PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: Riconoscimento di pubblico interesse della proposta di project financing per la costruzione e gestione di un'infrastruttura per la sicurezza stradale unitamente ad una serie di servizi e strumenti di comunicazione volti al rispetto delle norme da parte dei cittadini e prestazioni connesse, presentata dalle Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A.

IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Viste le risultanze dell'istruttoria e del procedimento effettuate ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 241/1990 e s.m.i.;

Visti:

- l'art. 107 del D. Lgs n. 267/2000 e s.m.i, concernente le funzioni e le responsabilità della dirigenza;

- l'art. 151 del D. Lgs n. 267/2000 concernente i principi generali dell'ordinamento finanziario e contabile degli Enti Locali;

- gli artt. 174 e ss. e 193 e ss. D. Lgs. n. 36/2023 recante "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";

Visti:

- la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante: "disposizioni sulle Città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni";

- il vigente Statuto della Città Metropolitana di Roma Capitale che prevede che "nelle more dell'adozione dei regolamenti previsti dal presente Statuto, si applicano, in quanto compatibili, i Regolamenti vigenti della Provincia di Roma";

- il vigente Regolamento di contabilità della Città metropolitana di Roma Capitale;

Vista:

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 29 del 1° agosto 2025 recante "Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2026-2028 – Adozione Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2026-2028 ed Elenco Annuale dei Lavori 2026 – Adozione Programma Triennale degli Acquisti di Beni e Servizi 2026 2028. Approvazione";

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 55 del 29/12/2025 recante "Approvazione definitiva con Nota di aggiornamento del Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2026-2028. Approvazione Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2026-2028 ed Elenco Annuale dei Lavori 2026 – Approvazione Programma Triennale degli Acquisti di Beni e Servizi 2026-2028";

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 56 del 29/12/2025 recante “Approvazione Bilancio di Previsione 2026 – 2028 e relativi allegati ai sensi dell'art. 162, comma 1, del TUEL.”;

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 1 del 30/01/2026 recante "Piano Esecutivo di Gestione Finanziario 2026-2028 – Art.169 del T.U.E.L. e Art. 18, comma 3, lett. b) dello Statuto - Approvazione";

Visto il Decreto del Sindaco metropolitano n. 41 del 31/03/2026 recante “Adozione del Piano integrato di attività e organizzazione (P.I.A.O.). Triennio 2026-2028”;

Vista:

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 13 del 30/04/2026 recante “Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2026-2028. Variazione”;

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 23 del 13/05/2026 recante “Rendiconto della Gestione 2025 – Approvazione”;

la Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 24 del 13/05/2026 recante “Variazione al Bilancio di Previsione finanziario 2026-2028. Variazione al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2026–2028 ed Elenco annuale 2026 – Variazione al Programma Triennale degli Acquisti di Beni e Servizi 2026-2028”;

Visto:

il Decreto del Sindaco metropolitano n. 118 del 22/06/2026 recante “Parziale modifica del Piano integrato di attività e organizzazione (P.I.A.O.). Triennio 2026-2028”;

il Decreto del Sindaco Metropolitano n. 146 del 24.07.2026, recante: “Proposta di deliberazione da sottoporre all'approvazione del Consiglio Metropolitano recante: Riconoscimento al pubblico interesse della proposta di project financing per la costruzione e gestione di un’infrastruttura per la sicurezza stradale unitamente ad una serie di servizi e strumenti di comunicazione volti al rispetto delle norme da parte dei cittadini e prestazioni connesse, presentata dalle Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A.”;

Premesso:

che la Città metropolitana di Roma Capitale gestisce circa 2000 km di rete viaria suddivisa in oltre 300 strade su cui l’ente è chiamato, ai sensi dell’art. 14, comma 1, del Codice della Strada, a svolgere le seguenti attività per garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione:

a) manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;

b) controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;

c) apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta;

che, ai sensi dell'art. 14, comma 2, del medesimo Codice della Strada, gli enti proprietari provvedono, inoltre:

a) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al titolo II del Codice;

b) alla segnalazione agli organi di polizia delle violazioni alle disposizioni di cui al titolo II del Codice e alle altre norme ad esso attinenti, nonché alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni e nelle concessioni;

Atteso che, in data 4 aprile 2024, le Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A. hanno presentato la proposta di finanza di progetto, acquisita in pari data al protocollo dell'Ente al numero di protocollo CMRC – 2024 - 00559057, per la costruzione e gestione di un'infrastruttura per la sicurezza stradale unitamente ad una serie di servizi e strumenti di comunicazione volti al rispetto delle norme da parte dei cittadini e prestazioni connesse, sviluppata per una durata di 10 (dieci) anni di concessione (articolata in una fase progettuale ed installativa di tutti gli apparati di campo, della durata di 24 mesi, da realizzarsi in parallelo alla fase gestionale del servizio), conservata agli atti del Servizio 1 del Dipartimento II;

