



COMUNE DI BRESCIA

CONSIGLIO COMUNALE

Delib. n. 79

Data 20/12/2024

OGGETTO: SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA PER IL PERIODO 2025-2033. AFFIDAMENTO IN HOUSE A BRESCIA MOBILITÀ S.P.A.. PRESA D'ATTO DELLA MOTIVAZIONE QUALIFICATA AI SENSI DELL'ART. 17 DEL D.LGS. N. 201/2022 E APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI CONTRATTO.

Adunanza del 20/12/2024

Seduta pubblica di prima convocazione.

Per la trattazione dell'oggetto di cui sopra si hanno le seguenti presenze:

| | | | |
|--------------------------|----|---------------------|----|
| CASTELLETTI LAURA | Si | LABARAN RAISA | Si |
| ANDREOLI CARLO | -- | MAGGI MICHELE | -- |
| ASHKAR IYAS | Si | MARGAROLI MATTIA | Si |
| BATTAGLIOLA MASSIMILIANO | -- | MEHMOOD ARSHAD | Si |
| BENZONI FABRIZIO | -- | NARDO BEATRICE | Si |
| BIASUTTI MIRCO | Si | OMODEI ROBERTO | Si |
| CAMMARATA ROBERTO | Si | PATITUCCI FRANCESCO | Si |
| CAPRA FABIO | Si | POMARICI LUCA | Si |
| CATALANO FRANCESCO | Si | POSIO GIOVANNI | Si |
| CURCIO ANDREA | Si | ROLFI FABIO | Si |
| DEL CIELLO DANIELA | Si | ROSSINI ROBERTO | Si |
| FERRARI MARIANGELA | -- | SCAGLIA DILETTA | Si |
| FONTANA PAOLO | -- | SINGH BALWINDER | -- |
| FORNASARI MARIACHIARA | Si | TACCONI MASSIMO | -- |
| GASTALDI VALENTINA | Si | TOMASINI FRANCESCO | Si |
| GHETTI PIETRO | Si | VIVIANI GIOVANNI | Si |
| GIUFFREDI LAURA | Si | | |

Sono presenti anche gli Assessori:

| | | | |
|--------------------|----|-----------------|----|
| MANZONI FEDERICO | -- | GARZA MARCO | Si |
| BIANCHI CAMILLA | Si | MUCHETTI VALTER | Si |
| CANTONI ALESSANDRO | Si | POLI ANDREA | Si |
| FENAROLI MARCO | Si | TIBONI MICHELA | Si |
| FRATTINI ANNA | Si | | |

Presiede il Consigliere Roberto Rossini

Partecipa il Segretario Generale Barilla dott.ssa Carmelina

Delib. n. 79 - 20/12/2024

OGGETTO: SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA PER IL PERIODO 2025-2033. AFFIDAMENTO IN HOUSE A BRESCIA MOBILITÀ S.P.A.. PRESA D'ATTO DELLA MOTIVAZIONE QUALIFICATA AI SENSI DELL'ART. 17 DEL D.LGS. N. 201/2022 E APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI CONTRATTO.

La Giunta comunale propone al Consiglio l'adozione della sotto riportata deliberazione.

Il Consiglio Comunale

Premesso:

- che con deliberazione del Consiglio Comunale in data 27.2.2013 n. 14/18566 P.G. è stato istituito il servizio pubblico comunale di trasporto delle persone mediante metropolitana leggera automatica, la cui gestione è stata affidata *in house* alla società comunale Brescia Mobilità S.p.A., per la durata di sette anni dall'avvio dell'esercizio, alle condizioni e termini indicati nel contratto di servizio e suoi allegati, con l'autorizzazione ad avvalersi della controllata Metro Brescia s.r.l.;
- che con la medesima deliberazione, al fine di garantire al gestore il compendio di beni, rete e impianti strumentali al servizio, è stata disposta ai sensi dell'art. 1615 c.c. la stipula di un contratto d'affitto con il soggetto proprietario Brescia Infrastrutture S.r.l., della durata di sette anni a decorrere dall'avvio dell'esercizio, prevedendo nel contempo la cessione del contratto a Brescia Mobilità S.p.A. nei modi previsti dall'art. 1406 c.c.;
- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 109 in data 28.11.2016, al fine di fornire una rappresentazione esaustiva e dettagliata dei costi afferenti alla metropolitana, si è proceduto a modificare l'art. 6 del citato contratto d'affitto con Brescia Infrastrutture S.r.l., prevedendo espressamente tutte le voci rilevanti ai fini della determinazione annuale del canone d'affitto, compresi gli oneri diretti per la manutenzione dell'infrastruttura, i premi assicurativi a garanzia della stessa nonché le spese generali (spese per servizi, materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci, godimento spese di terzi, personale, etc.) direttamente connesse al completamento dell'infrastruttura, alla gestione amministrativa, tecnica e contabile ed al monitoraggio sulla stessa;

- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 96 in data 29.11.2017 è stata approvata la revisione del suddetto contratto di servizio con Brescia Mobilità S.p.A., alla luce delle modifiche al contratto d'affitto, delle operazioni di efficientamento effettuate e dei positivi risultati conseguiti nell'esercizio dall'avvio nel 2013, consentendo una più completa e corretta rappresentazione dei costi e dei ricavi derivanti dalla gestione del servizio Metrobus e una più agevole gestione degli adempimenti contrattuali;
- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 35 del 27.2.2020 è stata approvata la proroga consensuale del contratto di affitto con Brescia Infrastrutture S.r.l. e del contratto di servizio con Brescia Mobilità S.p.A., con l'autorizzazione ad avvalersi della controllata Metro Brescia s.r.l., fino al 31.12.2020 e comunque fino al completamento delle procedure per il nuovo affidamento del servizio di trasporto pubblico mediante Metrobus;

Rilevato:

- che in data 10.1.2020 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'avviso di preinformazione per l'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Brescia mediante metrobus per il periodo 2021-2030;
- che tuttavia la procedura di affidamento in house è stata sospesa a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, come previsto dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale allora vigente, fino a due anni dalla data di fine dello stato di emergenza, ossia fino al 31.3.2024;
- che in data 23.12.2022 e in data 27.12.2023 sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea appositi avvisi di rettifica con riferimento alla data prevista di inizio del contratto, rimanendo invariati gli ulteriori elementi;
- che - superate almeno in parte le incertezze connesse agli effetti di medio/lungo periodo dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, con specifico riferimento alla contrazione della domanda, e alla eccezionale instabilità a livello internazionale, con straordinario incremento dei costi dell'energia elettrica - si dispone ora di un quadro economico e finanziario sufficientemente stabile per la conclusione dell'affidamento;

Evidenziato che nelle Linee Programmatiche di mandato 2023-2028, approvate con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 in data 8.9.2023, fra le azioni e i progetti per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e in particolare della Metropolitana è espressamente indicato, tra l'altro, il completamento dell'iter per il rinnovo dell'affidamento del servizio *in house* a Brescia Mobilità S.p.A.;

Rammentato che con deliberazione della Giunta Comunale n. 323 del 26.7.2023 è stato approvato il Protocollo d'Intesa con l'Agenzia del TPL di Brescia per la regolazione dell'esercizio delle funzioni relative all'affidamento in house del servizio Metrobus, indi sottoscritto dalle Parti in data 3 e 7.8.2023 e assunto al P.G. n. 253402/2023;

Rammentato che la Misura 2 dell'Allegato A alla Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti - atto di regolazione avente ad oggetto "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica" - prescrive:

- che l'Ente Affidante rediga un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), in cui siano riportati il servizio oggetto del contratto e la modalità di affidamento prescelta, la regolazione dei beni strumentali e del personale impiegato, gli obiettivi del contratto di servizio e i criteri per la redazione del Piano Economico Finanziario;
- che tale relazione deve essere pubblicata sul sito web istituzionale dell'Ente Affidante e contestualmente trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che può formulare osservazioni entro 45 giorni;

Richiamato l'art. 14 del D.Lgs. 23.12.2022 n. 201 avente ad oggetto "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", il quale prevede:

- che, ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale tenga conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, 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;
- che degli esiti di tale valutazione si dia evidenza, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale siano indicate 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 sovracompensazioni;

Evidenziato che, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del citato D.Lgs. n.201/2022, tale relazione deve essere pubblicata

senza indugio sul sito istituzionale dell'ente affidante e trasmessa contestualmente all'Anac;

Dato atto che con deliberazione della Giunta Comunale n. 105 del 27.3.2024 sono state approvate la relazione di affidamento ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 e la relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 201/2022 per l'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale mediante Metrobus per il periodo 2024-2033, redatte in conformità agli schemi predisposti dalle rispettive Autorità, secondo gli indirizzi di fondo di seguito sintetizzati:

- affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A., in conformità alla vigente normativa europea, nazionale e regionale, della conduzione tecnica e della manutenzione ordinaria correttiva e preventiva, con facoltà di avvalersi della controllata Metro Brescia S.r.l.
- durata decennale con un periodo regolatorio di cinque anni;
- contratto net cost, con assunzione in capo al Gestore dei rischi connessi ad andamento della domanda, deficit programmatorio, indisponibilità del servizio, mancato rispetto degli indicatori e incremento dei costi operativi reali e mantenimento in capo all'Ente Affidante dei rischi connessi a inflazione, andamento del costo personale CCNL e del costo unitario E.E., eventuali mancati adeguamenti tariffari;
- revisione straordinaria del PEF nel caso di eventi eccezionali non imputabili alle Parti, tali da creare squilibri nel rapporto costi/ricavi;
- conferma per il 2024 degli orari di esercizio e delle percorrenze consolidati negli anni precedenti (pari a 1,75 milioni di treni*km), con un incremento del 5% dal 2025 (grazie a un più intensivo impiego del materiale rotabile esistente) ed un ulteriore incremento del 10% (a fronte dell'acquisto di 2 ulteriori treni) dal 2029, per un totale di oltre il 15% e una produzione annua pari a 2,04 milioni di treni*km;
- recupero del livello dei passeggeri trasportati già nel 2024 e ulteriore crescita annua pari inizialmente al 4%, con progressivo assestamento all'1% dal 2030;
- progressivo efficientamento dei costi totali di gestione in termini reali, con particolare riferimento agli oneri indiretti;
- costi unitari inferiori almeno del 10% del costo standard (opportunosamente indicizzato) e rapporto tra ricavi da tariffa e costi totali pari almeno al 35%;
- corrispettivo a compensazione degli obblighi di servizio pubblico con andamento variabile e in riduzione in termini reali rispetto al 2023;
- progressivo affinamento degli indicatori di qualità del servizio e delle modalità di accesso al dato;

