



Città di
MOLFETTA

Settore Territorio – Settore Patrimonio

PROPOSTA DI FINANZA DI PROGETTO
EX ART. 183, comma 15, D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.
PROGETTO DI CITTA' INTELLIGENTE
VALUTAZIONE DELL'INTERESSE PUBBLICO

Gruppo di Lavoro

ing. Alessandro BINETTI – Dirigente Settore Territorio
dott. Mauro DE GENNARO – Dirigente Settore Patrimonio
ing. Luca LUCANIE – Settore Patrimonio
dott. Gianluca DE BARI – Settore Patrimonio
p.i. Giuseppe SGHERZA – Settore Patrimonio



21 gennaio 2019



Faint text line below the top stamp.

Multiple lines of very faint, illegible text in the middle section.



Handwritten signature or initials overlapping the official stamp.

Vertical list of names and titles, including: 'Gruppo di Lavoro', 'Ing. Alessandro BIRRETTI - Dirigente Settore Territorio', 'Ing. Marco DE GENNARO - Dirigente Settore Territorio', 'Ing. Luca IACARIE - Settore Patrimonio', 'Ing. Gianluca DE BARI - Settore Patrimonio', and 'Ing. Giuseppe SGHERZA - Settore Patrimonio'.

31 gennaio 2019

Sommario

1.	Premesse.....	4
2.	Profilo giuridico della valutazione di Pubblico interesse.....	5
3.	Caratteristiche principali della proposta presentata	5
4.	Cronoprogramma di progetto	9
5.	Investimento.....	10
6.	Previsioni di Vendite e Tariffe.....	12
7.	Identificazione dei rischi	13
8.	Rischi tipici della fase di realizzazione.....	14
9.	Rischi tipici della fase di gestione dell'opera.....	15
10.	Rischi comuni ad entrambe le fasi.....	15
11.	Allocazione dei rischi.....	16
12.	Analisi di Convenienza	19
13.	La convenienza del partenariato pubblico-privato.....	19
14.	La convenienza sociale delle alternative progettuali.....	20
15.	Analisi Svolte	21
16.	Quantificazione dei rischi trasferibili	23
17.	Conclusioni	25

Handwritten signatures and initials in blue and green ink, located in the bottom right corner of the page. There are several distinct marks, including a large blue signature, a green signature, and various initials.

1. Premesse

In data 25.10.2018 è stata presentata la proposta di realizzazione di una città intelligente mediante il sistema di Project financing su iniziativa del privato di cui all'art. 183 comma 15 del D.Lgs. 50/2016 da parte delle aziende¹:

➤ CREASYS s.r.l.

CREASYS è una società di servizi specialistici ICT in ambito Governance, Risk e Compliance che da oltre 15 anni supporta con successo, in Italia e all'estero, clienti della Pubblica Amministrazione Centrale e Locale nonché grandi aziende private. La società con headquarter in Roma, ha uffici operativi anche in Milano, Teramo e Bari e, all'estero, in Washington DC.

Il core business di Creasys è focalizzato sui seguenti servizi:

- Project Monitoring & Project Management;
- Cost and Risk Management;
- Data Security
- Knowledge Management
- Formazione

Fra i settori in cui Creasys ha erogato i propri servizi si annoverano: la difesa, l'aerospazio, l'istruzione, i trasporti, l'ICT, la sanità, la sicurezza pubblica ed i servizi ai cittadini.

In merito alle certificazioni Creasys, dal 2002, è qualificata da AGID – Agenzia per l'Italia Digitale (ex CNIPA) come monitore esterno ed indipendente, abilitata al monitoraggio dei contratti ICT di grande rilievo per la PA. L'azienda è certificata inoltre UNI EN ISO 9001 ed ISO 20000 per l'erogazione di servizi ICT ed ha avviato il processo di certificazione ISO 27001 per la gestione e la manutenzione di infrastrutture e applicazioni IT.

➤ RTEC – Russian Telecom Equipment Company (Gruppo ROSTEC)

Russian Telecom Equipment Company (RTEC) è una società operante in Russia specializzata nello sviluppo e nella produzione di apparecchiature per le telecomunicazioni e nella creazione di sistemi di sicurezza completi. Fondata nel 2007, fa parte della Rostec La Società partecipa da anni al progetto di Smart City di Mosca e delle principali aree metropolitane della Russia ed è attualmente coinvolta in progetti di Smart City in numerose aree metropolitane estere.

¹ Le notizie sulle Società proponenti sono state ricavate dalla proposta presentata.



Scopo della presente relazione è la valutazione dell'interesse pubblico attraverso l'esame delle caratteristiche quali-quantitative della proposta e la comparazione con il sistema delle convenienze della Pubblica Amministrazione.

A tal proposito si farà riferimento alle Linee Guida ANAC n. 9 "Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato", approvate con Deliberazione n. 318 del 28 marzo 2018 (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.92 del 20 aprile n2018 - in vigore dal 5 maggio 2018.)

2. Profilo giuridico della valutazione di Pubblico interesse

Nella finanza di progetto, la procedura d'individuazione del promotore non è soggetta, in linea generale, a regole rigorose. Tale fase è caratterizzata da un alto livello di discrezionalità da parte dell'Amministrazione Pubblica la quale, dopo aver valutato la proposta presentata, provvede a sancirne, o meno, il pubblico interesse. Il Pubblico interesse è riconosciuto sulla base di valutazioni di fattibilità strettamente connesse a scelte interne di carattere economico e tecnico. Le scelte assunte sono sindacabili in sede giurisdizionale soltanto sotto il profilo della manifesta illogicità, irrazionalità, contraddittorietà e degli errori di fatto. La valutazione è connotata da un carattere informale e discrezionale, non richiedendosi un'analitica motivazione articolata per ciascuno dei profili indicati, essendo invece sufficiente una valutazione unitaria e globale che di essi comunque tenga conto.

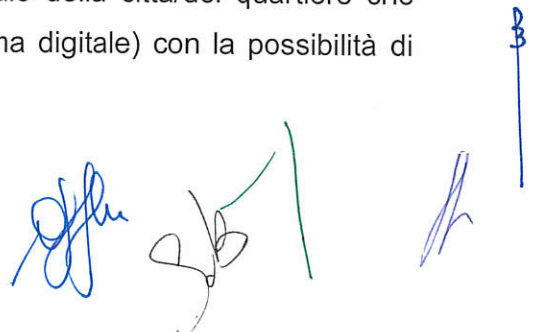
3. Caratteristiche principali della proposta presentata

La proposta pervenuta è caratterizzata dai seguenti dati progettuali:

si tratta di un progetto per la realizzazione di un sistema integrato di sistemi e servizi definiti nell'ambito delle tecnologie per la "Città Intelligente", al fine di migliorarne la vivibilità della città e incrementare l'interazione tra l'Amministrazione e la cittadinanza nell'ottica di favorire la partecipazione attiva del cittadino e la trasparenza degli atti amministrativi.

Il "Sistema" proposto è definibile come un insieme di servizi anche sostitutivi delle normali attività di gestione dei servizi attualmente presenti nell'ambito della amministrazione con piena responsabilità sui risultati da parte del promotore.

