

Comune di Lodi

LODI PARK SYSTEM

Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico di gestione ed organizzazione delle Aree di sosta a pagamento e delle di aree di sosta destinate ai residenti nel territorio comunale di Lodi

(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)

PREMESSA

L'obiettivo della procedura che l'Amministrazione comunale ha avviato è quello di ottenere il massimo risultato in occasione dell'affidamento di una nuova Convenzione ad un soggetto privato per la concessione del servizio pubblico di gestione ed organizzazione delle Aree di sosta a pagamento e delle aree di sosta destinate ai residenti nel territorio comunale di Lodi, nonché la realizzazione di un nuovo parcheggio pluripiano in via Massena.

A tale scopo l'Amministrazione ha dato priorità ai seguenti obiettivi:

- Migliorare l'attuale servizio sia in fase di gestione delle riscossioni sia in fase di manutenzione delle aree;
- Realizzare un nuovo parcheggio multipiano nell'area di via General Massena;
- Adottare un sistema digitale in grado di assicurare efficienza e monitoraggio sia delle aree di sosta sia degli accessi in ZTL e uscite dalla stessa;
- Incrementare i servizi ai cittadini per la mobilità sostenibile e rafforzare gli stessi per le fasce protette della cittadinanza.

Nella prima fase di consultazione di mercato, attraverso apposita procedura ad evidenza pubblica, come previsto dal D.Lgs 36/2023 e dal seguente correttivo D.Lgs 209/2024 (**Allegato 1** – Avviso pubblico) sono state ammesse due candidature: la proposta di STAR Mobility S.p.A. (attuale gestore) e la proposta della RTI composta da City Green Light S.r.l. e Finalpa S.r.l.

La relazione che segue motiva la scelta di qualificare a base di gara per la procedura finale uno dei due proponenti.

INTRODUZIONE

La presente relazione è redatta in ottemperanza all'art. 14 del D.Lgs. 201/2022 ("Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica"), il quale impone all'Ente locale di motivare la scelta della modalità di gestione del servizio pubblico, tenendo conto delle caratteristiche tecniche ed economiche, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente e per gli utenti, nonché dei risultati della gestione precedente.

L'ufficio competente del Comune di Lodi si è avvalso del suddetto schema per ottemperare alle disposizioni di cui ai c. 2 3 dell'art. 14 del D. Lgs. 201/2022 che di seguito si riportano:

"2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta,

nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovra compensazioni."

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	<i>Servizio pubblico di gestione ed organizzazione delle aree di sosta a pagamento e delle aree di sosta destinate ai residenti ("Lodi Park System").</i>
Importo dell'affidamento	Euro 20.610.613,00 <i>* valore derivante dalla sommatoria dei ricavi previsti dal PEF predisposto dalla RTI City Green Light - Finalpa</i>
Ente affidante	Comune di Lodi – CF 84507570152 – L'affidamento in oggetto non rientra nelle competenze di un ente di governo di ambito territoriale
Tipo di affidamento	Concessione di lavori e servizi affidata mediante Finanza di Progetto (Project Financing) ai sensi dell'art. 193 e segg. del D.Lgs 36/2023 e seguenti.
Modalità di affidamento	Affidamento a terzi tramite procedura a evidenza pubblica (D.Lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. a).
Durata dell'affidamento	12 anni a partire dalla data di avvio della concessione (possibilmente entro il 01/07/2026).
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	Il servizio interessa il territorio del Comune di Lodi, con una popolazione residente di circa 45.349 abitanti (dati Istat) e un bacino di utenza stimato in 220.000 persone.

<u>Soggetto responsabile della compilazione</u>	
Nominativo:	Giovanni Ligi - Dirigente DO3 Servizi Tecnici - Comune di Lodi Servizi Tecnici 0371-409702/0371-409733 comunedilodi@legalmail.it – giovanni.ligi@comune.lodi.it 25.03.2026
Ente di riferimento	
Area/servizio:	
Telefono:	
E-mail/PEC	
Data di redazione	

SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A.1 - Contesto giuridico

L'affidamento in concessione del servizio di gestione dei parcheggi a pagamento su aree pubbliche (cosiddette "strisce blu") si colloca in un articolato quadro normativo, composto da disposizioni europee, nazionali, regionali e locali.

NORMATIVA EUROPEA

A livello dell'Unione Europea, la gestione dei servizi pubblici locali, compresi quelli in concessione, è regolata da principi generali del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e da normative settoriali.

In particolare, trovano applicazione:

- l'art. 49 TFUE, relativo alla libertà di stabilimento;
- l'art. 56 TFUE, in tema di libera prestazione dei servizi;
- i principi di trasparenza, concorrenza, proporzionalità e non discriminazione, che devono informare ogni procedura di affidamento da parte di un ente pubblico.

A ciò si aggiunge la Direttiva 2014/23/UE relativa all'aggiudicazione dei contratti di concessione, che ha stabilito una cornice normativa unitaria per i servizi in concessione, successivamente recepita nell'ordinamento italiano attraverso il Codice dei contratti pubblici. La direttiva mira ad assicurare parità di accesso al mercato europeo e una gestione concorrenziale ed efficiente delle risorse pubbliche.

NORMATIVA STATALE

D.Lgs. 201/2022 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica"

"Art. 2. Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

...

c) «servizi di interesse economico generale di livello locale» o «servizi pubblici locali di rilevanza economica»: i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che sono previsti dalla legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale;

....

Art. 10. Perimetro del servizio pubblico locale e principio di sussidiarietà

1. Gli enti locali e gli altri enti competenti assicurano la prestazione dei servizi di interesse economico generale di livello locale ad essi attribuiti dalla legge.

2. Ai fini del soddisfacimento dei bisogni delle comunità locali, gli enti locali favoriscono, in attuazione del principio di sussidiarietà orizzontale, l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, e delle imprese, anche con apposite agevolazioni e semplificazioni.

3. Gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, possono istituire servizi di interesse economico generale di livello locale diversi da quelli già previsti dalla legge, che ritengono necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali.

4. I servizi di cui al comma 3 sono istituiti in esito ad apposita istruttoria, sulla base di un effettivo confronto tra le diverse soluzioni possibili, da cui risulti che la prestazione dei servizi da parte delle imprese liberamente operanti nel mercato o da parte di cittadini, singoli e associati, è inidonea a garantire il soddisfacimento dei bisogni delle

comunità locali.

5. La deliberazione di istituzione del servizio dà conto degli esiti dell'istruttoria di cui al comma 4 e può essere sottoposta a consultazione pubblica prima della sua adozione.

Art. 14. Scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale

1. Tenuto conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi e dei principi di cui all'articolo 3, l'ente locale e gli altri enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio pubblico a un singolo operatore o a un numero limitato di operatori, provvedono all'organizzazione del servizio mediante una delle seguenti modalità di gestione:

a) affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le modalità previste dal dall'articolo 15, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;

b) affidamento a società mista, secondo le modalità previste dall'articolo 16, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;

c) affidamento a società in house, nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea, secondo le modalità previste dall'articolo 17;

d) limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante aziende speciali di cui all'articolo 114 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.

2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovra compensazioni.

4. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, nei servizi pubblici locali a rete, gli enti di governo dell'ambito integrano la relazione di cui al comma 3 allegando il piano economico-finanziario acquisito all'esito della procedura, che, fatte salve le disposizioni di settore, contiene anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti. Tale piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi iscritta all'albo degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.

5. È vietata ogni forma di differenziazione nel trattamento dei gestori di pubblico servizio in ordine al regime tributario.