Dato atto che la relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 201/2022 è stata pubblicata, oltre che all'Albo Pretorio

quale allegato alla succitata deliberazione della Giunta Comunale n. 105 del 27.3.2024, anche sul sito istituzionale dell'Ente - sezione "Amministrazione Trasparente", nonché trasmessa ad ANAC ai sensi dell'art. 31 del D.Lgs. n.201/2022 tramite apposito applicativo in libera consultazione;

Rilevato che con nota P.G. n. 113536/2024 in data 5.4.2024 la relazione di affidamento ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 è stata trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, unitamente al Piano economico finanziario simulato e alla relazione ad esso connessa;

Evidenziato:

- che con nota P.G. n.137877/2024 del 24.4.2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha richiesto integrazioni;
- che, a seguito di interlocuzioni con la stessa e con l'Agenzia del TPL, si è provveduto a dare riscontro con nota P.G. n.209369/2024 del 20.6.2024;
- che con nota P.G. n.257191 dell'1.8.2024 l'Autorità ha trasmesso le proprie osservazioni sulla Relazione di Affidamento ex Delibera ART n. 154/2019 avente a oggetto l'affidamento *in house* a Brescia Mobilità S.p.A. dei servizi di TPL urbano del Comune di Brescia mediante metropolitana, con riferimento ai servizi oggetto di affidamento, ai beni strumentali e relativi investimenti, alle condizioni di qualità del servizio e agli obiettivi di efficienza ed efficacia, ai criteri di definizione del PEF e al Piano di Accesso al Dato;
- che, nelle osservazioni di cui sopra, l'Autorità ha confermato che i risultati ottenuti supportano la scelta di riaffidare *in house* il servizio al medesimo *incumbent*, limitandosi a formulare mere raccomandazioni su specifici aspetti di dettaglio, che trovano puntuale recepimento nella relazione della motivazione qualificata ex art. 17 del D.Lgs. n.201/2022, nonché nello schema di Contratto di Servizio e relativi Documenti Contrattuali, oggetto del presente provvedimento;

Evidenziato che la medesima Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato - in data 15.5.2024 - la Delibera n. 64/2024 di revisione della citata delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023, nonché - in data 18.4.2024 - la Delibera n. 53/2024 di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 22/2023 per l'individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, i cui contenuti sono stati dunque tenuti in debita considerazione in sede di

redazione dello schema di Contratto di Servizio e relativi Documenti Contrattuali;

Richiamato l'art. 17 del D.Lgs. 23.12.2022 n. 201 avente ad oggetto "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", il quale prevede:

- che gli enti locali e gli altri enti competenti possano affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016;
- che nel caso di affidamenti in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, fatto salvo il divieto di artificioso frazionamento delle prestazioni, gli enti locali e gli altri enti competenti adottino la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30;
- che il contratto di servizio sia stipulato decorsi sessanta giorni dall'avvenuta pubblicazione sul sito dell'ANAC, ai sensi dell'articolo 31, comma 2, della deliberazione di affidamento alla società in house;
- che, per i servizi pubblici locali a rete, alla deliberazione di affidamento del servizio sia allegato un piano economico-finanziario e che tale piano debba 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;

Dato atto che la relazione di motivazione qualificata è stata redatta ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. n.201/2022 sulla base dello schema fornito da ANAC e in essa sono dettagliatamente illustrate:

- la sussistenza in capo a Brescia Mobilità S.p.A. dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo e nazionale per l'affidamento a società *in house*;

- l'impostazione dell'analisi di mercato, con l'identificazione degli indicatori applicabili, l'indicazione dei risultati delle pregresse gestioni ed il confronto con gli indicatori medesimi, nonché i criteri e gli schemi tipo adottati per la redazione del PEF;
- le ragioni del mancato ricorso al mercato, con riferimento alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, alla presenza di operatori attivi a livello locale e/o nazionale, ai risultati conseguiti nella pregressa gestione in termini di qualità ed efficienza del servizio nonché ai benefici attesi per la collettività in particolare per quanto attiene alla qualità del servizio, all'impatto sulla finanza pubblica, agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi;

Vista dunque la relazione de qua, allegata al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale, e ritenuto di approvarla;

Visto il Piano Economico Finanziario (PEF) relativo all'affidamento in oggetto, redatto secondo gli schemi forniti dall'ART, allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale, e ritenuto di approvarlo;

Dato atto che il PEF è stato asseverato, con nota in data 2.12.2024, dal Prof. Giovanni Liberatore, iscritto alla sezione A n. 2260 dell'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Firenze, revisore legale iscritto al n. 66437, giusto contratto in data 27.10.2023;

Visto altresì lo schema di contratto di servizio, allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale, redatto secondo gli schemi forniti dall'ART così come gli ulteriori documenti contrattuali in esso richiamati, in atti, per l'affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A. del servizio di trasporto pubblico svolto mediante metropolitana leggera automatica per il periodo 2025-2033, e ritenuto di approvarlo;

Ritenuto opportuno prevedere che eventuali revisioni del contratto di servizio di cui trattasi dovranno essere approvate con deliberazione del Consiglio Comunale, mentre eventuali aggiornamenti e/o modifiche degli allegati e dei documenti contrattuali in esso richiamati potranno essere approvati con provvedimento della Giunta Comunale;

Dato atto che relativamente alla spesa di cui al presente provvedimento sussiste la copertura finanziaria, come da attestazione della Responsabile del Settore Bilancio e Ragioneria in data 02.12.2024;

Appurata la propria competenza a deliberare, ai sensi dell'art. 42, comma 2 lett. e) del D.Lgs. n. 267/2000;

Visti i pareri favorevoli espressi, in ordine alla regolarità tecnica, in data 2.12.2024 dal Responsabile del Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico e in data 2.12.2024 dalla Responsabile del Settore Coordinamento Partecipate e, in ordine alla regolarità contabile, in data 2.12.2024 dalla Responsabile del Settore Bilancio e Ragioneria;

Dato atto che, le commissioni consiliari "viabilità, mobilità e metrobus" e "bilancio, programmazione, tributi, rapporti con le aziende partecipate, personale e organizzazione" hanno espresso in data 16.12.2024 parere favorevole in merito al presente provvedimento;

d e l i b e r a

- a) di prendere atto della motivazione qualificata riportata nella relazione ex art. 17 del D.Lgs. n.201/2022, allegata al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale, relativa all'affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A. del servizio di trasporto pubblico svolto mediante metropolitana leggera automatica per il periodo 2025-2033;
- b) di approvare, per le ragioni di cui in premessa e meglio dettagliate nella citata motivazione qualificata, l'affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale mediante Metrobuss per il periodo 2025-2033, alle condizioni di cui allo schema di contratto e al relativo Piano Economico e Finanziario, anch'essi allegati al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale;
- c) di trasmettere ad ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del D.Lgs. n. 201/2022, la presente deliberazione, corredata degli atti ad essa allegati per costituirne parte integrante e sostanziale, anche ai fini della decorrenza del termine di 60 giorni per la sottoscrizione del contratto di servizio;
- d) di dare atto che, nelle more della sottoscrizione del contratto, è ammessa l'esecuzione anticipata del servizio, alle condizioni di cui al medesimo contratto, migliorative rispetto al precedente, a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- e) di dare atto che eventuali revisioni del contratto di servizio di cui trattasi dovranno essere approvate con deliberazione del Consiglio Comunale, mentre eventuali aggiornamenti e/o

modifiche dei documenti contrattuali in esso richiamati potranno essere approvati con provvedimento della Giunta Comunale;

- f) di trasmettere il presente provvedimento a Brescia Mobilità S.p.A. e, per opportuna conoscenza, a Brescia Infrastrutture S.r.l. e all'Agenzia per il Trasporto Pubblico del Bacino di Brescia;
- g) di trasmettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'allegato schema di contratto di servizio ed i correlati documenti contrattuali, unitamente alla Relazione di Affidamento aggiornata;
- h) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 c. 4 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267/2000, onde consentire il celere prosieguo degli atti conseguenti.

Dato atto che nessun consigliere chiede la parola il Presidente del Consiglio comunale mette in votazione, con il sistema di rilevazione elettronica palese, la proposta di cui sopra che viene approvata all'unanimità.

Pertanto il Presidente proclama il risultato della votazione ed il Consiglio comunale

d e l i b e r a

- a) di prendere atto della motivazione qualificata riportata nella relazione ex art. 17 del D.Lgs. n.201/2022, allegata al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale, relativa all'affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A. del servizio di trasporto pubblico svolto mediante metropolitana leggera automatica per il periodo 2025-2033;
- b) di approvare, per le ragioni di cui in premessa e meglio dettagliate nella citata motivazione qualificata, l'affidamento in house a Brescia Mobilità S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale mediante Metrobus per il periodo 2025-2033, alle condizioni di cui allo schema di contratto e al relativo Piano Economico e Finanziario, anch'essi allegati al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale;

- c) di trasmettere ad ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del D.Lgs. n. 201/2022, la presente deliberazione, corredata degli atti ad essa allegati per costituirne parte integrante e sostanziale, anche ai fini della decorrenza del termine di 60 giorni per la sottoscrizione del contratto di servizio;
- d) di dare atto che, nelle more della sottoscrizione del contratto, è ammessa l'esecuzione anticipata del servizio, alle condizioni di cui al medesimo contratto, migliorative rispetto al precedente, a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- e) di dare atto che eventuali revisioni del contratto di servizio di cui trattasi dovranno essere approvate con deliberazione del Consiglio Comunale, mentre eventuali aggiornamenti e/o modifiche dei documenti contrattuali in esso richiamati potranno essere approvati con provvedimento della Giunta Comunale;
- f) di trasmettere il presente provvedimento a Brescia Mobilità S.p.A. e, per opportuna conoscenza, a Brescia Infrastrutture S.r.l. e all'Agenzia per il Trasporto Pubblico del Bacino di Brescia;
- g) di trasmettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'allegato schema di contratto di servizio ed i correlati documenti contrattuali, unitamente alla Relazione di Affidamento aggiornata.

