 10.341.220,00, Amico ne ha invece realizzati, a tutto il 2021, per Euro 72.323.290,00 e ne prevede ulteriori in tempi brevi, per un totale di investimenti sul Compendio Industriale complessivamente pari a Euro **76.631.917,00** (quindi, **Euro 66.290.697 ulteriori rispetto agli importi a loro tempo valutati** da codesta Autorità ai fini del rilascio della Concessione Originaria e dell'Accordo Sostitutivo, poi divenuto Atto Suppletivo).
9. Gli investimenti di cui trattasi saranno meglio descritti nel prosieguo (v. *infra* le Premesse 18 e ss.), ma occorre sin da subito evidenziare che si tratta di importantissimi interventi infrastrutturali sul demanio e caratterizzati da notevoli prospettive di vita utile. Il tutto, si ribadisce, si è reso necessario dalla volontà di mantenere la posizione di *leadership* sul mercato (di cui peraltro beneficiano l'intera filiera e lo stesso porto di Genova). Tra gli investimenti di cui trattasi spiccano:
  - (a) la costruzione di un bacino di carenaggio idoneo ad ospitare imbarcazioni fino a 102 m., dotato di copertura mobile e operativo da fine 2014;
  - (b) il consolidamento del piazzale in concessione alla scrivente, che risulta

ora idoneo a sopportare carichi assai più elevati, idonei cioè a sviluppare attività cantieristica con navi "a secco", e conseguente aumento notevole della produttività, più proficuo sfruttamento dell'area in concessione, e maggiore flessibilità nell'acquisizione di nuove commesse, con positive ricadute complessive di enorme rilievo. Da notare che, prima di tali interventi sulle infrastrutture portuali, il compendio concesso ad Amico non consentiva certamente queste opzioni operative, invece fondamentali;

- (c) quale investimento collegato al precedente, la realizzazione di un impianto di alaggio e di collocazione a terra (cd. *ship-lift* e *land carrier*) all'avanguardia, che consente la simultanea lavorazione in secca di 5 unità fino a 95 metri di lunghezza: si tratta di un'infrastruttura di rilievo internazionale e unica in Italia, volta a offrire ai clienti della scrivente un centro di eccellenza del tutto in linea con gli standard di offerta proposta dai *competitors* collocati in distretti concorrenziali con Genova, considerato che di opere come questa ne esiste, oggi, solo una a Barcellona, mentre è in corso di realizzazione una seconda presso il cantiere di La Ciotat in Francia, per la quale sono stati investiti soldi pubblici;
  - (d) l'allestimento di un ulteriore (sesto) slot per lavorazioni su unità fino a 95 mt. sulle aree oggi oggetto dell'Atto Suppletivo, nonché di ulteriori tre *slot* per ospitare imbarcazioni fino a 55 mt. sull'area nord-ovest del compendio medesimo, comprensivi della relativa impiantistica;
  - (e) interventi di riqualificazione della darsena tecnica e delle altre opere infrastrutturali (capannoni) nelle quali Amico svolge la propria attività di cantiere e di uffici, anche al fine di adeguare tali ambienti di lavoro ai rilevanti *standard* operativi e di sicurezza.
10. Alla luce di quanto precede, con la presente istanza la scrivente intende chiedere a codesta Autorità di
- (a) valutare (i) la consistenza degli investimenti effettivamente realizzati da Amico sulle aree del Compendio industriale rispetto a quelli a suo tempo esaminati ai fini del rilascio dei titoli concessori indicati alla precedente Premessa 2(a), (ii) la vita utile di tali opere e investimenti, trattandosi per lo più di opere infrastrutturali, nonché (iii) il loro impatto economico sulla scrivente, con particolare riferimento ai tempi necessari all'ammortamento contabile;
  - (b) effettuate tali valutazioni, (i) disporre ai sensi dell'art. 24 reg.nav.mar, una proroga della durata attualmente prevista della Concessione originaria e dall'Atto Suppletivo, che consenta alla scrivente il recupero economico degli investimenti di cui trattasi e di quelli già preventivati, con contestuale allineamento delle scadenze dei titoli concessori di cui trattasi e, in un'ottica di semplificazione dei rapporti *inter partes*, (ii) provvedere a un consolidamento in unico atto dei titoli in essere sul Compendio industriale (Concessione originaria, relativi atti suppletivi e,

*in parte qua*, l'Atto Suppletivo), secondo quanto meglio illustrato oltre.

11. Le motivazioni alla base della presente istanza sono ulteriormente descritte nel prosiegua e integrano, a titolo di mero aggiornamento numerico, quelle di cui all'istanza del 26 maggio 2021.
- I. **Il mercato in cui si colloca l'attività d'impresa di Amico e le sue prospettive**
12. Solo per dar conto degli elementi più significativi delle attività sviluppate da Amico nell'ambito del porto di Genova, su cui torneremo anche in prosiegua, si fa presente che:
  - (a) con riferimento al 2021, Amico ha prodotto un fatturato pari a 55.009.567 milioni di Euro;
  - (b) le commesse avviate da Amico nel corso del 2020 e del 2021 sono quantificabili ad oggi in 189, nonostante le notorie gravi contingenze di questi mesi;
  - (c) la società impiega un numero di dipendenti pari a 84 persone, anch'esso negli anni in costante aumento, così come quello delle altre società del gruppo di cui fa parte scrivente. La filiera di indotto generata da Amico con i propri fornitori stabili dà lavoro a un ulteriore numero di circa 36 imprese, a loro volta occupanti circa 500 addetti.
13. Come anticipato, il mercato in cui si colloca l'attività di impresa della scrivente è caratterizzato da forte concorrenzialità e da un'evoluzione tecnica rapidissima e da imbarcazioni di dimensioni sempre maggiori. Del che vi è riprova negli importanti investimenti già fatti per poter intercettare questo mercato, che comunque non possono considerarsi esauriti: viceversa, appare più che verosimile la necessità di un loro continuo aggiornamento, con conseguenti ulteriori valutazioni delle prospettive imprenditoriali e di investimento della scrivente sul demanio portuale, onde anticipare se possibile i concorrenti, e comunque non rimanere indietro rispetto a quanto da questi sviluppato in termini di offerta di nuovi impianti e servizi. Del resto, tutto ciò appare fisiologico ed è in linea con la naturale flessibilità dei piani d'impresa che caratterizza il settore portuale nel suo complesso ed è già stata riconosciuta dalla giurisprudenza amministrativa (v. TAR Liguria, 24 maggio 2012, n. 747, relativa a concessioni *ex art.* 18 l. n. 84/1994, ma i cui principi paiono certamente applicabili anche a quelle del cd. "ramo industriale"). E vale ancor più in un settore fortemente competitivo e in espansione come quello in cui opera Amico.
14. La tappa più recente di tale percorso è stata la realizzazione del già menzionato *ship-lift*, dettata dall'esigenza di rispondere al marcato incremento dimensionale della flotta mondiale (oltre il 100% dal 2010 ad oggi rispetto al periodo antecedente il 2010), con conseguente significativa crescita della domanda di *service, refit e repair*. Senza la realizzazione di un'opera che si è imposta all'attenzione degli *stakeholders* a livello internazionale, la domanda del mercato

non avrebbe potuto essere soddisfatta appieno dalla scrivente, e ciò avrebbe determinato la perdita di opportunità rispetto a realtà concorrenziali che già dispongono di tali infrastrutture o, comunque, si stanno attrezzando, anche grazie a risorse pubbliche, per disporne nel breve periodo.