Art. 15 Affidamento mediante procedura a evidenza pubblica

1. Gli enti locali e gli altri enti competenti affidano i servizi di interesse economico generale di livello locale secondo la disciplina in materia di contratti pubblici, favorendo, ove possibile in relazione alle caratteristiche del servizio da erogare, il ricorso a concessioni di servizi rispetto ad appalti pubblici di servizi, in modo da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore. “

NORMATIVA NAZIONALE SPECIFICA IN MATERIA DI SOSTA E PARCHEGGI

c. 8 art. 41 quinquies L. 1150/1942 - Legge urbanistica -.

...

[8] In tutti i comuni, ai fini della formazione di nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, debbono essere osservati limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza tra i fabbricati, nonché rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi.

L. 122/1989: - Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 -

c. 7 art. 7 D. Lgs. 285/1992 - Nuovo codice della strada -.

.....

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.

NORMATIVA REGIONALE

LR 26/2003 “Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche”

Art. 2. Proprietà e gestione delle reti ed erogazione dei servizi.

1. Le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali destinati all'esercizio dei servizi costituiscono dotazione di interesse pubblico. Gli enti locali non possono cederne la proprietà; possono, tuttavia, conferire tale proprietà, anche in forma associata, esclusivamente a società patrimoniali di capitali con la partecipazione totalitaria di capitale pubblico incedibile. Le società non possono essere costituite nella forma di società consortili ai sensi dell'articolo 2615 ter del codice civile. Resta ferma la normativa statale in materia di proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali in capo a società quotate, o da queste partecipate, proprietarie di reti e impianti sul territorio lombardo. Le società patrimoniali perseguono politiche di responsabilità sociale e redigono il bilancio sociale.

2. Gli enti locali, anche in forma associata, stabiliscono i casi nei quali l'attività di gestione delle reti e degli impianti è separata dall'erogazione dei servizi. Qualora sia separata dall'attività di erogazione dei servizi, la gestione di tali dotazioni spetta, di norma, ai proprietari delle stesse. L'assetto proprietario e il modello gestionale prescelti devono, comunque, prioritariamente salvaguardare l'integrità delle dotazioni nel tempo e la loro valorizzazione.

3. I proprietari e i gestori pongono le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali a disposizione dei soggetti incaricati dell'erogazione del servizio. I proprietari, i gestori e gli erogatori applicano la normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di lavori pubblici, di servizi e di forniture.

4. La gestione comprende la realizzazione degli investimenti infrastrutturali destinati all'ampliamento e potenziamento di reti e impianti, nonché gli interventi di ristrutturazione e valorizzazione necessari per adeguarne nel tempo le caratteristiche funzionali.

5. L'erogazione del servizio comprende tutte le attività legate alla fornitura agli utenti finali del servizio stesso, ivi incluse le attività di manutenzione di reti ed impianti.

6. L'erogazione dei servizi è affidata a imprenditori o a società in qualunque forma costituite scelti mediante procedura a evidenza pubblica o procedure compatibili con la disciplina nazionale e comunitaria in materia di concorrenza; nel caso in cui non sia vietato dalle normative di settore, e se ne dimostri la convenienza economica, gli enti locali possono affidare l'attività di erogazione del servizio congiuntamente a una parte ovvero all'intera

attività di gestione delle reti e degli impianti di loro proprietà.

6 bis. Alla scadenza dell'eventuale periodo di affidamento, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali dell'ente locale rientrano nella piena disponibilità di quest'ultimo. Fatta eccezione per il servizio idrico integrato e salvo il verificarsi di situazioni di eccezionalità e urgenza, gli stessi beni, se realizzati durante il periodo di affidamento, sono totalmente ammortizzati durante il periodo dell'affidamento, così da garantirne il trasferimento all'ente locale a titolo gratuito con modalità che assicurino il rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di concorrenza. Gli enti locali determinano la durata degli affidamenti in conformità con le disposizioni del presente comma.

7. Il confronto concorrenziale deve essere adeguatamente pubblicizzato; le regole di tale confronto non devono attuare discriminazioni fra operatori e indicare requisiti sproporzionati rispetto alle prestazioni richieste. La qualificazione dei soggetti deve poter essere accertata anche sulla base della disciplina vigente in altro Stato membro dell'Unione europea.

8. Qualora risulti economicamente e funzionalmente più vantaggioso è consentito l'affidamento contestuale, con le procedure di cui al comma 6, di una pluralità di servizi. In questo caso la durata dell'affidamento, unica per tutti i servizi, non può essere superiore alla media delle durate massime degli affidamenti previste dalle discipline di settore. L'affidatario di una pluralità di servizi tiene una contabilità separata per ciascuno dei servizi gestiti.

9. I servizi sono erogati con le seguenti modalità:

- a) in maniera diffusa sul territorio;
- b) con regolarità e continuità della prestazione;
- c) secondo requisiti di sicurezza e di protezione dell'ambiente;
- d) sulla base di indicatori, intesi quali parametri quantitativi, qualitativi e temporali, che permettano la misurazione dei fattori dai quali dipende la qualità del servizio;
- e) in condizioni diversificate di accessibilità al servizio per obiettivi disagi di natura sociale, economica o territoriale;
- f) in considerazione di valori standard generali, intesi quali obiettivi di qualità, tecnici e di sicurezza, tali da garantire nel complesso l'adeguatezza delle attività prestate in un dato periodo;
- g) in considerazione di valori standard specifici, riferiti a singole prestazioni direttamente esigibili dall'utente, espressi in termini quantitativi, qualitativi e temporali, che consentano un immediato controllo sulla loro effettiva osservanza;
- h) con la previsione di rimborsi automatici forfettari dovuti in caso di prestazione qualitativamente inferiore rispetto allo standard minimo garantito nella carta dei servizi di cui all'articolo 7, indipendentemente dalla presenza di un danno effettivo o pregiudizio occorso all'utente e imputabile a dolo o a colpa del soggetto erogatore.

10. Con regolamento regionale e sentita la Conferenza delle autonomie locali:

- a) sono fissati, nel rispetto della normativa statale, standard qualitativi e modalità di gestione per l'erogazione dei servizi;
- b) sono individuati i criteri di ammissibilità e aggiudicazione delle gare in conformità con le disposizioni comunitarie in materia di concorrenza e di libero mercato. I criteri devono considerare un insieme ponderato di valutazioni di livelli di qualità ed economicità del servizio e di affidabilità complessiva del concorrente. Per valutare tali elementi sono considerati fattori premianti, tra gli altri, la registrazione al sistema comunitario di ecogestione e audit EMAS, le certificazioni di qualità, la certificazione di bilancio, la predisposizione di un bilancio ambientale e sociale, l'attestazione di eccellenza regionale di cui all'articolo 8, comma 4 e le modalità di applicazione della clausola sociale. L'applicazione di clausole contrattuali di tipo sanzionatorio per inadempimenti gravi della prestazione, relativa a precedenti gare, è considerata fattore penalizzante.

NORMATIVA LOCALE

Il Comune di Lodi ha attuato la normativa sui Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30/04/92 n. 285 Codice della Strada), a seguito della adozione da parte della Giunta Comunale del Piano della Mobilità Urbana - Piano Generale del Traffico Urbano (delibera n. 216 del 27/12/2007) e della relativa Pubblicazione (dal 14/02/2008 al 15/03/08). A partire da gennaio 2025, il Comune ha avviato il percorso di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità

Sostenibile (PUMS), il cui iter procedurale è attualmente giunto alla seconda conferenza VAS ed è di prossima adozione. Parallelamente, l'Ente ha disciplinato il servizio in oggetto attraverso un quadro organico di atti regolamentari e deliberativi, definendone nel dettaglio l'assetto organizzativo, la struttura tariffaria e le modalità gestionali.