Il Presidente del Consiglio mette poi in votazione, con il sistema di rilevazione elettronica palese, la proposta di dichiarare il provvedimento di cui sopra immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267/2000.

Il Consiglio approva con 23 voti favorevoli. Si dà atto che, pur presenti in aula, non hanno preso parte alla votazione i consiglieri Margaroli e Rolfi.

Indi il Presidente del Consiglio ne proclama l'esito.



COMUNE DI BRESCIA

RELAZIONE EX ART. 17 DEL D.LGS. N. 201/2022 PER
L’AFFIDAMENTO *IN HOUSE* DEL SERVIZIO DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI BRESCIA SVOLTO
MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA

| Versione | Descrizione Contenuti | Data |
|----------|-----------------------|------------------|
| 2.0 | Versione finale | 29 novembre 2024 |
| | | |

INDICE

| | |
|---|----|
| SEZIONE A. SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI DALL’ORDINAMENTO EUROPEO E NAZIONALE PER L’AFFIDAMENTO A SOCIETÀ IN HOUSE (D.LGS. 201/2022, ART. 17, COMMA 1)..... | 3 |
| A.1 <i>Struttura societaria</i> | 3 |
| A.2 <i>Controllo analogo</i> | 4 |
| A.3 <i>Descrizione e quantificazione dell’attività svolta nei confronti dell’ente affidante</i> | 6 |
| SEZIONE B. MOTIVAZIONE QUALIFICATA..... | 9 |
| B.1 <i>Impostazione dell’analisi di mercato</i> | 9 |
| B.2 <i>Ragioni del mancato ricorso al mercato</i> | 13 |

INDICE DELLE TABELLE

| | |
|---|----|
| Tabella 1 - Informazioni di sintesi..... | 2 |
| Tabella 2 - Andamento dei principali indicatori di efficienza (2014-2023) | 11 |
| Tabella 3 - Andamento del costo unitario vs costo standard (indicizzato)..... | 12 |
| Tabella 4 - Confronto fra costo di produzione e costo standard (2024-2033)..... | 15 |
| Tabella 5 - Corrispettivo in termini correnti e reali (2023) | 16 |

INDICE DELLE FIGURE

| | |
|---|----|
| Figura 1 -Struttura organizzativa del gruppo Brescia Mobilità..... | 4 |
| Figura 2 - Domanda effettiva del servizio Metrobus (2013-2023)..... | 12 |

| Ente affidante | |
|--|---|
| Codice fiscale | 00761890177 |
| Denominazione | Comune di Brescia |
| Natura | Comune |
| Altra natura | |
| Organismo in house | |
| Codice fiscale | 02246660985 |
| Denominazione | Brescia Mobilità S.p.A. |
| Altri soci | NO |
| - (in caso SI) Nominativi | |
| Settori di attività | Mobilità e trasporto pubblico |
| Informazioni sull’affidamento | |
| Servizio/i oggetto di affidamento in house | Servizio di Trasporto Pubblico Locale nel Comune di Brescia svolto con Metropolitana (Metrobus) |
| Precedente gestore del servizio | Brescia Mobilità S.p.A. |
| Durata | <i>Dal 01/01/2025</i> <i>Al 31/12/2033</i> |
| Importo complessivo dell’affidamento | 116.390.523 (dal 01/01/2025) |
| Indicazione di eventuale delibera di costituzione società/acquisto partecipazioni | NO |
| Ambito territoriale interessato dall’affidamento | Comune di Brescia |
| Numero abitanti residenti nell’area di fornitura del servizio | 199.260 residenti al 1-1-2023, fonte: ISTAT). |
| Informazioni sul controllo analogo | |
| Tipologia di controllo su organismo in house | Esclusivo |
| Percentuale di quote di partecipazione dell’ente affidante nell’organismo in house | 100% |
| Presenza di partecipazioni private prescritte da norme di legge | NO |
| Indicazione delle clausole statutarie sul controllo analogo | <i>Art 5 -CONTROLLO ANALOGO</i> <i>“Oltre ai normali controlli spettanti ai soci delle società di capitali ai sensi del Codice Civile, la società è soggetta alla direzione e coordinamento del socio pubblico che li esercita verificando i profili gestionali, economici, patrimoniali e</i> |

| | |
|---|---|
| | <i>finanziari dell’attività svolta dalla società, nonché l’esattezza, la regolarità e l’economicità dell’amministrazione societaria. Il controllo analogo è esercitato dal socio pubblico ed è effettuato attraverso propri organi ed uffici. I rapporti tra la società ed il socio pubblico per lo svolgimento delle attività alla stessa affidate sono regolati da appositi contratti di servizio, stipulati previa approvazione dell’organo competente, nei quali sono disciplinati contenuti tecnici e livelli qualitativi del servizio, le modalità di svolgimento delle prestazioni, corrispettivi delle stesse, gli strumenti e modalità di esercizio dei poteri di indirizzo, coordinamento e controllo delle prestazioni rispetto ai livelli fissati, le cause di risoluzione e recesso, le sanzioni in caso di non conformità delle prestazioni o di inadempimento contrattuale.”</i> |
| Indicazione sulla presenza di patti parasociali | NO |
| Informazioni su attività prevalente | |
| Quantificazione dell’attività svolta nei confronti dell’ente affidante rispetto al totale dell’attività (%) | 100% |
| Eventuale produzione ulteriore: | |
| - Attività svolta | |
| - Soggetti ai quali è rivolta | |
| - Quantificazione (%) | |

Tabella 1 - Informazioni di sintesi

SEZIONE A. SUSSISTENZA DEI REQUISITI PREVISTI DALL’ORDINAMENTO EUROPEO E NAZIONALE PER L’AFFIDAMENTO A SOCIETÀ IN HOUSE (D.LGS. 201/2022, ART. 17, COMMA 1)

A.1 Struttura societaria

Il Gruppo Brescia Mobilità pianifica e gestisce un sistema integrato di mobilità in linea con gli indirizzi dell’Amministrazione Comunale.

Le Società del Gruppo sono presiedute da un organo amministrativo indicato dall’Azionista Unico Comune di Brescia e sono coordinate dal medesimo Direttore Generale, garantendo così un approccio strategico, unitario e integrato ai servizi erogati e, più in generale, ai temi della mobilità sostenibile del territorio.

Le Società controllate (Brescia Trasporti S.p.A. e Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata) sono a loro volta soggette a direzione e coordinamento da parte di Brescia Mobilità S.p.A.

Brescia Mobilità S.p.A., in qualità di capogruppo, si occupa di tutte le attività legate alla comunicazione, alle funzioni amministrative, ai servizi tecnologici, ai servizi legali e alla gestione delle risorse umane.

Brescia Mobilità S.p.A. è la capogruppo del Gruppo Brescia Mobilità. Il suo capitale azionario è posseduto per il 100% dal Comune di Brescia.

Sono stati nominati un Consiglio di Amministrazione, composto da cinque membri, un Collegio Sindacale, composto da tre membri effettivi e due membri supplenti, ed una società di revisione.

La sede principale è a Brescia e l’attività si svolge esclusivamente nella città e nella provincia di Brescia.

Alcuni servizi sono svolti direttamente da Brescia Mobilità S.p.A. (si veda oltre), mentre i servizi di trasporto sono gestiti attraverso le società controllate Metro Brescia e Brescia Trasporti. Relativamente al servizio della metropolitana di Brescia, oggetto della presente relazione, l’Amministrazione Comunale affida la gestione del servizio a Brescia Mobilità S.p.A. che si avvale di Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata per la conduzione tecnica e la manutenzione ordinaria.

Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata è soggetta a direzione e coordinamento, ai sensi dell’art. 2497 del Codice Civile, di Brescia Mobilità S.p.A.

Sono stati nominati un Consiglio di Amministrazione, composto da cinque membri, un Collegio Sindacale, composto da tre membri effettivi e due membri supplenti, ed una società di revisione.

La sede principale è a Brescia e l’attività esclusiva è la gestione della metropolitana della città di Brescia.

