

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA A GUIDA VINCOLATA IN SEDE PROPRIA AD AUTOMAZIONE INTEGRALE (METROBUS) - relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 18.10.2012 N. 179 convertito in legge 17.12.2012 n. 221

- **PREMESSA**
- **LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO**
- **BRESCIA MOBILITA' SPA, GLI AFFIDAMENTI IN ESSERE, L'OPERAZIONE DI SCISSIONE**
- **LA COSTITUZIONE DI BRESCIA INFRASTRUTTURE SRL**
- **LA COSTRUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA, L'ACCORDO TRANSATTIVO, LA NEWCO**
- **L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA A GUIDA VINCOLATA IN SEDE PROPRIA AD AUTOMAZIONE INTEGRALE (METROBUS)**

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA A GUIDA VINCOLATA IN SEDE PROPRIA AD AUTOMAZIONE INTEGRALE (METROBUS) - relazione ai sensi art. 34 c. 20 D.L. 18.10.2012 N. 179 convertito in legge 17.12.2012 n. 221

PREMESSA

Come è noto per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio viene effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelto. Per i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale e per le compensazioni economiche il rinvio è all'allegata proposta di deliberazione, a cura del settore Mobilità e Traffico, che istituisce sul territorio comunale il servizio di trasporto pubblico locale svolto mediante metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale (Metrobus) e ne affida la gestione, approvandone i conseguenti atti.

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per i **servizi pubblici locali a rilevanza economica**, allo stato attuale, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20.7.2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 13.8.2011 n. 138, convertito con modificazioni dalla L. 14.9.2011 n. 148 per violazione dell'art. 75 Costituzione, il riferimento è:

- all'art. 3 bis del già citato D.L. 138/2011 che prevede, tra l'altro, che le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, che la dimensione di tali ambiti di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale, che le funzioni di organizzazione di tali servizi, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo di tali ambiti;
- all'art. 34 c. 20 e segg. D.L. 18.10.2012 n. 179, convertito in L. 17.12.2012 n. 221, che nei commi da 20 a 27 detta previsioni per i servizi pubblici di rilevanza economica al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione, l'adeguata informazione alla collettività di riferimento.

In materia di pubblici servizi il ruolo degli enti locali rimane centrale dato che l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale, rientra tra le funzioni fondamentali dei comuni, ai sensi dell'art. 117, c. 2, lett. p) della Costituzione, pur con la specificazione che per i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica le funzioni di organizzazione sono esercitate dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei. Gli enti affidanti sceglieranno le modalità di affidamento e gestione nel rispetto dei principi europei di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi,

dell'obbligo di motivazione, dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

In effetti, dopo l'azzeramento della normativa sui servizi pubblici locali ad opera della citata sentenza della Corte Costituzionale, i servizi pubblici locali a rilevanza economica risultano regolati, oltre che dalla disciplina di settore non toccata da tale sentenza, dalla normativa e dai principi generali dell'ordinamento europeo, nonché dai principi giurisprudenziali della Corte di Giustizia e da quella nazionale. Tra le modalità di scelta del soggetto gestore continua quindi a permanere l'affidamento *in house providing*, cioè l'affidamento diretto, senza previa gara, ad un soggetto solo formalmente e non sostanzialmente diverso dall'ente affidante. Questa modalità è consentita dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE (sentenza Teckal 18.11.1999) in presenza di 3 condizioni: a) totale partecipazione pubblica, b) controllo sulla società affidataria analogo a quello che l'ente o gli enti affidanti esercitano sui propri servizi, c) realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti che la controllano.

La normativa nazionale di recente emanazione (art. 34 D.L. n.179/2012) prevede la necessità, ai fini dell'affidamento del servizio, della redazione e della pubblicazione sul sito internet dell'ente affidante di una relazione che dia conto delle ragioni e delle sussistenze dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e nella quale vengano definiti i contenuti specifici degli obblighi di pubblico servizio e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste. E' poi previsto, per gli affidamenti in essere non conformi ai dettami della normativa europea, l'adeguamento degli stessi pubblicando entro il termine del 31.12.2013 la medesima relazione prevista per i nuovi affidamenti, oltre alla specificazione del termine di scadenza dell'affidamento stesso. La norma considera anche i termini di scadenza degli affidamenti con riferimento alle società quotate in borsa.