A.2 - Indicatori di riferimento e schemi di atto

Il servizio di gestione dei parcheggi rientra tra i servizi pubblici locali non a rete. Con decreto direttoriale del 31/08/2023 del MIMIT sono state emanate le "Linee guida e indici di qualità". Gli indicatori di qualità contrattuale e tecnica previsti (tempi di risposta, accessibilità, pulizia, ecc.) sono stati recepiti nella definizione degli standard di servizio del presente affidamento.

SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1 - Caratteristiche del servizio

Descrizione chiara e completa del servizio

Oggetto del progetto e della prestazione di base sono le seguenti prestazioni:

- Il servizio pubblico di gestione ed organizzazione delle aree di sosta a pagamento e delle aree di sosta destinate ai residenti così come previsto dal piano particolareggiato della sosta;
- Il controllo sistematico della sosta nelle aree in concessione con erogazione del servizio nelle fasce orarie coperte da tariffa;
- La riscossione, per conto del Comune, degli introiti derivanti dal servizio (sarà il Concessionario ad essere responsabile della riscossione mentre, a differenza di prima, non avrà più la responsabilità della gestione di cassa);
- Il servizio di accertamento delle violazioni al C.d.S. in materia di sosta (con adeguata dotazione informatica), relativamente alle aree di sosta a pagamento;
- La fornitura, l'installazione e la manutenzione di tutti i materiali di consumo atti a garantire una corretta ed efficiente gestione del sistema parcheggi;
- La gestione dello sportello "smart mobility" ed il front office con gli utenti (pass, abbonamenti, permessi, ecc...)
- La conduzione del sistema centralizzato di gestione e controllo delle aree di sosta;
- Il servizio di monitoraggio degli accessi nella Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- Gestione di un sistema di bike-sharing free-floating;

Il servizio oggetto di affidamento riguarda le seguenti aree di sosta:

	Richiesta amministrazione	Proposta progettuale	Differenze
Stalli a pagamento	2.701	2.689 (*)	- 12
New park in via Massena	301	289 (**)	- 12
Futuri nuovi stalli	141	141	0
TOTALE	3.143	3.119	- 24

(*) decurtazione di n. 12 stalli in via Mose Bianchi per convertire la porzione di strada che collega l'ingresso / uscita dal new park in elevazione a via General Massena da senso unico a doppio senso di marcia.

(**) stalli complessivi 296, di cui n. 7 posti auto per disabili, per cui n. 289 stalli a pagamento;

Il Comune, durante l'esecuzione del Contratto, si riserva di modificare la superficie delle aree adibite a parcheggio con diminuzione o aumento del numero degli stalli complessivi di cui sopra, prevedendo il conseguente aggiornamento degli accordi contrattuali, ove ne ricorrano i presupposti.

Sono altresì previsti investimenti a carico del concessionario durante tutto l'arco dell'affidamento per mantenere nel tempo gli attuali standard tecnologici dei parcheggi e migliorarne continuamente la sicurezza, con particolare riferimento alla realizzazione del parcheggio in struttura di Via General Massena. Gli interventi di investimento si articolano nelle seguenti tipologie:

- servizi aggiuntivi:
 - nuove casse automatiche
 - nuovo sistema informativo in app
 - ripristino e implementazione della segnaletica delle aree di parcheggio e degli stalli; in particolare
 - Gli stalli riservati alle persone diversamente abili;
 - Gli stalli destinati alla sosta di veicoli commerciali utilizzati per operazioni di carico/scarico merci;
 - Gli stalli "rosa" destinati a donne in gravidanza e genitori con bambini di età non superiore a due anni;

- Gli stalli destinati alla fermata/sosta dei veicoli (autobus/taxi) utilizzati per il servizio di trasporto pubblico urbano;
- Gli stalli destinati a particolari categorie di veicoli quali Polizia Locale, ambulanze in genere, VV.F, Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia di Stato.
- Tracciamento stalli di servizio nell'area ZTL
- progettazione e realizzazione del parcheggio in elevazione nell'area su cui insistono gli attuali stalli a pagamento del parking di via General Massena (funzionale all'area ospedaliera)
- altri investimenti:
 - incremento dei dispositivi per la gestione della zona ZTL, con controllo degli ingressi e delle uscite;
 - nuovi parcometri con digitalizzazione della targa e, dove previsto dall'installazione dei varchi, con eventuale lettura targa
 - Installazione di un sistema di varchi di controllo accessi in & out su almeno 7 parcheggi
 - attivazione di una nuova piattaforma di gestione e di controllo che contempli:
 - la gestione in tempo reale dei dispositivi di controllo sia di area parking sia mobili in gestione al personale addetto
 - la gestione dei flussi del sistema di riscossione
 - l'APP smart parking a disposizione degli utenti
 - la gestione degli abbonamenti dedicati e dei format residenti, disabili, categorie protette
 - il ticketing per l'accesso alla ZTL per le attività di carico e scarico e/o degli avventori occasionali autorizzati
 - la connessione con il sistema del trasporto pubblico e della mobilità dolce
 - la compatibilità di sistemi integrati o integrabili in ottica "smart city e communities" secondo il modello e le linee guida indicate con riferimento all'art. 20 del DL 179/2012
 - allestimento gestione e manutenzione di bike parking di interscambio dotati di strumenti per l'e-bike e per il noleggio bike.

Descrizione delle modalità di erogazione del servizio

Il Concessionario gestirà i parcheggi conformemente a quanto stabilito dai provvedimenti all'uopo assunti dal Comune ai sensi del Codice della Strada, anche esigendo il pagamento delle tariffe poste a carico degli utenti dei servizi.

Il Concessionario, a propria cura e spese e attenendosi alle prescrizioni del competente Ufficio Comunale, dovrà garantire l'erogazione del servizio secondo le seguenti modalità operative:

- I. Segnaletica e sistema Smart: Il Concessionario provvederà alla fornitura, posa e manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale nel pieno rispetto del Codice della Strada. Elemento distintivo della nuova gestione sarà l'adeguamento della segnaletica orizzontale alle esigenze del sistema di Smart Parking: ogni stallo di sosta dovrà essere univocamente identificato e, ove necessario, numerato per garantire la perfetta corrispondenza con la mappa digitale gestita dai sensori. Tale accorgimento è essenziale per facilitare l'identificazione dello stallo da parte dell'utenza e permettere il funzionamento del sistema di controllo automatizzato.
- II. Piattaforma tecnologica e gestione della sosta: L'erogazione del servizio si fonda sull'implementazione obbligatoria di una piattaforma di gestione integrata, basata su sensoristica capillare per il monitoraggio in tempo reale dell'occupazione. Il sistema di esazione privilegerà la dematerializzazione (Ticket virtuale): l'utente potrà attivare la sosta tramite parcometri evoluti o direttamente tramite le principali App di mobilità. Tale infrastruttura tecnologica dovrà superare la gestione tradizionale, garantendo all'utenza la funzionalità di indirizzamento dinamico (conoscenza in tempo reale dei posti liberi) e riducendo conseguentemente il traffico parassita dovuto alla ricerca del parcheggio.
- III. Manutenzione: Il Concessionario assumerà l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le

aree oggetto di concessione, incluse le strutture in elevazione, gli impianti tecnologici. L'attività manutentiva dovrà garantire non solo il decoro urbano e la sicurezza, ma soprattutto la continuità operativa dei dispositivi tecnologici (sensori, varchi, connettività). Il mantenimento in efficienza della rete hardware e software è condizione essenziale per il corretto funzionamento del sistema di monitoraggio e per la certezza del controllo degli incassi.