15. Infatti, negli ultimi anni anche i principali *competitors* di Amico (è il caso di Marina Barcelona 92 – MB92 e di La Ciotat-Shipyards Semidep) si sono mossi per realizzare *ship-lift* quali quello installato da Amico sulle aree di levante del porto di Genova, ritenendo che tale opera costituisca un *asset* strategico per lo sviluppo della propria attività d'impresa. Si tratta di soggetti che operano in aree geografiche adiacenti a quelle in concessione alla scrivente, in un'area (quella del Mediterraneo occidentale) che si classifica quale principale centro mondiale del settore, in ragione di diversi elementi quali le caratteristiche geografiche del Mediterraneo come mare fruibile per attività uniche al mondo (in termini di numero di luoghi, bellezze naturali, clima, ecc.) e nella quale è quindi presente una straordinaria concentrazione di marine e cantieri, con conseguente necessità per tali operatori di provvedere a un costante sviluppo e miglioramento della propria offerta di servizi. In questo senso, la tempistica dell'investimento di Amico è risultata essenziale al fine di non perdere rilevanti quote di mercato rispetto ai propri naturali concorrenti.
  16. Inoltre, gli attuali *trend* di mercato sono caratterizzati non solo dal rafforzamento degli storici *competitors* della scrivente, ma da un marcato aumento dei cantieri che hanno convertito o stanno convertendo il loro business dalle navi mercantili agli *yacht* di grandi dimensioni, con conseguente ulteriore aumento della pressione concorrenziale e necessità di un costante perseguimento dell'efficienza produttiva e dell'eccellenza.
  17. Amico ha così ritenuto essenziale per il porto di Genova poter disporre di un compendio dotato di infrastrutture dimensionalmente adeguate, efficienti ed all'avanguardia, così da consentirle di operare in modo flessibile su più commesse in contemporanea. Il tutto, cercando di sfruttare al massimo il parallelo progetto di sviluppo della Darsena Nautica, in considerazione del ruolo assunto – nell'attuale scenario di mercato – dalla domanda di “spesa operativa” delle unità oggetto di *refit* e dei loro equipaggi, e cioè dal complesso delle spese di esercizio e di mantenimento di queste imbarcazioni, gran parte delle quali è sostenuta nei territori di sosta e di passaggio, e, quindi, a beneficio delle relative economie locali.
- II. Gli investimenti sostenuti da Amico sul Compendio industriale, le prospettive future e il loro impatto sulle commesse operate dalla scrivente e sulle sue prospettive occupazionali**
18. Come anticipato, codesta Autorità ha determinato la durata delle concessioni del Compendio industriale sulla base di investimenti prospettati dalla scrivente all'atto di richiedere tali concessioni, tutti immediatamente realizzati e poi massivamente incrementati, nell'ordine di oltre il 700%.
  19. In particolare,

- (a) la Concessione originaria del 1999 (e i successivi atti suppletivi) hanno riconosciuto ad Amico l'occupazione di un compendio demaniale composto da aree e specchi acquei, a decorrere originariamente dal 1° gennaio 1996 e fino al 31 dicembre 2019 e poi prorogata al 31 dicembre 2029 con successivo atto suppletivo n. reg. n. 738, rep. n. 2969 del 28 gennaio 2004, a fronte del fatto che la scrivente aveva sostenuto, fino a tutto il 2003, investimenti sul demanio portuale per Euro 8.991.220,00, dei quali il 57% circa in opere strutturali;
- (b) tramite l'Accordo Sostitutivo del 2017, a fronte dell'impegno di Amico ad eseguire investimenti strutturali per Euro 1.350.000,00, codesta Autorità ha assentito in concessione alla scrivente per 22 anni (e cioè, originariamente, fino al 21 dicembre 2039) ulteriori aree di sedime e specchio acqueo, poi oggetto di rimodulazione spaziale attuata con Atto Suppletivo del 2021, il quale fa riferimento ad aree di sedime pari a 13.643 mq. e specchio acqueo per mq. 3.435. Rispetto a tali investimenti, in applicazione della Delibera 2011, alla durata determinata nel 2017 dovrebbe peraltro essere aggiunto il *«premio di anni 3»* da riconoscere ai casi *«in cui il programma di sviluppo preveda nel primo quinquennio un importo di investimenti uguale o superiore al 50% del totale degli investimenti previsti ... solo a seguito di verifica in relazione a quanto effettivamente investito dalla concessionaria»* (requisito nel caso di specie certamente soddisfatto, visto che Amico ha immediatamente realizzato tutti gli investimenti valutati ai fini della stipula dell'allora Accordo Sostitutivo).
20. In corso di concessione, Amico non solo ha completamente realizzato gli investimenti sopra indicati, ma li ha moltiplicati di sette volte, investendo sul Compendio Industriale, a tutto il 2021, **Euro 72.323.290,00** come indicato in **Allegato A**. Per chiarezza, il documento di cui trattasi fa riferimento sia agli interventi già valutati da codesta Autorità ai fini del rilascio della Concessione originaria e dei conseguenti atti suppletivi (opere infrastrutturali ed acquisto di macchinari, tutti completati entro il 2003) e dell'Accordo Sostitutivo (opere infrastrutturali di adeguamento del compendio che oggi ospita lo *ship-lift*, investimento onerosissimo e, ad oggi, non ancora valorizzato, sotto il profilo concessorio, da codesta Autorità), sia a quelli ulteriori ad oggi realizzati dalla scrivente. Non solo. Al fine di dare contezza della complessiva portata del progetto imprenditoriale di Amico e della sua incidenza sul demanio portuale, l'Allegato A contiene una seconda tabella, in cui sono indicati anche gli onerosi investimenti sostenuti sulla Darsena Nautica, pur trattandosi di interventi e di aree non oggetto della presente istanza.
21. Tra essi, particolarmente importanti risultano gli investimenti (per lo più infrastrutturali) indicati alla precedente Premessa 9, necessari a mantenere e anzi consolidare la propria posizione sul mercato del *refit* di maxi e mega-yacht.
22. Al fine di meglio rappresentare gli investimenti di cui trattasi e il loro straordinario valore ai fini del proficuo sfruttamento del demanio portuale, nel 2020 Amico ha commissionato un'«*Analisi degli investimenti*» alla società



Interprogetti Genova S.r.l., già acclusa alle istanze dell'aprile 2020 e del maggio 2021, che si allega *sub Allegato B* anche al presente aggiornamento.

23. Tale relazione, suddivide gli investimenti sostenuti da Amico sul Compendio industriale nelle seguenti categorie:

- (a) opere di durata tecnico economica (i.e. vita utile) lunghissima, quali infrastrutture e opere a mare in calcestruzzo (costruzione di banchine, consolidamento del sottosuolo, bacino di carenaggio ed opere a mare per lo *ship-lift*) rispetto alle quali possono essere stimati una vita utile di circa 80 anni, tenendo in considerazione la tipologia dell'attività di Amico, le analogie con altre realtà imprenditoriali assimilabili, l'andamento del mercato e le prevedibili dinamiche future, nonché la necessaria sostenibilità economico/finanziaria degli investimenti di cui trattasi in termini di ammortamenti;
- (b) opere per cui è prevedibile una lunga vita utile, quali (i) palazzine e capannoni con struttura portante in calcestruzzo armato e tamponature in pannelli pre-assemblati, (ii) strutture in carpenteria metallica (è il caso dello *ship-lift*), oppure (iii) impianti tecnologici complementari allo stesso *ship-lift* (quali verricelli di azionamento, impiantistica idraulica ecc.). Con riferimento a tali opere il periodo di vita utile è stimabile in circa 50 anni, tenuto conto della loro manutenzione;
- (c) opere per cui è prevedibile una vita utile medio-lunga, in quanto ragionevolmente interessate da deterioramento e obsolescenza tecnica (causata, nel medio-lungo termine, dal progresso tecnico o dall'innovazione tecnologica): è il caso del sistema di trasferimento su rotaia delle imbarcazioni mediante carrelli idraulici, il cui periodo di vita utile è stimabile in un periodo di circa 30 anni;
- (d) altri investimenti di adeguamento delle attrezzature del Compendio, quali ad esempio l'allestimento di nuovi ormeggi e la relativa impiantistica, caratterizzati da vita utile limitata a un periodo di 20 anni;
- (e) investimenti in attrezzature (quali *travel lift* o carrelloni porta-imbarcazioni) o in impianti generici, aventi vita utile pari a 10 anni.

24. Come già osservato, resta comunque fermo che, al fine di ottimizzare quanto già eseguito, così da mantenere e, possibilmente, rafforzare ulteriormente la propria presenza sul mercato, **a partire da aprile 2020 Amico ha previsto nuovi e continui investimenti anche per gli anni a venire**, che pertanto vengono qui descritti al fine di una loro valutazione sulla presente istanza.