Relativamente al **settore dei trasporti in Lombardia** il riferimento è alla Legge regionale 4.4.2012 n. 6 volta a sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale promuovendo il miglioramento della qualità dei servizi e la sostenibilità economica del sistema.

In tale ambito il territorio della Regione viene suddiviso in 5 bacini territoriali ottimali ed omogenei, uno dei quali corrisponde ai confini amministrativi della provincia di Brescia, e per ciascuno dei bacini territoriali è istituita una agenzia per il trasporto pubblico locale quale strumento per l'esercizio associato delle funzioni degli enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi di trasporto pubblico locale. Le agenzie per il trasporto pubblico locale sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, costituiti per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti locali in materia di trasporto pubblico locale.

Ai fini che qui rilevano, nella citata legge regionale, tra le funzioni che competono alle agenzie, sono previsti la definizione e programmazione dei servizi di competenza, attraverso la redazione e l'approvazione del programma di bacino, nonché la regolazione e il controllo dei servizi stessi; le agenzie provvedono all'affidamento dei servizi, nel rispetto della normativa vigente, per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità. In norma transitoria si afferma poi che, sino alla costituzione delle

agenzie, le relative competenze, corrispondenti alle funzioni che gli enti locali devono esercitare in forma associata, sono esercitate singolarmente dagli enti locali e che gli stessi, per garantire tempestiva ed uniforme applicazione della normativa regionale, d'intesa con i propri gestori, possono rideterminare le scadenze dei contratti di servizio fino ad un termine massimo di 18 mesi dall'entrata in vigore della normativa stessa.

BRESCIA MOBILITA', GLI AFFIDAMENTI IN ESSERE, L'OPERAZIONE DI SCISSIONE

Brescia Mobilità spa, operativa dal 28.12.2001, deriva dalla scissione di ASM Brescia spa con attribuzione al nuovo soggetto giuridico del ramo semafori, del ramo soste, di studi e progetti relativi alla realizzazione della metropolitana leggera automatica, del 100% di Brescia Trasporti spa e del 96% di Sintesi spa.

Brescia Mobilità S.p.A., ai sensi del proprio statuto, in ottemperanza alle direttive del Comune di Brescia e degli altri Enti locali territoriali, provvede alla gestione dei processi di mobilità delle persone e delle merci e di governo del traffico. In particolare provvede:

- al coordinamento degli aspetti normativi, finanziari e operativi dell'appalto e successiva realizzazione e messa in esercizio del Metrobus e/o di altri sistemi di trasporto innovativi;
- alla realizzazione e gestione di aree di sosta per autoveicoli, autosilo ed autostazioni e impianti connessi; l'attività di noleggio al pubblico di veicoli, motocicli e biciclette; la gestione della rimozione forzata dei veicoli; il controllo delle aree di sosta, delle corsie riservate per il trasporto pubblico;
- alla realizzazione, manutenzione e gestione di impianti fissi e informatici e telematici connessi alla mobilità;
- all'impianto ed esercizio di apparati semaforici, di segnaletica stradale orizzontale, verticale e luminosa;
- all'attività di studio, monitoraggio e progettazione della mobilità, pubblica e privata, nelle sue diverse componenti;
- all'esercizio e gestione delle attività di liquidazione e di accertamento dei tributi e delle attività di riscossione dei tributi e di altre entrate delle province e dei comuni, nonché attività connesse o complementari indirizzate al supporto delle attività di gestione tributaria e patrimoniale, ai sensi del Decreto Legislativo 15/12/1997 n. 446 art. 53 e del Decreto 11/09/2000 n. 289 esclusa ogni forma di attività relativa alla commercializzazione pubblicitaria;
- all'attività di progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione, anche per conto terzi, di ponti radio, di impianti telefonici, radiotelevisivi, di telecomunicazione, telematici ed elettronici di ogni genere;
- alla distribuzione, assemblaggio, commercio al dettaglio ed all'ingrosso, anche per importazione ed anche per rapporto di commissione, con o senza deposito di merci e materiali delle imprese mandanti, di prodotti e servizi nel campo delle telecomunicazioni in genere, di materiale elettronico, informatico, telematico, di prodotti ausiliari.