In esso saranno presenti servizi per la garanzia di sicurezza della città e delle zone industriali, il funzionamento delle attività vitali, del business e dei lavori di costruzione, attività sociologiche che a titolo esemplificativo includono un portale della città/del quartiere che funge da sportello unico (fornitura di servizi pubblici in forma digitale) con la possibilità di

The bottom right corner of the page contains several handwritten marks. There are three distinct signatures in blue ink, followed by a vertical blue line that extends upwards from the bottom edge of the page.

feedback, il monitoraggio delle reti sociali nonché l'integrazione e la gestione dei CCA (Centri Controllo Analitici).

Nella proposta vi è anche una parte dedicata all'integrazione con le infrastrutture degli impianti tecnologici necessari per il funzionamento della Città Intelligente, tra cui l'illuminazione pubblica, quale impianto di supporto utile per la dislocazione del Sistema Smart City.

Il progetto proposto, pertanto, non è semplicemente la realizzazione di un'opera ma comprende una serie di attività di varia natura quali: redazione di un'anagrafe dei beni, monitoraggio, progettazione, programmazione, analisi di dati, esecuzione di interventi, servizi e forniture ecc. Le attività di servizio indicate rappresentano solo una parte delle attività oggetto della proposta in quanto assumono grande rilievo altri elementi quali: la conoscenza anagrafica degli oggetti su cui si opera, il rapporto col cittadino/utente, una corretta gestione delle informazioni ed il monitoraggio per evitare pericoli alla pubblica incolumità.

Tale ultima finalità, peraltro, rientra negli obiettivi posti dall'ultima legge di bilancio e consente, utilizzando lo strumento del Project Financing, di ottimizzare gli attuali costi di gestione delle infrastrutture pubbliche a fronte dell'implementazione di nuovi sistemi e servizi della "Città Intelligente".

Gli obiettivi principali della proposta "Città Intelligente" Molfetta riguardano essenzialmente cinque diversi ambiti operativi:

a. sicurezza della città e della zona industriale che include:

il controllo dell'accesso delle persone e dei mezzi di trasporto con la gestione dell'archivio degli autorizzati;

l'analisi visiva situazionale, nonché quella sonora che garantisca l'automatizzazione nella sorveglianza;

l'integrazione dei sistemi di allerta in tema di protezione civile anche in relazione ad avvisi alla popolazione;

la comunicazione ai dipartimenti/servizi specializzati della città o del quartiere, l'informazione per i Centri Controllo Analitici (CCA) ai diversi livelli;

la protezione dei singoli oggetti infrastrutturali, che include il rilevamento degli incendi, il controllo degli elementi abbandonati/spariti, dell'affluenza di persone, degli impianti tecnici, nonché il riconoscimento delle altre situazioni;

l'installazione dei terminali polifunzionali d'informazione e di supporto che garantiscono il collegamento d'urgenza e la comunicazione (anche attraverso un altoparlante).

b. funzionamento delle attività vitali, del business e dei lavori di costruzione:

i sistemi di monitoraggio dei sistemi ingegneristici (SMSI) ed i sistemi di monitoraggio degli impianti ingegneristici (SMII) che segnalano gli incidenti alle reti ed alle strutture


ingegneristiche;
il controllo della costruzione e dello svolgimento dei lavori nei limiti dell'autorizzazione,
il controllo delle tempistiche e della sicurezza operativa;
il supporto alle infrastrutture cruciali (pubblica sicurezza, ospedali, protezione civile), il coordinamento delle attività dei gruppi operativi delle forze dell'ordine e del Ministero per le situazioni di emergenza atte alla prevenzione delle minacce di incidenti e del terrorismo;
la gestione dei parcheggi in termini di ricerca e pagamento attraverso apposite "app";
l'approvvigionamento elettrico per i veicoli elettrici;
la gestione dei trasporti pubblici che include: il tracking dei trasporti, la previsione della circolazione ed il controllo dell'osservazione dell'orario, le informazioni per i passeggeri alle fermate dei mezzi;
l'integrazione con le scuole che include un sistema complessivo per controllare l'accesso all'interno degli istituti scolastici, monitorare la frequenza alla scuola, gestire la presenza di segnali d'allarme per le forze dell'ordine per le situazioni di emergenza.

c. attività di comunicazione sociale che includono:

un portale della città e del quartiere che funge da sportello unico (fornitura di servizi pubblici in forma digitale) con la possibilità di feedback;
il supporto ed il monitoraggio dei gruppi di discussione sui siti d'informazione locali non governativi;
il monitoraggio dei sistemi di social network;
l'integrazione e l'ampliamento del sistema di Wi-Fi cittadino con la possibilità di implementare nuovi punti strategici di hot-spot di accesso alla rete in diversi punti della città al fine di erogare servizi tecnologicamente evoluti per i cittadini e per le attività imprenditoriali e commerciali, nonché per l'attrattività turistica del territorio.

d. integrazione e gestione dei vari sistemi per la creazione di:

un CCA per il comando e controllo di sicurezza della città integrando i flussi informativi di livello appropriato;
dei CCA specializzati per i singoli servizi con la ricezione delle informazioni rilevanti dai sottosistemi dispiegati;
CCA di quartiere tenendo conto delle specificità locali (ad esempio, il CCA del centro storico, della zona industriale, ...) con accesso alle informazioni specifiche e dettagliate.

The image shows several handwritten signatures in blue and green ink, located in the bottom right corner of the page. There are approximately five distinct signatures, some appearing to be initials or full names, written in a cursive style.

e. allestimento di un modulo dimostrativo che aiuti la cittadinanza nel processo di accoglienza e valutazione delle nuove tecnologie implementate nei sistemi della "Città Intelligente".

A tal fine è necessario il dispiegamento graduale delle versioni demo dei vari sottosistemi previsti, con la raccolta dei suggerimenti da parte dei cittadini e l'adeguamento alle realtà locali. Saranno pianificate campagne di divulgazione dei nuovi servizi nelle scuole e nei centri socio-culturali di aggregazione presenti sul territorio.

In tale modulo è prevista la predisposizione di tutti i connettori necessari con software realizzati di natura gestionale, strategica ed operativa utili a comunicare tra loro.

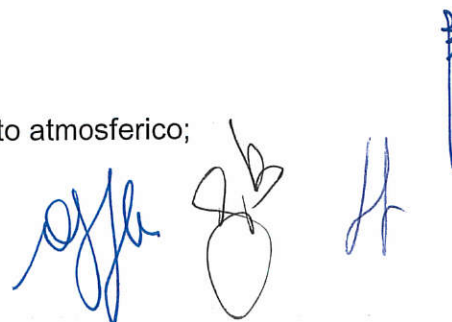
Alla base del sistema c'è un centro elaborazioni dati riservati (CED) che garantisce la necessaria capacità di calcolo, gli adeguati volumi di archiviazione dei dati e un'alimentazione elettrica affidabile. Il CED sarà progettato prendendo in considerazione la posizione del locale, le condizioni climatiche e la potenza dell'alimentazione elettrica, dei seguenti macrosistemi:

1. il sistema analitico automatizzato di informazione "Cittadino attivo" (SAAI);
2. il sistema analitico di informazione della città (SAIM);
3. il sistema di videosorveglianza della zona industriale (SPIT) che include anche il sottosistema di controllo delle targhe di immatricolazione degli autoveicoli (CTIA) ed il sottosistema di controllo dei parcheggi (CP);
4. il sistema di controllo dei trasporti pubblici e dei mezzi comunali di servizio per un numero massimo di cento unità di trasporto.