25. Sono infatti già pianificati e, in parte, già realizzati:

- (a) la finalizzazione dell'impiantistica asservita a tre nuovi *slot* per navi fino a 55 mt. sull'area nord – ovest del Compendio industriale;
- (b) la realizzazione di nuovi laboratori ed officine sul Compendio industriale mediante la riqualificazione del capannone "B";

- (c) la realizzazione un impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica;
  - (d) la realizzazione di una nuova centrale termica e di una centrale per la produzione di aria compressa;
  - (e) la realizzazione di un nuovo allaccio di media tensione alla centrale Enel.
26. Il completamento degli interventi appena menzionati (che la scrivente ha in parte già cominciato a realizzare) e gli ulteriori investimenti che la scrivente prevede di effettuare in termini di macchinari ed *equipment* industriale, comporteranno un ulteriore impiego di risorse economiche, quantificabile complessivamente in circa **Euro 4.308.627,00.**
27. Ai fini di consentire la valutazione di tali investimenti ancora da sostenere (e quindi non indicati in Allegato A), si deposita *sub Allegato C* una scheda descrittiva di essi, nonché del relativo cronoprogramma.
28. L'adeguamento infrastrutturale descritto nelle precedenti Premesse sta già consentendo e consentirà nell'immediato futuro un aumento sensibile della capacità ricettiva di Amico in termini di disponibilità di spazi a terra e in acqua per unità di lunghezza superiore a 60 m., anche in termini di tonnellaggio di stazza complessivo riferito ai grandi yacht serviti sia mediamente in contemporanea che nell'arco dell'anno. Così le commesse realizzate da Amico sono negli anni costantemente incrementate, al pari del loro valore medio.
29. Particolarmente rilevante è poi la politica occupazionale seguita da Amico nel periodo contemplato dalla presente istanza: in parallelo rispetto alla propria crescita sul mercato, la scrivente ha infatti proceduto a un graduale incremento del personale diretto alle sue dipendenze, che si è quasi triplicato nell'arco di 15 anni (dal 31 dicembre 2003 al 31 dicembre 2021), passando da **31 a 84 dipendenti**, al netto dei dati delle altre società del gruppo di cui fa parte la scrivente.
30. Il tutto, al netto delle forti ricadute dell'attività di Amico sull'indotto, di cui già si è detto nelle precedenti Premesse, e che saranno più che significativamente aumentate grazie al parallelo sviluppo del progetto sulla Darsena Nautica.

### **III. L'impatto economico degli investimenti sopra illustrati e le sinergie sui diversi compendi**

31. Come è noto, la scrivente risulta attualmente titolare di titoli distinti per la sua occupazione esclusiva delle aree e degli specchi acquei del Compendio industriale. Si tratta di evoluzione che è progredita nel tempo, in relazione alla crescita dell'attività di Amico e alla sopravvenuta disponibilità di nuove aree demaniali (*i.e.* quelle di levante, oggetto dell'Accordo Sostitutivo). Ciò posto, l'attività di Amico è palesemente unitaria, e gli investimenti sono sempre stati pensati in modo sinergico: lo *ship lift* realizzato sulle aree di levante non avrebbe senso senza il cantiere nel suo complesso, che occupa prevalentemente le aree oggetto della Concessione originaria.

32. Anche nell'ottica di razionalizzare i titoli demaniali attualmente goduti da Amico, con l'occasione del procedimento di cui si chiede l'avvio in questa sede quest'ultima intende prospettare all'Autorità una valutazione complessiva degli investimenti fatti dal concessionario in funzione della fissazione di un termine unitario di scadenza dei titoli concessori, e anzi un'unificazione dei titoli sul Compendio industriale (attualmente scadenti anche in date diverse). Il tutto per riflettere in modo corretto la realtà imprenditoriale esistente e prospettica, e dar conto, in un unico atto, del complesso delle attività svolte da Amico sul Compendio industriale.
33. A tale riguardo, nella valutazione complessiva della durata richiesta per il nuovo atto, si chiede pertanto all'Autorità di stipulare un atto unico, nel quale la scadenza del titolo sia unica, e sia prolungata rispetto alla situazione in essere (2029 + 2 anni per la Concessione originaria e 2040 + 1 anno per l'Atto Suppletivo, in applicazione del già menzionato art. 199.3, lett. b) del d.l. n. 34/2020 convertito con l. n. 77/2020, e ss.mm.ii.).
34. Come anticipato, gli investimenti di cui trattasi hanno comportato e comporteranno un notevole impatto sul piano economico-finanziario della scrivente.
35. Di qui, la necessità per Amico di poter disporre di titoli concessori che considerino lo scenario attuale dell'attività della scrivente e, per l'effetto, traggano una nuova scadenza dei titoli in concessione adeguata a garantire ratei di ammortamento in linea con la sostenibilità di un piano d'impresa che, negli anni, si è notevolmente sviluppato rispetto a quello oggetto delle precedenti valutazioni di codesta Autorità. In particolare, si ritiene di fondamentale importanza poter disporre di un periodo di ammortamento degli investimenti coerente con le esigenze di sostenibilità del piano stesso (e cioè dell'incidenza del costo degli ammortamenti sul fatturato previsto, incidenza che non può essere comunque significativamente superiore a quella finora risultante dalla durata dei titoli concessori già rilasciati ad Amico e di cui in questa sede si chiede il rinnovo).
36. Quanto sopra, a maggior ragione, in quanto gli onerosi investimenti oggetto della presente istanza, necessariamente eseguiti in modo tempestivo rispetto alle esigenze del mercato (v. sopra, le Premesse 12 e ss.) sono per lo più già stati realizzati dalla scrivente, che ha ottenuto nel tempo tutte le autorizzazioni necessarie da parte di codesta Autorità e delle altre Amministrazioni coinvolte e (ii) riguardano per grande parte interventi infrastrutturali la cui vita utile si è vista essere di molti decenni e su cui va parametrato il recupero dell'investimento. Per altro verso, dal punto di vista dell'occupazione, si è illustrato come l'attività descritta nell'ambito della presente istanza dovrà essere valutata anche in funzione delle complessive ricadute occupazionali che essa è in grado di offrire, al di là dei lavoratori diretti di Amico.
37. In tal senso, l'istruttoria di cui qui si chiede l'avvio, funzionale a stabilire una nuova durata della concessione demaniale in capo alla scrivente, appare del tutto coerente con la necessità di dare il giusto riconoscimento all'importanza

degli investimenti sopra descritti, dei quali, come detto, Amico ha comunque sempre chiesto e ottenuto preventiva autorizzazione dall'Autorità. L'accoglimento dell'istanza di proroga di cui alla presente istanza si giustifica a nostro avviso sia per la reiterata dimostrazione delle capacità di Amico di performare in misura decisamente superiore rispetto agli impegni e programmi originariamente concordati con l'Autorità, sia per l'affidamento che si è determinato in capo ad Amico per effetto del costante rapporto trasparente e leale con l'Autorità stessa. Non è dubbio, peraltro, che la proroga sarebbe del tutto coerente col principio del soddisfacimento dell'interesse pubblico al proficuo sfruttamento del demanio portuale: esso è stato infatti costantemente rispettato e anzi incrementato grazie alla politica di investimenti della scrivente e al conseguente rafforzamento della sua posizione di *leadership* sul mercato di riferimento, a beneficio non solo di Amico ma di tutta la filiera industriale coinvolta nella sua attività. Parimenti, la proroga si impone al fine di assicurare che, in assenza di un congruo periodo di loro ammortamento, la realizzazione degli investimenti non determini conseguenze fortemente negative sulle prospettive economiche e di bilancio della scrivente, secondo quanto rappresentato alle precedenti Premesse.

38. A fronte di quanto precede, riteniamo che le esigenze appena esposte comportino la necessità di aggiornare i contenuti della Delibera 2011 all'evoluzione del mercato o, comunque, di adattarne i meccanismi al fine di evitare scenari paradossali in cui il concessionario sia incentivato a sostenere investimenti solo "a ridosso" della scadenza della concessione per vedere valorizzati i propri sforzi imprenditoriali. Al contrario, la possibilità di una proroga della durata del titolo demaniale a fronte di ingenti investimenti realizzati nel corso di tutto il periodo concessorio è coerente (i) con le finalità alla cui tutela è preposta codesta Autorità, ivi inclusa quella di garantire un costante e proficuo sfruttamento del demanio portuale da parte dei concessionari che vi operano con impegno e risultati positivi; (ii) con i requisiti di flessibilità dei piani imprenditoriali riconosciuti dalla stessa giurisprudenza amministrativa; (iii) con la necessità di, valorizzare – in un'ottica di leale cooperazione – gli sforzi economici dei concessionari, specialmente quando rispondono a iniziative imprenditoriali già autorizzate, realizzate e che consentono di soddisfare i preminenti interessi pubblici sopra individuati.
39. Si chiede pertanto che codesta Autorità determini un'estensione temporale dei titoli concessori sulle aree del Compendio industriale tale da traguardare il **31 dicembre 2065**, periodo necessario per soddisfare le sopra descritte esigenze dell'esponente, con consolidamento in unico atto dei titoli predetti. Quanto sopra a fronte della valorizzazione economica del demanio già attuata da Amico in misura esponenzialmente superiore rispetto a quanto già valutato da codesta Autorità; valorizzazione che, come visto, è destinata ad essere ulteriormente incrementata negli anni a venire, con tempi, modalità e valori certamente idonei a consentire un'interpretazione della Delibera 2011 in coerenza coi contenuti della presente istanza.