Considerata la complessità della proposta presentata sotto i diversi aspetti amministrativi, economici e tecnici, delle analisi e delle verifiche da effettuare, con disposizione del Direttore Generale è stato costituito un gruppo di lavoro interdipartimentale composto da personale di qualifica dirigenziale con responsabilità dirette nei diversi settori dell'ente che risultano strettamente connessi all'oggetto della proposta presentata, successivamente modificato ed integrato con apposite disposizioni Direttoriali da ultimo con la disposizione del Direttore Generale, prot. n. CMRC-2025-0126550 del 18/06/2025;

Dato atto che, pertanto, alla procedura per la concessione del servizio oggetto della proposta pervenuta è applicabile la normativa contenuta nel D.lgs. n. 36/2023 nella versione antecedente all'approvazione del D.Lgs. n. 209/2024 entrato in vigore il 31/12/2024, di modifica dello stesso D.Lgs. n. 36/2023;

Atteso che:

con nota prot. n. CMRC-2025-0211661 del 21/10/2025, il Dirigente del Servizio 1 del Dipartimento II ha comunicato alle citate Società che, al termine della attività di valutazione di competenza del Gruppo di lavoro, che ha avuto ad oggetto il confronto tra la stima dei costi e dei benefici della citata proposta di cui alla citata nota prot. n. CMRC – 2024 – 00559057 del 4 aprile 2024 e quella del ricorso alternativo all'appalto tradizionale attraverso il Public Sector Comparatore (PSC) conservato agli atti del Servizio 1 del Dipartimento II, è risultato che per l'Amministrazione è più vantaggioso economicamente ricorrere all'appalto tradizionale che all'alternativa del Partenariato Pubblico Privato (PPP), come evidenziato dal Value for Money risultante dall'attività di comparazione descritta nel documento di comparazione in parola;

dal PSC citato è risultato che il ricorso all'Appalto Tradizione risulterebbe più vantaggioso rispetto al PPP di € 26.070.78,00 evidenziando un miglioramento economico per l'Ente pari al 32,2% rispetto al PPP e che la principale differenza tra le due opzioni messe a confronto riguarda i costi operativi di gestione;

le Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A., con nota acquisita al protocollo dell'Amministrazione con il numero CMRC-2026-0057336 del 6 marzo 2026 e conservata agli atti del Servizio 1 del Dipartimento II, hanno presentato una proposta di finanza di progetto

aggiornata a seguito dei rilievi rappresentati dal Gruppo di lavoro, nel rispetto dell'art. 193, comma 2, del D.Lgs. n. 36/2023;

in particolare, la proposta aggiornata risulta ulteriormente migliorata a seguito delle modifiche apportate consistenti nella eliminazione del servizio di supporto alla gestione dei ricorsi che l'Ente metropolitano intende svolgere in proprio e nell'aumento del 50% del valore del "minimo garantito", da riconoscersi in favore della Città Metropolitana di Roma Capitale, che è stato innalzato da 4.000.000 di euro annui a 6.000.000 euro annui, e che costituisce un elemento di protezione contrattuale a favore dell'Ente, in grado di mitigare il rischio connesso alla variabilità dei flussi economici derivanti dalla gestione del progetto;

Preso atto:

che in allegato alla proposta citata è riportata la documentazione prescritta dall'art. 193, comma 1, del D.Lgs. 36/2023, conservata agli atti del Servizio 1 del Dipartimento II;

- Allegato A Progetto di fattibilità – Relazione Illustrativa;

- Allegato B Progetto di Fattibilità – Elaborato Tecnico;

- Allegato C Schema di Convenzione;

- Allegato D Relazione al Piano economico-finanziario;

- Allegato D.1 Asseverazione Piano economico-finanziario;

- Allegato D.2 Piano Economico Finanziario comprendente l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno;

- Allegato E Specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione;

che la proposta aggiornata prevede in sintesi le seguenti tre linee di intervento:

- piattaforma Software TITAN che consente di gestire in modo centralizzato e integrato tutte le attività e le funzioni legate alla sicurezza stradale, comprendente il Portale al Cittadino che prevede la messa a disposizione di un portale che consentirà ai cittadini di:

- consultare lo stato delle proprie sanzioni;

- presentare ricorsi;

- richiedere informazioni;