Nell'ambito del macrosistema di videosorveglianza saranno integrate le videocamere già installate o in fase di installazione sul territorio comunale.

Sulla base dei flussi di informazione elaborati dai sistemi del CED il progetto prevede la gestione delle seguenti macroaree funzionali:

- il portale municipale (PM);
- i gruppi ed i sistemi automatizzati di supporto dei social network (SRS);
- il servizio di supervisione per la gestione della sicurezza e dei parcheggi (incluso pagamento e ricerca dei parcheggi);
- il servizio di supervisione dei trasporti pubblici e della mobilità sostenibile (bike sharing, velostazione, ...);
- il centro controllo analitico (CCA);
- il controllo dei flussi di traffico veicolare;
- il rilevamento dei parametri climatici e controllo dell'inquinamento atmosferico;



5. Investimento

Il costo complessivo (investimento) per la realizzazione di tutto il progetto è stimato in Euro 8.318.051,61 (ottomilioni trecentodiciottomila zero cinquantuno /61), di cui circa €.466.715 per spese di preparazione offerta e progettazione. La tabella che segue raggruppa per macro voci le spese da realizzarsi in funzione dei vari centri di spesa.

Tematica	Servizio	Obiettivo	TOTALE COSTI INVESTIMENTO
Videosorveglianza intelligente	Segnalazione furti auto, casa, incendio etc	Maggiore sicurezza e controllo finalizzati alla prevenzione crimini, al monitoraggio abbandono rifiuti, alle sanzioni amministrative per infrazioni stradali e alle emergenze della città	907.268,60 €
Trasporti pubblici	Sistema di controllo e monitoraggio + infrastruttura	Controllo dei mezzi pubblici, compreso il monitoraggio dei veicoli e del traffico, con la previsione di movimento e il controllo del rispetto degli orari, includendo l'informazione ai passeggeri nei punti di sosta.	151.750,65 €
Servizi pubblici online	Sistema analitico automatizzato di informazione "Cittadino attivo"	Consentire al cittadino di interfacciarsi direttamente con i servizi pubblici in modalità telematica (ambito sanitario, scolastico, anagrafico, ...) per ridurre i tempi di attesa	1.419.450,82 €
Interconnessione sistemi	Infrastruttura di rete e di comunicazione	Garantire l'integrazione tra i vari sistemi della Smart City attuali e futuri (Zona industriale, Città, Porto, ...). Cablare la città con fibra ottica e rame per completare i collegamenti delle telecamere e dei sistemi distribuiti	745.612,70 €
Governance della città	Centro di Controllo Unico	Implementazione del Centro di Analisi di Situazione (CAS) della città con l'integrazione dei flussi informativi dei vari sistemi implementati	307.964,55 €
Infrastruttura tecnologica	Allestimento degli impianti tecnologici	Integrare le componenti tecnologiche rispetto agli interventi di aggiornamento degli impianti di illuminazione pubblica	4.319.288,36 €
TOTALE SISTEMI, SW e LAVORI			7.851.335,68 €
TOTALE PROGETTAZIONE			466.715,94 €
TOTALE GENERALE			8.318.051,61 €

Il progetto muove dalla parte di integrazione videosorveglianza intelligente. La stessa consiste, come descritto dai proponenti, nella integrazione delle telecamere esistenti ove si aggiunge l'interfaccia di back-end che consenta piena analisi immagini con identificazione eventi selezionati quali a titolo esemplificativo:

1. Identificazione furti d'auto;
2. Identificazione ingressi abusivi appartamenti;
3. Crimini di varia natura e diffusione statisticamente dimostrabili sul territorio;
4. Sanzioni amministrative da remoto;
5. Gestione della emergenze

Il progetto prevede inoltre la diffusione di sistemi di monitoraggio software in tema di Trasporti pubblici e Controllo dei mezzi pubblici, ove si effettuerà il monitoraggio dei veicoli e del traffico, con la previsione di movimento e il controllo del rispetto degli orari, l'informazione on line su arrivi e partenze, includendo l'informazione ai passeggeri nei punti di sosta.

Per la tematica Servizi pubblici on-line l'obiettivo sarà consentire al cittadino di interfacciarsi direttamente con i servizi pubblici in modalità telematica (ambito sanitario, scolastico, anagrafico, ...) per ridurre i tempi di attesa, utilizzando attraverso totem, ovvero consentire una piena digitalizzazione dei servizi al cittadino di cui la città di Molfetta è carente. In tal modo l'impatto sarebbe enormemente positivo sia in termini di costi benefici per il cittadino, sia per la pubblica amministrazione che semplificherebbe i propri processi.

La tematica di Interconnessione sistemi della Smart City attuali e futuri (Zona industriale, Città, Porto, ...) riguarderà attività sia hardware che software con cablaggio della città con fibra ottica e rame per completare i collegamenti delle telecamere e dei sistemi distribuiti. La proposta si dovrà integrare con l'Accordo con la società Open Fiber S.p.a., di cui alla deliberazione di Giunta Comunale n. 284 del 16 ottobre 2018, che si occuperà di tutta la infrastrutturazione del Comune di Molfetta. Pertanto l'intervento infrastrutturale dovrà essere calibrato in relazione alla infrastrutturazione effettuata da Open Fiber Spa.

I processi di implementazione delle tecnologie di ICT in ambito pubblico generano forti cambiamenti procedurali e di modalità di erogazione dei servizi municipali.

Per questo, considerando le disposizioni della L. 150/2000 si ritiene necessario implementare, in parallelo, ai singoli *items* progettuali azioni specifiche di traduzione dei processi nei confronti dei target specifici di riferimento e degli *stakeholders* pubblici e privati. Occorre dunque progettare delle azioni organizzate di comunicazione di specifici *workpage*.



6. Previsioni di Vendite e Tariffe

L'entità dei ricavi di esercizio per la Società proponente è caratterizzata da un canone annuale, che sarà posto a base di gara, per euro 1.100.000,00.

Il canone, come da proposta di convenzione, sarà adeguato, a partire dal secondo anno, in funzione del tasso di inflazione Istat considerato il paniere primario dei beni e servizi.

I servizi di città intelligente in genere sono servizi che non si autofinanziano in quanto non riescono a soddisfare i costi di investimento.

Per questo viene richiesto al Comune un contributo, per finanziare principalmente la fase strutturale della proposta, intesa quale infrastruttura tecnologica da realizzarsi.

Il contributo richiesto dal proponente all'amministrazione è pari ad euro 3.200.000,00 da suddividersi in anni 3 sino alla piena messa in esercizio dell'opera e da liquidare in presenza di collaudo positivo delle opere realizzate.

A fronte dell'applicazione del servizio risulterebbe, nella versione a regime, l'eliminazione dei seguenti costi d'esercizio che oggi già incidono sul bilancio comunale:

1. Costo di manutenzione pubblica illuminazione in capo alla Molfetta Multiservizi per euro 377.000 come da contratto di manutenzione con Molfetta Multiservizi Srl.
2. Costo annuale energia per la pubblica illuminazione che risulta, come spesa storica, pari ad euro 715.000 l'anno (media dei consumi degli ultimi tre anni).