\* \* \*

Quanto sopra premesso, Amico come sopra rappresentata,


### FA ISTANZA

affinché codesta Autorità di Sistema Portuale, ex art. 24 reg.nav.mar., previo tempestivo avvio del procedimento, comunicazione del relativo responsabile ai sensi della l. n. 241/1990,

- (a) **pubblichino** la presente istanza *«ai sensi di legge, e in particolare dell'art. 18 reg.nav.mar.»*, dando alla pubblicazione la diffusione meglio vista;
- (b) **valuti** la consistenza (i) degli investimenti sostenuti dall'esponente sul demanio portuale nella vigenza della Concessione originaria e dell'Accordo Sostitutivo (oggi confluito *in parte qua* nell'Atto Suppletivo), oggetto della ricognizione di cui alla presente istanza e ai suoi Allegati, nonché (ii) degli investimenti ulteriori che Amico si prefissa di realizzare negli anni a venire;
- (c) tenendo in debita considerazione il delta incrementale di tali investimenti rispetto a quelli valutati al fine del rilascio dei titoli concessori sul Compendio industriale, nonché le loro conseguenze in termini di commesse eseguite nonché di occupazione diretta e di indotto, ai sensi dell'art. 24 reg.nav.mar. **disponga la proroga** della durata della Concessione originaria nonché di quella prevista dall'Atto Suppletivo, in conformità con quanto indicato in Premessa 39 o per la diversa durata meglio vista da codesta Autorità;
- (d) di conseguenza **stipuli** un atto suppletivo della Concessione originaria volto (i) ad allineare, prorogandola, la scadenza dei titoli concessori appena menzionati e riferiti ad aree in cui Amico sviluppa un piano industriale unitario e di ampio respiro e (ii) consolidare gli stessi in un unico atto, atteso che i due attuali titoli concessori afferiscono alla stessa attività imprenditoriale esercitata dalla scrivente, secondo quanto meglio illustrato in Premessa.

In conclusione, si specifica che contenuti della presente istanza superano e sostituiscono quelli (i) dell'istanza di proroga data 11 novembre 2013, protocollata dall'allora Autorità Portuale di Genova *sub* n. 24181, nonché (ii) delle successive istanze del 16 aprile 2020 e del 26 maggio 2021, i cui procedimenti istruttori non risultano, allo stato, ancora avviati. In tal senso, con l'avvio del procedimento relativo alla presente istanza le precedenti si intendono formalmente rinunciate e sostituite dalla presente, che ne aggiorna i contenuti.

Con osservanza,

  
Amico & Co. S.r.l.

### **Allegati**

- A. Scheda dei principali investimenti realizzati negli anni da Amico & Co. in ambito portuale, aggiornati al 31 dicembre 2021, unita a scheda che riassume la portata complessiva degli investimenti sostenuti dalla scrivente nel porto di Genova (ivi inclusi quelli sulla Darsena Nautica);
- B. Analisi degli investimenti sostenuti da Amico & Co. S.r.l. e determinazione della vita utile di tali interventi, redatta a Interprogetti Genova S.r.l.;
- C. Scheda descrittiva degli investimenti ancora da completare e/o realizzare da parte di Amico & Co. S.r.l. sul Compendio industriale e relativo cronoprogramma.

Dettaglio investimenti Cantiere Amico&Co dal 1991 al 2021 sul Compendio Industriale

	vecchia	vecchia	vecchia							vecchia	nuova	vecchia	nuova	vecchia	nuova	nuova concessione		nuova concessione	nuova concessione	nuova concessione	
	concessione	concessione	concessione							concessione	concessione	concessione	concessione	concessione	concessione	concessione	concessione	concessione			
	IMMOBILI	BACINO FISSO IN DARSENA TECNICA	ATTREZZATURA SPECIALE	IMPIANTI	ATTREZZATURA VARIA	OPERE A MARE E PIAZZALE	COSTRUZIONI LEGGERE	MOBILI E ARREDI	AUTOMEZZI	MACCHINE D'UFFICIO	OPERE A MARE E PIAZZALI AREE SYNCROLIFT		NUOVO IMPIANTO SYNCROLIFT		ATTREZZATURE SYNCROLIFT		PIAZZALI AREA NORD	IMPIANTI AREA NORD	PIAZZALI SESTO SLOT	IMPIANTI E COPERTURA SESTO SLOT	TOTALE
1991	181.439				72.505	333.836		3.054	8.415	1.565											600.814
1992	574.282		601.398	76.830	90.606	201.437	24.830	13.374		3.658											1.586.413
1993	115.172			45.757	35.052	5.986	75.044	1.047	516	678											279.254
1994	0			2.705	18.270		5.406	4.583		2.130											33.094
1995	3.822			3.168	6.546			925		6.784											21.244
1996	0				32.008					6.097											38.104
1997	0				34.007		638.143	1.851	19.703	1.281											694.985
1998	129.646			89.103	44.828	17.006	6.451		5.165	5.006											297.204
1999	6.619			61.893	44.532	51.625	28.093	839	15.700	5.580											214.881
2000	608.273			82.095	97.586		32.719	771	2.159	1.628											825.231
2001	31.886			33.101	103.346		63.164	6.425	22.630	24.399											284.951
2002	927.338		1.425.792	144.055	38.198	236.982			24.153	0											2.796.518
2003	561.037		19.596	269.797	106.640	328.457		14.360	8.017	10.621											1.318.526
2004	275.115		3.530	408.678	147.625	132.749	61.883	11.947	8.989	18.786											1.069.302
2005	636.017		14.908	229.182	180.750	131.997	12.580	12.065	53.581	22.269											1.293.348
2006	1.488.341		5.210	267.000	573.519	26.425	48.849	2.300	49.147	11.658											2.472.450
2007	1.003.161		7.223	562.980	200.627	9.774		261.216	41.275	32.050											2.118.306
2008	82.510		3.400	97.093	333.220	385.101	8.700	2.700		9.544											922.268
2009	19.590			266.769	110.485	107.179	5.187	17.348	31.982	3.512											562.052
2010	55.307		2.469.631	108.989	120.002	68.870		1.872	40.261	6.342											2.871.274
2011	2.010.893		72.620	275.521	95.761	108.785		1.621	27.903	11.816											2.604.920
2012	144.768			120.923	74.528	92.380	1.950	8.766	32.397	7.876											483.588
2013	28.000	1.155.852		22.126	23.274	44.236		13.531		1.338											1.288.357
2014	62.200	4.968.360		793.166	127.945	181.050		4.049	49.145	6.068											6.191.983
2015	112.700	66.889	7.409	175.540	85.542	975.805	1.712.178	7.723	62.000	13.466											3.219.252
2016	45.830	123.782		81.171	100.005	286.491	239.067	3.171	51.746	11.258											942.522
2017	123.180	19.420		107.745	415.151	47.720	3.890	24.837	98.196	17.038	27.619	77.316									962.112
2018	45.115	18.460	1.650	221.077	152.905	10.000	2.616	16.523		9.589	1.457.314	4.079.592	301.068	2.512.652							8.828.561
2019	7.200	7.285		203.543	189.920	62.463		20.257		60.855	1.938.205	5.425.795	1.245.847	10.397.582	10.931	91.230					19.661.113
2020	194.195	25.603		101.093	201.443	312.085	16.340	40.929	96.269	10.703	229.412	642.216	18.836	157.204	1.011	8.439	73.447		361.959	1.699.706	2.491.184
2021	357.262	9.849		127.773	303.243	84.105		45.518	79.205	11.647	16.923	47.375			214	1.786	730.565	722.744	1.111.564		5.349.479
	9.830.898	6.395.501	4.632.365	4.978.873	4.160.068	4.242.544	2.987.091	543.601	828.556	335.241	3.669.473	10.272.294	1.565.751	13.067.438	12.156	101.455	804.012	722.744	1.473.523	1.699.706	72.323.290