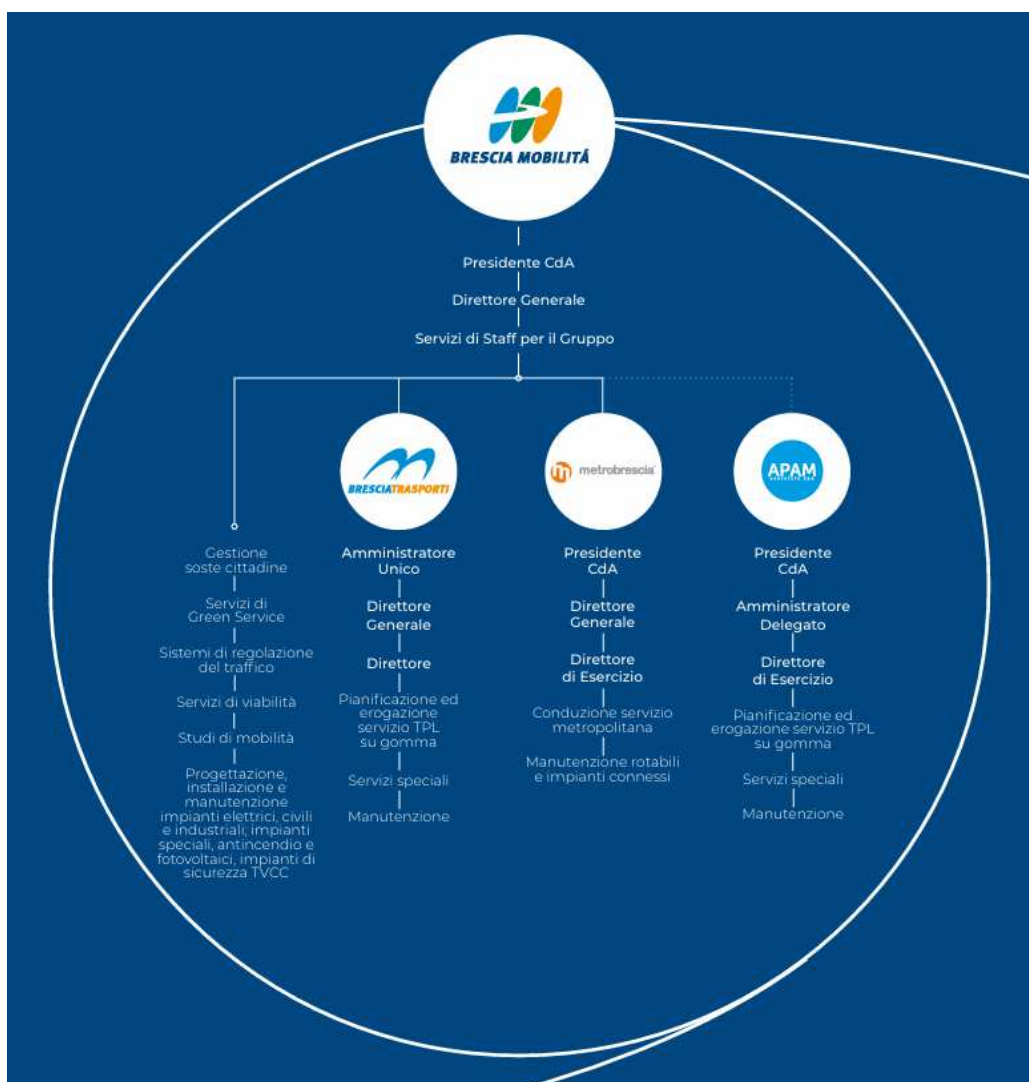


Figura 1 -Struttura organizzativa del gruppo Brescia Mobilità

A.2 Controllo analogo

Per quanto attiene al requisito prescritto dalla normativa comunitaria con riferimento al “controllo analogo a quello che l’Autorità [affidante]” esercita verso “i propri uffici”, deve rilevarsi come l’art. 5 dello Statuto sociale di Brescia Mobilità S.p.A., rubricato per l’appunto “Controllo analogo”, preveda che “oltre ai normali controlli spettanti ai soci ai sensi del Codice Civile, la Società è soggetta alla direzione e coordinamento del socio pubblico, che li esercita verificando i profili gestionali, economici, patrimoniali e finanziari dell’attività svolta dalla Società nonché l’esattezza, la regolarità e l’economicità dell’azione societaria. Il controllo analogo è esercitato dal socio pubblico ed è effettuato attraverso i propri organi e uffici”.

L’art. 4 del medesimo Statuto stabilisce inoltre che “La società opera esclusivamente nel rispetto degli indirizzi assegnati dal Comune di Brescia. Detti atti di indirizzo, il presente statuto e gli atti di regolamentazione

dei rapporti tra ente e società garantiscono il controllo del primo sulla seconda, analogo a quello che l'ente esercita su un proprio ufficio."

E' indubbio, invero, che una simile disposizione è idonea a cristallizzare in modo definitivo il rapporto intercorrente tra la Società e l'Ente pubblico, il quale, in ragione di quanto poc'anzi evidenziato, vanta un rapporto di controllo sulle attività sociali che trascende le regole privatistiche poste dal Codice Civile a fondamento della regolamentazione dell'attività societaria, assumendo quest'ultima la connotazione propria dei rapporti di servizio che tipicamente caratterizzano l'attività della Pubblica Amministrazione.

Rileva inoltre, ai fini che in questa sede interessano, quanto previsto dall'art. 9 dello Statuto sociale nella parte in cui stabilisce che è competenza propria della *"Assemblea degli azionisti... la nomina dell'Amministratore Unico o dei componenti del Consiglio di amministrazione, ivi compreso il Presidente"*.

A questo riguardo, in considerazione del fatto che nella situazione attuale il Comune di Brescia è unico socio della Società Brescia Mobilità S.p.A., non può che trovare applicazione l'art. 50 del D.Lgs. n. 267/2000, recante *"Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali"*, a mente del quale *"sulla base degli indirizzi stabiliti dal consiglio il sindaco e il presidente della provincia provvedono alla nomina, alla designazione e alla revoca dei rappresentanti del comune e della provincia presso enti, aziende ed istituzioni"*.

Ad oggi, pertanto, i componenti del Consiglio di amministrazione della Società sono integralmente nominati dal Sindaco del Comune di Brescia.

Deve, inoltre, precisarsi che la sussistenza del requisito del "controllo analogo" non sarebbe pregiudicata, nel caso di specie, neppure laddove la partecipazione azionaria fosse condivisa dal Comune di Brescia con altri Enti Pubblici (possibilità, quest'ultima, prevista dall'art. 8 dello Statuto sociale già in precedenza richiamato).

Secondo unanime giurisprudenza, infatti, nel caso di affidamento *in house* conseguente alla istituzione da parte di più Enti locali di una società di capitali da essi interamente partecipata per la gestione di un servizio pubblico, il controllo, analogo a quello che ciascuno di essi esercita sui propri servizi, deve intendersi assicurato *"anche se svolto non individualmente, ma congiuntamente dagli Enti associati ... dovendo il requisito del controllo analogo essere verificato secondo un criterio sintetico e non atomistico, sicché è sufficiente che il controllo della mano pubblica sull'ente affidatario, purché effettivo e reale, sia esercitato dagli Enti partecipanti nella loro totalità, senza che necessiti una verifica della posizione di ogni singolo Ente"* (Cons. Stato, Sez. V, 26 agosto 2009, n. 5082; Cons. Stato, 9 marzo 2009, n. 1365; Cons. Stato, Sez. V, 10 settembre 2014 n. 4599; Cons. Stato, Sez. V, 18 luglio 2017 n. 3554).

Non si riscontra, pertanto, alcun elemento ostativo alla sussistenza del requisito di cui trattasi, neppure nell'ipotesi in cui sia consentito l'ingresso nella compagine azionaria di soci pubblici diversi dal Comune di Brescia.

Rapporto prevalente con l'Ente affidante

Con riferimento, infine, al requisito afferente i rapporti prevalenti con l'Ente affidante, deve rilevarsi come ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. n. 201/2022, rubricato "Affidamento a società in house", "gli Enti locali e gli altri Enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016".

Il predetto art. 16 del D.Lgs. n. 175/2016 stabilisce a sua volta, al comma 3, che ai fini dell'affidamento in house "gli statuti delle società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'Ente pubblico o dagli enti pubblici soci".

Giova premettere, a questo riguardo, che a norma dell'art. 4 dello Statuto di Brescia Mobilità S.p.A., espressamente dedicato alla definizione dell'oggetto sociale, la Società è costituita al fine di svolgere (ed effettivamente svolge) le seguenti attività:

- servizio di trasporto pubblico locale mediante metropolitana leggera;
- servizio di trasporto pubblico urbano della città di Brescia (nonché di 14 comuni limitrofi);
- gestione di parcheggi in struttura;
- gestione di parcometri;
- servizio di bike sharing;
- gestione di impianti semaforici e di controllo del traffico;
- connesso Servizio di riscossione tributi.

Le suindicate attività sono svolte in favore del Comune di Brescia, in ottemperanza a quanto prescritto dal comma 4 del summenzionato art. 4 dello Statuto, in base al quale "la Società opera esclusivamente nel rispetto degli indirizzi assegnati dal Comune di Brescia. Detti atti di indirizzo, il presente Statuto e gli atti di regolamentazione dei rapporti tra Ente e Società garantiscono il controllo del primo sulla seconda ...Oltre l'ottanta per cento del fatturato della Società è effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dal Comune di Brescia".

Ne deriva che la condizione del rapporto prevalente con l'Ente affidante deve intendersi, nel caso di specie, integralmente realizzata.

A.3 Descrizione e quantificazione dell'attività svolta nei confronti dell'ente affidante

Brescia Mobilità S.p.A. si occupa della pianificazione e della gestione integrata delle diverse iniziative in ambito di mobilità, operando direttamente principalmente nei seguenti ambiti:

- **gestione delle soste cittadine** (parcheggi e aree parcometrate nel comune di Brescia e altri comuni);
- **studi di mobilità;**
- **servizi di "Green Service"** (*Bike Sharing, Bike Point, Bike Station, Car Sharing*);
- **sistemi di regolazione del traffico** (impianti semaforici, apparecchiature per il controllo del traffico, varchi ZTL);
- **servizi di viabilità** (segnaletica orizzontale e verticale);
- **progettazione, installazione e manutenzione di impianti** elettrici, civili e industriali, impianti speciali, antincendio e fotovoltaici, impianti di sicurezza TVCC (telecamere e videosorveglianza);
- **gestione degli Infopoint Turismo e Mobilità;**
- **servizio di rilascio permessi per l'accesso alla ZTL;**
- **servizio di accertamento e riscossione** del canone unico patrimoniale e del canone mercatale, nonché del servizio di gestione degli impianti pubblicitari comunali.

I servizi di trasporto, invece, sono gestiti attraverso le società controllate Metro Brescia e Brescia Trasporti. Relativamente al servizio della metropolitana di Brescia, oggetto della presente relazione, come sopra ricordato, l'Amministrazione Comunale affida la gestione del servizio a Brescia Mobilità S.p.A., che si avvale di Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata per la conduzione tecnica e la manutenzione ordinaria.

Descrizione del servizio

L'Amministrazione ha da sempre adottato scelte finalizzate all'incentivazione dell'utilizzo dei servizi di TPL e alla promozione di nuove forme di mobilità, favorendone l'integrazione modale.