- progettazione e realizzazione di un'infrastruttura completa, integrata nella piattaforma Software TITAN che consente di gestire in modo centralizzato e integrato tutte le attività e le funzioni legate alla sicurezza stradale, che include apparati per il rilevamento automatico delle infrazioni semaforiche e della velocità, un sistema sperimentale per la salvaguardia ambientale, il Monitoraggio del traffico e classificazione dei veicoli, un Sistema di monitoraggio e segnalazione degli attraversamenti pedonali ("Pedone Sicuro"), la Videosorveglianza impianti di sanzionamento;

- erogazione di servizi di gestione del ciclo sanzionatorio, in conformità al Codice della Strada, di servizi di supporto alla riscossione coattiva, volti a garantire il supporto all'Ente per il corretto recupero economico del "dovuto", di servizi accessori quali la messa in sicurezza dei pedoni, la prevenzione di crimini ambientali, il monitoraggio delle azioni progettuali, oltre a sistemi di supporto ai cittadini, il finanziamento alla CMRC di campagne di comunicazione sociale, volte a promuovere la consapevolezza e la divulgazione di temi quali la Sicurezza Stradale e le ricadute benefiche sul territorio;

Preso altresì atto:

che, nello specifico, la proposta presentata prevede nell'ambito della citata infrastruttura l'installazione di n. 12 sistemi bidirezionali per il controllo della velocità istantanea su altrettante strade di proprietà dell'ente, che si aggiungono ai 5 dispositivi già di proprietà ed in uso all'ente, l'installazione di n° 10 sistemi per il controllo delle infrazioni semaforiche su altrettante strade di proprietà dell'ente, l'installazione presso attraversamenti pedonali decisi di comune accordo con l'Ente di n. 10 sistemi di monitoraggio e segnalazione degli attraversamenti pedonali, nonché l'installazione di 22 telecamere per videosorveglianza degli apparati di rilevazione per la loro protezione;

che la proposta prevede l'offerta di nuovi servizi ed investimenti, quali il servizio DPIA, i servizi relativi al sistema "Pedone Sicuro", il finanziamento di attività sociali, gli investimenti per sistemi di attraversamento pedonale, per sistemi di videosorveglianza delle piazzole di sosta, per garantire la postazione completa dell'operatore, nonché per il sistema di lettura delle targhe;

che i principali effetti positivi che possono essere raggiunti con l'avvio del Progetto presentato sono:

- la maggiore sicurezza Stradale in termini di riduzione del tasso di incidentalità e di miglioramento della percezione di sicurezza tra i cittadini;

- il raggiungimento del risultato di valore pubblico: un territorio più sicuro avrà un impatto positivo sulla qualità della vita dei cittadini;

Dato atto che il piano economico finanziario allegato alla proposta di partenariato:

- è stato asseverato dalla Società specializzata Deloitte & Touche S.p.A., che ne ha attestato la coerenza sulla base della durata della concessione, del tempo previsto per l'esecuzione dei lavori e l'avvio della gestione, della struttura finanziaria e del rapporto tra costi/ricavi, tempi proposti e conseguenti flussi di cassa generati dal progetto; prevede un investimento complessivo, a totale carico del privato, pari a € 3.245.100,00 (esclusa IVA), distribuiti nei primi due anni del piano, un incasso per la Città Metropolitana di complessivi € 187.281.052,00 ed un costo a carico della Città Metropolitana complessivo ammontante ad € 78.593.775 (esclusa IVA), distribuiti nei dieci anni del piano;

Atteso che dalla proposta presentata risulta che viene garantito in favore dell'ente metropolitano l'importo Minimo di € 6.000.000,00 annui per tutta la durata della concessione, per un importo complessivo pari a € 60.000.000,00, secondo le condizioni disciplinate nell'art. 23-bis dello schema di convenzione citato;

Considerato che il rischio operativo di cui agli artt. 174, comma 1, lett. d) e 177, del Codice è posto a carico del Concessionario ed è individuato e ripartito - secondo la matrice dei rischi di cui allo schema di Convenzione – allegato C alla citata proposta - nei rischi di costruzione, di domanda, di disponibilità e negli ulteriori rischi meglio descritti nella suddetta matrice;

Dato atto che, pertanto, alla procedura per la concessione del servizio oggetto della proposta pervenuta è applicabile la normativa contenuta nel D.lgs. n. 36/2023 nella versione antecedente all'approvazione del D.Lgs. n. 209/2024 entrato in vigore il 31/12/2024, di modifica dello stesso D.Lgs. n. 36/2023;

Richiamato il D.Lgs. n. 36/2023 vigente *ratione temporis*, ed in particolare i seguenti articoli:

- l'art. 174, comma 1, che definisce il partenariato pubblico-privato come quella operazione economica in cui ricorrono congiuntamente le seguenti caratteristiche:

  a) tra un ente concedente e uno o più operatori economici privati è instaurato un rapporto contrattuale di lungo periodo per raggiungere un risultato di interesse pubblico;

  b) la copertura dei fabbisogni finanziari connessi alla realizzazione del progetto proviene in misura significativa da risorse reperite dalla parte privata, anche in ragione del rischio operativo assunto dalla medesima;

  c) alla parte privata spetta il compito di realizzare e gestire il progetto, mentre alla parte pubblica quello di definire gli obiettivi e di verificarne l'attuazione;

  d) il rischio operativo connesso alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi è allocato in capo al soggetto privato.