La società potrà, inoltre, svolgere la seguente attività:
- il trasporto pubblico di persone con qualsiasi mezzo: l'esercizio dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani, su gomma e su rotaia, di superficie e sotterranei;

lo svolgimento di servizi di trasporto atipici per disabili e di altri servizi di trasporto individuale richiesti da soggetti pubblici o privati;

- lo svolgimento di servizi complementari di trasporto persone, quali servizi turistici, di noleggio anche a mezzo di fuori linea e di trasporto merci, anche per conto terzi; l'istituzione di agenzie di turismo e viaggi;
- l'attività di officina per uso proprio e per conto terzi;
- la gestione del magazzino e la vendita di automezzi e di ricambi;
- l'attività di vendita di titoli di viaggio, promozione ed informazione circa i servizi di trasporto e le attività connesse;
- la gestione delle aree di sosta per autoveicoli e impianti connessi;
- l'esercizio di impianti fissi di trasporto pubblico;
- l'esercizio di servizi di trasporto merci su strada, gestione di centri di movimentazione merci (interporti), gestione di magazzini di custodia e deposito per conto terzi (merci deperibili e non deperibili), servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci;
- esercizio di attività di autotrasporto di cose per conto terzi.

Con deliberazione n. 158 del 26.07.2002 il Consiglio Comunale ha approvato il contratto-programma (poi sottoscritto dalle parti in data 16.12.2002) che regola i rapporti fra il Comune e la Società relativamente ai servizi pubblici affidati e cioè gestione del servizio di trasporto pubblico urbano, del servizio soste, gli impianti semaforici.

Alla data odierna il capitale sociale di Brescia Mobilità, € 52.000.000 costituito da azioni del valor nominale di € 0,52 cadauna, è detenuto per il 99,749% dal Comune di Brescia e per il restante 0,251% da A2A spa. Brescia Mobilità spa detiene il 98,65% del pacchetto azionario di Sintesi spa, il 100% del pacchetto azionario di Brescia Trasporti S.p.A. ed è socio unico di OMB International srl; OMB International detiene il 75% del capitale sociale di OMB SISTEMAS INTEGRADOS PARA LA HIENE URBANA SA (Spagna). Nel 2004 il Comune, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, ha affidato a Brescia Trasporti, in ATI con SIA spa e AGI spa, il servizio di trasporto per la durata di 7 anni prorogata fino al 31.12.2012 e ulteriormente prorogata all'ottobre 2013. Dal gennaio 2013, come verrà più sotto specificato, Brescia Mobilità detiene il 51% di Metro Brescia srl.

Brescia Mobilità spa è a tutti gli effetti società *in house providing* che beneficia di affidamenti diretti, da parte del Comune di Brescia, di pubblici servizi a rilevanza economica nei termini sopra specificati. Come previsto dalla vigente normativa il Comune di Brescia, attraverso le previsioni dello statuto e del contratto di servizio, esercita sulla società un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi. Circa la previsione della totale partecipazione pubblica si richiamano i contenuti della sentenza Consiglio di Stato sezione V n. 534/2004 dove si afferma che tale presupposto viene riconosciuto sussistente posto che il capitale della aggiudicataria, nella fattispecie considerata, è pubblico in percentuale superiore al 99%; la società poi realizza la parte più importante della propria attività con l'ente che la controlla.

Con deliberazione n. 143 del 29.7.2011 il Consiglio Comunale di Brescia ha assunto determinazioni attinenti il riassetto societario di Brescia Mobilità spa, le realizzazioni e i servizi ad essa affidati. E' stata approvata la scissione proporzionale ex art. 2506 Codice Civile e ss in:

- una società a responsabilità limitata di nuova costituzione proprietaria delle infrastrutture, destinata a diventare società patrimoniale ex art. 113 c. 13 D. Lgs. 267/2000 (Brescia Infrastrutture srl);
- una società di gestione/erogazione (Brescia Mobilità spa, società scissa).

Al riguardo va ricordato che già nella deliberazione n. 262 del 16.12.2002, che approvava il progetto definitivo di realizzazione della metropolitana, venivano previste una “società di costruzione” che appunto provvedeva alla costruzione dell’infrastruttura, di cui sarebbe rimasta proprietaria, la cui gestione sarebbe stata affidata ad una “società di gestione” che avrebbe riconosciuto un congruo canone alla prima.

