



Idea Progetto

"Caltanissetta *in MoVimento*"



Caltanissetta, 30/06/2020





Sommario

Premessa.....	2
1. Stato dell'arte.....	7
2. Obiettivi e finalità della proposta.....	9
3. Idea progetto.....	11
4. Piano economico e impegno di spesa	13
5. Strumenti, risorse, itinerari	18
6. Benefici per la Città	19
7. Metodologie di attuazione e criteri di aggiudicazione.....	22
8. Allegati.....	24



Premessa

Le città ed i paesi, in questi ultimi anni, sono molto cambiati. Piazze e marciapiedi, sempre più invase da automobili, rendono di fatto sempre più difficili e pericolosi gli spostamenti dei pedoni e l'utilizzo delle biciclette. Sono inoltre scomparsi inoltre gli spazi urbani dove i cittadini amavano aggregarsi e socializzare liberamente.

La gente sente oggi il bisogno di una città migliore, più vivibile, dove tutti i cittadini possano muoversi anche senza automobile. I cittadini vorrebbero sentirsi più sicuri, protetti, soggetti del diritto alla mobilità indipendente e garantita, senza dover dipendere da qualcuno che li accompagni.

Per superare tale problema, in alcune grandi città, negli ultimi anni, l'Amministrazione Pubblica ha fatto notevoli investimenti per favorire ed incentivare il trasporto ciclabile. La bicicletta, infatti, unitamente all'autobus, può dare un serio contributo alla differenziazione e alla sostenibilità del trasporto in città.

Anche la nostra città potrebbe sposare tale progetto salutare, specificando sin da subito che l'orografia collinare e le peculiari caratteristiche geomorfologiche della nostra città consiglierebbero l'utilizzo di biciclette con pedalata assistita, comunemente dette "e-bike". L'e-bike potrebbe essere facilmente utilizzata anche da anziani, giovani e bambini, per recarsi a scuola, al lavoro, per sbrigare commissioni, o più semplicemente per godere di un minuto di relax. Al contempo, l'utilizzo della bicicletta a pedalata assistita permetterebbe di guardarsi attorno, di pensare, di fermarsi all'improvviso per salutare un conoscente, con la garanzia di coprire il proprio percorso in tempi certi e brevi, senza fastidiosi ingorghi e con facilità di parcheggio nei pressi della destinazione. L'ambiente urbano è, infatti, il luogo nel quale può essere al meglio apprezzata la funzione della bicicletta a pedalata assistita come mezzo di trasporto ecologico, rapido ed efficiente.

La qualità dell'abitare e del vivere richiede soprattutto possibilità di intrecciare relazioni umane e socio-economiche, potersi muovere con facilità e con piacere negli spazi urbani, poter visitare aree diverse e punti attrattori significativi, di frequentazione quotidiana e



di pendolarismo (scuole, chiese, musei, stazioni ferroviarie, servizi pubblici, giardini, impianti sportivi, centri commerciali ecc.).

La bicicletta favorirebbe anche gli spostamenti nella campagna e nella rete extraurbana, collegando i centri minori, i comuni attigui, le frazioni, i centri rurali, i luoghi di svago e di interesse ambientale e ricreativo, assumendo una valenza culturale e un salutare impiego del tempo libero, oltre che una funzione di facile trasporto. Gli spostamenti in bicicletta, infatti, consentirebbero un viaggio meraviglioso, rilassato e liberatorio, idoneo a far approfondire la conoscenza e a far ammirare la bellezza dei nostri incantevoli paesaggi.

Caltanissetta è anche una città dove le sue numerose attrattive artistiche, gli antichi palazzi, le chiese ed i monumenti testimoniano un passato ricco di vicissitudini storiche, attraverso cui è oggi possibile ideare itinerari e percorsi turistici avventurosi ed emozionanti.

Percorsi urbani

Percorsi delle architetture religiose:

chiesa Santa Maria La Nova (Cattedrale), chiesa di San Sebastiano, chiesa di Santa Maria degli Angeli, chiesa di S. Agata del Collegio, chiesa di S. Giovanni, chiesa di San Domenico, chiesa della Provvidenza, chiesa di San Giuseppe, chiesa delle Grazie.

Percorsi dei musei cittadini:

Galleria Civica d'Arte di Palazzo Moncada con la gipsoteca delle opere di Michele Tripisciano, Fratallone, Museo dei Simulacri o delle Vare, Museo Mineralogico Istituto Mottura, Museo diocesano, Museo Archeologico Regionale di Santo Spirito;

Percorsi delle Architetture civili:

Palazzo del Carmine, Teatro Margherita, Palazzo Moncada, Palazzo Banco di Sicilia, Palazzo delle Poste, Palazzo Testasecca, Palazzo Benintende, Palazzo Tumminelli, Palazzo Calafati, Palazzo Barile, Palazzo Lanzirotti ecc...;

Itinerari extraurbani

Un affascinante itinerario Arabo-Normanno partendo Caltanissetta è quello dei Castelli: castello di Pietrarossa, situato in origine al centro dei primi insediamenti abitativi e poi, nel corso del tempo, rimasto all'esterno delle mura cittadine. Il suo nome deriverebbe dal colore caratteristico dei mattoni;



Castello di Pietrarossa Caltanissetta

Proseguendo per Gela e Falconara, il primo edificio fortificato che s'incontra è il castello di Federico II, denominato "Castelluccio", che sorge a guardia della costa su una collina di gesso. Per la sua costruzione furono in parte utilizzati i blocchi di calcare bianco delle mura greche di Caposoprano;



Castello di Mazzarino (CL)

su un colle di roccia calcarea si erge il castello di Delia, che domina la vallata del torrente Delia, a cui si giunge dalla statale 190 Delia-Canicattì

Imprendibile "nido d'aquila" era il castello di Mussomeli, che sorge su una roccia calcarea a circa 80 metri d'altezza sulla piana circostante.

Itinerari delle Miniere:

Gessolungo, Trabonella, Trabia Tallarita, Bosco , Tumminelli, Saponaro, Grottacalda, Zimbalio, Floristella, Madore, Gibellini, Cozzo Disi, La Grasta ed infine al cimitero dei carusi a Caltanissetta.