Dettaglio investimenti Cantiere Amico&Co dal 1991 al 2021 sul demanio complessivamente assentito

	vecchia concessione	vecchia concessione	vecchia concessione							vecchia concessione	nuova concessione	vecchia concessione	nuova concessione	vecchia concessione	nuova concessione	nuova concessione	nuova concessione	nuova concessione	nuova concessione	darsena nautica	darsena nautica	darsena nautica	darsena nautica		
	IMMOBILI	BACINO FISSO IN DARSENA TECNICA	ATTREZZATURA SPECIALE	IMPIANTI	ATTREZZATURA VARIA	OPERE A MARE E PIAZZALE	COSTRUZIONI LEGGERE	MOBILI E ARREDI	AUTOMEZZI	MACCHINE D'UFFICIO	OPERE A MARE E PIAZZALI AREE SYNCROLIFT	NUOVO IMPIANTO SYNCROLIFT	ATTREZZATURE SYNCROLIFT	PIAZZALI AREA NORD	IMPIANTI AREA NORD	PIAZZALI SESTO SLOT	IMPIANTI E COPERTURA SESTO SLOT	OPERE A MARE DARSENA	IMPIANTI DARSENA	ATTREZZATURE E ARREDI DARSENA	COSTRUZIONI LEGGERE DARSENA	TOTALE			
1991	181.439				72.505	333.836		3.054	8.415	1.565													600.814		
1992	574.282		601.398	76.830	90.606	201.437	24.830	13.374		3.658													1.586.413		
1993	115.172			45.757	35.052	5.986	75.044	1.047	516	678													279.254		
1994	0			2.705	18.270		5.406	4.583		2.130													33.094		
1995	3.822			3.168	6.546			925		6.784													21.244		
1996	0				32.008					6.097													38.104		
1997	0				34.007		638.143	1.851	19.703	1.281													694.985		
1998	129.646			89.103	44.828	17.006	6.451			5.165													297.204		
1999	6.619			61.893	44.532	51.625	28.093	839	15.700	5.580													214.881		
2000	608.273			82.095	97.586		32.719	771	2.159	1.628													825.231		
2001	31.886			33.101	103.346		63.164	6.425	22.630	24.399													284.951		
2002	927.338		1.425.792	144.055	38.198	236.982			24.153	0													2.796.518		
2003	561.037			19.596	269.797			14.360	8.017	10.621													1.318.526		
2004	275.115			3.530	408.678		61.883	11.947	8.989	18.786													1.069.302		
2005	636.017			14.908	229.182		180.750	131.997	12.065	53.581													1.293.348		
2006	1.488.341			5.210	267.000		573.519	26.425	48.849	2.300													2.472.450		
2007	1.003.161			7.223	562.980		200.627	9.774		32.050													2.118.306		
2008	82.510			3.400	97.093		333.220	385.101		8.700													922.268		
2009	19.590				266.769		110.485	107.179		5.187													562.052		
2010	55.307		2.469.631	108.989	120.002		68.870			1.872													2.871.274		
2011	2.010.893			72.620	275.521		95.761	108.785		1.621													2.604.920		
2012	144.768				120.923		74.528	92.380		1.950													483.588		
2013	28.000	1.155.852			22.126		23.274	44.236		13.531													1.288.357		
2014	62.200	4.968.360			793.166		127.945	181.050		4.049													6.191.983		
2015	112.700	66.889	7.409		175.540		85.542	975.805	1.712.178	7.723													3.219.252		
2016	45.830	123.782			81.171		100.005	286.491		239.067													942.522		
2017	123.180	19.420			107.745		415.151	47.720		3.890	27.619	77.316											962.112		
2018	45.115	18.460	1.650		221.077		152.905	10.000		2.616	1.457.314	4.079.592	301.068	2.512.652									8.828.561		
2019	7.200	7.285			203.543		189.920	62.463		20.257	1.938.205	5.425.795	1.245.847	10.397.582	10.931	91.230							20.118.762		
2020	194.195	25.603			101.093		201.443	312.085		16.340	10.703	229.412	642.216	18.836	157.204	1.011	8.439	457.649	791.577	40.428	123.000		6.100.035		
2021	357.262	9.849			127.773		303.243	84.105			11.647	79.205	16.923	47.375	214	1.786	730.565	1.092.985	471.558	233.338	492.000		7.639.361		
	9.830.898	6.395.501	4.632.365	4.978.873	4.160.068	4.242.544	2.987.091	543.601	828.556	335.241	3.669.473	10.272.294	1.565.751	13.067.438	12.156	101.455	804.012	722.744	1.473.523	1.699.706	4.204.480	1.263.135	273.766	615.000	78.679.672



***CANTIERE AMICO & Co S.p.A.***

**ANALISI DEGLI INVESTIMENTI  
DETERMINAZIONE VITA UTILE**



Genova, Aprile 2020

Rapporto no. 192988/01

## **1. Premesse**

Il sottoscritto dott. Ing. Luigi Beraldo, iscritto all'Ordine degli ingegneri della provincia di Genova al n. 5359, su incarico della Spett.le Amico & Co. S.p.A. ha redatto il presente documento allo scopo di determinare la vita utile attribuibile alle infrastrutture, impianti ed attrezzature, oggetti di ingenti investimenti sostenuti dal cantiere negli ultimi anni.

In relazione a quanto sopra, come nel seguito meglio descritto, l'analisi condotta ha preso in considerazione la natura e l'entità degli investimenti per quanto attiene gli aspetti puramente tecnici tenendo conto della situazione del mercato in cui il Cantiere opera e di conseguenza la sostenibilità economico/finanziaria degli stessi.

La presente Relazione si compone di n. 16 pagine ed è suddivisa nei seguenti paragrafi:

- 1. Premesse**
- 2. Sintesi dell'analisi condotta**
- 3. Caratteristiche del cantiere**
- 4. Il mercato `refit`**
- 5. Gli investimenti realizzati**
- 6. Determinazione della vita utile**

## **2. Sintesi dell'analisi**

Dopo un periodo di stagnazione successivo alla crisi del 2008, a partire dal 2014 il mercato globale delle imbarcazioni di diporto, sia per le nuove costruzioni che per il refit ha registrato una significativa crescita sia in termini di numero di unità costruite che di dimensioni.

In questo scenario Amico & Co, a fine di mantenere la propria quota di mercato nel settore della manutenzioni e trasformazioni di super-yachts, ha avviato un importante piano di investimenti, sostenendo una spesa nel periodo 2004÷2019 di oltre 55 milioni di Euro, con la realizzazione di importanti infrastrutture nell'area in concessione, tra cui spiccano:

- la costruzione di un bacino di carenaggio da 100 x 21 m, dotato di copertura mobile
- il consolidamento del piazzale atto a sopportare carichi elevati
- la realizzazione di uno Shiplift da 4000 t e del relativo sistema di movimentazione per imbarcazioni fino 95 m a cinque postazioni di stationamento
- la costruzione di opere a mare e di un pontile frangiflutti

Al fine di determinare la vita utile, intesa come l'arco di tempo intercorrente tra la realizzazione del bene pronto all'impiego e la sua dismissione dalla linea di produzione, gli investimenti, in relazione alla tipologia ed alla stessa natura, possono essere suddivisi in cinque categorie:

Investimenti di TIPO 1	riguardanti opere che per loro natura hanno una durata tecnico economica lunghissima
Investimenti di TIPO 2	riguardanti opere cui è prevedibile una lunga vita utile
Investimenti di TIPO 3	riguardanti opere cui è prevedibile una vita utile medio-lunga
Investimenti di TIPO 4	investimenti di routine per adeguamento attrezzature
Investimenti di TIPO 5	investimenti in impianti generici

Tra gli investimenti di **TIPO 1** si annoverano principalmente le infrastrutture e le opere a mare in calcestruzzo armato, quali costruzione di banchine, consolidamento del sottosuolo, bacino di carenaggio ed opere a mare per lo Shiplift.

Dalla letteratura risulta che, per infrastrutture in calcestruzzo, se correttamente progettate e realizzate, soggette a periodica manutenzione ordinaria, la vita utile può essere ragionevolmente indicata in un intervallo tra 75 e 100 anni.

Nella fattispecie, trattandosi di opere non soggette a significativo degrado derivante da obsolescenza tecnica, tenuto conto che comunque si tratta di infrastrutture localizzate in area portuale, soggette all'aggressione dell'ambiente marino, in via prudenziale, si ritiene che possa essere attribuita una vita utile di 80 anni.

Tale valutazione tiene conto che, per la determinazione della durata della concessione ovvero del periodo d'ammortamento, a recenti infrastrutture portuali, di caratteristiche non dissimili da quelle in esame, realizzate nella ns. Regione Liguria (Marina Aeroporto, Darsena Nautica di Genova, Marina di Loano) è stata considerata una vita utile variabile tra 80 ÷ 100 anni.