Con l’operazione di scissione in Brescia Infrastrutture risultano ora collocati tutti i cespiti che si caratterizzano per l’effettiva non sostituibilità ed assoluta integrazione con il suolo e il sottosuolo (le infrastrutture relative alla metropolitana ed i parcheggi in struttura) nonché le unità di personale strettamente necessarie al funzionamento della società stessa. A Brescia Infrastrutture spetta il compito di completare la realizzazione dell’infrastruttura inerente la metropolitana cittadina, delle opere complementari e di altri connessi interventi incrementativi del patrimonio, nonché degli interventi incrementativi sui parcheggi in struttura. A Brescia Mobilità, società gestionale, spetta lo svolgimento di esercizio dei servizi e delle attività assegnate nonché l’intervento incrementativo patrimoniale sui cespiti alla stessa assegnati in sede di scissione, relativi ai parcheggi a raso ed alle attività rese al Comune, ferma la collocazione delle società partecipate da Brescia Mobilità in capo alla stessa società gestionale.

LA COSTITUZIONE DI BRESCIA INFRASTRUTTURE SRL

Come sopra descritto con deliberazione n. 143 del 29.7.2011 è stato approvato il riassetto societario di Brescia Mobilità spa approvando la scissione proporzionale della stessa in una società a responsabilità limitata (società beneficiaria, di nuova costituzione, Brescia Infrastrutture) destinata a diventare società patrimoniale ex art. 113 c.13 Dlgs 267/2000 e in una società di gestione/erogazione (Brescia Mobilità, società scissa). Come sopra evidenziato a Brescia Infrastrutture sono stati assegnate le infrastrutture relative alla metropolitana e ai parcheggi in struttura.

Sempre per quel che concerne Brescia Infrastrutture con il medesimo provvedimento il Consiglio Comunale ha approvato lo statuto della società di nuova costituzione che dispone di un capitale sociale di € 98.000.000, di cui lo 0,251% inizialmente assegnato ad A2A. La costituzione della nuova società è avvenuta in data 22 dicembre 2011 mentre l’operatività della stessa si è avuta dal 1 gennaio 2012; nello stesso mese di gennaio il Comune ha acquisito a titolo oneroso la quota detenuta da A2A divenendo socio unico di Brescia Infrastrutture. Alla luce della sentenza della Corte Costituzionale n. 320 del 25.11.2011 qualsiasi riferimento all’art. 113 c. 13 Dlgs 267/2000 è stato eliminato, dal momento che tale articolo è stato tacitamente abrogato dalla sentenza.

In considerazione del compito affidato di completare la realizzazione dell’infrastruttura inerente la metropolitana cittadina, delle opere complementari e di altri connessi interventi sono stati conferiti beni di proprietà comunale, come già previsto nella citata deliberazione n. 143/2011, per un valore di € 7.880.000, per € 2.000.000 imputati a capitale e per € 5.880.000 a riserve sovrapprezzo quote. Nel dicembre 2012 il Consiglio Comunale ha deliberato di dare indicazioni

a Brescia Infrastrutture di procedere nelle operazioni necessarie per l'aumento del capitale sociale, anche in più tranches, per un importo massimo di € 50 milioni nel triennio 2012-2014; in data 27.12.2012, in sede assembleare, è stato sottoscritto e liquidato da parte del Comune l'importo di € 15.000.000.

LA COSTRUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA, L'ACCORDO TRANSATTIVO, LA NEWCO

Circa la costruzione della metropolitana, in data 27.2.2003 Brescia Mobilità S.p.A. aggiudicava ad Astaldi S.p.A., Ansaldo S.p.A. e Ansaldo STS S.p.A., riunite nell'ATI costituita mediante atto Notaio Dr. Carlo Antonio Trojani di Roma rep. n. 57137 del 21.09.2001 con Ansaldo STS S.p.A., Mandataria, la gara indetta per la progettazione esecutiva, la realizzazione, la conduzione tecnica biennale, la manutenzione ordinaria e straordinaria settennale del primo lotto funzionale Prealpino – S. Eufemia della linea metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale, sottoscrivendo il relativo contratto in data 18.4.2003.