- IV. Controllo e accertamento: L'attività di controllo e contrasto all'evasione dovrà evolvere da un modello manuale a uno tecnologico e mirato. Gli addetti al controllo opereranno dotati di dispositivi palmari interconnessi con la centrale operativa: il sistema segnalerà automaticamente le criticità (stalli occupati senza titolo valido rilevati dai sensori), permettendo interventi tempestivi e puntuali. Infine, il Concessionario garantirà all'Amministrazione la piena governance del servizio attraverso l'accesso diretto a un cruscotto digitale (Dashboard). Tale strumento dovrà rendere disponibili in tempo reale i dati su incassi, flussi di traffico e tassi di occupazione, indispensabili all'Ente per le analisi statistiche e la pianificazione strategica della mobilità urbana.

Assetto gestionale in essere

Il servizio viene attualmente erogato da STAR Mobility S.p.A. La disponibilità di posti (stalli), secondo quanto stabilito dallo scenario di progetto del Piano Particolareggiato della sosta approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 15 del 18/02/2025, è il seguente:

Categoria	Dettaglio	N. Stalli	%
Libera		4.112	57,0%
Riservati	Persone con disabilità	159	2,2%
	C/S	43	0,6%
	Residenti	30	0,4%
	Particolari utenze	241	3,3%
	<i>Totale Riservati</i>	<i>473</i>	<i>6,6%</i>
Disco orario	<i>Totale</i>	42	0,6%
A pagamento pubblici	Parcheeggi pubblici in superficie	1.839	25,5%
	Parcheeggi pubblici in struttura	402	5,6%
	<i>Totale a pagamento pubblici</i>	<i>2.241</i>	<i>31,1%</i>
A pagamento privati	Parcheeggi privati in superficie	163	2,3%
	Parcheeggi privati in struttura	184	2,6%
	<i>Totale a pagamento privati</i>	<i>347</i>	<i>4,8%</i>
A pagamento Totale	<i>(Pubblici + Privati)</i>	2.588	35,9%
TOTALE GENERALE		7.215	100,0%

Ad una situazione progressiva che, tenuto conto della nuova classificazione per area, e dei nuovi investimenti assumerà la seguente dimensione:

Descrizione	Numero Stalli	Incremento %
Base di partenza (da stalli a pagamento)	1.839	
N° stalli C1	593	
N° stalli C2	542	
N° stalli D	1.301	
N° stalli E	366	
N° totale stalli (Fase 1)	2.802	+ 35%
Nuovo parcheggio in elevazione	200	

Futuri nuovi stalli	141	
Totale stalli a pagamento (A regime)	3.143	+ 42%

Secondo quanto stabilito dal “Fascicolo Lodi Park System” approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 55 del 10/06/2025.

Standard tecnici, livelli quantitativi e qualitativi attesi

In merito alla puntuale definizione degli standard tecnici di gestione, nonché per il dettaglio dei livelli quantitativi e qualitativi minimi attesi, si rimanda a quanto disciplinato nel documento denominato “Caratteristiche del Servizio e della gestione” unito in **Allegato 2** alla presente.

Tale documento descrive in modo analitico gli obblighi prestazionali posti a carico del Concessionario, recependo gli indicatori di qualità tecnica e contrattuale previsti dalla normativa di settore e conformi agli obiettivi di efficienza fissati dall'Amministrazione.

Assetti gestionali e tecnico-economici richiesti

Recepito ed analizzato il Piano Economico Finanziario (**Allegato 4** alla presente) predisposto dal gestore, ritenendolo in linea con le aspettative del Comune, sarà comunque necessario monitorarne costantemente il rispetto e segnalare tempestivamente ai competenti uffici dell'ente, eventuali imprevisti che ne possano alterare significativamente l'attuazione al fine di concordare le misure più ragionevoli di intervento, nel rispetto delle condizioni operative ed economico finanziarie pattuite al momento dell'affidamento del servizio.

B.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

Obblighi di servizio pubblico/servizio universale

Il gestore controllerà che la sosta nei Parcheggi avvenga nel rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada nonché da tutte le norme e/o da tutti i provvedimenti che ne disciplinano il pagamento e la regolamentazione, accertando la sussistenza di eventuali violazioni a carico degli utenti, attraverso le attività di Prevenzione ed Accertamento, come sotto descritte.

Onde esercitare il Servizio di Prevenzione e Accertamento, il Concessionario dovrà dotare il suo organico di un numero sufficiente di agenti accertatori, adeguatamente formati e valutati come idonei dal Comune, conformemente alle disposizioni di cui all'art. 12 bis del Codice della Strada.

Il servizio di Prevenzione e Accertamento dovrà essere erogato con regolarità, continuità e completezza.

Ai sensi dell'art. 208 del Codice della Strada, i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie conseguenti alle infrazioni accertate dal Concessionario saranno integralmente riconosciuti al Comune.

Fermo restando quanto sopra, resta inteso tra le Parti che il Concessionario, nell'esercizio del Servizio di Prevenzione e Accertamento, si atterrà alle indicazioni del competente Ufficio Comunale.

Il personale dipendente e/o incaricato dal Concessionario, e gli eventuali collaboratori devono essere muniti di idonea divisa conforme alle esigenze di decoro del servizio.

Il personale addetto ha il dovere di comportarsi con correttezza nei confronti degli utenti e del pubblico. Ove insorgessero o venissero riscontrate situazioni di contrasto con l'utenza, previa specifica contestazione di addebiti da parte del Comune, il Concessionario si obbliga a richiamare e se necessario a sostituire gli addetti che non siano risultati in grado di mantenere un comportamento commisurato a un corretto svolgimento del servizio.

Eventuale compensazione degli obblighi di servizio

Nell'ambito dell'affidamento oggetto della presente relazione, non sono previste compensazioni per obblighi di servizio in capo all'ente affidante.

Disciplina tributaria relativa al CUP (Canone Unico Patrimoniale)

Ai sensi dell'art. 62 del D.Lgs. 507/1993 – i cui principi risultano applicabili anche all'attuale disciplina della TARI (istituita con L. 147/2013) – la tassa sui rifiuti è dovuta per la detenzione o l'occupazione di locali e aree suscettibili di produrre rifiuti, fatta eccezione per le aree pertinenziali o accessorie non operative (cfr. Cassazione civile, sent. n. 25020 dell'11/12/2015).

Lo schema di Concessione prevede l'obbligo in capo al Concessionario di corrispondere il Canone Unico Patrimoniale, come quantificata dal vigente regolamento comunale. Sotto il profilo economico-finanziario, in fase di definizione del progetto esecutivo e del relativo Piano Economico-Finanziario (PEF), tale onere assumerà la natura di costo passante: la tariffa sarà pertanto regolarmente versata dal Concessionario, ma il relativo esborso verrà neutralizzato all'interno del PEF tramite una compensazione di pari importo applicata al canone concessorio.

Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato

L'affidamento del servizio (concessione mediante procedura di finanza di progetto di lavori e servizi, secondo l'art. 193 del D.Lgs 36/2023), non prevede il riconoscimento, a favore del concessionario, di contributi o altre utilità economiche.

SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1 - Specificazione della modalità di affidamento prescelta

Il PPP può essere interpretato come una applicazione del principio della sussidiarietà orizzontale, che di recente ha trovato eco anche nella Costituzione (art. 118 c. 1, novellato con la riforma del 2001, che favorisce l'autonomia iniziativa dei cittadini, singoli o associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà). In tal caso, però, la sussidiarietà non deve essere intesa come una sostituzione dei privati all'amministrazione, bensì come un incontro di volontà tra soggetti pubblici e privati che concorrono su un piano, almeno tendenzialmente, paritario a realizzare iniziative di pubblico interesse.

La modalità di affidamento in Project Financing di cui all'art. 193 del Decreto Legislativo n. 36 del 31.03.2023 ("Codice") rientra nell'ambito dei contratti di partenariato pubblico privato "PPP" contemplati dall'art.175 e seguenti dello stesso Decreto.

La scelta è effettuata nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza, proporzionalità e non discriminazione stabiliti dal diritto europeo e recepiti dalla Direttiva 2014/23/UE.

Nel caso in argomento il contratto è remunerato al concessionario attraverso i ricavi della tariffazione, senza alcun corrispettivo diretto dell'ente, configurandosi quindi come concessione di lavori e servizi. Il recupero degli investimenti e dei costi sostenuti dal concessionario dipende dalla domanda del servizio, come previsto dall'art. 177 del Codice.

L'aggiudicazione della concessione di servizi comporta il trasferimento al concessionario di:

- un rischio operativo legato alla realizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali (investimenti) e alla gestione dei servizi e comprende un rischio lato domanda;
- un rischio di disponibilità legato alla capacità, da parte del partner privato, di erogare le prestazioni contrattuali pattuite, sia per volume che per standard di qualità previsti;
- un rischio di costruzione e gestione degli apparati legato al ritardo nei tempi di esecuzione, al mancato rispetto degli standard di progetto, all'aumento dei costi di produzione, a inconvenienti di tipo tecnico fino ad arrivare al mancato completamento del Progetto.

In tale categoria generale di rischio è possibile distinguere i seguenti rischi specifici:

- a) rischio di progettazione, connesso alla sopravvenienza di necessari interventi di modifica del progetto;
- b) rischio di errata valutazione dei costi e dei tempi di costruzione del sistema;
- c) rischio di inaffidabilità o inadeguatezza della tecnologia utilizzata;
- d) rischio connesso alla sopravvenienza di interventi supplementari di ripristino degli apparati.

In sintesi, tale scelta è motivata dalla volontà di garantire efficienza operativa, qualità del servizio e sostenibilità economica, attraverso un modello concessorio in cui il concessionario si assume il rischio operativo e di costruzione e sopporta il rischio della domanda beneficiando dei ricavi da tariffazione, in cambio dell'erogazione del servizio secondo standard predefiniti.

Il ricorso all'istituto del Project Financing consente quindi:

- La riduzione dell'impatto finanziario pubblico poiché permette di realizzare gli investimenti previsti dal piano di mobilità e della sosta senza richiedere un ingente investimento iniziale da parte dell'amministrazione concedente di Lodi.
- Il coinvolgimento dei privati con provata esperienza nel settore, che ottimizza la gestione e la manutenzione

del sistema parcheggi assicurando le tre fasi fondamentali: progettazione, realizzazione e gestione dell'opera e dei lavori accessori portando competenze e risorse aggiuntive.

- La riduzione dei rischi per il pubblico legati alla realizzazione e alla gestione dell'opera vengono trasferiti ai soggetti privati, garantendo una migliore gestione e un maggiore controllo.
- Un marcato miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia; il project financing esige la creazione di una società di scopo (SPV) per la gestione del progetto, che si concentra sulla qualità dell'opera e sui flussi di cassa generati.
- L'adozione di un modello di finanziamento sostenibile basato sulla capacità del progetto di generare entrate sufficienti a rimborsare i finanziamenti e a garantire un rendimento per i privati, creando un modello di finanziamento sostenibile a lungo termine.
- La liberazione di risorse pubbliche dovute sia alla riduzione della necessità di finanziare progetti tramite fondi pubblici, liberando risorse per altre esigenze, che all'incremento delle entrate dovute ad un miglior sistema di riscossione e controllo.
- Il contributo alla crescita economica poiché genera effetti positivi sulla crescita economica, creando posti di lavoro e stimolando l'attività economica.
- L'aumento del capitale sociale strettamente connesso agli investimenti ed alle loro ricadute non solo in termini di investimento/cespiti ma, come prevedono gli indirizzi europei, come impatto di sostenibilità economica, sociale, ambientale.

La matrice dei Rischi in **Allegato 3** da conto delle valutazioni effettuate circa l'allocazione dei rischi.

C.2 - Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali e descrizione dei relativi adempimenti

La soluzione prescelta è conforme alla Direttiva 2014/23/UE, al D.Lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) e ai principi generali del TFUE in materia di libera prestazione dei servizi, concorrenza, trasparenza, proporzionalità e non discriminazione (artt. 49 e 56).

La Finanza di Progetto (Project Financing) è stata selezionata perché garantisce:

1. **Allocazione del rischio:** Il rischio di costruzione, gestione e domanda è trasferito all'operatore privato, coerentemente con i requisiti europei sulla concorrenza e la sostenibilità economica dei contratti di concessione.
2. **Sostenibilità economico-finanziaria:** Consente la realizzazione di investimenti significativi (es. Multipiano Via Massena) senza gravare sul bilancio comunale, assicurando equilibrio economico-finanziario e continuità del servizio pubblico.
3. **Concorrenza e trasparenza:** La procedura a evidenza pubblica garantisce la selezione della migliore offerta tecnica ed economica, nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e non discriminazione previsti dal diritto UE e dal Codice nazionale.

SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1 - Risultati attesi

Attraverso l'affidamento del servizio parcheggi del Comune di Lodi al Concessionario attraverso la modalità della concessione mediante procedura di finanza di progetto di lavori e servizi, secondo l'art. 193 del D.lgs 36/2023, l'Amministrazione si prefigge di conseguire una gestione che sappia coniugare i criteri di efficienza ed economicità con la flessibilità operativa necessaria a coordinare i più ampi poteri di indirizzo dell'ente in termini di mobilità urbana con eventuali interventi di adeguamento delle modalità di organizzazione delle attività.

Sulla base dei suddetti presupposti, dal punto di vista dei riflessi di finanza pubblica, le aspettative dell'ente riguardano la capacità della gestione di rispettare i risultati economici prefissati nel piano economico-finanziario predisposto dalla società, trasmesso e condiviso dal Comune ed unito in Allegato 4 alla presente relazione.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, gli strumenti di regolazione del rapporto di affidamento hanno tenuto conto degli indicatori introdotti con Decreto direttoriale 31 agosto 2023 del Ministero delle Imprese e del Made in Italy ad oggetto le Linee guida e gli indici di qualità per la regolamentazione dei servizi pubblici locali non a rete: le aspettative del Comune riguardano pertanto la capacità del gestore di rispettare gli impegni afferenti la qualità contrattuale, la qualità tecnica e la qualità connessa agli obblighi di servizio pubblico previsti dalle disposizioni contrattuali.

Con riferimento alle condizioni tariffarie applicate all'utenza, le stesse dipendono dagli indirizzi e dagli orientamenti dell'ente; il prospetto attuale del piano economico finanziario si è basato sulle condizioni definite dal Comune con deliberazione di Giunta n. 24 del 06/02/2025; tali condizioni non prevedono interventi di modifica nel breve periodo; laddove gli stessi dovessero intervenire, i meccanismi di regolazione dei rapporti economici tra Comune e società presentano un livello di flessibilità tale da preservare l'equilibrio economico del gestore e le condizioni di convenienza e congruità per il Comune.