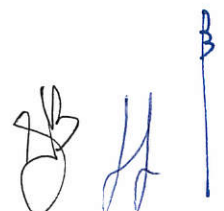
Naturalmente elemento necessario per la buona riuscita del progetto dovrà essere quello di consentire un ruolo attivo alla società in house Molfetta Multiservizi nel servizio di manutenzione ordinaria degli impianti di pubblica illuminazione.

Risulta infatti determinante il coinvolgimento della stessa nella fase di manutenzione degli impianti realizzati, sia per quanto riguarda la pubblica illuminazione, sia per quel che attiene gli altri servizi della "città intelligente".

Si deve, inoltre, considerare che si implementeranno una serie di servizi oggi non esistenti che comunque avrebbero dovuto essere realizzati attraverso bandi di gara. Tale elemento è essenziale nella strutturazione di un progetto città intelligente.

Detti servizi generano gli imprescindibili costi di gestione.

Pertanto nel successivo paragrafo 15 viene svolta una completa analisi di convenienza.



7. Identificazione dei rischi

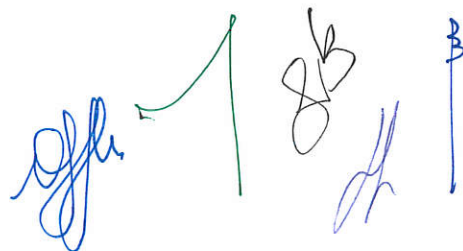
Una corretta e dettagliata identificazione di tutte le possibili categorie di rischio che caratterizzano il progetto da realizzare costituisce l'elemento fondamentale di qualunque valutazione successiva.

Senza voler standardizzare eccessivamente i contenuti di una analisi di questo tipo, si riporta di seguito un percorso di classificazione dei rischi realizzata seguendo un criterio cronologico derivato dalla proposta in esame:

1. la fase di realizzazione dell'opera 2 anni, meglio identificabili in mesi 24 stante il rilascio mensile di servizi e prodotti;
2. la fase operativa di gestione della stessa (18 anni);

I rischi analizzati sono coerenti con quanto indicato dalle Linee Guida n. 9 dell'ANAC e, nello specifico:

- a) **Il Rischio operativo** è definito all'articolo 3, comma 1, lettera zz) del codice dei contratti pubblici. In tale categoria di rischio rientrano, oltre al rischio di costruzione, anche il rischio di domanda e/o il rischio di disponibilità, nonché altri rischi specifici descritti al punto 2.5. Il rischio operativo deriva da fattori al di fuori del controllo delle parti, differenziandosi per tale aspetto da rischi come quelli legati a una cattiva gestione o a inadempimenti contrattuali da parte dell'operatore economico, che non sono determinanti ai fini della qualificazione giuridica del contratto come concessione, dal momento che sono insiti anche nei contratti di appalto pubblico.
- b) **Il Rischio di costruzione** è definito all'articolo 3, comma 1, lettera aaa), del codice dei contratti pubblici. In tale categoria generale di rischio si distinguono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i seguenti rischi specifici:
 - a. rischio di progettazione, connesso alla sopravvenienza di necessari interventi di modifica del progetto, derivanti da errori o omissioni di progettazione, tali da incidere significativamente su tempi e costi di realizzazione dell'opera;
 - b. rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato
 - c. rispetto degli standard di progetto;
 - d. rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;
 - e. rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;
 - f. rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori;
 - g. rischio di inaffidabilità e inadeguatezza della tecnologia utilizzata.



In tale analisi il rischio di domanda non viene identificato in quanto il progetto non determina una scelta dell'utenza, pertanto lo stesso è classificabile come *opera fredda*.

c) Il **Rischio di disponibilità** è definito all'articolo 3, comma 1, lettera bbb), del codice dei contratti pubblici. In tale categoria generale di rischio si distinguono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i seguenti rischi specifici:


- a. rischio di manutenzione straordinaria, non preventivata, derivante da una progettazione o costruzione non adeguata, con conseguente aumento dei costi;
- b. rischio di performance, ossia il rischio che la struttura messa a disposizione o i servizi erogati non siano conformi agli indicatori chiave di prestazione (Key Performance Indicator - KPI) elaborati preventivamente in relazione all'oggetto e alle caratteristiche del contratto o agli standard tecnici e funzionali prestabiliti, conconseguente riduzione dei ricavi;
- c. rischio di indisponibilità totale o parziale della struttura da mettere a disposizione e/o dei servizi da erogare.

Le fasi sopra descritte risultano caratterizzate da categorie e profili di rischio molto diversi e da un differente impatto sul futuro esito dell'iniziativa. Si possono pertanto distinguere rischi caratteristici di ciascuna delle due fasi considerate e rischi comuni all'intero sviluppo del progetto.

8. Rischi tipici della fase di realizzazione

La fase di realizzazione di un'opera si distingue nei momenti successivi della progettazione e della costruzione, caratterizzandosi per una concentrazione di rischi di natura prevalentemente industriale che, a seconda della complessità dei processi, dell'intensità dell'impiego di tecnologie o della realtà ambientale (aspetto che più connota la proposta) possono raggiungere livelli importanti. Il problema consiste sostanzialmente nella gestione della interazione fra tempi e costi di realizzazione, che in un momento in cui l'iniziativa non ha ancora incominciato a produrre flussi di cassa positivi può vedere la lievitazione dei fondi necessari per la copertura del fabbisogno finanziario con uno squilibrio di difficile gestione. Nello specifico caso la struttura del progetto è totalmente innovativa pertanto potrebbe essere insito al rischio di progettazione e costruzione un ulteriore rischio di natura tecnologica non propriamente tipico per il project financing che sarà esclusivamente in capo al proponente.

Le principali categorie di rischio associate alla fase di realizzazione possono essere così riassunte:



1. Rischi relativi alla progettazione, intesa anche come dimensionamento dell'intervento e articolazione dell'offerta, valutazione della migliore e più performante tecnologia.
2. Rischi relativi alla capacità della tecnologia di rispondere alle esigenze del cittadino, in termini di fruibilità e politiche per la fruibilità della tecnologia.
3. Rischi di quantificazione del costo energia elettrica parametrato solo ed unicamente all'inflazione quale elemento di base;
4. Rischi legati alla tecnologia adottata e miglioramenti da utilizzarsi nella fase di gestione facendo sì che i servizi realizzabili siano sempre da considerarsi all'avanguardia;
5. Rischi connessi alla realizzazione materiale dell'opera (imprevisti, ritardi, extracosti, mancato rispetto delle specifiche tecniche previste, ecc.).

9. Rischi tipici della fase di gestione dell'opera

Una volta terminata la costruzione dell'opera ed effettuati i collaudi necessari a verificarne il funzionamento, il progetto entra nella fase operativa cominciando a generare i flussi di cassa destinati al rimborso delle fonti di finanziamento.