In data 16.5.2011 il Consiglio di Amministrazione di Brescia Mobilità ha poi approvato un accordo transattivo ex art. 239 D.Legs. 163/06 con l'ATI, relativamente agli importi iscritti a titolo di riserva, che prevede la definizione tombale di tutte le pretese avanzate dall'ATI e la completa e definitiva composizione dei rapporti tra le parti, l'impegno dell'ATI al completamento dei lavori di realizzazione della metropolitana entro il termine ultimo e definitivo del 31.12.2012, l'impegno a costituire alla fine dei lavori una nuova società cui parteciperanno sia Brescia Mobilità con la quota di maggioranza sia l'ATI, al fine di garantire efficienza e controllo sulle attività di gestione nella delicata fase di messa in esercizio del metrobus.

Nello specifico, come previsto nelle premesse del contratto stipulato in data 18.4.2003, il raggruppamento che aveva costituito l'ATI si era riservata la facoltà di trasformarsi in società successivamente alla stipula del contratto, subentrando in tutti i diritti e gli obblighi del raggruppamento stesso. Nell'accordo transattivo veniva concordata la costituzione di una società responsabilità limitata per l'esecuzione delle attività di cui alla sezione 4 (conduzione tecnica) e sezione 5 (manutenzione) del CSA e dei connessi documenti contrattuali, incrementate di attività di competenza di Brescia Mobilità e precisamente:

- la conduzione tecnica dal 3° al 7° anno di esercizio,
- la manutenzione degli impianti di esazione, emissione e controllo dei titoli di viaggio,
- la pulizia delle stazioni,
- la gestione e il controllo dei titoli di viaggio,
- la security all'interno della metropolitana,
- la gestione amministrativa delle utenze elettriche inclusi i relativi consumi,
- la stipula e il mantenimento delle polizze assicurative,
- il servizio clienti (call center e oggetti smarriti).

nei termini di cui al *business plan* che veniva allegato all'atto transattivo stesso.

Come previsto nell'accordo entro il 31.7.2011 il Comune di Brescia ha assunto i previsti provvedimenti autorizzatori, necessari a consentire a Brescia Mobilità di acquisire le risorse occorrenti al finanziamento dell'accordo, rendendo l'atto transattivo pienamente operante.

In data 10.1.2013, dopo che era stata ottenuta l'autorizzazione ministeriale all'esercizio provvisorio del metrobus, Brescia Mobilità è entrata nella newco,

denominata Metro Brescia srl e costituita in data 26.10.2011, acquisendo il 51% del capitale sociale; alla società partecipano anche Astaldi spa con il 24,5%, Ansaldo Sts spa con il 19,8%, Ansaldo Breda spa con il 4,7% del complessivo capitale.

L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA A GUIDA VINCOLATA IN SEDE PROPRIA AD AUTOMAZIONE INTEGRALE (METROBUS)

Alla luce di quanto sopra esposto, terminata la costruzione dell'infrastruttura e le attività di esercizio provvisorio, al fine della piena operatività si evidenziano necessarie considerazioni.

In questa fase la titolarità del servizio è pienamente in capo al Comune di Brescia. In considerazione di quanto indicato nella legge regionale n. 6/2012 è stata attivata la procedura prevista dall'art. 7 al fine di costituire l'Agenzia per la provincia di Brescia. In data 22.10.2012 il Consiglio Comunale con propria deliberazione n. 168 ha adottato la proposta di statuto dell'Agenzia; le quote di partecipazione previste sono per il 10% Regione Lombardia, per il 45% Provincia di Brescia, per il 45% Comune di Brescia. Sempre ai sensi del c. 7 citato, dopo approvazione in via definitiva da parte del Consiglio Comunale, lo statuto è stato trasmesso per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione: l'Agenzia verrà costituita, entro 30 giorni dalla pubblicazione dello statuto, con decreto del Presidente della Giunta o dell'assessore regionale competente in materia, se delegato. A tutt'oggi la prevista pubblicazione non risulta avvenuta.