- l'art. 174, comma 3, secondo cui "*il partenariato pubblico-privato di tipo contrattuale comprende anche la figura della concessione e che le modalità di allocazione del rischio operativo, la durata del contratto di partenariato pubblico-privato, le modalità di determinazione della soglia e i metodi di calcolo del valore stimato sono disciplinate dagli articoli 177, 178 e 179*";

- l'art. 174, comma 5, secondo cui *"I contratti di partenariato pubblico-privato possono essere stipulati solo da enti concedenti qualificati ai sensi dell'articolo 63"*;

- l'art. 175, comma 2, secondo cui *"Il ricorso al partenariato pubblico-privato è preceduto da una valutazione preliminare di convenienza e fattibilità. La valutazione si incentra sull'idoneità del progetto a essere finanziato con risorse private, sulle condizioni necessarie a ottimizzare il rapporto tra costi e benefici, sulla efficiente allocazione del rischio operativo, sulla capacità di generare soluzioni innovative, nonché sulla capacità di indebitamento dell'ente e sulla disponibilità di risorse sul bilancio pluriennale. A tal fine, la valutazione confronta la stima dei costi e dei benefici del progetto di partenariato, nell'arco dell'intera durata del rapporto, con quella del ricorso alternativo al contratto di appalto per un arco temporale equivalente".*

- l'art. 177 rubricato: "Contratto di concessione e traslazione del rischio operativo";

- l’art. 193, comma 1, secondo cui *“gli operatori economici possono presentare agli enti concedenti proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori o servizi. Ciascuna proposta contiene un progetto di fattibilità, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno. Gli investitori istituzionali di cui all'articolo 32, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nonché i soggetti di cui all'articolo 2, numero 3), del regolamento (UE) 2015/1017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2015, possono formulare le proposte di cui al primo periodo salva la necessità, nella successiva gara per l'affidamento dei lavori o dei servizi, di associarsi o consorziarsi con operatori economici in possesso dei requisiti richiesti dal bando, qualora gli stessi investitori istituzionali ne siano privi. Gli investitori istituzionali, in sede di gara, possono soddisfare la richiesta dei requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico e professionale avvalendosi, anche integralmente, delle capacità di altri soggetti. Gli investitori istituzionali possono altresì impegnarsi a subappaltare, anche integralmente, le prestazioni oggetto del contratto di concessione a imprese in possesso dei requisiti richiesti dal bando, a condizione che il nominativo del subappaltatore sia comunicato, con il suo consenso, all'ente concedente entro la scadenza del termine per la presentazione dell'offerta”*;

- l’art. 193, comma 2, secondo cui *“L'ente concedente valuta entro novanta giorni dalla presentazione della proposta, la fattibilità della medesima, invitando se necessario il promotore ad apportare al progetto di fattibilità le modifiche necessarie per la sua approvazione. Se il promotore non apporta le modifiche richieste, come eventualmente rimodulate sulla base di soluzioni alternative suggerite dallo stesso promotore per recepire le indicazioni dell'ente concedente, la proposta è respinta. L'ente concedente conclude la procedura di valutazione con provvedimento espresso, pubblicato sul proprio sito istituzionale e oggetto di comunicazione ai soggetti interessati. Il progetto di fattibilità, una volta approvato, è inserito tra gli strumenti di programmazione dell'ente concedente.”*;

Atteso che l'operazione di cui trattasi rientra nell’ipotesi di cui all’art. 174, comma 1, e all’art. 177 del D.Lgs. n. 36/2023 e che la stessa, secondo quanto stabilito dall’Eurostat, è da contabilizzare off balance;

Dato atto che il Gruppo di lavoro sopra menzionato, in data 14 maggio 2026, ha terminato i lavori di competenza in ordine alla valutazione della proposta acquisita in data 06.03.2026;