Itinerari delle zone archeologiche:

*Sabucina, Gibil Gabib, Polizzello, Capo Soprano, Capodarso,
e tanti altri percorsi ed itinerari da poter progettare.*



Per quanto sopra premesso e in risposta alle esigenze della cittadinanza, la sottoscritta Faraci Lisa, Portavoce del Movimento 5S in Consiglio Comunale di Caltanissetta, nella veste di prima firmataria proponente, unitamente e congiuntamente agli attivisti Vincenzo Nicoletti, Filippo Ciancimino e Claudio Scarantino e ai Consiglieri del Movimento 5S di cui all'elenco firmatari (ALLEGATO 1), ha redatto la presente Idea-Progetto sotto forma di proposta alla Amministrazione della città nelle persone:

- *Dell'Ill.mo **Sindaco Arch. Roberto Gambino** e degli Assessori competenti ovvero:*
- *Del Preg.mo **Assessore** alla mobilità urbana e all'ambiente Dott. **Marcello Frangiamone**,*
- *Del Preg.mo **Assessore** all'Innovazione Smart City e Agenda Urbana Dott. **Giuseppe La Mensa**,*
- *Del Preg.mo **Assessore** alla crescita territoriale Avv. **Francesco Nicoletti**,*
- *Del Preg.mo **Assessore** allo sviluppo economico Dott.ssa **Grazia Giammusso**,*
- *Del Preg.mo **Assessore** alla cultura Prof. **Marcella Natale**,*
- *Del Preg.mo **Assessore** allo sport e al Turismo Prof. **Fabio Caracausi**,*

sentito il parere tecnico dei dirigenti responsabili arch. Ing. Giuseppe Dell'Utri e Diego Peruga per fornire alla stessa Giunta di governo uno strumento utile alla riqualificazione urbana, alla promozione della mobilità sostenibile e all'innovazione dei servizi offerti da alcuni esercenti di Caltanissetta che vorranno aderire all'iniziativa, senza particolari aggravii e impegni di spesa per l'Amministrazione.

La presente proposta non è vincolante ed è pertanto soggetta a verifica, integrazione correzione, approvazione e attuazione da parte della Giunta e del Consiglio Comunale secondo le leggi vigenti, e conformemente al programma di governo.



1. Stato Dell'arte

La città di Caltanissetta ad oggi ha provveduto ad installare N.10 colonnine per le ricariche elettriche di vetture e/o e-bike come da aerofotogrammetria e relativa tabella allegata (ALLEGATO 2). L'amministrazione intende perseguire la promozione della mobilità sostenibile, così come da programma elettorale M5S, garantendo a tutti i cittadini il diritto di muoversi facilmente attraverso la redazione del P.U.M.S. (piano urbano della mobilità sostenibile) ed avendo riguardo in particolare alle isole pedonali, alle zone ZTL e ai percorsi ciclabili, promuovendo uno stile di vita sano e di tutto ciò che vi ruota attorno, come la mobilità, lo sport, la dieta mediterranea, la cura per l'ambiente, la riduzione delle emissioni di CO2 al fine di migliorare la qualità dell'aria. Il programma elettorale del M5S, tra l'altro, nell'ambito della mobilità prevedeva espressamente, tra i suoi obiettivi programmatici, la pubblicazione di un bando per l'affidamento del servizio e-bike sharing che colleghi l'intera rete cittadina, le infrastrutture esistenti , gli attrattori turistici artistico e monumentali e i punti strategici urbani (tribunale, posta municipio etc). Il programma elettorale del M5S prevedeva in tal senso un impegno di spesa di euro 50.000,00 a valere sui fondi provenienti dal recupero delle imposte sulla TOSAP da parte delle aziende erogatrici di Pubblici Servizi.

I fruitori "naturali" del servizio di e-bike sharing sono i cittadini, gli esercizi commerciali, i food&beverage, le strutture turistiche-ricettive, le strutture sportive del territorio urbano. Il progetto contribuirà inoltre a realizzare uno dei 5 punti cardini del progetto del movimento 5S, portando Caltanissetta al livello di altre città d'Italia, come Torino e Roma anche esse amministrate da Giunte M5S, che hanno già avviato percorsi virtuosi di mobilità sostenibile e-bike sharing.

Inoltre anche altri utenti privati in possesso di bike o e-bike poiché magari hanno aderito alla promozione di acquisto tramite eco-bonus di recente emanazione governativa, potranno utilizzare le rastrelliere e le colonnine ricaricabili con posti a loro riservati. Il Comune potrà partecipare all'iniziativa facendosi promotore della



costituzione della NewCo di progetto (New Company) o società veicolo (SPVs special purpose vehicle societies) concessionaria del servizio di e-bike sharing, agevolando alcuni costi e/o servizi ed utilizzando risorse dedicate, provenienti da Agenda Urbana, per realizzare quelle infrastrutture quali stazioni di ricarica e parcheggio con rastrelliere , sito internet app dedicati, percorsi ciclabili tematici- turistico-naturalistico-monumentali - gastronomici, zone urbane ZTL e percorsi pedonali. Da segnalare inoltre che Caltanissetta ospiterà la tappa d'apertura del giro di Italia in e-bike.



2. Obiettivi e finalità della Proposta

Obiettivi della presente proposta sono:

- *riqualificare in territorio Urbano ed extraurbano;*
- *ridurre l'inquinamento e il traffico veicolare;*
- *promuovere uno stile di vita salutare incentrato sulla DAITA Mediterranea;*
- *promuovere la cultura e la conoscenza dei beni artistico monumentali della città;*
- *promuovere lo sviluppo economico-occupazionale del territorio tramite la partecipazione attiva degli esercenti di Caltanissetta (esercizi commerciali, strutture turistico ricettive, strutture sportive, etc.) riuniti in una società di capitale veicolo SPVs (Special Purpose Vehicle Societies) e l'organizzazione di eventi tematici tipo Pasqua in bicicletta, settembre Nisseno, percorsi tematici enogastronomici etc. con guida turistica;*
- *aumentare la fruibilità degli spazi urbani e la conoscenza della città anche in termini di beni storico-monumentali e delle sue tradizioni folkloristiche;*
- *agevolare gli esercizi commerciali (negozi) attraverso il servizio di e-bike sharing che mette i clienti nelle condizioni di visitare i negozi liberamente senza ricercare posteggi e senza dover sprecare ore di tempo libero in file di traffico di autovetture;*
- *incrementare le vendite degli esercizi commerciali;*
- *favorire attività culturali turistiche teatrali di pubblico spettacolo nonché esibizioni di gruppi locali musicali teatrali e folkloristici creando degli eventi dedicati;*
- *potenziare i servizi di mobilità pubblica urbana;*
- *rivitalizzare le zone ZTL e pedonali favorendo la presenza di cittadini e la fruizione degli spazi pubblici comuni;*
- *individuare strumenti compensativi alla diminuzione del numero di visitatori al giorno degli esercizi commerciali derivanti dalla istituzione delle zone a traffico*