In considerazione della piena titolarità in capo al Comune, nelle more della costituzione dell'Agenzia di bacino, ricorrono i presupposti affinché si possa e debba procedere all'affidamento della gestione del servizio di trasporto a mezzo Metrobus. Il Comune può procedere ad un **affidamento diretto, in via transitoria fino all'operatività dell'Agenzia di bacino, alla propria società in house providing, Brescia Mobilità spa**, che possiede i requisiti richiesti dalla normativa comunitaria vigente e dalla normativa nazionale di recente emanazione nei termini sopra esposti. Dall'esame della stessa normativa è invece da escludere, per mancanza dei requisiti, la possibilità che a beneficiare dell'affidamento diretto possa essere l'ATI attuale gestore del servizio di trasporto locale. Riguardo a quest'ultimo servizio la scadenza dell'affidamento, ai sensi della più volte citata legge regionale n. 6/2012, poteva essere rideterminata fino ad un massimo di 18 mesi dall'entrata in vigore della norma stessa (ottobre 2013), previa intesa con il gestore del servizio. Il Comune di Brescia si è avvalso di tale possibilità. L'affidamento del servizio viene effettuato considerando gli impegni assunti da Brescia Mobilità nei confronti dell'ATI che prevedono l'affidamento di attività a Metro Brescia srl nei termini in precedenza esposti.

Se il Comune è titolare del servizio, sempre alla luce di quanto in precedenza evidenziato, la proprietà dell'infrastruttura è però in capo a Brescia Infrastrutture che può cederla in **affitto** al Comune, affinché la metta a disposizione del gestore Brescia Mobilità dietro pagamento di un canone. Il Comune intende affidare il servizio per la durata di 7 anni, in considerazione dei termini previsti nel contratto di appalto per la costruzione dell'infrastruttura e del seguente atto transattivo relativamente alla conduzione tecnica e alla manutenzione ordinaria e straordinaria, con la previsione del possibile subentro dell'Agenzia nella titolarità dell'affidamento dal momento della costituzione della stessa. E' prevista la stipula di un contratto di affitto di cosa utile, ai sensi art. 1615 CC, fra il Comune e

Brescia Infrastrutture srl, contratto che ha per oggetto la metropolitana completa di rete, strutture, mezzi, impianti ed attrezzature. Le previsioni contrattuali consentono a Metro Brescia srl la conduzione tecnica e manutenzione della rete e impianti nei modi e termini stabiliti dal contratto d'appalto e dalle successive modificazioni/integrazioni così come a Brescia Infrastrutture di svolgere tutti i suoi compiti di committenza verso l'ATI Metrobus e Metro Brescia srl derivanti dallo stesso contratto d'appalto. Il contratto d'affitto sarà ceduto al gestore del servizio, individuato nella società Brescia Mobilità, che in conseguenza subentrerà al Comune nei rapporti attivi e passivi nascenti dal contratto stesso, assumendo a tal fine la posizione di affittuario. E' previsto che il canone, determinato sommando la quota annuale di ammortamento dell'opera, al netto dei relativi contributi, e la quota annuale relativa agli oneri finanziari che Brescia Infrastrutture deve sostenere, sarà pagato a Brescia Infrastrutture direttamente dal gestore del servizio.

Come più volte specificato, ai sensi del vigente contratto d'appalto così come integrato dall'atto transattivo del 16.5.2011, le attività di conduzione tecnica biennale e manutenzione ordinaria e straordinaria settennale sono a carico di Metro Brescia srl. In considerazione degli atti ora citati l'onere per la remunerazione di tali attività è a carico di Brescia Infrastrutture e risulta quantificato complessivamente e forfettariamente, in complessivi Euro 57.019.490 (IVA esclusa). Sempre per tali attività l'applicazione delle penalità per il mancato rispetto degli obblighi contrattuali nei confronti di Metro Brescia compete a Brescia Infrastrutture. Viene poi previsto che ogni intervento di particolare rilevanza sui locali e sugli impianti, finalizzato allo svolgimento del servizio, o ad altra attività accessoria, dovrà essere preventivamente autorizzato da Brescia Infrastrutture.

Il servizio di trasporto pubblico locale svolto mediante metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale (metrobus), affidato dal Comune a Brescia Mobilità spa, risulta regolato da un **contratto di servizio** che ha ad oggetto lo svolgimento delle seguenti attività:

- conduzione tecnica del metrobus;
- manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, delle strutture e degli impianti costituenti, nel loro complesso, il servizio Metrobus;
- manutenzione degli impianti di esazione, emissione e controllo dei titoli di viaggio;
- pulizia delle stazioni e delle vetture;
- gestione e controllo dei titoli di viaggio;
- vigilanza all'interno del Metrobus;
- servizio clienti (call center e oggetti smarriti);
- attività di marketing e tutte le prestazioni commerciali inerenti alla promozione commerciale del Metrobus;
- sfruttamento degli spazi commerciali all'interno del Metrobus;
- informazioni al pubblico mediante la stampa e gli altri canali di comunicazione.