Vista la relazione tecnica illustrativa in ordine alla proposta citata, sottoscritta in data 14 maggio 2026 dai componenti il Gruppo di lavoro, trasmessa con nota del Dirigente del Servizio 1 del Dipartimento II, prot. n CMRC-2026-0137946 del 11/06/2026, conservata agli atti del citato Servizio 1;

Dato atto:

che la citata relazione ricomprende il Public Sector Comparator (PSC), quale strumento fondamentale utilizzato nelle valutazioni economiche e finanziarie per confrontare i costi e i benefici di un progetto pubblico rispetto a eventuali alternative di partenariato pubblico privato (PPP) o a soluzioni affidate direttamente al settore privato;

che con il PSC si è cercato di verificare la capacità della Città Metropolitana di Roma Capitale (di seguito anche "CMRC") di svolgere le medesime attività e servizi previsti nella Proposta, mantenendo lo stesso perimetro operativo, ma a condizioni economiche più vantaggiose rispetto a quelle offerte dal Proponente;

che il PSC ha convenzionalmente suddiviso il progetto di PPP in due aree di attività, una riguardante il "Ciclo Sanzionatorio al CdS" e l'altra relativa alle "Attività accessorie per la sicurezza stradale", e ciascuna di queste aree suddivisa in due fasi di prestazioni, la fase di investimento, relativa alle attività di progettazione e realizzazione degli investimenti, e la fase di gestione, che riguarda i cosiddetti "servizi di gestione" e i "servizi di disponibilità;

che, ai fini del citato confronto, è stata effettuata una comparazione con un'ipotesi di investimento diretto da parte della Città Metropolitana tramite appalto tradizionale finalizzato all'installazione di un numero analogo di dispositivi, per la fase di investimento proposta nel PPP, mentre per la fase gestionale, è stata effettuata una comparazione tra i servizi offerti nella proposta e un'ipotesi di gestione diretta da parte della Città Metropolitana, con il supporto di servizi o software acquisiti mediante appalti pubblici;

che tutte le attività connesse al "Ciclo Sanzionatorio al CdS" sono attualmente coperte dalla CMRC tramite software e servizi acquisiti sul mercato, oltre ovviamente alle competenze specialistiche degli uffici preposti, e che, pertanto, nella predisposizione del PSC sono stati considerati i costi sostenuti dalla CMRC nei contratti vigenti per le citate attività attualmente in essere. Per quanto riguarda le statistiche sulle rilevazioni delle infrazioni, si fa riferimento ai dati raccolti dalla Polizia Locale nei primi sei mesi di attività dei cinque autovelox installati sulla SP Laurentina mentre per quanto concerne i servizi e gli investimenti relativi alle "Attività accessorie per la sicurezza stradale", attualmente non utilizzati dalla CMRC, ai fini della predisposizione del PSC sono stati considerati i costi e i valori indicati nella proposta di PPP;

che dal PSC risulta che, con la proposta di PPP aggiornata e trasmessa il 6 marzo 2026, il valore del beneficio per l'Amministrazione in caso di realizzazione del progetto mediante Partenariato Pubblico Privato è aumentato, passando dall'ammontare complessivo di € 80.913.881,70, riportato nella proposta precedente presentata in data 4 aprile 2024, ad un ammontare complessivo € 91.407.432 riportato nella proposta aggiornata del 6 marzo 2026;

che il Value for Money (VfM) riferito alla proposta aggiornata del 6 marzo 2026, pur evidenziando come la soluzione in house basata sulla gestione pubblica tradizionale potrebbe rivelarsi astrattamente più vantaggiosa economicamente rispetto al ricorso al PPP per un importo complessivo di € 14.658.484 (tenuto conto, peraltro, che la predetta comparazione si basa su scenari e calcoli ipotetici elaborati in relazione ad un appalto tradizionale, che – in quanto tali – scontano necessariamente un insuperabile grado di aleatorietà e incertezza), evidenzia comunque un sensibile miglioramento rispetto al VfM di € 26.070.783 della proposta precedente presentata in data 4 aprile 2024;

che, inoltre, la matrice dei rischi allegata alla proposta del promotore documenta il trasferimento al concessionario di una serie di rischi operativi (costruzione, ritardo nella realizzazione, manutenzione e disponibilità), quantificati nel PSC con il metodo ANAC in importo pari a complessivi € 5.831.514,00, i quali rischi - ove rimasto in capo all'Ente in regime di appalto tradizionale - avrebbero gravato sul bilancio pubblico in caso di materializzazione degli eventi avversi (costituendo, quindi, un valore economico concreto tale di ridurre il differenziale economico apparente di € 14.658.484); diversamente, il trasferimento al privato dei rischi in questione non solo

neutralizza questa esposizione, ma incentiva il concessionario — in quanto direttamente esposto alle conseguenze economiche dell'inefficienza — a ottimizzare le proprie *performance* operative, di manutenzione e di disponibilità del servizi;

che, peraltro, il promotore offre la realizzazione dell'intera infrastruttura nell'arco di 24 mesi dalla stipula della convenzione, con gestione parallela già operativa sulla parte già installata, mentre in regime di appalto tradizionale la CMRC dovrebbe:

1. completare la progettazione esecutiva;

2. esperire la gara d'appalto con i tempi di legge;

3. attendere l'aggiudicazione e la stipula del contratto;

4. seguire il collaudo e la messa in esercizio;

sicché i benefici derivanti dalla riduzione dell'incidentalità stradale - che costituiscono la finalità primaria dell'intervento - sarebbero differiti nel tempo in misura significativa rispetto al modello PPP, con costi sociali (infortuni, danni, impatti sulla mobilità) non monetizzati nel PSC ma reali e misurabili;

che dalla relazione tecnica illustrativa medesima risulta inoltre che, nonostante il dato relativo al VfM risultante dal PSC, la proposta di partenariato pubblico privato presentata dalle Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A. è complessivamente più vantaggiosa per l'Ente in quanto garantisce:

- l'acquisizione di un servizio composito e complesso consistente principalmente nella progettazione e realizzazione di un'infrastruttura completa, comprendente apparati per il rilevamento automatico delle infrazioni (semaforiche e velocità), pedone sicuro, e una piattaforma software per la gestione integrata dell'intera infrastruttura e dei servizi nonché servizi di gestione del ciclo sanzionatorio, in conformità al Codice della Strada, servizi di supporto alla riscossione coattiva, volti a garantire il supporto all'Ente per il corretto recupero economico del "dovuto", servizi accessori quali la messa in sicurezza dei pedoni, la prevenzione di crimini ambientali, il monitoraggio delle azioni progettuali, oltre a sistemi di supporto ai cittadini, il finanziamento alla CMRC di campagne di comunicazione sociale, volte a promuovere la consapevolezza e la divulgazione di temi quali la Sicurezza Stradale e le ricadute benefiche sul territorio;

- un più efficace trasferimento sul concessionario del rischio operativo, come meglio descritto nella matrice dei rischi riportata nella documentazione allegata alla proposta presentata, riducendo l'esposizione economica futura dell'Ente;

- qualità e continuità nel ciclo di vita dell'opera;

- una più rapida realizzazione dell'intervento, riducendo i tempi procedurali e consentendo l'avvio tempestivo dell'investimento;

- la riduzione, per effetto della fase di investimento a spese del privato, dell'impatto sul bilancio dell'Ente, consentendo di ottimizzare l'impiego delle risorse finanziarie dell'Ente destinandole al perseguimento e alla soddisfazione di una pluralità di esigenze di interesse pubblico;

- alla luce delle rilevanti carenze di personale attualmente in organico nei settori interessati dal servizio oggetto dalla soluzione di partenariato pubblico privato, che non consentono di garantire con risorse esclusivamente interne l'adeguata progettazione, realizzazione, gestione e sostenibilità dell'intervento nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, un impiego più razionale del personale, favorendone la riallocazione verso attività istituzionali prioritarie e migliorando complessivamente la capacità operativa dell'Ente, anche in ragione della durata medio-lunga del rapporto con il partner privato;

- la possibilità di cooperare con le società proponenti che vantano esperienza pluriennale nei settori interessati dal progetto di che trattasi, favorendo lo scambio di know-how tecnico-gestionale.

che i predetti elementi assumono valenza strategica per l'Ente, posto che la carenza di personale qualificato, se non affrontata attraverso la struttura contrattuale del PPP, comporterebbe, in regime di appalto tradizionale, un rischio concreto di ritardi nella realizzazione del progetto, di difficoltà nel monitoraggio e controllo dell'esecuzione, e di degrado progressivo nella qualità del servizio erogato, comportando tali scenari avversi un costo - per quanto non monetizzato nel PSC - reale e significativo, e tale da giustificare anche l'accettazione di un differenziale economico in favore del modello PPP;

che da quanto risulta dalla relazione citata, la proposta di partenariato pubblico privato per la costruzione e gestione di un'infrastruttura per la sicurezza stradale unitamente ad una serie di servizi e strumenti di comunicazione volti al rispetto delle norme da parte dei cittadini e prestazioni connesse sia complessivamente fattibile dal punto di vista tecnico, della sostenibilità finanziaria e della conformità al Codice dei contratti pubblici;