Il servizio di trasporto pubblico urbano nella città di Brescia è svolto su una rete integrata che prevede servizi con autobus e con metropolitana:

- 8,5 milioni di vetture*km/anno con autobus;
- 1,75 milioni di treni*km/anno con metropolitana (corrispondenti a 5,25 milioni di vetture*km).

Più in dettaglio il servizio di metropolitana prevede attualmente (anno 2024):

- orario di apertura dalle ore 5.00 fino a mezzanotte (con prolungamento fino all'1.00 il sabato);
- tempo di percorrenza tra i due capolinea: 30 minuti;
- frequenze:
 - nelle ore di punta: ogni 4 minuti;

- in ore di morbida: frequenza variabile da 6 a 10 minuti (dalla mezzanotte all'una);
- festivi: da 7 a 10 minuti.

L'affidamento 2025-2033 a Brescia Mobilità S.p.A. prevede una crescita delle percorrenze, finalizzata a soddisfare la crescente domanda (si veda più avanti). In particolare, con il nuovo affidamento si prevede, rispetto alle percorrenze consolidate negli anni precedenti (pari a 1,75 milioni di treni*km):

- un **incremento del 5% dal 2025** (per una produzione annua pari a 1,85 milioni di treni*km), grazie al più intenso utilizzo del materiale rotabile esistente;
- un **ulteriore incremento del 10% dal 2029** (per un totale di oltre il 15% e una produzione annua pari a 2,04 milioni di treni*km), con l'introduzione di due nuovi treni (il cui costo non sarà a carico dell'Impresa Affidataria).

L'incremento del 2029, grazie all'immissione di due nuovi treni, consentirà di aumentare la frequenza in ora di punta fino a 3 minuti (20 corse/ora).

Aspetti gestionali e tecnico-economici richiesti per conseguire gli obiettivi

Il Piano economico finanziario prevede un generale **efficientamento della gestione**, con un aumento della produzione chilometrica di oltre il 15% nel corso dell'affidamento rispetto alle percorrenze consolidate (da 1,75 a 2,04 milioni di treni*km), sorretto da un incremento di circa il 20% della domanda rispetto al valore registrato nel 2019.

Tale aumento della produzione è realizzato a fronte di un limitato aumento delle risorse umane impiegate - pari a circa due addetti equivalenti a tempo pieno, rispetto ad un valore base di 140,8 FTE (Full time equivalent) - e alla significativa riduzione dei costi indiretti a seguito di efficientamento.

Tali elementi consentiranno un miglioramento di tutti gli indicatori chiave di prestazione e in particolare una **riduzione del costo per km prodotto** nonché, grazie anche all'incremento della domanda, una **ancor più marcata riduzione del corrispettivo/km**.

In ogni caso, l'incremento di produzione, a parità di risorse, non dovrà ridurre le performance qualitative consolidate e sopra ricordate.

SEZIONE B. MOTIVAZIONE QUALIFICATA

Oltre a quanto qui riportato, si rinvia per ogni approfondimento alla Relazione di Affidamento, pubblicata sul sito del Comune di Brescia, oggetto di valutazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la nota del 1° agosto 2024 (Protocollo N.0257191/2024 del).

B.1 Impostazione dell'analisi di mercato

B.1.1 Indicatori applicabili

L'affidamento segue le previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.154/2019 ("Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica") e dei relativi Annessi.

In particolare, gli Annessi all'allegato A alla delibera 154/2019 riportano:

- gli schemi per la redazione del Piano Economico e Finanziario Simulato (Annesso 5);
- gli Schemi di Contabilità regolatoria (Annesso 3);
- lo Schema di Matrice dei rischi (Annesso 4);
- i Contenuti minimi dei Contratti di servizio (Annesso 2).

In merito ai costi di produzione che, al netto dei ricavi da traffico incassati direttamente dal concessionario, devono essere presi a riferimento per l'individuazione dei corrispettivi per gli affidamenti diretti, si applica il DM 157/2018, che dà attuazione all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai "costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi".

In riferimento agli "indicatori e livelli minimi di qualità" la regolamentazione applicabile è quella contenuta nella recente Delibera ART n. 54/2024 che è stata recepita nell'ambito del contratto di servizio e dei suoi allegati per il nuovo affidamento. Essendo tale regolamentazione entrata in vigore nel 2024 essa non era applicabile al precedente affidamento. Pertanto, relativamente agli indicatori di qualità, si fa riferimento a quelli previsti dal precedente contratto di servizio.

B.1.2 Risultati delle pregresse gestioni e loro confronto con gli indicatori applicabili

La gestione del servizio di trasporto pubblico con metropolitana (Metrobus) da parte di Brescia Mobilità S.p.A. nel periodo 2013-2023 è stata caratterizzata da:

- un costo di produzione inferiore al costo standard di riferimento;
- un elevatissimo livello di soddisfazione dell’utenza fin dall’inizio del contratto che si è mantenuta costante negli anni successivi;
- una crescita costante della domanda (come illustrato in Figura 2)).

Nella Relazione di Affidamento (cui si rinvia) sono puntualmente illustrati i risultati della precedente gestione in merito a:

- risultati economici;
- indicatori di efficienza;
- qualità erogata;
- qualità percepita.

In sintesi, dalle analisi riportate nella Relazione di Affidamento e qui richiamate emerge che:

- i dati relativi alla **qualità erogata** evidenziano che:
 - la disponibilità effettiva del servizio (al netto delle corse non effettuate per circostanze non dipendenti dal gestore) si è mantenuta, nel corso della gran parte dell’affidamento e in particolare per gli ultimi cinque anni, ben al di sopra dello standard contrattuale (98%) e comunque sempre superiore al 99%;
 - le prestazioni relative al funzionamento degli impianti di traslazione (ascensori e scale mobili) sono soddisfacenti, sebbene nel 2023 si sia osservato un peggioramento delle performance relative alle scale mobili, connesso alle verifiche decennali degli impianti e ai relativi collaudi da parte dell’ANSFISA e alla difficoltà a reperire pezzi di ricambio;
- i dati di qualità percepita di cui alle Indagini di *Customer satisfaction* (indice di soddisfazione complessivo, ICS) evidenziano che:
 - i risultati sono molto positivi fin dal primo anno di rilevazione (2013) con un indice di soddisfazione generale costantemente superiore ad 8,5 e una percentuale di utenti soddisfatti (votazione pari o superiore a 6) di oltre il 99%;
 - i risultati delle rilevazioni 2021 e 2023, dopo la fase pandemica, con le rilevazioni condotte a dicembre 2021 e giugno 2023 da società esterna incaricata direttamente dal Comune di Brescia hanno sostanzialmente confermato risultati assai positivi: soddisfazione generale con un voto medio di 8,19/10 e 8,14/10; percentuale di utenti soddisfatti pari al 100% e 99,6%;
 - la leggera riduzione, registratasi nell’ultimo triennio, oltre a non intaccare l’elevato livello medio di soddisfazione, è un dato abbastanza generalizzato nei servizi di trasporto pubblico e spiegato dal ritorno alla normalità dopo anni di basso livello di affollamento che ha alzato in generale il livello di aspettativa degli utenti;

- i principali **indicatori di efficienza** evidenziano un generale miglioramento. In particolare:
 - il costo di produzione unitario (per vett*km) dal 2014 al 2021 è leggermente diminuito in termini reali, salvo il temporaneo incremento del 2020 legato alla riduzione di produzione derivante dalla Pandemia. Nel 2022-2023 il valore è cresciuto ma solo per effetto - da un lato - dell’eccezionale aumento del prezzo dell’energia elettrica e - dall’altro - della necessità di ridurre le percorrenze, a fronte dell’avvio delle attività di manutenzione straordinaria sull’intero parco treni (“Y10), a parità di struttura organizzativa e di costi, anche in considerazione della tecnologia utilizzata (condizione automatica) che comporta una assoluta prevalenza di costi fissi;
 - analogamente, la produzione per addetto, in termini di km di esercizio, si è mantenuta costante nel corso del periodo 2014-2021, con l’eccezione sopra ricordata del 2020 e nel biennio 2022-2023 si è ridotta, sempre per effetto della riduzione di produzione connessa con la Y10;

| Valori | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Treni*km (migliaia) | 1.660 | 1.769 | 1.748 | 1.748 | 1.772 | 1.765 | 1.538 | 1.752 | 1.677 | 1.621 |
| Costi op. nominali | 16.739 | 17.780 | 16.905 | 16.554 | 18.587 | 18.800 | 18.210 | 18.031 | 21.641 | 20.095 |
| Costi op. reali (2023) | 20.337 | 21.516 | 20.477 | 19.792 | 21.978 | 22.118 | 21.467 | 20.853 | 22.925 | 20.095 |
| Costi op. unitari per vett*km | 10,09 | 10,05 | 9,67 | 9,47 | 10,49 | 10,65 | 11,84 | 10,29 | 12,91 | 12,39 |
| Costi op. reali (2023) | 12,25 | 12,16 | 11,71 | 11,32 | 12,40 | 12,53 | 13,96 | 11,90 | 13,67 | 12,39 |
| Addetti operativi | 61,2 | 64,3 | 64,5 | 64,6 | 61,1 | 59,5 | 59,5 | 62,5 | 62,5 | 61,0 |
| Addetti totali | 124,2 | 130,3 | 135,8 | 135,8 | 132,6 | 132,2 | 132,2 | 133,5 | 134,2 | 140,8 |
| Treni*km/Addetti op. | 27.130 | 27.497 | 27.103 | 27.069 | 29.017 | 29.666 | 25.853 | 28.027 | 26.826 | 26.581 |
| Treni*km/Addetti tot. | 13.365 | 13.572 | 12.878 | 12.870 | 13.368 | 13.356 | 11.638 | 13.121 | 12.496 | 11.516 |
| Costo lavoro/addetto | 42.276 | 46.558 | 39.990 | 43.931 | 45.709 | 43.369 | 44.488 | 47.548 | 52.296 | 46.468 |
| Costo/addetto reale | 51.364 | 56.341 | 48.441 | 52.522 | 54.048 | 51.024 | 52.445 | 54.988 | 55.398 | 46.468 |

Tabella 2 - Andamento dei principali indicatori di efficienza (2014-2023)

I costi di produzione sono stati fin dal primo anno **inferiori al budget** previsto dal progetto, pari a circa 2.000.000 di euro in meno per il periodo 2014-2017 (-5% sui costi totali, -15% sui costi operativi ossia al netto del canone da riconoscere a Brescia Infrastrutture S.r.l. a copertura degli oneri per la costruzione, manutenzione straordinaria e nuovi investimenti sull’infrastruttura).