- limitato e della isola pedonale e dagli obblighi di distanziamento sociale imposti dalla emergenza covid;*
- *creare una rete di interessi tra negozianti, guide turistiche, cittadini, che porti alla creazione di un sistema di gestione "smart" della cosa pubblica nell'interesse della collettività;*
 - *attrarre la presenza di flussi turistici stagionali, locali (provenienti dalle città e dai comuni limitrofi) e non, con ricadute economiche (maggiori vendite) e sociali (posti di lavoro stagionale) per l'intero territorio;*
 - *ridefinire gli spazi stradali per favorire una circolazione veicolare, ciclabile e pedonale più fluida e sicura;*
 - *consentire una maggior autonomia dei ragazzi, soggetti deboli e portatori di handicap;*
 - *diminuire lo stress per i genitori che non avranno più il compito di accompagnare i propri figli;*
 - *offrire la possibilità per le attività commerciali e ai Bed and Breakfast, di poter noleggiare bike a pedalata assistita per la loro clientela;*
 - *favorire la nascita di gruppi di acquisto di bike o e-bike riducendo i costi iniziali per la singola bike;*
 - *incentivare tutti gli impiegati dei vari uffici, nonché per studenti e professori delle scuole di ogni ordine e grado che operano nella nostra città, ad usufruire delle rastrelliere e delle colonnine di ricarica posizionate davanti la loro sede operativa e messe a disposizione della società di progetto concessionaria, con posti riservati ad altri utenti;*
 - *ridurre l'inquinamento acustico.*



3. Idea Progetto

L'idea progetto prevede la concessione onerosa, con royalties al Comune, sul prezzo orario di affitto del servizio di e-bike sharing, ad una New Company c.d NewCo di progetto (società Concessionaria) costituita dallo sponsor (socio fondatore maggioritario) nella forma di società di capitale (S.r.l. o S.p.a.).

La NewCo di progetto dotata di un capitale sociale non inferiore a 30.000 euro (equity minimo) effettuerà un aumento di capitale sociale riservato non inferiore a 20.000 euro a tutti gli stakeholders (portatori di interesse - soci minoritari) che vorranno aderire all'iniziativa (esercizi commerciali, B&B, Food&Beverage etc) con una quota minima di 1.000 euro. Il capitale raccolto (equity d'investimento) servirà a coprire i costi CAPEX di investimento (acquisto e-bike) e il working capital a copertura dei costi iniziali di gestione. La NewCo di progetto potrà operare in regime di full-equity ovvero ricorrere eventualmente ed operare anche con leva finanziaria attraverso un finanziamento bancario di scopo.

Il Comune sosterrà:

- i costi di investimento per le sole stazioni di parcheggio e ricarica (rastrelliere) con il 70% dei posti riservati alla società concessionaria e il 30% dei posti riservati ad altri utenti (privati cittadini) in possesso di bike o e-bike personale,*
- i costi di energia elettrica per le ricariche delle e-bike della società concessionaria;*
- i costi per la gestione del sito internet con i percorsi urbani ed extraurbani di interesse turistico-culturale e l'app dedicata per la geo localizzazione e la gestione del servizio di e-bike sharing;*
- I costi per l'organizzazione di eventi dedicati incluso le guide turistiche dedicate ad eventi tematici a carattere mensile.*

Inoltre il Comune definirà i percorsi ciclabili tematici nella redazione finale del PUMS e del PUT individuando Zone ZTL e pedonali.



Gli esercenti che aderiranno all'iniziativa (soci minoritari della società concessionaria) avranno diritto:

- *alla pubblicità (logo su stazioni di ricarica e su e-bike sulla e/o sulla mappa dei percorsi ciclabili tematici, sul sito internet, etc.);*
- *a richiedere l'installazione a carico del Comune delle stazioni di ricarica nelle vicinanze del proprio esercizio;*
- *a convertire parte del prezzo di vendita del bene servizio offerto nel proprio esercizio quale sconto al cliente in ore di utilizzo del servizio e-bike-sharing da ricaricare su apposita tessera cliente;*
- *a ottenere sconti sulla Tari e/o sull'IMU sulla TOSAP per esercizio del suolo pubblico per la propria attività;*
- *a partecipare agli utili della NewCo di progetto tramite i dividendi a fine esercizio.*

Il concessionario dovrà provvedere in proprio alla manutenzione dei mezzi mentre il Comune si occuperà della manutenzione delle stazioni di parcheggio e ricarica.

Il concessionario inoltre percepirà un canone orario di affitto non inferiore a 2,5 euro/h e non superiore a 5 euro/h versando da un minimo di 10% fino ad un massimo del 30% quale royalties per il Comune.



4. Piano Economico e Impegno di Spesa

Qualsiasi bando di affidamento in concessione di beni e servizi non può non tenere conto della bancabilità e della giusta remunerabilità dell'iniziativa. L'ente pubblico non può "fare i conti in tasca" all'impresa concessionaria ma allo stesso tempo deve essere certo che la stessa non si imbarchi in una iniziativa fallimentare da un punto di vista economico, proponendo iniziative antieconomiche o irrealizzabili.

La bancabilità dell'iniziativa è spesso una condizione necessaria, anche se non da sola sufficiente, ovvero un indice di "fattibilità concreta" del progetto che garantisce sponsor e Pubblica Amministrazione (PA) che il bando di evidenza pubblica non andrà deserto, o laddove aggiudicato, non generi brutte sorprese o fallimenti annunciati.

Sulla base di tali considerazioni abbiamo ritenuto opportuno elaborare un BP (business plan prospettico) numerico che dimostri la bancabilità dell'iniziativa sin dalla presentazione dell'idea progetto al Consiglio Comunale per la sua approvazione, proprio per dimostrare la validità della proposta sia per l'ente pubblico che per il privato che rischia il capitale di investimento.