Ritenuto, pertanto, che la proposta progettuale presentata dalle Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A. risponde efficacemente ai bisogni e all'interesse dell'Amministrazione e che, pertanto, sia meritevole di approvazione ai fini dell'avvio delle procedure di affidamento del contratto di partenariato, previo inserimento negli appositi documenti di programmazione dell'Ente;

Dato atto che:

l'adozione della proposta progettuale non determina alcun diritto, da parte delle società proponenti nei confronti dell'amministrazione metropolitana, al compenso delle prestazioni compiute o alla gestione del servizio, in quanto, ai fini della scelta del concessionario, le amministrazioni aggiudicatrici devono procedere ad indire una gara ad evidenza pubblica alla quale viene invitato anche il promotore della proposta, ponendo a base di gara la proposta progettuale presentata dallo stesso;

ai sensi della normativa vigente in materia, si applica alla procedura in oggetto, in fase di gara ad evidenza pubblica, il criterio di aggiudicazione dell'offerta economica più vantaggiosa;

Vista:

la Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea (Sez. II, 5 febbraio 2026, causa C810/24), resa a seguito del rinvio pregiudiziale operato dal Consiglio di Stato con ordinanza 25 novembre 2024, n. 9449, con la quale il diritto di prelazione, riconosciuto al promotore nelle procedure di project financing previste nel previgente art. 183, comma 15, del Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. n. 50/2016 (disposizione sostanzialmente confluita nell'art. 193, commi 4 e

8, D.Lgs. n. 36/2023, nella formulazione applicabile *ratione temporis* alla procedura avviata con la citata proposta di cui alla citata nota prot. n. CMRC – 2024 – 00559057 del 4 aprile 2024), è stato dichiarato incompatibile con il diritto dell'Unione, ritenendo, in particolare, che lo stesso viola il principio di parità di trattamento (art. 3 della direttiva 2014/23/UE) e le prerogative di concorrenza effettiva (art. 41 della direttiva 2014/23/UE), oltre a porsi in contrasto con la libertà di stabilimento (art. 49 TFUE);

la Sentenza del Consiglio di Stato 14 maggio 2026 n. 3805, emessa all'esito del giudizio in cui era stato disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia, con cui, in applicazione dei predetti principi elaborati dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, è stato disposto l'annullamento dell'aggiudicazione della procedura di "finanza di progetto" in favore del promotore a seguito di esercizio, da parte di quest'ultimo, del diritto di prelazione di cui all'art. 183, comma 15, del d.lgs. n. 50/2016, dichiarando altresì il conseguente subentro del migliore offerente nel contratto di concessione originariamente stipulato;

le Sentenze dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato 9 novembre 2021 n. 17 n. 18, che hanno ribadito il principio secondo cui sussiste l'obbligo, in capo all'apparato amministrativo dello Stato membro (compresi gli enti territoriali, gli enti pubblici in genere ed i soggetti ad essi equiparati), di non applicare la legge anticomunitaria anche laddove il contrasto riguardi una direttiva *self-executing* (cfr. anche la sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea 22 giugno 1989, causa C103/88, la sentenza della Corte Costituzionale 11 luglio 1989 n. 389, e la sentenza del Consiglio di Stato 6 aprile 1991 n. 452);

le Deliberazioni n. 14 e n. 15 del 26 febbraio 2026, con le quali la Sezione regionale di controllo della Corte dei conti per l'Emilia-Romagna ha in particolare affermato che, a seguito della incompatibilità, dichiarata dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea con la sentenza del 5 febbraio 2026, del diritto di prelazione riconosciuto al promotore nelle procedure di finanza di progetto con il diritto europeo, l'ente concedente non può più riconoscere tale diritto, neppure nei procedimenti già avviati, dovendo trovare immediata applicazione il principio della prevalenza del diritto dell'Unione su quello dello Stato membro e l'obbligo di disapplicazione della norma interna contrastante;

Atteso:

che, ai sensi dell'art. 193, comma 3, del D.lgs. n. 36/2023, nelle procedure di affidamento delle proposte di finanza di progetto il criterio di aggiudicazione è l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto tra qualità e prezzo;

che, ai sensi dell'art. 193, comma 5, del D.lgs. n. 36/2023 i concorrenti alle procedure sopra citate, compreso il promotore della proposta di finanza di progetto, "*in possesso dei requisiti previsti dal bando, presentano un'offerta contenente il piano economico-finanziario asseverato, la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione e le varianti migliorative al progetto di fattibilità posto a base di gara, secondo gli indicatori previsti nel bando*"*;*

che, pertanto, la proposta presentata potrà essere ragionevolmente migliorata in fase di gara, sia dal promotore che dagli altri concorrenti, alla luce del quadro normativo sopracitato come delineato a seguito delle sentenze della Corte di Giustizia, del Consiglio di Stato e della –Giustizia Contabile (cfr. Parere di precontenzioso ANAC n. 49 del 10 febbraio 2026);