I corrispettivi a carico del Comune sono stati ancora più ridotti rispetto al budget, grazie ai maggiori ricavi tariffari realizzati (che sono stati fino al 35% superiori rispetto al budget), con un valore del corrispettivo inferiore mediamente di **circa 3 milioni di euro** (-25% al netto del canone di infrastruttura).

Il confronto con i costi standard è possibile solo a partire dal 2017 (il costo standard di cui al D.M. 157/2018 è stato definito nel 2018, in riferimento ai costi 2017).

Come mostrato nella seguente tabella, il costo è stato mediamente in linea con il costo standard nel periodo 2017-2019. Nel 2023, dopo il biennio pandemico, il costo medio effettivo è stato ancora leggermente inferiore a quello standard (indicizzato con le modalità di cui al medesimo D.M. 157/2018), malgrado la produzione chilometrica sia stata ridotta dell’8% a causa della necessità di ridurre i consumi per energia elettrica nonché dell’indisponibilità del materiale rotabile sottoposto alla manutenzione straordinaria decennale.

| Valori | 2017 | 2018 | 2019 | 2023 |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produzione | 1.765.135 | 1.765.135 | 1.765.135 | 1.625.000 |
| Costo/km inclusa remunerazione (€/km) | 10,15 | 10,66 | 11,22 | 12,80 |
| Costo standard (€/km) | 10,30 | 10,30 | 10,68 | 12,89 |
| Delta % | -1,50% | 3,45% | 5,07% | -0,66% |

Tabella 3 - Andamento del costo unitario vs costo standard (indicizzato)

In merito **all’efficacia** (passeggeri trasportati e ricavi da traffico per km) si è registrata una **crescita media del 4,13% annuo dal 2015 al 2019**, seguita da una forte contrazione nel 2020, dovuta alla pandemia di COVID-19 che ha interrotto una costante crescita della domanda soddisfatta e che è stata progressivamente, ma non completamente, recuperata nel triennio successivo. In particolare, emerge che:

- nel periodo 2013-2019 l’incrementò complessivo è stato di circa il 60%,
- la riduzione registrata a causa della pandemia è stata già in larga parte recuperata e nel 2023 si è registrato un dato inferiore del 10% rispetto al 2019, contro un dato medio nazionale del 14% (fonte: Sesto Rapporto Intesa Sanpaolo-ASSTRA 2024: Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale)

Nel 2024 si prevede di tornare ai livelli di domanda del 2019.

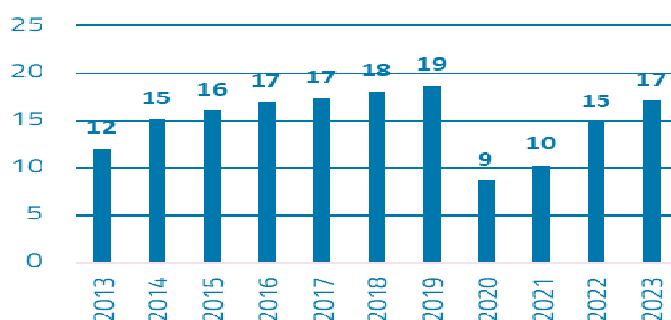


Figura 2 - Domanda effettiva del servizio Metrobus (2013-2023)

Pertanto, la precedente gestione si può considerare positiva sotto ogni punto di vista.

Confronti diretti con altre gestioni non sono possibili per la mancanza di dati di dettaglio e, in ogni caso, dovrebbero tenere conto delle peculiarità del sistema di metropolitana automatica di Brescia rispetto sia alle metropolitane tradizionali operanti in altre città italiane, sia alle altre metropolitane automatiche che

hanno caratteristiche infrastrutturali ed operative differenti. A tal fine risulta invece utile e corretto il confronto con i costi standard di cui al DM 157/2018, che tengono conto anche dei principali fattori di contesto, illustrato più avanti.

B.2 Ragioni del mancato ricorso al mercato

L’affidamento *in house* del servizio di metropolitana di Brescia consente di raggiungere una serie di obiettivi:

- di **efficienza**, in termini di riduzione del costo di produzione dei servizi (in termini reali): rispetto al contratto precedente il nuovo affidamento prevede un costo medio di produzione inferiore rispetto al costo standard indicizzato in una percentuale crescente nel corso della durata del Contratto di Servizio, da un’iniziale -10% che crescerà progressivamente fino al -14% negli ultimi 4 anni di contratto, rispetto ad un valore di costo allineato al costo standard nella precedente gestione;
- di **efficacia**, in termini di incremento dei passeggeri e dei ricavi da traffico (derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio) con un completo recupero della domanda pre-COVID nel 2024 e ulteriori incrementi del 4% per il 2025, del 3% nel biennio 2026-2027, del 2% per il biennio 2028-2029 e dell’1% annuo per gli anni successivi, per un valore al termine del Contratto pari al +19% sul 2019 (+27% nell’arco di piano). I ricavi tariffari aumenteranno inoltre, in termini correnti, per gli adeguamenti tariffari annuali previsti.

B.2.1 Analisi del mercato

Si evidenzia che in Italia la gestione delle metropolitane è sempre affidata direttamente a società *in house*, ad eccezione della Metropolitana di Milano che è stata affidata nell’ambito di un procedimento complessivo che ha riguardato tutto il servizio di TPL urbano anche di superficie, tramite una procedura ad evidenza pubblica alla quale ha partecipato la sola ATM, società controllata al 100% dal Comune di Milano. Nella stessa città di Milano la gestione delle due nuove linee di metropolitana automatica, linea 5 e Linea 4, è stata affidata nell’ambito di due proposte di Finanza di Progetto.

In considerazione delle valutazioni sui costi standard (che sarebbero anche da utilizzarsi come base d’asta in una eventuale gara), riportate più avanti, del livello di soddisfazione dell’utenza, dell’andamento crescente della domanda negli anni, si ritiene che l’attuale modalità di gestione – che ha nel tempo rispettato gli obiettivi posti dall’Ente affidante - sia in grado di garantire le migliori performance economiche e qualitative, riducendo al contempo i costi connessi ad una complessa procedura di gara e di gestione contrattuale.

Si ritiene, inoltre, preferibile avere una gestione unitaria dei servizi di mobilità affidati a Brescia Mobilità S.p.A. (mobilità sostenibile e gestione della sosta), anche in considerazione della sua forte componente tecnologica, che è opportuno che sia integrata con i sistemi di gestione ITS (Semafori, sosta, ecc.), già gestiti *in house*.

L’importo della compensazione è definito sulla base di un **Piano Economico e Finanziario**, approvato dall’Ente Affidante e condiviso con l’Impresa Affidataria, costruito secondo gli schemi di cui all’Annesso 5 all’Allegato A alla Delibera ART 154/2019.

In particolare, l’Ente Affidante ha scelto di applicare la c.d. “**Compensazione variabile**” che assicura anno per anno l’equilibrio dei costi di gestione e dei ricavi.

Il valore della compensazione annua (o corrispettivo), che si aggiunge ai ricavi tariffari di competenza dell’Impresa Affidataria, è pari ad euro **12.859.706** (al netto dell’IVA) per il primo anno di affidamento (2025) e ad euro **116.388.532** per l’intera durata novennale dell’affidamento.

B.2.2 Efficiente gestione del servizio (valutazione comparativa)

In assenza di dati di dettaglio e pienamente comparabili con quelli relativi alla gestione della metropolitana automatica di Brescia, si sono presi a riferimento i costi Standard di cui al D.M. 157 del 28/03/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (DM 157/2018).

A tale proposito si richiama il D.L. 50/2017 che, all’ art. 27, Comma 8 bis, stabilisce che “I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmatori ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d’asta, determinati ai sensi dell’articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell’efficienza del settore.”

In attuazione di tale norma, il DM 157/2018 ribadisce che i costi standard individuati dallo stesso decreto “sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche...”.

Inoltre, la Misura 15 (“Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house”) dell’Allegato A alla Delibera 154 prevede che “Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell’efficienza del settore.”

Si ritiene, pertanto, che la motivazione economica dell’affidamento in house vada primariamente verificata rispetto alla congruità del corrispettivo rispetto ai costi standard essendo essi il riferimento per la fissazione sia delle compensazioni economiche (quindi anche per il corrispettivo degli affidamenti in house) sia della gara che rappresenta l’alternativa all’affidamento in house stesso.

Il Costo standard è stato calcolato applicando le metodologie previste per singola modalità dal D.M. 157/2018, opportunamente contestualizzate (come previsto dal medesimo decreto) per tenere conto, in particolare:

- della velocità commerciale prevista dal Programma di Esercizio;
- dell’effettivo onere di ammortamento che resta in capo al gestore (fattore che riduce il costo rispetto al valore base);
- del numero di treni utilizzati
- dei posti per treno;
- della lunghezza della linea;
- del numero di stazioni;
- del numero di impianti di traslazione;
- degli orari di apertura delle stazioni al pubblico.

Inoltre, essendo il costo standard riferito al 2018, il valore risultante dall’applicazione della metodologia di cui all’Allegato 3b al DM 175/2018 è stato aggiornato per tenere conto dell’inflazione cumulata tra l’anno di riferimento indicato nel D.M. 157/2018, come previsto dall’art.10 del DM stesso, e l’anno contrattuale. L’aggiornamento inflattivo del costo standard è stato pertanto effettuato applicando la variazione dell’indice NIC072 dal 2018 al 2023 (dati consuntivi), che determina un adeguamento del costo standard 2018 al 2024 pari al 25,14%.

Per il costo del personale, è stato altresì previsto dal 2025 un incremento dei costi unitari pari al 10% (rispetto alle tabelle vigenti nel maggio 2022) in relazione al previsto rinnovo del CCNL di settore.