Sono state analizzate due ipotesi di investimento una con leva finanziaria (ALLEGATO 3) e una in full-equity (ALLEGATO 4) ovvero senza ricorso al finanziamento.

L'impresa sarà libera di scegliere l'ipotesi a lei più congeniale, ma l'analisi della ipotesi di investimento con leva finanziaria chiarisce qualsiasi dubbio sulla bancabilità e remunerabilità dell'iniziativa.

Tipicamente una banca finanzia un'idea progettuale se la stessa ha flussi garantiti (concessione pubblica) e margini di profitto tali da remunerare sia il debito che l'imprenditore. Con entrambe le condizioni il progetto è bancabile.

Esistono degli indici prestazionali che assicurano il management che deve decidere su una iniziativa, che il BP così come concepito e strutturato sia tale da rendere l'investimento autoliquidante e sicuro e dunque bancabile. Naturalmente i dati in input al BP devono essere corretti attendibili e/o ottenibili.



Gli indicatori che in questa analisi sono stati considerati sono:

- *leva finanziaria ovvero percentuale di equity (capitale di rischio o di investimento) immesso dall'imprenditore (capitale sociale iniziale e capitale sociale raccolto a valle della sottoscrizione delle quote riservate) tipicamente oggi non inferiore al 30% dell'investimento;*
- *DSCR (debt service coverage ratio) che pone a confronto il cash flow operativo prospettico dell'iniziativa, depurato dalle tasse, e il flusso finanziario necessario a coprire la rata del finanziamento. Questo indice misura la capacità dei flussi di ripagare il debito. Tipicamente oggi come oggi in Italia, dove l'accesso al credito è molto complesso e difficile, la banca per poter finanziare una iniziativa pretende un DSCR minimo non inferiore a 1,2-1,4 e un DSCR medio nel lungo periodo non inferiore a 1,3-1,5 a secondo del merito creditizio del impresa indipendentemente dall'iniziativa. Ciò vuol dire che i flussi netti (tasse pagate) devono essere anno per anno almeno il 40% in più della rata!;*
- *NPV (net present value) o VAN in italiano (valore attuale netto) è il guadagno finale (ricchezza finale) attualizzato ad oggi dell'impresa ad attività cessate dopo il medio periodo pari alla durata della concessione (normalmente 10 anni). Tale valore in genere deve essere pari o superiore ad almeno 4 volte il capitale investito su un orizzonte temporale di 15-20 anni;*
- *IRR (internal rate of return) o TIR in italiano (Tasso Interno di rendimento) che misura la redditività annua media dell'equity investito rispetto a tassi di redditività media del mercato azionario e/o obbligazionario. Tipicamente una iniziativa autoliquidante deve avere una TIR con leva finanziaria 30/70 non inferiore al 16%;*

I dati in Input evidenziati in colore giallo e inseriti nei BP allegati, sono stati valutati dai soggetti firmatari della presente idea-progetto, sulla base delle singole sensibilità derivanti dall'esperienza professionale e umana personale di ognuno. Naturalmente gli



stessi potranno essere verificati sulla base di indagini di mercato più approfondite e/o con l'ausilio di consulenti esperti in project financing e business planning.

Tali dati in inputi riguardano:

- *equity Raccolto necessario all'acquisto di 100 e-bike e accessori (geolocalizzatori computer licenze software etc.) pari a 50.000 euro;*
- *tasso di inflazione 0,5%*
- *leva finanziaria 33%*
- *investimento totale (capitale investito) 150.000 euro*
- *tasso di interesse del finanziamento pari ad euribor a 3 mesi 0,28% + spread 3,5%*
- *tasso di rendimento del mercato azionario e/o obbligazionario a 10 anni 5%*
- *Ires 27,50%*
- *Irap 4,82%*
- *imposte su dividendi 2%*
- *ammortamento 5 anni*
- *durata concessione 10 anni*
- *durata finanziamento 10 anni*
- *preammortamento 1 anno*
- *ore/ anno di affitto: primo anno 750 ore, secondo anno 1000 ore, terzo anno 1250 ore, quarto anno 1500 ore, quinto anno e successivi regime a 2000 ore/anno numero di biciclette 100*
- *prezzo orario affitto bike 2,5 euro/ora*
- *ricavi da pubblicità (cartelloni su rastrelliere e sito internet e app) 15% ricavi annui*
- *royalties al Comune (canone orario per la concessione in esclusiva del servizio di bike-sharing) 0,5 euro/ora pari al 20% del canone orario*
- *n. addetti alla manutenzione del parco mezzi e al pronto intervento 2 unità*
- *costo lordo annuale risorsa umana addetto alla manutenzione 19.000 euro annui*



- n. risorse umane per management direzione e controllo segreteria e amministrazione 3 unità;
- costo lordo annuale risorsa umana per management direzione e controllo segreteria e amministrazione 25.000 euro annui
- incidenza annua consumabili (ricambi attrezzature) e costi di gestione diversi dal personale su investimento totale (capitale di rischio + finanziamento bancario) 20%
- incidenza annua assicurazione RCT/RCO furto incendio atti vandalici ed eventi calamitosi su investimento totale (capitale di rischio + finanziamento bancario) 5%
- incidenza annua affitti e utenze su investimento totale (capitale di rischio + finanziamento bancario) 10%
- tassa per la concessione di suolo pubblico (parking e rastrelliere) 0 euro/annui

I dati in input generano i seguenti valori della gestione caratteristica in output:

COSTI:

- rata finanziamento 13.315 euro/anno
- rata Interessi preammortamento 3.780 euro/anno
- costi personale manutenzione e pronto intervento 38.000 euro/anno
- costi personale management direzione controllo amministrazione e segreteria 75.000 euro/anno
- costi assicurativi 7.500 euro/anno
- altri costi di esercizio (affitti utenze consulenze etc) 15.000 euro/anno
- ammortamento parco mezzi 30.000 euro/anno
- costi eventi e guide turistiche etc zero (essendo gli stessi a carico del Comune)



RICAVI:

- ricavi da noleggio primo anno 187.500 euro, secondo anno 251.250 euro, terzo anno 315.633 euro, quarto anno 380.653 euro, quinto anno 510.626 euro a regime per tutti gli altri anni della concessione
- ricavi da pubblicità noleggio primo anno 28.125,00 euro, secondo anno 37.688,00 euro, terzo anno 47.345,00 euro, quarto anno 57.098 euro quinto anno 76.511,00 euro a regime per tutti gli altri anni della concessione;
- ricavi eventi e guide turistiche etc zero (essendo gli stessi a beneficio del Comune);

Tali valori della gestione caratteristica generano i seguenti indici prestazionali:

- DSCR minimo: 3,34 (pari a 2,5 volte il DSCR minimo richiesto dagli principali operatori bancari nazionali ed esteri!);
- VAN: 1.023.880 euro (pari a 20 volte il capitale di rischio in 10 anni di orizzonte temporale!);
- TIR : 98,52% (che significa un rendimento di circa euro 29.556 annue su 30.000 investiti all'anno zero per il 1° proponente e 980,52 euro annue su 1000 investiti all'anno zero per ogni stakeholders coinvolto!);
- ROI 1° anno: 8,42%
- ROE 1° anno : 17,69%
- Payback period : 1,5 anni (che significa che in meno di due anni i flussi di cassa hanno pareggiato il capitale di rischio investito).

Dalla analisi degli indicatori emerge che l'iniziativa è meritevole di affidamento creditizio su iniziative autoliquidanti e che l'idea progetto è fortemente appetibile da parte di investitori qualificati e/o istituzionali.



5. Strumenti, risorse, itinerari

Sarà cura dell'ufficio tecnico comunale e dei dirigenti responsabili dei servizi coinvolti individuare la dotazione strumentale minima (colonnine e rastrelliere con posti riservati alla società concessionaria e al pubblico), il loro posizionamento, l'elenco effettivo dei servizi e la modalità di offerta degli stessi nonché le risorse necessarie, gli itinerari, le zone a traffico limitato, pedonali e ciclabili, le eventuali piste ciclabili e quant'altro necessario in seno alla pubblicazione dell'avviso di pubblico interesse.

Il Comune adeguerà la propria dotazione strumentale e i servizi offerti sulla base della offerta economicamente più vantaggiosa che si aggiudicherà la gara.

Sarà altresì compito dell'ufficio tecnico e dei dirigenti responsabili dei servizi coinvolti redigere il bando di gara sulla base dell'idea-progetto finale così come approvato in Consiglio Comunale.



6. Benefici per la Città

Di certo uno dei principali punti di forza del bike-sharing risiede nella sua flessibilità.

E' infatti possibile usufruire di questo servizio in qualsiasi momento della giornata, in alternativa ai mezzi pubblici, ai taxi o addirittura all'utilizzo di mezzi di locomozione personali quali automobile, scooter e moto.

Quest'ultima opzione apre uno scenario molto importante che non va sottovalutato; ovvero la possibilità di decongestionare le vie della città dal traffico dell'ora di punta (8-9 a.m./13-14 p.m.), con conseguente e non indifferente riduzione dell'inquinamento acustico ed aumento della salubrità dell'aria.

È ampiamente risaputo che la circolazione di mezzi a motore alimentati con combustibili di origine fossile, è origine di inquinamento ambientale principalmente a causa delle tanto famose emissioni di biossido di carbonio (CO₂). Un singolo scooter, infatti, emette circa 0,08 kg di CO₂ per ogni chilometro percorso, mentre un'automobile di medie dimensioni emette circa 0,14 kg di CO₂ per ogni chilometro percorso. A questo punto è facile intuire come l'utilizzo, per diversi chilometri al giorno, di 100 e-bike in sostituzione, per esempio, di 100 veicoli alimentati a combustibili fossili, può ridurre enormemente i livelli di CO₂ emessi giornalmente in città! Con un semplice calcolo è facile poter approssimare che grazie all'utilizzo di 100 e-bike in città per almeno otto ore giornaliere ciascuna, è possibile ridurre le emissioni di circa 1200 kg di CO₂ al giorno; ovvero 432.000 kg di CO₂ ogni anno!

Alla luce di queste valutazioni è evidente che la scelta di adottare un'efficiente e ben distribuito servizio di bike sharing in città può migliorare la qualità della vita anche in termini di salubrità dell'aria respirata, di un minore inquinamento acustico e di un complessivo effetto "benefico" per l'ecosistema che circonda e permea il tessuto cittadino. Un altro vantaggio risiede nella possibilità, da parte del cittadino, di poter sostituire a suo piacimento, l'utilizzo di uno dei propri mezzi motorizzati (automobile, scooter, moto)



con quello delle e-bike messe a sua completa disposizione. In questo modo, il cittadino, potrà contenere i costi di gestione dei propri mezzi a motore con un ritorno economico positivo sulla propria economia familiare (risparmio spesa carburanti, usura e manutenzione veicoli a motore).

C'è anche un altro aspetto non meno importante da tenere in considerazione, ovvero la riduzione dei furti di biciclette, annoso problema della maggior parte dei centri cittadini italiani. Sostituendo l'utilizzo di e-bike geo-localizzate a quello della propria bicicletta, il cittadino potrà godere del servizio senza la logorante preoccupazione che la propria bicicletta possa essere rubata. Inoltre tramite la corretta ed efficiente implementazione del bike sharing, che consta di un efficace sistema di sicurezza associato alla linea di parcheggio, le possibilità di furto delle e-bike comunali sono pari a zero!

Come è facile immaginare l'utilizzo di una e-bike comporta anche vantaggi dal punto di vista della propria salute psico-fisica; una sana pedalata (assistita) per le vie della città può essere, infatti, anche un modo per distendere i nervi e fare della sana attività motoria, utile a rinfrancare corpo e mente.

Finalmente cittadini e turisti potranno godere delle vie del centro storico nisseno così come non avevano mai fatto, assaporando, perché no, anche l'idillio delle campagne nissene ai margini della città. Il tutto, dunque, si tradurrà anche nella promozione storico-culturale dei luoghi dei monumenti e delle bellezze naturalistiche e paesaggistiche che la città offre.

Tutto questo avrebbe un'influenza positiva anche sull'economia locale in termini turistici, in quanto fornirebbe un'inedita alternativa permettendo ai villeggianti di poter conoscere e "vivere" la città, attraversandola anche nei centri rurali solitamente poco o totalmente non accessibili con i classici mezzi di trasporto.