In sintesi, la scelta del modello concessorio in finanza di progetto garantisce: trasparenza, concorrenza, tutela della finanza pubblica, qualità del servizio, sostenibilità economica e adeguamento agli obiettivi strategici dell'ente.

D.2 - Comparazione con opzioni alternative

La scelta dell'Amministrazione Comunale di Lodi di adottare una procedura di finanza di progetto (Project Financing, art. 193 D.Lgs. 36/2023) è basata sui seguenti presupposti:

- L'Amministrazione non dispone di risorse umane e finanziarie proprie per sostenere l'investimento del nuovo parcheggio multipiano, garantendo al contempo la continuità degli altri servizi pubblici;
- Il ricorso all'indebitamento diretto (mutuo) limiterebbe la capacità di spesa dell'Ente per altre opere;
- Non esiste un soggetto "in house" idoneo a sostenere il piano investimenti richiesto, né a gestire il rischio operativo e di costruzione con le competenze necessarie;
- L'appalto di servizi semplice non garantirebbe l'esecuzione delle opere infrastrutturali con trasferimento del rischio di costruzione e gestione al privato, compromettendo la sostenibilità economica della realizzazione.

La scelta di ricorrere all'affidamento mediante finanza di progetto (art. 193 del D.Lgs. 36/2023) per la gestione della sosta è stata attentamente ponderata e validata attraverso una verifica comparativa rispetto alle opzioni alternative, supportata altresì dalle risultanze della manifestazione di interesse espletata in data 25/09/2025 e avente ad oggetto "AVVISO PUBBLICO INFORMALE DI SOLLECITAZIONE DI MANIFESTAZIONI DI INTERESSE AI SENSI DELL'ART. 193, COMMA 16, D.LGS. 36/2023 E SS.MM.II., FINALIZZATE ALLA PREDISPOSIZIONE DA PARTE DI SOGGETTI PRIVATI DI PROPOSTE DI PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO, SECONDO LA PROCEDURA DEL PROJECT FINANCING PER LA ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI GESTIONE DELLE AREE DI SOSTA A PAGAMENTO E DELLE AREE DI SOSTA DESTINATE AI RESIDENTI NEL TERRITORIO COMUNALE DI LODI COMPRESA LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PARCHEGGIO IN SOPRA ELEVAZIONE".

La soluzione prescelta rappresenta la più idonea, efficiente e sostenibile nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e tutela dell'interesse pubblico previsti dal D.Lgs. 36/2023 e dalla normativa europea.

D.3 Esperienza della gestione precedente

Il servizio è stato precedentemente gestito mediante affidamento in concessione a terzi (società STAR Mobility S.p.A.). L'esperienza maturata ha confermato la validità del modello di gestione esternalizzata rispetto alla conduzione diretta in economia, garantendo la continuità del servizio. Tuttavia, l'assetto contrattuale della precedente concessione, ormai prossima alla scadenza, si è rivelato non più adeguato a sostenere le nuove esigenze strategiche dell'Amministrazione, in particolare per quanto riguarda la necessità di ingenti investimenti infrastrutturali (nuovo parcheggio multipiano) e tecnologici (transizione digitale e smart city). Il passaggio all'attuale proposta di Finanza di Progetto (Project Financing) rappresenta l'evoluzione naturale di tale percorso: mantiene i vantaggi della gestione esterna ma, attraverso un nuovo Piano Economico Finanziario asseverato e una chiara matrice dei rischi, consente di colmare il gap infrastrutturale senza gravare sul bilancio dell'Ente, superando i limiti di capacità di investimento del precedente contratto.

D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio

Conformemente alle disposizioni di cui al c. 1 dell'art. 19, la durata dell'affidamento da entrambe le proposte è stata fissata entro il termine massimo di 12 anni nel caso di City Green Light e 12,5 anni nel caso di STAR Mobility. Il periodo temporale di dodici anni si rende necessario sia per consentire un corretto equilibrio economico-finanziario (nel perimetro dei valori indicati da ANAC) sia per pianificare un corretto ammortamento degli investimenti previsti dal Piano Economico-Finanziario (PEF), inclusi quelli relativi alla realizzazione del nuovo parcheggio multipiano.

Un periodo concessorio più breve comporterebbe il rischio di ridurre le marginalità del potenziale Concessionario o di ridurre le entrate economiche per l'Amministrazione comunale, andando ad incidere sui flussi di cassa di spesa corrente.

Un periodo concessorio più lungo non sarebbe giustificato dal bilancio costi/ricavi, che risulterebbe troppo sbilanciato a favore del Concessionario e, inoltre, dovrebbe essere comunque oggetto di revisione per le inevitabili mutate esigenze in termini di piano sosta e di gestione della mobilità dovute all'evoluzione tecnologica, agli stili di vita dei futuri cittadini e all'evoluzione dell'assetto insediativo della città.

In ultima istanza, il periodo concessorio previsto è perfettamente nella media delle progettualità similari riscontrate in Italia; periodo più brevi (dai 5 ai 7 anni) sono stati adottati in presenza di servizi di sola gestione con investimenti molto contenuti, periodi più lunghi (fino a 20 anni e oltre) quando l'entità degli investimenti sia di dimensioni considerevoli (grandi parcheggi multipiano nelle città metropolitane).

SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ

E.1 - Piano economico-finanziario

L'analisi dei Piani Economico-Finanziari (PEF) predisposti dalle società candidate ha evidenziato, in entrambi i casi, condizioni di congruità e sostenibilità economica, tali da rendere le proposte idonee a costituire la base di riferimento per la successiva procedura di gara.

Entrambi i piani valorizzano un programma di investimenti coerente con gli obiettivi strategici dell'Ente, articolandosi nei seguenti interventi cardine:

- La realizzazione del nuovo parcheggio multipiano di via General Massena
- L'adozione di un nuovo sistema di monitoraggio della sosta
- L'aggiornamento del sistema di riscossione
- La manutenzione straordinaria al quinto e decimo anno di gestione per consentire a fine concessione di lasciare a beneficio dell'Amministrazione Comunale un sistema in piena efficienza

Sotto il profilo strettamente finanziario, è stato verificato il rispetto dell'equilibrio economico di gestione, che assicura la corretta copertura dei costi operativi e l'ammortamento degli investimenti previsti, in conformità alla normativa vigente. A garanzia della solidità delle proposte, entrambe le società hanno prodotto un PEF asseverato che certifica la bancabilità e la sostenibilità del progetto (**Allegato 4**).