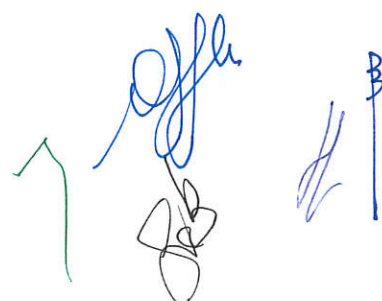
I principali rischi collegati a questa fase riguardano la vendita del prodotto o del servizio, il regolare approvvigionamento dei fattori produttivi e la resa del processo rispetto agli standard progettuali. Si tratta in pratica di:

- a. Rischi legati all'errato calcolo in termini di risparmio energetico, sia per quanto riguarda i kwh in riduzione sia per quanto riguarda il prezzo unitario dell'energia.
- b. Rischi legati al mancato reperimento degli input di produzione (al costo preventivato);
- c. Rischi legati alla gestione della tecnologia dei processi innovativi ed alla mancata fruibilità delle applicazioni.
- d. Rischi generali connessi alla cattiva gestione del progetto, quale responsabilità per servizi non funzionanti iterazioni con il centro di controllo non tracciato non avvenuto etc.

10. Rischi comuni ad entrambe le fasi

Si tratta dei rischi che possono manifestarsi sistematicamente durante l'intero arco di vita del progetto, sia pure con intensità diversa a seconda dello stadio del ciclo evolutivo attraversato dall'iniziativa. Tra questi si evidenziano:

1. Rischio inflazione
2. Rischio tasso di interesse
3. Rischio amministrativo
4. Rischio politico
5. Rischio legale



11. Allocations dei rischi

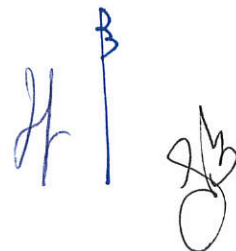
Nel finanziamento dell'iniziativa, secondo la struttura tipica della finanza di progetto, la distribuzione dei rischi fra i soggetti coinvolti nell'iniziativa rappresenta un momento delicato e qualificante dell'intera operazione. L'obiettivo finale è quello di ottenere, tramite un processo di negoziazione, la migliore allocazione degli impegni previsti, individuando le parti che risultano più idonee alla gestione dei fattori che possono compromettere la riuscita dell'iniziativa stessa.

Il confronto fra il modello della finanza di progetto e le forme tradizionali di appalto dei lavori e della gestione implica pertanto l'attenta valutazione dei rischi che l'Amministrazione intende trasferire al settore privato. In un'ottica di ottimizzazione delle risorse, risulta opportuno considerare l'eventualità che, a fronte del trasferimento di un determinato rischio, la contropartita richiesta dall'interlocutore privato sia superiore al valore attribuito allo stesso dall'amministrazione. Il caso in esame si verificherà ogni volta in cui l'attribuzione delle competenze non risulti in linea con le rispettive capacità di gestione dei soggetti coinvolti. Date le caratteristiche e l'unicità -pur parziale- di ciascun progetto da realizzare non risultano individuati dei criteri univoci da applicare per la corretta allocazione dei rischi, pertanto si farà uso di un utile strumento volto ad agevolare il processo di analisi e di allocazione dei rischi, che è la matrice dei rischi con cui si possono fornire, in maniera chiara e sintetica, le informazioni rilevanti.

Si tratta di uno schema con il quale si procede alla individuazione:

1. delle diverse tipologie di rischio possibili;
2. delle probabili cause di accadimento degli eventi sfavorevoli;
3. delle eventuali conseguenze per il progetto del verificarsi dei suddetti eventi;
4. del soggetto (pubblico o privato) su cui ricadono gli effetti del fatto dannoso;
5. delle conseguenze ipotizzabili per il soggetto danneggiato;
6. delle modalità di copertura/limitazione del rischio

Di seguito viene riportato, in forma semplificata, la sintesi del processo fin qui delineato.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a vertical line with a 'B' at the top and a circular mark at the bottom right.

Tipo di rischio	Probabilità del verificarsi del rischio (valori percentuali o valori qualitativi: ad es. nulla, minima, bassa, media, alta)	Maggiori costi (variazioni percentuali /valori in euro) e/o ritardi associati al verificarsi del rischio	Strumenti per la mitigazione del rischio	Rischio a carico del pubblico (SI/NO)	Rischio a carico del privato (SI/NO)	Articolo contratto che identifica il rischio
rischio di progettazione	Nulla	0	Progettazione esecutiva e definitiva a carico esclusivo del privato senza intervento pubblico	no	si	Art. 2 c. 3 convenzione
rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto	Nulla	0		no	si	Art. 2 c. 3 convenzione
rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto	media	0		no	si	Art. 2 c. 3 convenzione
rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione	minima	0	Rischio di incremento costi e relativo finanziamento a carico del concessionario	no	si	Art. 6 c. 2
rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori	minima	0	Costo aggiuntivo a carico del concessionario	no	si	Art. 2 c. 3 convenzione
rischio di inaffidabilità e inadeguatezza della tecnologia utilizzata	minima	0	A carico del concessionario da precisare nell'atto di convenzione	no	si	Art. 5 c. 11
rischio di manutenzione straordinaria	minima		A carico del concessionario da precisare nell'atto di convenzione	si	no	art. 21
rischio di performance	media	Il rischio di performance è in particolare relativo a progetti di fruibilità dei servizi e funzionalità degli stessi.	Rischi di gestione in capo al concessionario	no	si	Art. 2 c. 4 convenzione
rischio di indisponibilità totale o parziale della struttura da mettere a disposizione e/o dei servizi da erogare	minima	0	Rischi di gestione in capo al concessionario	no	si	Art. 2 c. 4 convenzione

Rischio amministrativo	minima	0	Eseguire le attività di propria competenza da parte del cedente.	Si	no	art. 15
Rischio espropri	nulla	0	Non sono previsti espropri	no	si	
Rischio ambientale /o archeologico	minima	0	Non sono previsti tali rischi, in quanto non saranno effettuati ulteriori scavi, bensì si lavorerà in termini di rifacimento	no	si	Si veda progetto tecnico
Rischio normativo - politico-regolamentare		0	Non sussistono aspetti normativi particolari che possano generare tali variazioni	no	si	Si veda progetto tecnico
Rischio finanziario		0	A carico del concessionario come tutta la finanziabilità dell'opera.	no	si	art. 17
rischio di insolvenza dei soggetti che devono pagare il prezzo dei servizi offerti		0	Rischio a carico del comune, in quanto servizio pubblico. Non sussiste domanda e pertanto relativo pagamento	no	si	N/A
Rischio delle relazioni industriali		0	Non vi sono collegamenti con parti sociali	no	si	
rischio di valore residuale	minima	0	Identificato l'hardware che potrà subire variazioni	no	si	art. 20
rischio di obsolescenza tecnica			a carico del concedente da rivedere come convenzione	si	no	art. 21
rischio di interferenze	bassa	0	relativo a opere da realizzarsi da parte del concessionario il quale stipula apposita polizza assicurativa	no	si	Art. 23

Tutti questi rischi sono successivamente analizzati in termini di analisi di convenienza.