Inoltre, il sapiente dislocamento delle zone di sosta in punti salienti dal punto di vista turistico-commerciale, permetterà a tutti coloro che usufruiranno del servizio e-bike di poter accedere a zone ricche di servizi (commerciali, finanziari, ludici) senza il problema del "dove parcheggiare", che spesso scoraggia a monte le attività extra-lavorative dei



cittadini e dei visitatori. Questo aspetto promette di rilanciare la precaria economia delle attività del centro storico e delle zone meno accessibili della città.

In egual misura, vi è l'opportunità, da parte degli esercenti non soci della società concessionaria, di poter stabilire convenzioni e partnership con il gestore del servizio di bike sharing, che darà ampie possibilità di un forte ritorno anche in termini di pubblicità visibilità e promozione del brand o dell'attività commerciale.

Il bike sharing realizzabile a Caltanissetta è un sistema consolidato e di successo, ispirato anche dalle scelte di grandi metropoli mondiali quali New York e Milano. L'adozione di questo sistema sarebbe di certo un grande passo per la città nell'ardua, ma non impossibile, risalita delle classifiche che vedono la provincia, e dunque anche Caltanissetta, come porta bandiera all'ultimo posto in termini di vivibilità e prospettive.

Ebbene la ripartenza, la risalita, " LA RIGENERAZIONE" passa anche da qui, da scelte ecosostenibili in grado di migliorare capillarmente diversi aspetti della vita nissena all'interno delle "mura" comunali, che mai come in questo caso, potrebbero divenire "ali" d'unione con realtà metropolitane di certo più blasonate alle quali ispirarsi per il bene della cittadinanza.



7. Metodologie di attuazione e criteri di aggiudicazione concessione

L'attuazione della seguente proposta dovrà avvenire per quanto sopraesposto attraverso avviso/bando di evidenza pubblica con selezione dell'offerta più vantaggiosa in termine di:

- *prezzo orario offerto al pubblico;*
- *% royalties offerte al comune;*
- *capitale sociale iniziale della società di scopo (equity d'investimento);*
- *quota di capitale riservato agli stakeholders (esercenti nisseni) ovvero capitale raccolto;*
- *n. di stakeholders coinvolti con dichiarazione di impegno a sottoscrivere l'aumento di capitale per la quota desiderata uguale o superiore alla quota minima;*
- *n. di mezzi acquistati;*
- *rapporto qualità prezzo dei mezzi acquistati;*
- *qualità dell'offerta in termini servizi accessori, numero qualità e cadenza eventi, itinerari proposti, punti strategici e turistico-monumentali raggiunti, etc.*

Inoltre, l'ente si farà carico di firmare apposita convenzione con le associazioni di categoria per promuovere la partecipazione attiva all'iniziativa, del maggior numero di esercenti.



La sottoscritta primo firmatario e primo proponente, resta a disposizione della Giunta per qualsiasi delucidazione e/o chiarimento e/o eventuale integrazione e modifica della presente proposta prima della sua presentazione in Consiglio Comunale e, a riguardo, fiduciosa nel suo positivo accoglimento da parte dell'Amministrazione.

Caltanissetta li 30/06/2020

***** TEAM DI PROGETTO: "Caltanissetta in MoVimento" *****

Primo firmatario proponente

Il Consigliere Comunale

Lisa Faraci

Gli Attivisti:

Avv. Vincenzo Nicoletti

Arch. Filippo Ciancimino

Ing. Claudio Scarantino



8. Allegati

ALL 1 – Elenco firmatari

ALL 2 – Aerofotogrammetria e tabella riepilogativa

ALL 3 – Ipotesi 1 - Business Plan - Finanziamento

ALL 4 – Ipotesi 2 - Business Plan - Full equity



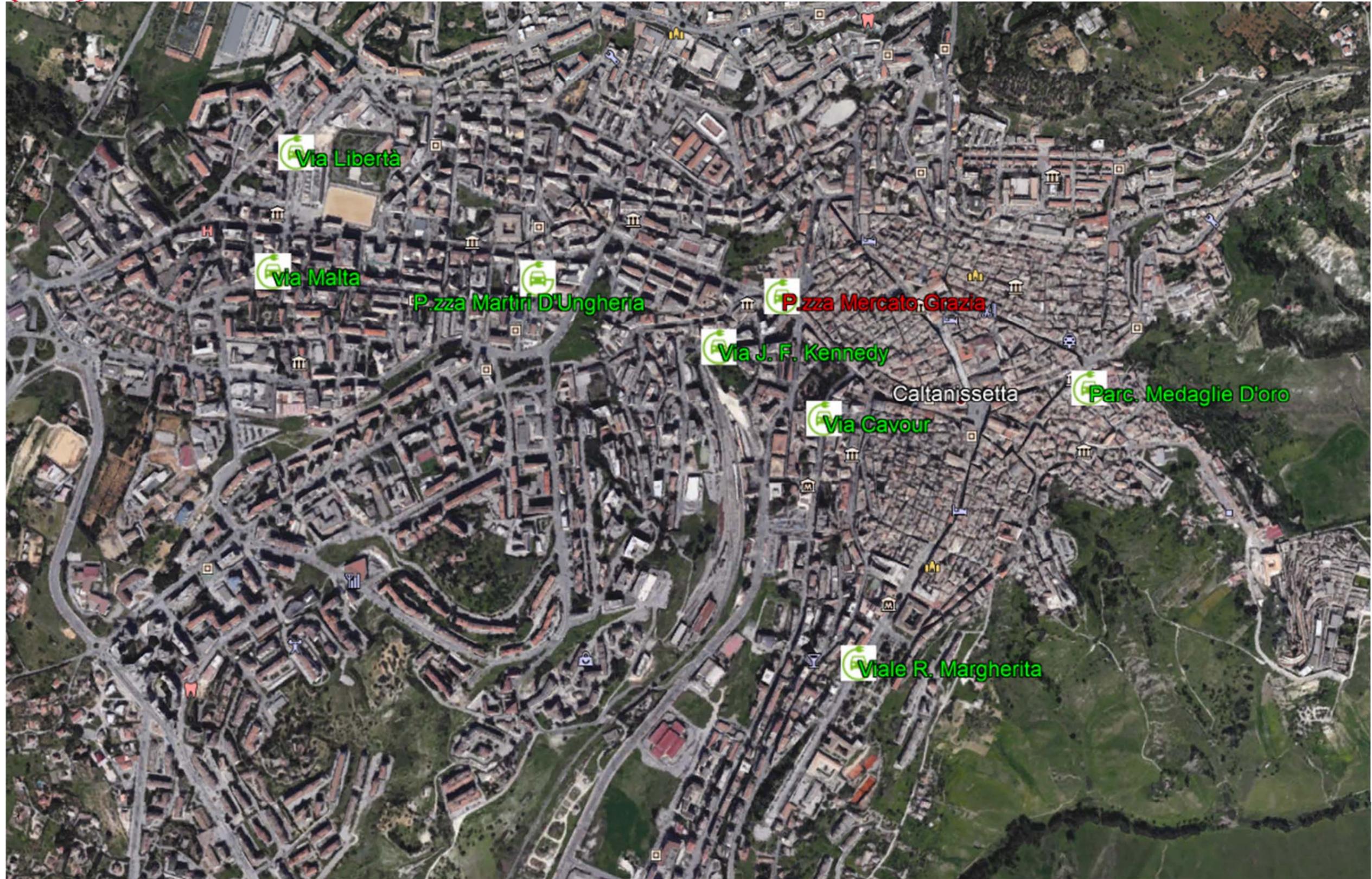
ALLEGATO 1

Elenco firmatari



ALLEGATO 2

Aerofotogrammetria e tabella riepilogativa





Colonnine Elettriche per auto e bici - ATTIVE

N.Colonnine	Localizzazione
n.1	Via Malta
n.1	Via Libertà
n.1	Piazza Martiri D'Ungheria
n.1	Via Kennedy
n.1	Via Cavour
n.1	Viale Regina Margherita
n.2	Parcheggio Medaglie D'oro

Coloninne Elettriche per auto e bici - DA ATTIVARE

N.Colonnine	Localizzazione
n.2	Piazza Mercato Grazia



ALLEGATO 3

Ipotesi 1

Business Plan - Finanziamento

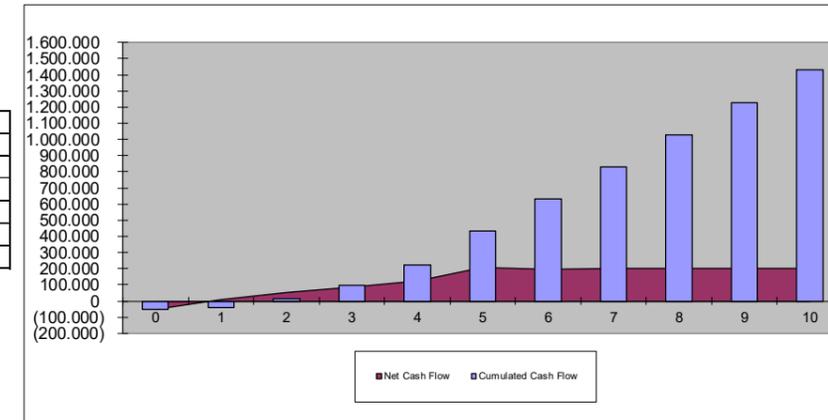


PROGRAMMA DI INVESTIMENTO : E-Bike Sharing

DSCR minimo rilevato	3,34
DSCR MEDIO rilevato	3,34

Capitale sociale 1° proponente	30.000 €	kWp
Capitale sociale soci minoritari	20.000 €	kWh/kWp
totale equity raccolto	50.000 €	
Inflazione	0,50%	
Investimento Totale	150.000 €	
Equity	33%	
Equity	50.000 €	
Base Euribor 3 mesi	0,28%	www.euribor.it/
Spread	3,50%	
Tasso d'Interesse	3,78%	
Tasso di rendimento mercato obbligazionario	5,00%	
ammortamento	5	anni
preammortamento	1	anni
Periodo Finanziamento	10	anni

Rata	-13.315 €
risparmio	0
cessione	
Ires	27,50%
Irap	4,82%
imposte su dividendi	2,00%



	ANNO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ore di bike-sharing	h	750	1.000	1.250	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
n bike		100										
prezzo orario	€/h	2,5	2,500	2,513	2,525	2,538	2,550	2,563	2,576	2,589	2,602	2,615
Ricavo da noleggi	€		187.500	251.250	315.633	380.653	510.075	512.626	515.189	517.765	520.354	522.955
Ricavi da pubblicità	€		28.125	37.688	47.345	57.098	76.511	76.894	77.278	77.665	78.053	78.443
Ricavi	€		215.625	288.938	362.978	437.751	586.587	589.519	592.467	595.429	598.407	601.399
canone orario di concessione comune (royalties)	€/h	0,5	0,50	0,50	0,51	0,51	0,51	0,51	0,52	0,52	0,52	0,52
personale Manutenzione e pronto intervento	€	2,00	38.000	38.190	38.381	38.573	38.766	38.960	39.154	39.350	39.547	39.745
consumabili sito internet app etc	€	20,00%	30.000	30.150	30.301	30.452	30.605	30.758	30.911	31.066	31.221	31.377
Management e amministrazione	€	3,00	75.000	75.375	75.752	76.131	76.511	76.894	77.278	77.665	78.053	78.443
Extra O&M	€		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insurance	€	5,00%	7.500	7.538	7.575	7.613	7.651	7.689	7.728	7.766	7.805	7.844
canone di concessione comune (royalties)	€		37.500	50.250	63.127	76.131	102.015	102.525	103.038	103.553	104.071	104.591
affitti utenze consulenze	€	10%	15.000	15.075	15.150	15.226	15.302	15.379	15.456	15.533	15.611	15.689
Costi Totali	€		203.000	216.578	230.286	244.126	270.850	272.204	273.565	274.933	276.308	277.689
Flussi di Cassa Operativi	€		12.625	72.360	132.692	193.626	315.737	317.315	318.902	320.496	322.099	323.709
Rata (ipotesi)	€		(3.780)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)	(13.315)
Quota interessi	€		(3.780)	(3.780)	(3.420)	(3.046)	(2.657)	(2.255)	(1.836)	(1.403)	(952)	(485)
Quota capitale	€		0	(9.535)	(9.895)	(10.269)	(10.657)	(11.060)	(11.478)	(11.912)	(12.363)	(12.830)
debito Residuo	€		100.000	90.465	80.570	70.301	59.643	48.583	37.105	25.192	12.830	0
ammortamento	€		30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0	0
oneri accessori	€											
Profitti ante Tasse	€		(21.155)	38.580	99.272	160.580	283.079	315.061	317.065	319.094	321.147	323.224
Ires	€		0	4.792	27.300	44.160	77.847	86.642	87.193	87.751	88.315	88.887
Irap	€		0	840	4.785	7.740	13.644	15.186	15.283	15.380	15.479	15.579
imposte su dividendi	€		0	659	1.344	2.174	3.832	4.265	4.292	4.319	4.347	4.375
TOSAP	€		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Net Cash Flow		(50.000)	8.845	52.754	85.949	126.238	207.099	197.908	198.820	199.731	200.642	201.553
Cumulated Cash Flow		(50.000)	(41.155)	11.599	97.548	223.786	430.885	628.793	827.612	1.027.344	1.227.986	1.429.539
DSCR		3,34	4,96	7,46	10,48	16,55	15,86	15,93	16,00	16,07	16,14	
DSCR MEDIO PROGRESSIVO		3,34	4,15	5,25	6,56	8,56	9,78	10,66	11,32	11,85	12,28	
3. VAN		1.023.880,31										
4. TIR		98,52%										
5. ROI 1° anno		8,42%										
6. ROE 1° anno		17,69%										