In conseguenza, come indicato nella tabella seguente, **il costo unitario medio avrà un andamento decrescente in termini reali (al netto dell’inflazione).**

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produzione annua | 1.853.392 | 1.853.392 | 1.853.392 | 1.853.392 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 |
| Costo chilometrico | 11,74 | 11,86 | 12,01 | 12,17 | 11,46 | 11,61 | 11,76 | 11,92 | 12,08 |
| Costo standard | 13,25 | 13,06 | 13,30 | 13,54 | 13,78 | 13,20 | 13,44 | 13,68 | 13,92 |
| Delta | -10,12% | -10,82% | -11,25% | -11,69% | -13,20% | -13,61% | -14,01% | -14,41% | -14,79% |

Tabella 4 - Confronto fra costo di produzione e costo standard (2024-2033)

Il corrispettivo unitario è decrescente negli anni in termini reali (anche in termini nominali dal 2025 al 2029) pur essendo previsto nel PEF, in base al quale il corrispettivo stesso è stato determinato, un incremento inflattivo dell’**1,8% annuo**.

Infatti, grazie alla contemporanea riduzione dei costi reali unitari (efficienza) ed all’incremento dei ricavi da traffico (efficacia), il cui rischio è posto in carico al Gestore, l’andamento sarà decrescente sia in termini correnti, sia in termini reali. Infatti, come mostrato nella tabella seguente, **il corrispettivo chilometrico scenderà da 6,92 €/km a 5,37 €/km in termini reali (valori 2023), con una riduzione, sempre in termini reali, del 22%**.

| Valori | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Corrispettivo/km corrente | 6,94 | 6,86 | 6,80 | 6,78 | 6,39 | 6,42 | 6,44 | 6,46 | 6,48 |
| Corrispettivo/km reale (valore 2023) | 6,63 | 6,43 | 6,27 | 6,14 | 5,68 | 5,60 | 5,52 | 5,44 | 5,37 |

Tabella 5 - Corrispettivo in termini correnti e reali (2023)

Inoltre, si ricorda che i costi standard rappresentano i valori di riferimento per la fissazione dei corrispettivi a base d’asta in caso di affidamento tramite gara. Pertanto, alla luce degli indirizzi sopra riportati, la gara per l’affidamento con procedura concorsuale dei servizi dovrebbe essere bandita con corrispettivi a base d’asta **superiori** a quelli che dovranno derivare dal PEF posto a base del contratto di servizio *in house* 2024-2033.

Ne risulta, pertanto, che l’affidamento *in house* non solo non genera maggiori oneri rispetto allo scenario di gara ma, anzi, consente di raggiungere rapidamente obiettivi di maggiore efficienza ed efficacia, tali da ridurre la compensazione a carico del Comune di Brescia rispetto a quella che sarebbe necessario porre a base di gara.

Le verifiche previste sul PEF al termine di ciascun Periodo regolatorio, unitamente alla Matrice dei rischi, consentono di monitorare e correggere l’eventuale presenza di sovracompenzazioni e assicurare il mantenimento dell’equilibrio economico finanziario della gestione.

B.2.3 Benefici attesi per la collettività (valutazione comparativa)

I risultati attesi dal nuovo affidamento avranno positivi effetti su:

- la dimensione socio-economica, grazie al contributo che il servizio di metropolitana fornisce alla città in termini di miglioramento della mobilità che assicura minori tempi di spostamento, maggiore accessibilità ai servizi e maggiore inclusione sociale;
- la qualità del servizio, consolidando i positivi risultati della qualità percepita dall’utenza già raggiunti nella precedente gestione e rafforzandone l’attrattività;
- la finanza pubblica ed i costi per l’ente locale, grazie alla riduzione del corrispettivo unitario in

termini reali, determinato da un lato dalla riduzione dei costi unitari reali di produzione e, dall'altro, dall'aumento della domanda (e quindi dei ricavi tariffari).

Come illustrato nella Relazione di Affidamento, nel contratto di servizio di cui trattasi non sono previsti investimenti di particolare rilievo a carico del Gestore del servizio Brescia Mobilità, essendo gli interventi sull'asset Metropolitana assegnati a Brescia Infrastrutture nell'ambito della vigente convenzione.

CONTRATTO DI SERVIZIO
PER L’AFFIDAMENTO IN *HOUSE* AI SENSI DEL D.LGS. 201/2022
DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI BRESCIA
SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA

SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO

TRA

COMUNE DI BRESCIA
(L’ENTE AFFIDANTE”)

E

BRESCIA MOBILITÀ S.P.A.
(L’AFFIDATARIA”)

INDICE

| | |
|--|------------|
| PARTE I - CONDIZIONI GENERALI..... | 110 |
| Art. 1 Premesse - Allegati e documenti contrattuali - Definizioni | 110 |
| PARTE II - CONTENUTI TECNICO OPERATIVI | 111 |
| Art. 2 Oggetto dell'affidamento..... | 111 |
| Art. 3 Durata dell'affidamento..... | 132 |
| Art. 4 Programma di esercizio | 133 |
| Art. 5 Modifiche permanenti al Programma di Esercizio..... | 143 |
| Art. 6 Modifiche temporanee al Programma di Esercizio - Variazione dei servizi per eventi straordinari.. | 144 |
| Art. 7 Interruzione dei servizi – Obblighi di servizio sostitutivo | 166 |
| Art. 8 Beni strumentali..... | 177 |
| Art. 9 Manutenzione ordinaria del materiale rotabile, reti e infrastrutture..... | 18 |
| Art. 10 Rendicontazione, monitoraggio e certificazione del servizio | 200 |
| Art. 11 Obblighi del gestore alla scadenza del contratto..... | 211 |
| PARTE III - CONTENUTI ECONOMICI | 22 |
| Art. 12 Ricavi tariffari, tariffe, rete di vendita e controlleria | 221 |
| Art. 13 Agevolazioni tariffarie..... | 232 |
| Art. 14 Valorizzazione pubblicitaria di mezzi di trasporto e delle infrastrutture | 233 |
| Art. 15 Corrispettivi | 244 |
| Art. 16 Modalità di fatturazione e di pagamento..... | 276 |
| Art. 17 Equilibrio economico-finanziario - Matrice dei rischi - Verifica e Revisione del P.E.F. | 287 |
| PARTE IV - QUALITÀ, MONITORAGGIO E CONTROLLO DEI SERVIZI..... | 31 |
| Art. 18 Controllo, monitoraggio e vigilanza | 31 |
| Art. 19 Sistema di penalità..... | 33 |
| Art. 20 Carta della qualità dei servizi..... | 34 |
| Art. 21 Trasparenza e piano di accesso al dato | 35 |
| Art. 22 Rapporti con i cittadini e con gli utenti del servizio | 355 |
| Art. 23 Informazioni al pubblico relative al servizio | 376 |
| Art. 24 Rendicontazione e monitoraggio | 37 |
| Art. 25 Certificazioni | 38 |
| Art. 26 Comitato tecnico di gestione del contratto..... | 38 |

| | |
|--|-----------|
| PARTE V - DISPOSIZIONI FINALI | 39 |
| Art. 27 Disposizioni relative al personale | 39 |
| Art. 28 Vigilanza..... | 39 |
| Art. 29 Assicurazioni | 40 |
| Art. 30 Trattamento dei dati personali | 41 |
| Art. 31 Divieto di cessione a terzi..... | 411 |
| Art. 32 Responsabilità..... | 421 |
| Art. 33 Diritto di recesso dal contratto e decadenza dall'affidamento | 42 |
| Art. 34 Domicilio delle parti - Comunicazioni..... | 432 |
| Art. 35 Modifiche al contratto – Foro esclusivo | 433 |
| Art. 36 Richiamo alle norme legislative e regolamentari..... | 44 |
| Art. 37 Spese contrattuali e trattamento fiscale..... | 44 |
| Art. 38 Norme in materia di prevenzione della corruzione - D.Lgs. 231/2001 | 44 |
| Art. 39 Clausole finali..... | 45 |

CONTRATTO DI SERVIZIO
PER L’AFFIDAMENTO IN HOUSE AI SENSI DEL D.LGS. 201/2022
DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI BRESCIA
SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA

REPERTORIO N. [●]

REPUBBLICA ITALIANA

In Brescia, addì [●] ([●]), in [●], avanti a me [●], [●], sono presenti:

DA UNA PARTE

- in nome e per conto del **COMUNE DI BRESCIA**, Codice Fiscale e P. I.V.A. [●], il [●], nato/a a [●], il [●], residente a [●] e domiciliato/a per le funzioni presso la sede comunale, il/la quale interviene ai sensi [●], (il “**Comune**” e/o l’”**Ente Affidante**”);

E DALL’ALTRA

- il [●], nato a [●], il [●], residente a [●], il quale dichiara di intervenire nel presente atto non in proprio ma esclusivamente in nome e rappresentanza, quale legale rappresentante *pro tempore*, di **BRESCIA MOBILITÀ S.P.A.**, con sede legale in Brescia, via L. Magnolini, n. 3, con capitale sociale di Euro 52.000.000,00 (cinquantaduemilioni/00), interamente versato, numero di iscrizione al registro delle Imprese, Codice Fiscale e P. I.V.A. 02246660985, iscritta alla C.C.I.A.A. di Brescia al n. 433626 R.E.A. (la “**Società**” e/o “**Brescia Mobilità**” e/o l’”**Affidataria**” e/o il “**Gestore**”);

(Comune e Brescia Mobilità di seguito, individualmente, la “**Parte**” e, congiuntamente, le “**Parti**”).

*** **

Detti componenti, della cui identità personale e qualità io funzionario rogante sono certo, mi richiedono di ricevere il presente atto.