Dato atto che è stato acquisito il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti ai sensi dell'art 239, del D.lgs 18/8/2020 n. 267 e ss.mm.ii.. espresso in data 24.07.2026;

Preso atto:

che il Dirigente del Servizio 1 “Gestione amministrativa” del Dipartimento II “Viabilità e Mobilità” Dott. Stefano Monni ha espresso parere favorevole di regolarità tecnica, ai sensi dell’articolo 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

che il Ragioniere Generale ha espresso parere favorevole di regolarità contabile, ai sensi dell’articolo 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

che il Direttore del Dipartimento II “Viabilità e Mobilità” ha apposto il visto di coerenza con i programmi e gli indirizzi generali dell'Amministrazione (art. 24 del Regolamento sull'Organizzazione degli Uffici e dei Servizi);

che il Segretario Generale, ai sensi dell’art. 97 del D.Lgs. 267/2000 e ss. mm. ed ii. e dell’art. 44 dello Statuto, nello svolgimento dei “*compiti di collaborazione e delle funzioni di assistenza giuridico-amministrativa nei confronti degli Organi dell’Ente, in ordine alla conformità dell’azione amministrativa alle Leggi, allo Statuto ed ai Regolamenti*”, nulla osserva;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente richiamate:

1. di dichiarare, ai sensi dell’art. 193 del D.Lgs. n. 36/2023, la fattibilità e la rispondenza al pubblico interesse della proposta di project financing “*per la costruzione e gestione di un’infrastruttura per la sicurezza stradale unitamente ad una serie di servizi e strumenti di comunicazione volti al rispetto delle norme da parte dei cittadini e prestazioni connesse*”, presentata dalle Società Safety21 e Ge.Fi.L. – Gestione Fiscalità Locale S.p.A. con nota prot. n. CMRC – 2024 – 00559057 del 4 aprile 2024 e modificata, da ultimo, con nota prot. n. CMRC-2026-0057336 del 6 marzo 2026, costituita dalla seguente documentazione prevista dall’art. 193, comma 1, del D.Lgs. 36/2023, conservata agli atti del Servizio 1 del Dipartimento II:

   - Allegato A Progetto di fattibilità – Relazione Illustrativa

   - Allegato B Progetto di Fattibilità – Elaborato Tecnico

   - Allegato C Schema di Convenzione

   - Allegato D Relazione al Piano economico-finanziario

   - Allegato D.1 Asseverazione Piano economico-finanziario

   - Allegato D.2 Piano Economico Finanziario comprendente l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno

   - Allegato E Specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione

2. di prendere atto che la proposta in oggetto riguarda la realizzazione di interventi e servizi non presenti negli strumenti di programmazione dell'Ente, approvati con deliberazione di Consiglio Metropolitano n. 55 del 29.12.2025 e ss.mm., e di rinviare a successivo provvedimento l'inserimento del progetto di fattibilità tecnico-economica negli strumenti di programmazione dell'Ente;
3. di dare atto che l'operazione, oltre a non compromettere gli equilibri di bilancio pluriennali dell'Ente, contribuisce al loro rafforzamento attraverso la generazione di flussi attivi netti e il trasferimento al concessionario dei principali rischi operativi e finanziari connessi alla realizzazione e gestione dell'intervento;
4. di dare mandato al Dirigente del Servizio 1 del Dipartimento II di adottare tutti gli atti conseguenti al presente provvedimento e propedeutici per l'avvio della procedura di affidamento del contratto di project financing, ivi compresi gli atti propedeutici all'inserimento del progetto di fattibilità tecnico-economica negli strumenti di programmazione dell'Ente, fermo restando che l'avvio della procedura di affidamento è subordinato all'efficacia del provvedimento di iscrizione del progetto nei predetti strumenti di programmazione;
5. di dare atto che, in conformità alla sentenza della Corte di Giustizia UE del 5 febbraio 2026 (causa C-810/24), alla successiva procedura di gara non verrà riconosciuto alcun diritto di prelazione in favore del promotore;
6. di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ricorrendo i motivi di urgenza di cui all'art. 134, c. 4 TUEL n. 267/2000 e ss.mm.ii., costituiti dalla necessità di avviare senza ritardo le procedure di gara al fine di garantire, tra l'altro, il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale;
7. di dare atto che è stato acquisito il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti ai sensi dell'art 239, del D.lgs 18/8/2020 n. 267 e ss.mm.ii. espresso in data 24.07.2026.