ALLEGATO 4

Ipotesi 2

Business Plan - Full equity

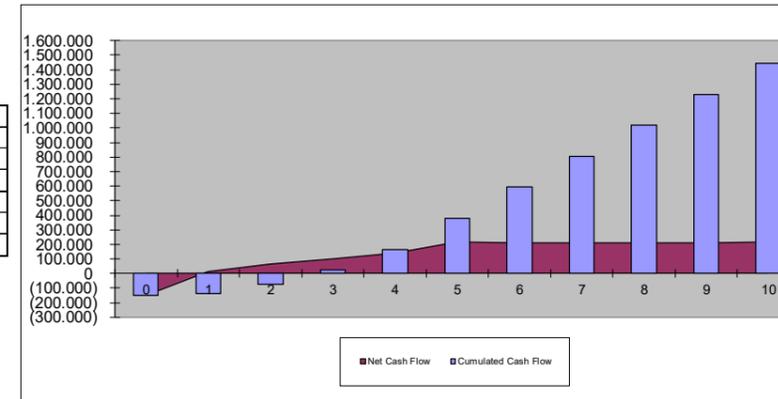


PROGRAMMA DI INVESTIMENTO : E-Bike Sharing

DSCR minimo rilevato	0,00
DSCR MEDIO rilevato	0,00

Capitale sociale 1° proponente	100.000 €	KVp
Capitale sociale soci minoritari	50.000 €	KVp/KVp
totale equity raccolto	150.000 €	
Inflazione	0,50%	
Investimento Totale	150.000 €	
Equity	100%	
Equity	150.000 €	
Base Euribor 3 mesi	0,28%	www.euribor.it/
Spread	3,50%	
Lasso d'Interesse	3,78%	
Tasso di rendimento mercato obbligazionario	5,00%	
ammortamento	5	anni
preammortamento	1	anni
Periodo Finanziamento	10	anni

Rata	0 €
risparmio	0
cessione	
Ires	27,50%
Irap	4,82%
imposte su dividendi	2,00%



ANNO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ore di bike-sharing		h	750	1.000	1.250	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
n bike		100									
prezzo orario		€/h	2,5	2,513	2,525	2,538	2,550	2,563	2,576	2,589	2,602
Ricavo da noleggi		€	187.500	251.250	315.633	380.653	510.075	512.626	515.189	517.765	520.354
Ricavi da pubblicità		€	28.125	37.688	47.345	57.098	76.511	76.894	77.278	77.665	78.053
Ricavi		€	215.625	288.938	362.978	437.751	586.587	589.519	592.467	595.429	601.399
canone orario di concessione comune (royalties)		€/h	0,5	0,50	0,50	0,51	0,51	0,51	0,51	0,52	0,52
personale Manutenzione e pronto intervento		€	2,00	19.000	€	38.000	38.190	38.381	38.573	38.766	38.960
consumabili sito internet app etc		€	20,00%	30.000	€	30.000	30.150	30.301	30.452	30.605	30.758
Management e amministrazione		€	3,00	25.000	€	75.000	75.375	75.752	76.131	76.511	76.894
Extra O&M		€		0	€	0	0	0	0	0	0
Insurance		€	5,00%	7.500	€	7.500	7.538	7.575	7.613	7.651	7.689
canone di concessione comune (royalties)		€		37.500	€	50.250	63.127	76.131	102.015	102.525	103.038
affitti utenze consulenze		€	10%	15.000	€	15.000	15.075	15.150	15.226	15.302	15.379
Costi Totali		€	203.000	216.578	230.286	244.126	270.850	272.204	273.565	274.933	276.308
Flussi di Cassa Operativi		€	12.625	72.360	132.692	193.626	315.737	317.315	318.902	320.496	322.099
Rata (ipotesi)		€	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quota interessi		€	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quota capitale		€	0	0	0	0	0	0	0	0	0
debito Residuo		€	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ammortamento		€	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0
oneri accessori		€									
Profitti ante Tasse		€	(17.375)	42.360	102.692	163.626	285.737	317.315	318.902	320.496	322.099
Ires		€	0	6.871	28.240	44.997	78.578	87.262	87.698	88.136	88.577
Irap		€	0	1.204	4.950	7.887	13.773	15.295	15.371	15.448	15.525
imposte su dividendi		€	0	686	1.390	2.215	3.868	4.295	4.317	4.338	4.360
TOSAP		€	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0
Net Cash Flow		(150.000)	12.625	63.599	98.112	138.527	219.519	210.464	211.516	212.574	213.637
Cumulated Cash Flow		(150.000)	(137.375)	(73.776)	24.336	162.863	382.382	592.846	804.362	1.016.935	1.230.572
DSCR											
DSCR MEDIO PROGRESSIVO											
3. VAN		€	1.011.200								
4. TIR		%	54,45%								
5. ROI 1° anno		%	8,42%								
6. ROE 1° anno		%	8,42%								