Il contratto ha validità di 7 anni, a decorrere dalla data di avvio dell'esercizio commerciale risultante da apposito verbale redatto in contraddittorio tra le parti e potrà essere trasferito, previo consenso del gestore, alle medesime condizioni e per la durata residua rispetto alla data di avvio, all'Agenzia di bacino per il trasporto pubblico locale.

Il gestore si assume l'obbligo di erogare il servizio nel rispetto degli standards quali-quantitativi stabiliti dal contratto di servizio e dalla carta dei servizi., assumendosi la responsabilità anche per le attività svolte direttamente da Metro Brescia srl, società dallo stesso controllata ai sensi del contratto di appalto del 18.4.2003 e successive modificazioni/integrazioni. Il servizio verrà svolto dal gestore mediante utilizzo degli impianti, rete e beni che il Comune ha reso disponibile a seguito di contratto concluso con Brescia Infrastrutture srl, sottoscritto per accettazione della cessione a suo favore dallo stesso gestore.

Anche in questo documento, relativamente alle modalità di espletamento del servizio, viene evidenziato che, ai sensi del più volte citato atto transattivo, compete a Metro Brescia srl la conduzione tecnica del metrobús fino a due anni dalla data di avvio dell'esercizio commerciale e la manutenzione ordinaria e straordinaria fino al settimo anno compreso dalla data di avvio. Per le restanti attività oggetto del servizio il Comune consente al gestore di avvalersi di Metro Brescia srl, società che controlla ai sensi dell'art. 2359 CC, fermo restando il possesso da parte della medesima dei requisiti necessari per la conduzione dei contratti pubblici previsti dagli artt.38 e ss. del d.lgs nr.163/2006 in relazione al valore delle prestazioni svolte; la responsabilità contrattuale nei confronti del Comune rimane in capo a Brescia Mobilità anche per le attività svolte da Metro Brescia. Ai fini dello svolgimento del servizio, Brescia Mobilità è obbligata ad adempiere alle obbligazioni assunte verso Brescia Infrastrutture in forza del contratto di affitto delle reti e degli impianti stipulato così come Metro Brescia deve adempiere alle obbligazioni derivanti dal contratto di appalto così come integrato/modificato.

In considerazione di quanto sopra complessivamente esposto si intende procedere all'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico locale svolto mediante metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale (Metrobus) per la durata di anni 7 a Brescia Mobilità spa con le specificazioni sopra evidenziate. In attesa che l'Agenzia venga formalmente costituita ed assuma le iniziative riguardanti la redazione del piano di bacino e l'indizione della gara per l'individuazione del gestore unico del TPL si è provveduto, per la fase transitoria della prevedibile durata di circa un anno, ad una modifica dei servizi su gomma per renderli coerenti con la nuova linea del Metrobus. L'attuale contratto di servizio, ulteriormente prorogato all'ottobre 2013 ai sensi della Legge Regione Lombardia n. 6/2012, prevede la possibilità di modificare – entro la quota massima del 20% delle percorrenze chilometriche annue definite nel contratto stesso – le linee di esercizio: sono state quindi definite le riduzioni alla produzione chilometrica annualmente sviluppata, al fine di mantenere l'equilibrio economico e finanziario del sistema dei trasporti cittadino, e le modifiche alle percorrenze indispensabili per la salvaguardia del servizio nei vari quartieri cittadini, favorendo nel contempo il raggiungimento delle nuove stazioni metropolitane. Al riguardo si richiama la Comunicazione n. 677 del 15.11.2012. Per gli specifici contenuti dell'affidamento della gestione, così come per gli obblighi di servizio pubblico e le compensazioni economiche, il rinvio è all'allegata deliberazione a cura del settore Mobilità e Traffico dove sono altresì contenuti i *business plans* aggiornati, riferiti alla deliberazione di Consiglio Comunale n. 142/2011 che aveva approvato il nuovo piano finanziario per la costruzione della metropolitana.