12. Analisi di Convenienza

Le caratteristiche distintive di un'operazione di *project financing* sono in breve:


- la capacità del progetto di generare un cashflow sufficiente a rimborsare i prestiti ottenuti e da garantire una adeguata remunerazione del capitale investito;
- la costituzione di un nuovo soggetto economico, quasi sempre sotto forma di società con personalità giuridica autonoma (Società di progetto), alla quale vengono destinati i finanziamenti;
- la separazione del fabbisogno finanziario del progetto dal bilancio dei promotori.

Il *project financing* ha quindi l'obiettivo di sostenere e contenere l'impegno di capitali del promotore e, allo stesso tempo, di circoscrivere ad una iniziativa ben individuata il rischio dei creditori; per questo è a pieno titolo considerato fortemente idoneo a convogliare capitali privati verso la realizzazione di progetti concernenti infrastrutture di notevole complessità tecnica e dall'elevato costo; e perciò può essere in particolare applicato nel settore delle opere pubbliche, per quelle iniziative che si mostrino in grado di generare idonei cashflow di gestione e un adeguato beneficio in termini di capacità a soddisfare un bisogno reale diffuso. L'analisi di convenienza (soggetto pubblico) ha due obiettivi, in primo luogo quello della verifica, sul piano dei flussi finanziari e della ripartizione dei rischi, se il ricorso all'iniziativa privata, nel quadro dei partenariati pubblico-privati, sia conveniente in termini di costi, ovvero, se l'alternativa progettuale da realizzarsi mediante PPP garantisca (in confronto con l'alternativa di riferimento interamente pubblica) un adeguato margine di convenienza indicato come "*Value for money*"

In secondo luogo, riguardando dal punto di vista degli enti pubblici in quanto tutori dell'interesse collettivo, è necessario analizzare le diverse alternative progettuali, verificando quale di esse produca il migliore risultato in termini di costi e benefici. Si tratta in particolare di valutare se il finanziamento pubblico sia o meno giustificato in base alle prestazioni attese dall'investimento. Tale giudizio dovrà tenere conto delle possibili criticità e dei fattori di rischio insiti nelle diverse ipotesi, ma dovrà considerare anche elementi quali la diversa capacità di soddisfare il bisogno che ha motivato la decisione di investimento, l'intensità degli impatti (positivi e negativi), il diverso impegno finanziario a cui sarà chiamato l'ente responsabile dell'investimento.

13. La convenienza del partenariato pubblico-privato

La valutazione della convenienza dei PPP, cioè la quantificazione del *value for money*, si sostanzia in una comparazione monetaria tra due ipotesi alternative: l'ipotesi che prevede un PPP e la relativa alternativa pubblica, ossia una ipotesi il più possibile simile a quella da



attuarsi in partenariato ma con un assetto istituzionale-organizzativo e finanziario completamente pubblico. Dato l'ente pubblico che svolge la funzione di riferimento, ovvero colui che sarebbe incaricato di realizzare mediante gestione diretta l'intervento in oggetto, occorre stimare il costo finanziario (al netto dei benefici finanziari) dell'attuazione dell'intervento mediante ipotesi dell'alternativa pubblica. Le grandezze (benefici e costi) non monetarie vengono escluse dall'analisi. La domanda a cui risponde la valutazione del *value for money* è, infatti, riconducibile all'interrogativo: qual'è il differenziale di risorse finanziarie (e patrimoniali) che il settore pubblico deve impiegare se intendesse ricorrere all'alternativa pubblica, invece che all'intervento pubblico-privato?

Pertanto il *public sector comparator* deve essere comparato con il costo finanziario che il progetto comporterebbe per lo stesso Ente pubblico che svolge la funzione di riferimento, qualora fosse attuato secondo l'alternativa progettuale in partenariato pubblico-privato, cosiddetto corrispettivo netto del progetto.

Il *value for money* (VfM) del PPP è quindi determinato come differenza tra il *public sector comparator* (PSC) e il corrispettivo netto del progetto (CNP) e indica l'eventuale risparmio finanziario che l'ente pubblico di riferimento ottiene ricorrendo all'alternativa progettuale realizzata in partenariato pubblico-privato piuttosto che alla gestione diretta.


Quale presupposto finanziario ad ogni modo deve essere considerato che la stazione appaltante non avrebbe le risorse piene per la realizzazione di tutto l'investimento.

14. La convenienza sociale delle alternative progettuali

L'analisi di convenienza ha l'obiettivo di verificare il grado di desiderabilità per la collettività (il grado di pubblica utilità) associato a ciascuna delle alternative progettuali che, a seguito delle analisi di fattibilità, rappresentano le opzioni effettivamente praticabili da parte della pubblica amministrazione, sul piano tecnologico, istituzionale-organizzativo e finanziario, per realizzare l'idea-progetto.

La determinazione quantitativa dell'utilità sociale netta (l'efficienza sociale) delle diverse alternative progettuali serve a:

- valutare se ciascuna specifica alternativa comporti dei benefici sociali non inferiori ai costi sociali;
- confrontare, in termini di benefici e costi sociali, le diverse alternative progettuali in linea di principio, le alternative progettuali più efficienti consentirebbero la compensazione dei portatori di interessi danneggiati e, quindi, la soluzione del problema distributivo.



15. Analisi Svolte

Nell'ambito dei rischi e delle valutazioni sopra evidenziati si sono sviluppate le seguenti analisi e comparazioni. Con questa analisi si è inteso verificare i presupposti quantitativi della proposta di Project.

1. Realizzazione dell'investimento da parte dell'Ente: *public sector comparator* (PSC)

Costo di investimento di 8.318.051,61

coperto da mutuo per un impegno annuale di circa	€.	673.500
costo di manutenzione p.i. (abbattimento del 30%)	€.	263.900
costo di gestione servizi smart city (n.3 uomini-anno)	€.	150.000
costo energia elettrica (abbattimento del 30%)	€.	<u>500.000</u>
totale impatto annuo	€.	1.587.400

2. Realizzazione della proposta in PPP: *corrispettivo netto del progetto* (CNP)

Costo di investimento di 3.200.000

coperto da mutuo per un impegno annuale di circa	€.	277.800
canone annuo da versare al concessionario	€.	<u>1.100.000</u>
totale impatto annuo	€.	1.377.800

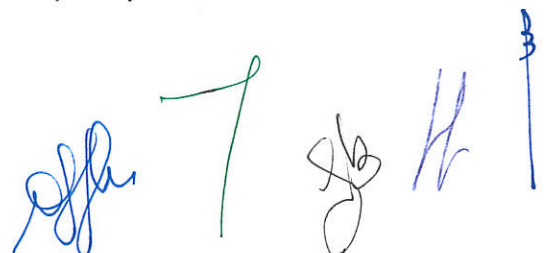
Il costo di realizzazione degli interventi da parte della pubblica amministrazione tiene conto di un risparmio atteso sulla pubblica illuminazione del 30% in linea con i risparmi ottenibili a seguito di efficientamento energetico e realizzazione di servizi innovativi.

Nell'ipotesi n. 1 non è stato considerato l'eventuale ribasso d'asta riveniente dalle procedure attivate dall'Ente in quanto compensato con la circostanza che nell'ipotesi n. 2 non è stato considerato l'eventuale ribasso del canone posto a base di gara.