Analoghe considerazioni possono essere ripetute anche per quanto riguardano gli investimenti di **TIPO 2** (palazzine e capannoni) con struttura portante in calcestruzzo armato e tamponature in pannelli pre-assemblati, come pure alle strutture in carpenteria metallica, quali ad esempio la piattaforma Shiplift, ovvero agli impianti tecnologici del medesimo sistema (verricelli di azionamento, impiantistica idraulica, etc.)

Se da un lato infatti i manufatti in acciaio, trattandosi di elementi statici, non soggetti quindi a sollecitazioni dinamiche, garantiscono una durabilità significativa, anche gli impianti tecnologici, parzialmente canalizzati nel sottosuolo non presentano particolare vulnerabilità.

Conseguentemente, tenuto conto della manutenzione continua cui sono sottoposte (Amico & Co sostiene spese annue per la manutenzione nell'ordine di 1,7 milioni di Euro), si ritiene corretto attribuire a tali opere una vita utile non superiore a 50 anni.

Al contrario certamente più soggetti a deterioramento e ad obsolescenza tecnica (intesa come la perdita di valore nel mercato di un bene, causata dal progresso tecnico o innovazione tecnologica) sono gli investimenti di **TIPO 3**, nello specifico il sistema di trasferimento su rotaia delle imbarcazioni mediante carrelli idraulici, travel lift ovvero carrelloni porta-imbarcazioni, cui si ritiene ragionevole attribuire una vita utile non superiore a 30 anni.

Per quanto riguarda l'investimenti di **TIPO 4**, overossia allestimento di nuovi ormeggi e relativa impiantistica, iniziato nel corso del 2019 per completarsi nell'arco dei prossimi 4-5 anni, con la realizzazione anche di nuovi servizi per la marina (moduli prefabbricati alloggi, aree ospiti/equipaggio), trattandosi di opere bisognevoli di periodici interventi di rinnovamento e ripristino per l'adeguamento alle mutate esigenze specifiche di produzione, si ritiene che la vita utile debba essere limitata ad un periodo di 20 anni.

Infine per quanto relativamente agli investimenti di **TIPO 5**, si tratta perlopiù di spese sostenute negli anni passati, per la realizzazione di attrezzature di routine ovvero impianti generici, che nell'arco di 10 anni dovrebbero essere interamente ammortizzati.

In sintesi quindi, l'analisi condotta, considerata:

- la tipologia delle iniziative intraprese dalla Amico & Co,
- la durata fisica delle opere,
- le analogie tra quanto realizzato ed altre realtà imprenditoriali private e pubbliche,

- l'andamento del mercato del refit e le prevedibili dinamiche future,
- la presenza sempre maggiore di competitors e della conseguente compressione dei margini,
- la necessaria sostenibilità economico/finanziaria degli investimenti, in termini di ammortamenti,

porta a definire la vita utile degli investimenti eseguiti come segue:

TIPO 1	Opere a mare, bacino di carenaggio, pontili, consolidamento sottosuolo, etc.	80 anni
TIPO 2	Immobili, capannoni, piattaforma Shiplift, copertura bacino, etc.	50 anni
TIPO 3	Rail transfer system	30 anni
TIPO 4	Allestimento ormeggio e relativa impiantistica	20 anni
TIPO 5	Impianti generici, etc.	10 anni

### **3. Caratteristiche del cantiere**

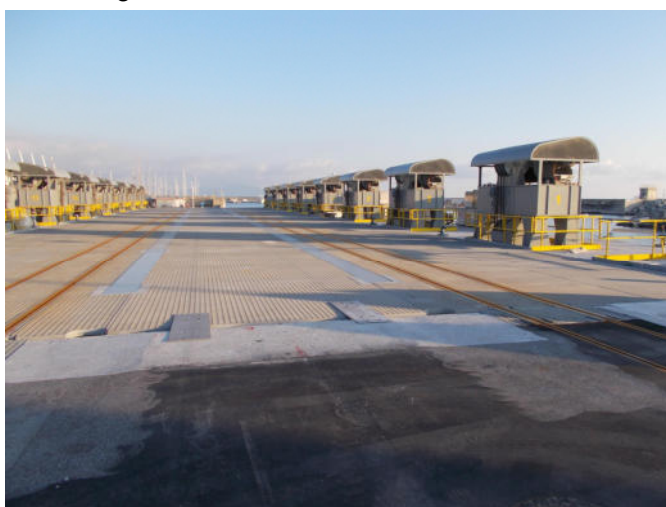
Il cantiere si sviluppa su un'area in concessione, posizionata nella zona orientale del porto di Genova, destinata alle riparazioni navali, ove la Amico & Co ha realizzato le seguenti infrastrutture principali:

- piazzale di circa 60.000 m<sup>2</sup>, rinforzato per sopportare carichi elevati
- bacino di carenaggio avente lunghezza di 100 m e larghezza di 21 m, con altezza sulle tacche di circa 6,0 m

Il bacino è dotato di copertura mobile che permette l'esecuzione di lavori di sabbiatura/pittura in ambiente protetto.



- Sistema di alaggio/varo e movimentazione imbarcazioni, denominato Shiplift da 4000 t, idoneo per movimentare imbarcazione fino a 95 m di lunghezza, comprendente:
  - piattaforma sommergibile avente dimensioni 90 x 19 m





- Sistema di movimentazione piattaforma azionato da n. 16 verricelli sincronizzati
- n. 5 sistemi di intaccaggio componibili costituiti da n. 12 selle in acciaio



- Serie di binari per la movimentazione dalla piattaforma a 5 postazioni di stazionamento
- Cabina di controllo
- n. 24 carrelli idraulici ciascuno idoneo a sopportare un carico di 170 t



- Travel lift da 835 t di sollevamento
- Travel lift da 300 t di sollevamento
- Carrello porta-imbarcazioni da 470 t

- n. 7 capannoni per una superficie di circa 1000 m<sup>2</sup>/cad.



- Palazzina uffici
- Officine
- Pontile frangiflutti di protezione
- Banchine di allestimento per una lunghezza totale di circa 250 m attrezzate per l'ormeggio durante lo stazionamento delle imbarcazioni in galleggiamento

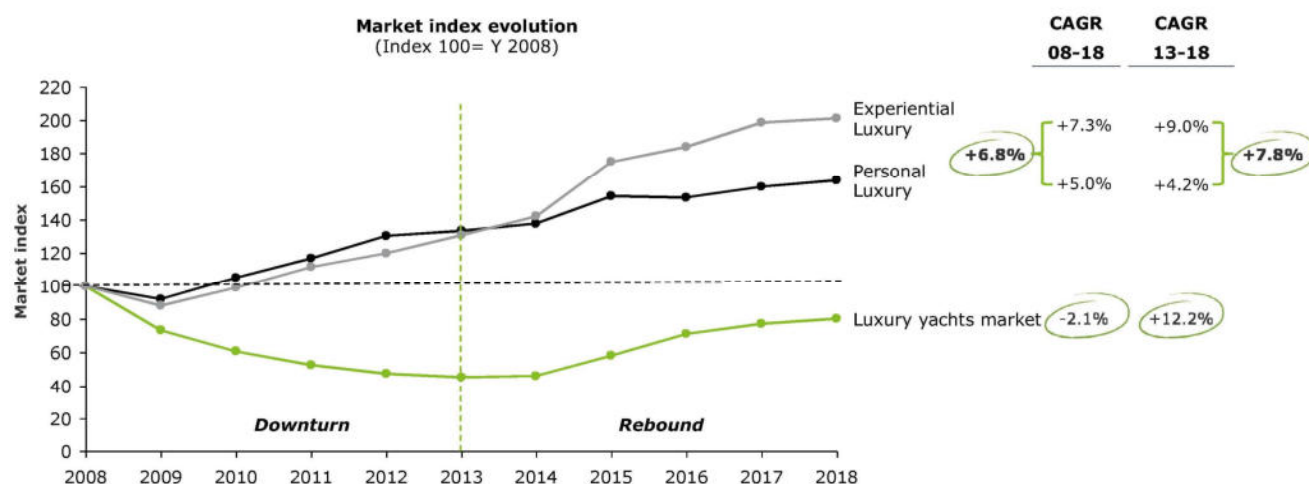


#### 4. Il mercato `refit

Dall'esame delle statistiche relative al mercato globale delle nuove costruzioni di imbarcazioni da diporto di lusso, emerge che, dopo un periodo di stagnazione successivo alla crisi del 2008, a partire dal 2014 si è assistito ad una costante ripresa, registrando un tasso di crescita complessivo del 12,2 %.