Dal Piano Economico Finanziario asseverato si evince che i Ricavi per il Comune di Lodi, al netto della quota RTI e al lordo dell'IVA, ammontano complessivamente a € 37.515.518,00 per i 12 anni di concessione; la quota annuale dal quarto anno è superiore a 3 MIL di euro e nei primi 3 anni è in crescita, giustificata dal fatto che il concessionario dovrà provvedere all'esecuzione degli investimenti infrastrutturali. Dato atto che l'equilibrio di bilancio per l'anno 2026 è strutturato come segue:

A) entrata lorda (capitolo 1270/1)	€ 2.100.000,00	(*)
B) uscita, quota concessionario (capitolo 1101/33)	€ 525.000,00	(*)
	€ 1.575.000,00	
C) TARI (Tassa Rifiuti)	€ 16.979,61	(**)
Entrata netta per l'Ente (A – B + C) prima annualità	€ 1.591.979,61	

(*) *previsione di bilancio per l'annualità 2026*

(**) *importo definito come segue:*

a) *mq 18.960,09 (mq 1839 x mq 10,31)*

aree a parcheggio stalli blu ceduti al concessionario per l'anno 2026

b) *€ 0,4356 (tariffa fissa categoria 601 – area scoperta operativa)*

c) *€ 0,4173 (tariffa variabile categoria 601 – area scoperta operativa)*

d) *5% TEFA (Tributo per l'esercizio delle funzioni di tutela, protezione e igiene dell'ambiente). Addizionale provinciale sulla TARI, introdotta per finanziare le attività di gestione rifiuti e tutela ambientale*

$$TARI = a \times (b + c) \times (1+d) = € 16.979,61$$

Considerato che la data di inizio della concessione è ancora da definire, per il primo anno di gestione (anno mobile) il concessionario dovrà garantire un'entrata congrua per il rispetto dell'equilibrio economico di gestione in modo che gli introiti mensili siano almeno pari a € 132.667,00 [(€ 1.575.000,00+17.000,00)/12], somma comprensiva della quota

mensile di Canone Unico Patrimoniale che per il primo anno ammonta a circa € 17.000,00.

E.2 - Monitoraggio

L'Amministrazione comunale, per mezzo dei propri uffici e grazie agli strumenti del controllo analogo previsti dal modello perseguito, si prefigge di mantenere un costante presidio sulle condizioni di economicità dei servizi in oggetto, valutandone la sostenibilità nel tempo.

Si evidenzia altresì come, a supporto dell'attività di monitoraggio da parte dell'Amministrazione comunale, lo schema convenzione (**Allegato 5**) preveda, in capo alla società, le obbligazioni che seguono:

- Predisporre con cadenza annuale una relazione di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali, con riferimento agli obiettivi di efficacia ed efficienza, ai risultati economici e gestionali complessivi e al raggiungimento dei livelli qualitativi e quantitativi. La relazione dovrà prevedere una specifica sezione dedicata al monitoraggio dello stato di avanzamento degli investimenti previsti nel PEF.
- Predisporre con cadenza trimestrale ed inviare unitamente alla rendicontazione degli incassi, l'andamento dei tassi di occupazione delle aree di sosta in termini di soste mensili pagate sia per le aree dotate di barriere, sia per singolo parcometro, anche al fine di monitorare il grado di raggiungimento degli obiettivi del PGTU e consentire l'adozione da parte del Comune di eventuali correttivi anche in termini di tariffe.

SEZIONE F – ESITI DELLA VALUTAZIONE COMPARATIVA E MOTIVAZIONE DELLA SCELTA

F1 - Premessa metodologica

Ai fini dell'individuazione della proposta di Project Financing più idonea al perseguimento del pubblico interesse, l'Amministrazione ha proceduto a una valutazione comparativa delle proposte pervenute, basata su criteri oggettivi suddivisi in due macro-ambiti:

1. Offerta tecnica: qualità progettuale del nuovo parcheggio, del sistema digitale e gestionale,
2. Offerta economica: sostenibilità dell'equilibrio economico finanziario e valore degli investimenti.

La proposta selezionata sarà messa a base di gara per completare la procedura prevista dal D.Lgs 209/2024.

Di seguito si esplicitano le motivazioni della scelta, declinate per i singoli criteri di valutazione adottati.

F2 – Offerta tecnica Valutazione della qualità progettuale, digitale e gestionale

1. Nuovo parcheggio di Via General Massena: In riferimento alla realizzazione del nuovo parcheggio in struttura, il parere di competenza urbanistico-edilizia rilasciato dalla Direzione dei Servizi Tecnici (**Allegato 6**) ha evidenziato una preferenza tecnica per la soluzione progettuale presentata da STAR Mobility. Nello specifico, il documento attesta che tale proposta *“rispetta meglio le richieste dell'Amministrazione Comunale sia in termini di raggiungimento degli obiettivi prefissati, costi di realizzazione, scelta architettonica e conformità allo strumento urbanistico vigente e adottato”*.

Tuttavia, preme sottolineare che anche la proposta formulata da City Green Light garantisce il pieno rispetto dei requisiti funzionali e prestazionali di base richiesti dall'Amministrazione, risultando pertanto idonea allo scopo e conforme alle esigenze del servizio pubblico (in **Allegato 7** alla presente alcuni elaborati significativi)

2. Piattaforma digitale: la proposta di City Green Light è stata valutata come la più appropriata e rispondente agli obiettivi dell'Ente. Tale giudizio trova solido fondamento nelle considerazioni tecniche espresse dal Comando di Polizia Locale che, a seguito di un'attenta analisi comparata delle proposte, ha evidenziato la superiorità del modello di Smart Parking offerto.

Nello specifico, la proposta si distingue per i seguenti elementi qualificanti:

- Sistema di Smart Parking - Il modello proposto non si limita alla semplice esazione, ma implementa una strategia che combina tecnologia avanzata e interazione qualificata del personale. L'obiettivo è l'ottimizzazione delle risorse (tempo, spazio, carburante) per garantire una rotazione della sosta più veloce e funzionale.
- Il presidio degli stalli a pagamento è assicurato mediante una piattaforma smart che impiega sensori a terra e sistemi di visione con Intelligenza Artificiale (AI). Questa infrastruttura monitora l'occupazione in real-time, integra i dati con i flussi di parcometri e app di pagamento, e genera alert automatici indirizzati ai controllori in caso di mancato pagamento o scadenza della sosta.
- L'impiego di sensori e telecamere intelligenti permette di verificare lo stato di ogni singolo stallo, inviando i dati in cloud. Questo abilita l'utilizzo di un'applicazione dedicata (App) che consente all'utenza di visualizzare in tempo reale la disponibilità dei posti liberi.
- Gli Ausiliari della Sosta e la Polizia Locale vengono dotati di dispositivi palmari interconnessi che ricevono la mappa aggiornata delle criticità, ottimizzando i percorsi di verifica.
- La piena interoperabilità con i principali provider (es. EasyPark, Telepass) facilita il pagamento dell'effettivo tempo di sosta, migliorando l'esperienza utente grazie agli avvisi di scadenza.

Benefici: L'adozione di tale sistema comporta una riduzione significativa dei tempi di ricerca del parcheggio (con conseguente riduzione dell'inquinamento da traffico veicolare) e un contestuale aumento delle entrate per il Comune, derivante da una verbalizzazione delle infrazioni più puntuale ed efficace.

In sintesi, la proposta di City Green Light offre una soluzione tecnologica che consente un monitoraggio scientifico dell'occupazione e delle dinamiche della sosta. Tale approccio supera i limiti intrinseci dell'attuale sistema human-intensive, garantendo un controllo certo dei ricavi, una drastica riduzione dell'evasione e una qualità del servizio pienamente scalabile rispetto alle esigenze di una città capoluogo come Lodi.