Si consideri che, come descritto nella matrice dei rischi, condizione necessaria per un completo trasferimento di rischi è che anche la manutenzione sia in capo alla società concessionaria sia per la parte straordinaria che ordinaria.

La stessa dovrà avvenire con un coinvolgimento attivo della Società in house Molfetta Multiservizi, come descritto nel paragrafo 6, in modo da mantenere inalterato l'equilibrio di bilancio della stessa Società e non riversare sul bilancio dell'Ente eventuali squilibri.

I costi annui sopra esposti devono essere attualizzati considerando gli specifici valori di ogni annualità per tutto lo sviluppo temporale della proposta (20 anni). Pertanto risulta necessario individuare un corretto tasso di interesse annuo per operare l'accumulazione iniziale.



Tasso di interesse annuo

Al fine di rendere confrontabili i flussi di cassa scaturiti dagli scenari succitati, è necessario procedere all'attualizzazione degli stessi ad una data di riferimento, che assumeremo essere la data di presunta stipula contrattuale. Al fine di determinare il valore attualizzato (RAW PSC) dei flussi nell'uno e nell'altro caso, di fondamentale importanza è la scelta del tasso di sconto da impiegare per il processo di attualizzazione.

A tale fine, la Commissione Europea ha indicato nel 2003 attraverso la "Guida all'analisi costi benefici dei progetti di investimento" un valore del tasso di sconto compreso tra il 3% e il 5,5%. In Italia la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome nella "Guida per la certificazione da parte dei nuclei regionali di valutazione e verifica degli investimenti pubblici" ha indicato un tasso di sconto per i flussi di cassa degli investimenti pubblici pari al 5%.

Il tasso di interesse utilizzato nella presente analisi sarà la somma tra il tasso del mutuo che sarà sottoscritto con CDP per l'operazione, pari al 3,67% e quello relativo all'inflazione attesa che, considerato il dato bankitalia per il 2019, risulta pari all'1% annuo quale media rappresentativa. Pertanto si ottiene un tasso annuo globale del 4,67%.

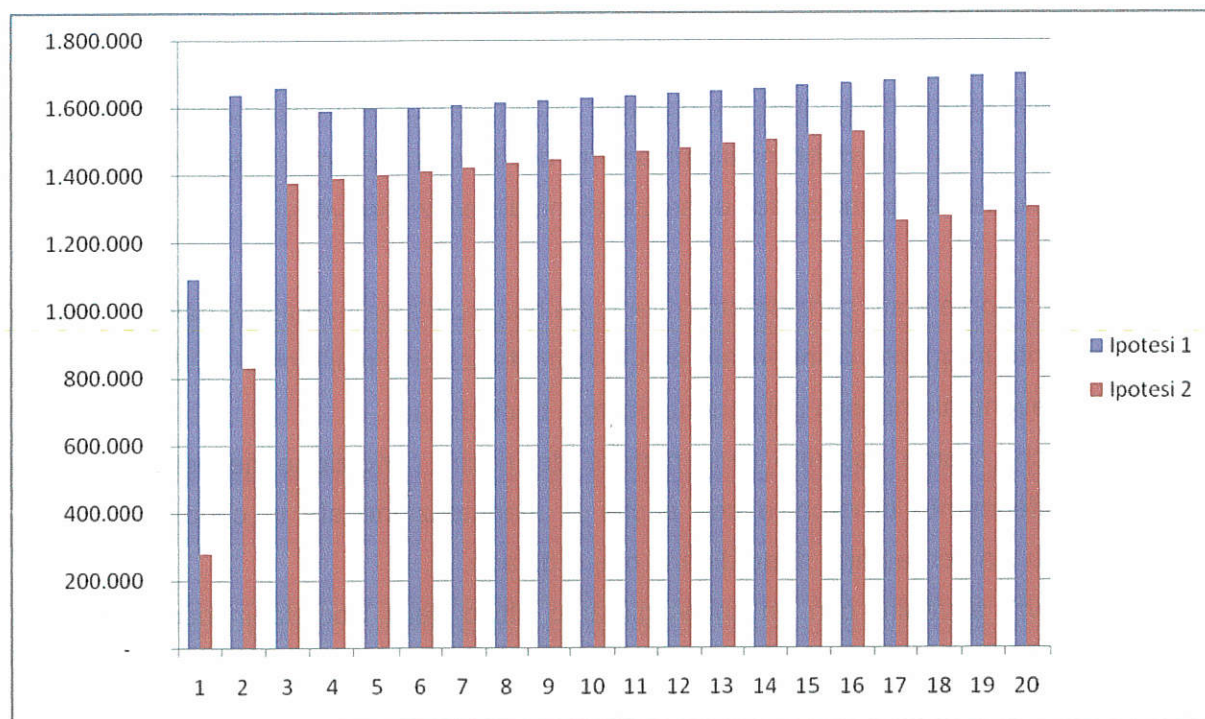


Grafico che riporta i flussi annui nelle due ipotesi considerate

Lo sviluppo analitico delle due ipotesi ha portato ad avere (RAW PSC):

Valore attualizzato con realizzazione Ente	Valore attualizzato se realizzato in PPP
20.243.700 circa	16.357.700 circa

3
Handwritten signature and initials in blue ink.

Pertanto il costo finanziario attualizzato del progetto, se realizzato in autonomia da parte dell'Ente comunale, sarebbe già di per sé superiore per Euro 3.886.000 circa.

A tale valore si deve aggiungere la quantificazione economica dei rischi che vengono trasferiti dall'Ente al privato proponente che si assume l'onere della realizzazione e gestione delle infrastrutture e servizi proposti, per ottenere quello che si definisce *Value for money*.

16. Quantificazione dei rischi trasferibili

Al fine di valutare i rischi trasferibili si considera la metodologia contenuta nella pubblicazione "*Analisi delle tecniche di valutazione per la scelta del modello di realizzazione dell'intervento: il metodo del Public Sector Comparator e l'analisi del valore*" predisposta dalla ex AVCP nel 2009. Tale pubblicazione, pur essendo datata, costituisce un utile riferimento per la valutazione dei rischi trasferibili.

In generale si ritiene che il contratto di PPP ipotizzato produca il trasferimento dei seguenti rischi:

- a) Rischio di incremento dei costi di costruzione
- b) Rischio di manutenzione

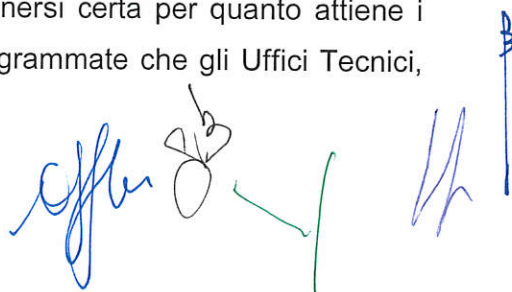
Come previsto dall'AVCP, la quantificazione dei rischi evidenziati può essere realizzata utilizzando dati forniti da soggetti istituzionali che hanno in precedenza effettuato opportune analisi statistiche, pervenendo ad elaborare griglie di probabilità di accadimento degli eventi connessi al rischio.