#### Yachting market evolution comparison to luxury market

The luxury yachts market saw a rebound from 2013, after the downturn started following the 2009 economic crisis, outperforming the luxury market from 2013 to 2018 (+12.2% vs +7.8%)



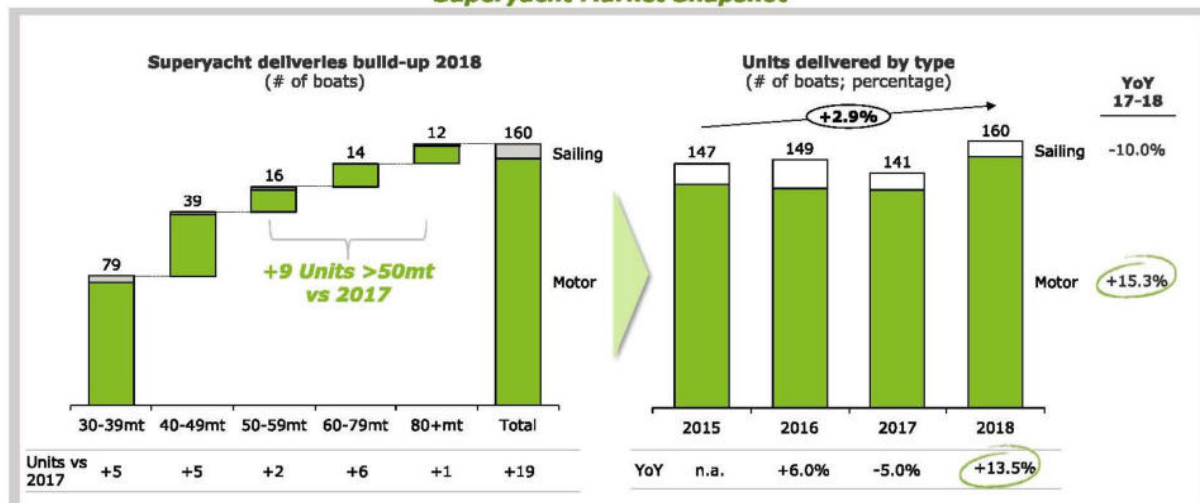
A testimonianza dell'effervescenza del settore, nel grafico successivo viene rappresentato sia l'andamento degli superyacht consegnati negli ultimi anni, che evidenzia un tasso annuo di crescita composta (CAGR) del 2,9 %, sia l'aumento delle nuove costruzione, suddivise per range di lunghezza, registrato nel 2018 rispetto all'anno precedente.

Parimenti significativo è rilevare come la tendenza del mercato abbia privilegiato le unità a motore rispetto alle navi a vela.

## Superyachts market: global deliveries evolution

Superyacht deliveries in 2018 show an increase of 19 units compared to the previous year, reaching 160 units delivered, with a market mix moving toward Gigayachts (+50mt)

### Superyacht Market Snapshot



fonte: Deloitte Boating Market Monitor – Maggio 2019

Parallelamente allo sviluppo delle nuove costruzioni anche il mercato del `refit`, delle manutenzioni ordinarie/straordinarie, delle trasformazioni e conversione ha registrato un fisiologico ũ (?).

Negli ultimi 7÷8 anni il fabbisogno finanziario a supporto degli investimenti in infrastrutture, unita all'esigenza di adeguare l'efficienza dei cantieri alle mutate condizioni del mercato, ricorrendo ad economie di scala per calmierare la compressione dei margini, ha comportato da un lato alla concentrazione di diversi players, dando origine a gruppi di notevoli dimensioni, presenti in più siti geografici (ad esempio MB 92 ovvero Monaco Marine ovvero gruppo Palumbo), dall'altro all'ingresso nel mercato del refit di primari cantieri costruttori (ad esempio gruppo Azimut/Benetti, Oceanco, NCA/Italian Sea Group) orientati ad ampliare la gamma dei servizi offerti alla propria clientela.

Limitando la ns. analisi all'area Mediterranea Occidentale, i principali competitori di Amico & Co, sono rappresentati dai cantieri spagnoli e francesi, tra cui si segnalano per importanza e disponibilità di infrastrutture ed impianti:

Cantiere - Città	Superficie/banchine	Infrastrutture
MB 92 - Barcellona	124.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bacino da 220 m</li> <li>- Shiplift da 4800 t</li> <li>- Syncrolift da 2000 t</li> </ul>
MB 92 - La Ciotat	45.000 m <sup>2</sup> 1.600 m di banchina	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bacino da 200 m</li> <li>- Shiplift da 4000 t (in consegna nel 2021)</li> </ul>

<b>Cantiere - Città</b>	<b>Superficie/banchine</b>	<b>Infrastrutture</b>
Monaco Marine - La Ciotat	45.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Shiplift da 2000 t</li> <li>- Travelift da 300 t</li> <li>- Carroponte da 600 t</li> </ul>
Monaco Marine - Le Seyne (Tolone)	40.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travelift da 560 t</li> <li>- Imbarcazioni fino a 55 m</li> </ul>
IMS - Tolone	77.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travelift da 670 t</li> <li>- Travelift da 320 t</li> </ul>
Palumbo - Malta	270.000 m <sup>2</sup> 377 m di banchina	<ul style="list-style-type: none"> <li>- n. 6 bacini da 98 a 326 m</li> <li>- Travellift da 430 t</li> </ul>
Palumbo - Marsiglia	12.000 m <sup>2</sup>	- n. 4 bacini da 80 a 126 m (in uso NON esclusivo)
Lusben - Viareggio	15.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bacino da 180 m</li> <li>- Shiplift da 2500 t</li> <li>- Travellift da 600 t</li> </ul>
NCA refit - M. Carrara	30.000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bacino da 200 m</li> <li>- Floating barge per yacht fino a 90 m</li> </ul>

## 5. Gli investimenti realizzati

Nel panorama sopradescritto Amico & Co si è ritagliato una significativa quota di mercato sia per quanto riguarda i lavori periodici di manutenzione ordinaria e straordinaria sia per quanto riguarda più estesi interventi di chirurgia navale.

La necessità di conformarsi con un mercato aggressivo orientato verso imbarcazioni di stazza sempre maggiore ha comportato l'esigenza di dotarsi di adeguate infrastrutture sostenendo ingenti investimenti per rimanere competitivi.

Seguendo questo approccio, Amico &Co, dopo la realizzazione delle opere avviate nel 1991-2003, tra cui:

- Costruzione palazzine e capannoni;
- Realizzazione di piazzali ad alta portanza;
- Realizzazione di impianti generali cantiere (elettrici, depurazione acque /aria, idrici, aria compressa, etc.);
- Acquisto mezzi di movimentazione imbarcazioni (travel lift)

a partire dal 2004 ha avviato un piano di investimenti per un importo complessivo di oltre 55 milioni di Euro; in particolare dal 2013 sono state realizzate importanti opere infrastrutturali nell'area in concessione tra cui:

<b>Anno</b>		<b>Investimento (MEuro)</b>
2013 -2014	- Costruzione bacino di carenaggio	3,8
	- Realizzazione copertura del bacino	1,9
2015 - 2016	- Nuovo pontile lato ovest	1,2
2017 - 2018	- Opere a mare, realizzazione banchine e pontili	0,3
	- Bonifica e consolidamento sottosuolo	
	- Pavimentazione piazzale	
	- Realizzazione rete di scarico	
2019	- Opere a mare per shiplift	13,0
	- Palificazioni	
	- Realizzazione nuovi pontili	
	- Consolidamento sottosuolo	
	- Realizzazione cunicoli su piazzali nuove aree	
	- Piattaforma shiplift e sistema intaccaggio	12,0
	- Sistema di movimentazione (rotaie ed impianti tecnologici)	
	- Sistema di trasferimento per rail transfer	2,2
	- Allestimento ormeggi ed impiantistica	0,5

Parallelamente agli investimenti in infrastrutture, l'azienda ha proceduto ad un graduale incremento occupazionale, con un aumento del personale diretto, passato nell'arco di 15 anni (dal 31.12.2003 al 14.02.2020) da 31 a 74 dipendenti, senza considerare l'impatto sull'indotto.

La volontà di mantenere, e possibilmente rafforzare, la propria presenza sul mercato del refit di superyacht spinge Amico & Co a prevedere nuovi e continui investimenti anche negli anni a venire per ottimizzare quanto già eseguito.