3. Sistema di gestione: La piattaforma di rilevamento a sensori, integrata dai dispositivi digitali e dal completamento della zona a traffico limitato (ZTL), proposta da City Green Light risulta essere la soluzione tecnica preferibile. Tale valutazione, supportata dal parere tecnico del Comando di Polizia Locale, si fonda sui seguenti benefici strutturali e operativi:

- L'adozione del ticket virtuale elimina la necessità di esposizione del tagliando cartaceo. Il cittadino parcheggia e registra la targa direttamente al parcometro o tramite l'App Mobile del gestore. Questo snellisce le procedure di pagamento, riduce gli errori di registrazione e migliora sensibilmente l'esperienza dell'utente (User Experience).
- La lettura delle targhe, effettuata sia in modalità dinamica (tramite veicoli attrezzati) che tramite dispositivi mobili in dotazione agli agenti, consente verifiche rapide e puntuali. L'incrocio dei dati riduce drasticamente il margine di errore umano e le possibili frodi.
- Il sistema consente un sanzionamento veloce e guidato. La notifica automatica e la precompilazione del procedimento accelerano le operazioni di accertamento, ottimizzando i tempi di lavoro degli agenti e garantendo una maggiore equità e certezza nel rispetto delle norme.

Elementi di attenzione in fase esecutiva: L'Amministrazione ha altresì individuato alcune criticità operative che dovranno essere attentamente gestite in fase di esecuzione contrattuale:

- La posa dei sensori in aree di pregio (es. Piazza Mercato con acciottolato, Via Lodino con cubetti di porfido) richiederà soluzioni tecniche non invasive e rispettose del contesto architettonico.
- Nonostante la spinta alla digitalizzazione, i parcometri fisici non potranno essere eliminati totalmente. L'esperienza attuale dimostra che una parte significativa dell'utenza utilizza ancora il contante; pertanto, il sistema dovrà garantire la piena accessibilità anche alla popolazione meno digitalizzata (digital divide).

Il modello organizzativo e gestionale di City Green Light è risultato il più idoneo, distinguendosi per l'elevata efficienza operativa e il forte orientamento all'automazione dei processi. Il flusso di dati generato dai sensori consente all'Amministrazione non solo una verifica puntuale degli incassi, ma anche l'utilizzo di informazioni oggettive per apportare correttivi strategici e modulare le tariffe in funzione della domanda reale (data-driven decision making).

F3 - Valutazione della sostenibilità e del valore degli investimenti.

L'analisi economica impone una distinzione sostanziale tra gli stanziamenti previsti per l'opera civile e quelli destinati alla gestione e alla trasformazione digitale del servizio.

- Investimenti Infrastrutturali (Nuovo Parcheggio): Relativamente alla realizzazione dell'opera in elevazione, la proposta di STAR Mobility risulta economicamente più vantaggiosa e contestualmente preferibile sotto il profilo della soluzione progettuale, come già evidenziato al precedente punto F.2.1.
- Investimenti Tecnologici e Digitali: Diversamente, la proposta di City Green Light, pur presentando un quadro economico più oneroso per la componente edilizia, si caratterizza per la destinazione di una quota rilevante e strategica di risorse all'infrastrutturazione tecnologica. Tale allocazione introduce migliorie sostanziali

rispetto al modello attuale, generando un concreto valore aggiunto patrimoniale per l'Ente e strutturando un sistema di gestione intrinsecamente più efficiente e moderno.

Sotto il profilo della sostenibilità economica, sebbene in valore assoluto la proposta STAR Mobility offra un leggero margine superiore sulle entrate dirette per l'Ente nel breve periodo, La scelta di City Green Light è ritenuta strategicamente preferibile in virtù della maggiore solidità dei flussi finanziari.

Il differenziale negativo sulle entrate correnti trova infatti piena giustificazione tecnica nella necessità di coprire le maggiori quote di ammortamento derivanti dall'ingente investimento tecnologico (Capex). L'Amministrazione valuta che tale minore entrata nominale sia ampiamente compensata dalla strutturale riduzione dell'evasione tariffaria e dalla conseguente certezza degli incassi futuri garantita dalla sensoristica. Tali fattori, mitigando i rischi operativi, rendono il Piano Economico Finanziario (PEF) prescelto maggiormente sostenibile e resiliente nel lungo periodo (vedi PEF Asseverato allegato).

F4 - Sintesi

La riflessione di base parte da un solo presupposto: **la procedura di selezione del nuovo concessionario punta ad un miglioramento del servizio di gestione della sosta e non alla realizzazione pura e semplice di un nuovo parcheggio; deve quindi tenere in considerazione nella sua complessità quale può essere il miglior progetto da portare a procedura di gara secondo le seguenti considerazioni:**

- b) **Un modello gestionale efficace ed efficiente**
- c) **Un sistema della sosta interattivo e puntuale**
- d) **Un nuovo parcheggio (in via General Massena) funzionale alla criticità dell'area in cui sorge**
- e) **Un consolidamento dei flussi di cassa per l'Amministrazione Comunale**

In esito alla valutazione comparativa svolta, si attesta la prevalenza complessiva della proposta formulata da City Green Light, la quale risulta preferibile in virtù della sua marcata aderenza agli obiettivi strategici di innovazione tecnologica, controllo e governance del servizio perseguiti dall'Amministrazione. Tale proposta, infatti, appare pienamente coerente con i fabbisogni dell'Ente, soddisfacendo la necessità prioritaria di implementare un modello di gestione della sosta evoluto e qualitativamente superiore rispetto agli standard attuali, garantendo così l'efficientamento strutturale del servizio pubblico.

Si da atto che con riferimento al nuovo parcheggio in elevazione di via General Massena la proposta progettuale dovrà essere sottoposta a:

- valutazione di impatto paesistico e, rientrando l'intervento in ambito paesistico vincolato, occorrerà acquisire autorizzazione paesaggistica e, quindi, parere della Soprintendenza dei beni culturali;
- conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 della L. 241/1990, prima di procedere con lo sviluppo del del progetto esecutivo;

per cui i livelli successivi del progetto selezionato dovranno sviluppare eventuali prescrizioni che emergeranno nelle fasi procedurali sopra richiamate.

In merito allo schema di convenzione proposto dal soggetto proponente prescelto si fa presente che in fase di procedura ad evidenza pubblica si specificherà in modo chiaro che la traslazione del rischio operativo in capo al Concessionario avverrà alle condizioni di cui all'art. 177 del D.lgs. 36/2023 e successive disposizioni dettate dal D.lgs. 209/2024 e che le modalità di riequilibrio economico finanziario saranno esclusivamente quelle dettate e disciplinate dall'art 192 del medesimo Codice.

Sotto il profilo procedurale, si prende atto dei recenti orientamenti giurisprudenziali comunitari e, segnatamente, della sentenza della Corte di Giustizia UE (C-810/24) del 5 febbraio 2026. In ottemperanza a tale pronuncia, la successiva procedura di gara ad evidenza pubblica, pur riconoscendo alla proposta selezionata il ruolo di Promotore, non

prevederà l'esercizio del diritto di prelazione in senso stretto. Tale assetto, garantendo la massima apertura alla concorrenza, mira a stimolare un ulteriore confronto competitivo: l'Amministrazione confida, pertanto, che tale dinamica possa indurre i candidati (o eventuali ulteriori operatori economici) a formulare offerte migliorative, innalzando ulteriormente gli standard qualitativi ed economici della proposta attuale a tutto vantaggio dell'interesse pubblico.

Direzione Organizzativa 3
Il Dirigente
Ligi Ing. Giovanni

ALLEGATI

<i>Allegato 1</i>	<i>Avviso pubblico</i>
<i>Allegato 2</i>	<i>Caratteristiche del Servizio e della gestione</i>
<i>Allegato 3</i>	<i>Matrice dei rischi</i>
<i>Allegato 4</i>	<i>PEF Asseverato</i>
<i>Allegato 5</i>	<i>Schema di convenzione</i>
<i>Allegato 6</i>	<i>Parere di competenza urbanistico-edilizio</i>
<i>Allegato 7</i>	<i>Planimetrie di progetto</i>