Una volta elaborate, le stime dei rischi trasferibili vengono addizionate al RAW PSC calcolato nello scenario di realizzazione da parte dell'Ente che verrà infine confrontato con il RAW PSC ottenuto nel caso di ricorso al PPP.

Rischio di incremento dei costi di costruzione

Per quanto attiene il rischio di costruzione e il rischio di ritardo nei tempi di ultimazione dei lavori, l'AVCP ha analizzato circa 32.000 appalti di lavori iniziati e conclusi nel periodo 2000-2007. Gli interventi così selezionati sono stati stratificati secondo quattro classi di scostamento, sia finanziario che temporale, e le percentuali risultanti da questa operazione possono essere utilizzate per determinare la stima economica dei rischi di incremento dei costi e di ritardo nei tempi di realizzazione.

Per quanto concerne il rischio di disponibilità, la mancata performance manutentiva nel caso di realizzazione da parte dell'Ente pubblico è da ritenersi certa per quanto attiene i danni prodotti dall'assenza di manutenzioni ispettive e programmate che gli Uffici Tecnici,



viste le scarse risorse a disposizione, possono porre in essere solo marginalmente. Si tratta quindi di addivenire ad una stima del danno che l'assenza di tali interventi produce con riferimento al deprezzamento dei beni.

Tipo di incremento	Ammontare del costo di costruzione per i diversi tipi di incremento (1)	Entità del danno (2)	Probabilità (3)	Valore del rischio (4)=(2)x(3)
Nessun incremento	7.851.335,68 €	0	25%	-
Incremento lieve	9.029.036,19 €	1.177.700,51 €	30%	353.310
Incremento moderato	10.206.736,71 €	1.177.700,51 €	33%	388.641
Incremento forte	12.169.569,82 €	1.962.833,12 €	12%	235.540
Valore del rischio				977.491

Inoltre, con il PPP è praticamente precluso il rischio di ritardo nella consegna del bene, dal momento che l'Amministrazione non inizia a pagare i canoni se non dopo il conseguimento del collaudo con esito positivo.

Rischio di manutenzione

In tale analisi viene in genere effettuata la stima del danno prodotto dai mancati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Nel caso di specie la performance ha una valenza rilevante in quanto le nuove tecnologie necessitano di essere estremamente performanti, sia in termini di performance tecnologica che di fruibilità del sistema. Nei successivi atti, si dovrà pertanto porre l'accento su tali tematiche per ridurre ulteriormente il rischio e lasciarlo a carico del privato. Tale elemento è condizione necessaria da segnalarsi in sede di valutazione di congruità.

Tipo di incremento per mancata performance (risparmio sulla fornitura energetica e manutenzione)	Ammontare del costo di costruzione per mancata performance	Entità del danno (2)	Probabilità (3)	Valore del rischio (4)=(2)x(3)
Nessun incremento	2.888.667,25 €	0,00 €	25%	-
Incremento lieve	2.166.500,43 €	722.166,81 €	30%	216.650
Incremento moderato	1.444.333,62 €	1.444.333,62 €	33%	476.630
Incremento forte	722.166,81 €	2166500,435	12%	259.980
Valore del rischio				953.260

In definitiva sommando al (RAW PSC) precedentemente individuato la valutazione dei rischi trasferibili si ottiene:

differenza costi tra PSC e CNP (paragrafo 15)	Euro	3.886.000
Rischio di incremento dei costi di costruzione	Euro	977.490
Rischio di mancata manutenzione	<u>Euro</u>	<u>953.260</u>
Totale rischi trasferiti	Euro	1.930.750
Value for Money	Euro	5.816.750

Il privato promotore minimizza per expertise e responsabilità i rischi tecnologici anche attraverso personale specializzato nella fase di gestione. Inoltre il privato ha anche un canone frazionato in funzione della messa in esercizio delle applicativi e pertanto ridurrà i rischi di costruzione e di ritardo dell'opera. Pertanto a favore dell'iniziativa privata in PPP risulta esserci un VfM di euro 5.816.750.

17. Conclusioni

La valutazione dell'interesse pubblico, relativo alla proposta di project financing, ha determinato una conoscenza approfondita del servizio innovativo di città intelligente, cosa che non emerge in modo diretto dai dati storici conservati dall'Ente in quanto relativi a servizi innovativi nello stato dell'arte e della tecnologia. Nell'ipotesi di sviluppo, pertanto si è analizzato l'impatto anche con il bilancio comunale ed il rimborso del mutuo annuo per cofinanziare l'iniziativa.

Se avviare un PPP significa sostanzialmente attingere alle capacità imprenditoriali, all'organizzazione, alla capacità economico-finanziaria dell'impresa privata, si deve registrare che, nel caso dell'iniziativa proposta, ci si trova di fronte ad una unica esigenza: quella del finanziamento degli investimenti (necessari e urgenti) per servizi tecnologici che siano in grado di digitalizzare, informatizzare e migliorare la vivibilità nella città.

Ponendo questa esigenza al centro della valutazione di convenienza occorre comparare il vantaggio della soluzione in PPP con le ricadute che sono relative all'equilibrio di bilancio e alla accettabilità sociale dei provvedimenti assunti.

Risulta anche possibile migliorare il livello qualitativo di gestione fino a livelli comparabili alla proposta ricevuta in sede di gara. Si rammenta però, per un pieno funzionamento del project e trasferimento dei rischi, che dovrà risultare, in capo al proponente, la manutenzione e gestione dell'impianto di pubblica illuminazione e a tutti i relativi costi, in primis il costo energetico.

Attività svolta	Obiettivo	Risultato
Analisi EUROSTAT dell'operazione di PPP	<i>Valutare se l'operazione ha fondamento oggettivo per la s.a.</i>	Positivo: il rischio di costruzione ed il rischio di disponibilità risultano correttamente trasferiti al soggetto privato e pertanto non sussistono rischi.
Public Sector Comparator	<i>Valutazione di convenienza del PPP rispetto al CP quantificazione dei rischi trasferibili con il PPP e non trasferiti con il CP</i>	Positivo: a favore dell'opzione di PPP. Risulta pertanto raccomandabile per la SA, rispetto alle forme tradizionali di procurement, strutturare un'operazione di PPP.

Molfetta, 21 gennaio 2019



Il Gruppo di Lavoro

[Handwritten signatures]

Il presente documento rappresenta l'incarico conferito al sottoscritto dal

Consiglio Comunale, in data del 15/05/2010, per la gestione del servizio

di pulizia delle strade e delle aree pubbliche del Comune di Molletta

di Molletta, in esecuzione dell'art. 106 del Regolamento Comunale n. 1/2008

del 15/05/2010, con il quale è stato approvato il presente incarico.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

con la massima serietà, diligenza e professionalità, nel rispetto delle

norme vigenti in materia e delle direttive del Comune di Molletta.

Il presente incarico è revocabile in ogni momento dal Consiglio Comunale.

Il sottoscritto, in qualità di incaricato, si impegna a svolgere il servizio

CATEGORIA	DESCRIZIONE	MISURE
1. Pulizia delle strade	Pulizia delle strade comunali e provinciali.	1000 mq
2. Pulizia delle aree pubbliche	Pulizia delle aree pubbliche comunali e provinciali.	1000 mq



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Molletta, 15/05/2010

Firma del Sindaco