Infatti a partire da 2020 sono stati pianificati:

- la realizzazione di nuovi laboratori ed officine per una spesa di circa 1,1 milioni di euro
- il consolidamento del pontile frangiflutti, il completamento del sistema di trasferimento delle imbarcazioni su rotaia (3,3 milioni di euro)
- l'allestimento di un nuovo piano d'ormeggio, comprensivi di impiantistica a terra per servizi al fine di poter ospitare un maggior numero di imbarcazioni in galleggiamento, offrendo agli equipaggi sempre maggiori servizi (spese preventivate per circa 6,5 milioni di euro entro il 2023).

## **6. Determinazione della vita utile**

Preso atto di quanto esposto nel precedente capitolo, al fine di determinarne la vita utile, intendendosi con tale termine non già l'arco di tempo dalla costruzione alla demolizione, bensì il periodo intercorrente tra la realizzazione del bene pronto all'impiego e la sua dismissione dalla linea di produzione, gli investimenti sopra descritti, in relazione alla tipologia ed alla stessa natura, possono essere suddivisi in cinque categorie:

Investimenti di TIPO 1	riguardanti opere che per loro natura hanno una durata tecnico economica lunghissima
Investimenti di TIPO 2	riguardanti opere cui è prevedibile una lunga vita utile
Investimenti di TIPO 3	riguardanti opere cui è prevedibile una vita utile medio-lunga
Investimenti di TIPO 4	investimenti di routine per adeguamento attrezzature
Investimenti di TIPO 5	investimenti in impianti generici

Tra gli investimenti di **TIPO 1** si annoverano principalmente le infrastrutture e le opere a mare, quali costruzione di banchine, consolidamento del sottosuolo, tra cui spiccano la realizzazione del bacino di carenaggio e delle opere a mare per lo Shiplift.

Si tratta in sostanza di opere realizzate in calcestruzzo armato, per le quali già in fase di progetto la vita utile viene determinata, mediante metodologie consolidate, il momento nel quale il fronte di carbonatazione avrà superato il copriferro e raggiunto le armature, e di conseguenza quale possa essere la velocità con la quale la corrosione interesserà le armature, diminuendone la sezione.

E' infatti ormai dimostrato come il peggior nemico del calcestruzzo sia la carbonatazione, processo chimico dove l'idrossido di calcio, combinandosi con l'anidride carbonica dà luogo alla formazione di carbonato di calcio, determinando la riduzione delle proprietà alcaline del calcestruzzo.

Or bene, dalla letteratura risulta che, per infrastrutture in calcestruzzo, se correttamente progettate e realizzate, soggette a periodica manutenzione ordinaria, la vita utile può essere ragionevolmente indicata in un intervallo tra 75 e 100 anni.

Nella fattispecie, trattandosi di opere non soggette a significativo degrado derivante da obsolescenza tecnica, tenuto conto che comunque si tratta di infrastrutture localizzate in area portuale, soggette all'aggressione dell'ambiente marino, in via prudenziale, si ritiene che possa essere attribuita una vita utile di 80 anni.

Al riguardo è significativo sottolineare che, al fine di determinare la durata della concessione ovvero del periodo di ammortamento, a recenti infrastrutture portuali, di caratteristiche non dissimili per

tipologia da quelle in oggetto, realizzate nella ns. Regione Liguria, è stata attribuita una vita utile anche superiore:

- Marina di Loano	80 anni
- Marina Aeroporto di Genova	90 anni
- Darsena Nautica di Genova	100 anni

Analoghe considerazioni possono essere ripetute anche per quanto riguardano gli investimenti di **TIPO 2** (palazzine e capannoni) con struttura portante in calcestruzzo armato e tamponature in pannelli pre-assemblati, come pure alle strutture in carpenteria metallica, quali ad esempio la piattaforma Shiplift, ovvero agli impianti tecnologici del medesimo sistema (verricelli di azionamento, impiantistica idraulica, etc.)

Se da un lato infatti i manufatti in acciaio, trattandosi di elementi statici, non soggetti quindi a sollecitazioni dinamiche, allorquando correttamente trattati in fase di costruzione con verniciatura e costantemente mantenuti, onde evitare la formazione di corrosione, garantiscono una durabilità significativa, anche gli impianti tecnologici, parzialmente canalizzati nel sottosuolo non presentano particolare vulnerabilità.

Conseguentemente si ritiene corretto attribuire a tali opere una vita utile non superiore a 50 anni; tale considerazione tiene in debita considerazione la circostanza che, storicamente Amico & Co sostiene spese per la manutenzione ordinaria delle infrastrutture ed impianti nell'ordine di 1,7 milioni di Euro su base annua.

Al contrario certamente più soggetti a deterioramento e ad obsolescenza tecnica (intesa come la perdita di valore di mercato di un bene, causata dal progresso tecnico o innovazione tecnologica) sono gli investimenti di **TIPO 3**, nello specifico il sistema di trasferimento su rotaia delle imbarcazioni mediante carrelli idraulici, travel lift ovvero carrelloni porta-imbarcazioni, cui si ritiene ragionevole attribuire una vita utile non superiore a 30 anni.

Per quanto riguarda l'investimenti di **TIPO 4**, ovvero sia allestimento di nuovi ormeggi e relativa impiantistica, iniziato nel corso del 2019 per completarsi nell'arco dei prossimi 4-5 anni, con la realizzazione anche di nuovi servizi per la marina (moduli prefabbricati alloggi, aree ospiti/equipaggio), trattandosi di opere bisognevoli di periodici interventi di rinnovamento e ripristino per l'adeguamento alle mutate esigenze specifiche di produzione, si ritiene che la vita utile debba essere limitata ad un periodo di 20 anni.

Infine per quanto relativamente agli investimenti di **TIPO 5**, si tratta perlopiù di spese sostenute negli anni passati, per la realizzazione di attrezzature di routine ovvero impianti generici, che nell'arco di 10 anni dovrebbero essere interamente ammortizzati.

--- , ---

In conclusione, l'analisi condotta, considerata:

- la tipologia delle iniziative intraprese dalla Amico & Co,
- la durata fisica delle opere,
- le analogie tra quanto realizzato ed altre realtà imprenditoriali private e pubbliche,
- l'andamento del mercato del refit e le prevedibili dinamiche future,
- la presenza sempre maggiore di competitors e del conseguente compressione dei margini,
- la necessaria sostenibilità economico/finanziaria degli investimenti, in termini di ammortamenti,

porta a definire la vita utile degli investimenti eseguiti come segue:

TIPO 1	Opere a mare, bacino di carenaggio, pontili, consolidamento sottosuolo, etc.	80 anni
TIPO 2	Immobili, capannoni, piattaforma Shiplift copertura bacino, etc.	50 anni
TIPO 3	Rail transfer system	30 anni
TIPO 4	Allestimento ormeggio e relativa impiantistica	20 anni
TIPO 5	Impianti generici, etc.	10 anni



Luigi Beraldo





# **AMICO&CO S.R.L. - ULTERIORI INVESTIMENTI PREVISTI E/O IN FASE DI REALIZZAZIONE**

Investimenti previsti/ in fase di realizzazione a far data da gennaio 2022		Stato realizzazione dell'opera	Fine lavori	Importo previsto/stima a finire
Aree di Levante Accordo Suppletivo del 15.09.2021	Impiantistica asservita ai nuovi slot: - implementazione rete distribuzione energia elettrica in media tensione (compresa cabina di trasformazione); - impianti idraulici (termico, acqua dolce e salata, acque nere, antincendio, aria compressa)	in fase di realizzazione	dicembre 2022	524.427,00 €
	Riqualificazione capannone "B": realizzazione di nuovi volumi in carpenteria metallica dedicati alla preparazione/pittura di parti di imbarcazioni, completi di impianti di filtrazione aria, abbattimento polveri e riscaldamento, con annessi spogliatoi, servizi igienici, magazzini e uffici	da iniziare	dicembre 2022	600.000,00 €
	Realizzazione di nuova centrale termica: palazzina e fondazioni, sala valvole, centrale termica in produzione, compressori.	da iniziare	dicembre 2022	714.200,00 €
	Impianto fotovoltaico	da iniziare	dicembre 2022	1.600.000,00 €
Impianti comuni	Nuova ricevente ENEL: scavo stradale da cantiere a Centrale, stesura cavi per adeguamento funzionale, nuova infrastruttura per il montaggio della cabina Enel.	da iniziare	dicembre 2022	750.000,00 €
	Attrezzature mobili per abbattimento over-spray da pittura	da iniziare	dicembre 2022	120.000,00 €
Totale				4.308.627,00 €