PREMESSO CHE:

- A) Brescia Mobilità è società *in house providing* interamente partecipata dal Comune, soggetta a direzione e coordinamento da parte di quest'ultimo, ai sensi dell'art. 2497-*bis* del Codice civile, nonché sottoposta al relativo controllo analogo;
- B) Brescia Mobilità gestisce tutti i servizi di mobilità e persegue, nella sua *mission*, l'intento di favorire lo sviluppo della mobilità pubblica in un ambito di sostenibilità ambientale e di ricerca del benessere per cittadini e utenti;
- C) Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata ("**Metro Brescia**") è società interamente partecipata e soggetta a direzione, controllo e coordinamento di Brescia Mobilità;
- D) Metro Brescia ha come oggetto sociale la gestione dei servizi di trasporto di persone e cose con le connesse attività di programmazione ed organizzazione operativa, il tutto ai fini dell'esecuzione della mobilitazione, della conduzione tecnica e della manutenzione ordinaria e straordinaria e della gestione della metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale, di circa 13 Km, della città di Brescia (la "**Metropolitana**");
- E) Brescia Trasporti S.p.A. ("**Brescia Trasporti**") è società interamente partecipata e soggetta a direzione, controllo e coordinamento di Brescia Mobilità che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nel territorio bresciano e nei 14 comuni contermini, curando altresì la gestione e commercializzazione dei titoli di viaggio integrati del trasporto pubblico in area urbana;
- F) Brescia Infrastrutture S.r.l. ("**Brescia Infrastrutture**") è società *in house* del Comune, interamente partecipata dal medesimo, alla quale è stato conferito mediante concessione amministrativa il patrimonio comunale immobiliare e infrastrutturale che compone l'asset Metropolitana;

PREMESSO ALTRESÌ CHE:

- G) l'articolo 2, comma 3, della Legge Regionale Lombardia 4 aprile 2012, n. 6 e ss.mm.ii. (la "**L.R. 6/2012**") stabilisce che sono "*servizi comunali*" quei servizi «[...] *svolti nell'ambito del territorio di un comune o, limitatamente ai servizi svolti su impianti fissi e a guida vincolata, che sono svolti, anche parzialmente, nell'ambito del territorio del comune capoluogo di provincia; [...]*»;
- H) con Deliberazione di Consiglio Comunale del 27.2.2013 n. 14/18566 P.G. (la "**Deliberazione C.C. 14/18566**"), il Comune ha istituito il servizio pubblico comunale di trasporto di persone mediante Metropolitana (il "**Servizio Metropolitana**" e/o il "**Servizio**"), disponendo

l'affidamento della relativa gestione, *in house providing*, a Brescia Mobilità, anche ai sensi del Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23.10.2007 n. 1370/2007 (il “**Regolamento 1370**”) e della normativa all’epoca vigente;

D) con la medesima Deliberazione C.C. 14/18566, il Comune consentiva a Brescia Mobilità di avvalersi di Metro Brescia, per lo svolgimento di alcune delle attività inerenti al Servizio Metropolitana, per le motivazioni in tale Deliberazione previste;

J) in attuazione della Deliberazione C.C. 14/18566:

a) in data 24.5.2013 (Rep. N. 22328, P.G. N. 18566/2013), veniva stipulato, tra il Comune e Brescia Mobilità, il «*Contratto di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Brescia svolto per mezzo della linea Metropolitana Leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale denominata “Metrobus” e servizi accessori (prima tratta funzionale Prealpino – S. Eufemia)*»;

b) in data 24.5.2013 (Rep. N. 22327, P.G. N. 18566/2013), veniva stipulato, tra Brescia Infrastrutture e il Comune, un contratto di affitto, avente ad oggetto la locazione, a favore di quest’ultimo, del compendio di beni costituenti l’infrastruttura metropolitana; ciò al fine di renderlo disponibile a Brescia Mobilità, cessionaria del contratto medesimo, per l’esecuzione delle prestazioni di gestione oggetto del contratto di servizio di cui alla precedente lett. a);

c) in data 28.2.2013, veniva stipulato, tra Brescia Mobilità e Metro Brescia, il contratto avente ad oggetto «*Contratto per l’affidamento del servizio di conduzione tecnica e manutenzione ordinaria e straordinaria settennale e servizi accessori per il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Brescia svolto per mezzo della linea Metropolitana Leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale (prima tratta funzionale Prealpino/S. Eufemia), di seguito indicata come “Metrobus” e servizi accessori*»;

K) i contratti di cui alla precedente lett. J) prevedevano una validità di 7 (sette) anni, a decorrere dalla data di avvio dell’esercizio commerciale della Metropolitana avvenuta il 2.3.2013, e, quindi, con scadenza, in data 1.3.2020;

L) il Comune, con Deliberazione di Consiglio Comunale del 27.2.2020 n. 35 (la “**Deliberazione C.C. 35/2020**”), ha disposto, ai sensi dell’articolo 5, comma 5, del Regolamento 1370, la proroga al 31.12.2020 (e, comunque, fino alla conclusione dell’*iter* amministrativo del nuovo

affidamento del Servizio) sia del contratto di servizio sia del contratto di affitto, cui ha fatto seguito la stipula di appositi *Addenda* ai contratti di cui alla precedente lett. J);

- M)** con Deliberazione della Giunta Comunale del 16.12.2020 n. 652 (la “**Deliberazione 652/2020**”), il Comune ha confermato la prosecuzione sia del contratto di affitto con Brescia Infrastrutture, sia del contratto di servizio con Brescia Mobilità, e l’autorizzazione a quest’ultima ad avvalersi di Metro Brescia, fino al completamento delle procedure per il nuovo affidamento del Servizio;

PREMESSO ALTRESÌ CHE:

- N)** con Deliberazione di Consiglio Comunale del 20.12.2022 n. 94 (la “**Deliberazione C.C. 94/2022**”), il Comune - a seguito della completa acquisizione in capo al medesimo della proprietà delle aree sulle quali è stata realizzata l’infrastruttura metropolitana e la pressoché completa conclusione delle operazioni di accatastamento delle stesse - ha disposto il conferimento, fino al 31.12.2100, a favore di Brescia Infrastrutture dei beni immobili afferenti all’infrastruttura medesima mediante concessione amministrativa delle aree e degli immobili interessati dalla realizzazione della stessa;
- O)** con la medesima Deliberazione C.C. 94/2022, il Comune ha inoltre proceduto a ridefinire, in modo organico e funzionale, le modalità di gestione in capo a Brescia Infrastrutture dell’intero *asset* della Metropolitana, costituito non solo da beni immobili ma anche da beni mobili, stipulando con quest’ultima, in data 21.2.2023, un apposito accordo convenzionale avente la medesima durata della sottesa concessione, al fine di garantirne il mantenimento, il miglioramento, l’efficientamento e l’implementazione; in sintesi, sono state affidate dal Comune a Brescia Infrastrutture, che ne è quindi divenuta committente:
- a)** le attività di alta vigilanza sulla manutenzione ordinaria svolta dal gestore;
 - b)** lo svolgimento degli interventi di natura straordinaria [manutenzione correttiva, revisioni speciali e revisioni generali (cd. Y5 e Y10), riqualificazione dei sistemi e degli interventi migliorativi di sistemi (*revamping* e *upgrade*), nuovi investimenti per il miglioramento dell’infrastruttura, etc.];
- P)** in forza della medesima Deliberazione C.C. 94/2022, Brescia Infrastrutture, in continuità con quanto già in essere, ha altresì l’obbligo di mettere a disposizione l’intero *asset* della Metropolitana (infrastruttura, reti e materiale rotabile) al gestore del Servizio Metropolitana individuato dal Comune medesimo, a fronte della corresponsione di un canone;

- Q)** in conseguenza di quanto previsto alle precedenti lett. da N) a P), in data 10.8.2023, Brescia Infrastrutture e Metro Brescia hanno stipulato il «*Contratto per l'affidamento, in house providing, delle attività di manutenzione straordinaria del materiale rotabile della “Metropolitana leggera automatica di Brescia, primo lotto funzionale Prealpino – Sant’Eufemia”*» (l’**“Accordo di Manutenzione Straordinaria”**), avente ad oggetto l’esecuzione delle attività inerenti alla manutenzione straordinaria del materiale rotabile della Metropolitana, alle condizioni e secondo i contenuti di cui all’Accordo medesimo, fino al 31.12.2027; inoltre, con analoghi contratti, Brescia Infrastrutture ha affidato a Metro Brescia, per analoga durata, anche il servizio di revisione generale (Y10) degli impianti a servizio degli utenti (ascensori e scale mobili) e il servizio di revisione generale (Y10) per i sottosistemi porte automatiche di banchina (PAB), casse di manovra da deviatario, componenti di bordo ATC, afferenti al sistema ATC della Metropolitana (gli **“Accordi di Manutenzione Straordinaria Sistemi”**);
- R)** in conseguenza di quanto previsto alle precedenti lett. da N) a P), in data [●], il Comune e Brescia Infrastrutture hanno stipulato un atto avente ad oggetto le attività di alta vigilanza da esercitarsi da parte di quest’ultima in ordine alla manutenzione ordinaria svolta dal gestore (il **“Protocollo Operativo Alta Vigilanza”**);

PREMESSO INFINE CHE:

- S)** in forza di quanto previsto dall’articolo 7 della L.R. 6/2012, con Decreto dell’Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia del 23.9.2013, n. 8486, è stata istituita l’Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia (l’**“Agenzia del TPL”**);
- T)** all’Agenzia del TPL, ai sensi dell’articolo 7, comma 13, lettere a) e f), della L.R. 6/2012, sono attribuiti sia funzioni e compiti di «*[...] definizione e programmazione dei servizi di competenza, attraverso la redazione e l’approvazione del programma di bacino del trasporto pubblico locale di cui all’articolo 13, nonché la loro regolazione e controllo*» sia «*l’affidamento dei servizi, nel rispetto della normativa vigente, per l’intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo i criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità*»;
- U)** in conseguenza di quanto previsto alle precedenti lett. S) e T), il Comune ha stipulato con l’Agenzia del TPL il Protocollo d’Intesa *“per la regolazione dei rapporti connessi all’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Brescia svolto con metropolitana (Metrobus)”* (approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 323 del 26.7.2023 e sottoscritto con atto protocollo, Comune di Brescia, n. 0251341/2023 del

4.8.2023) (il “**Protocollo d’Intesa**”), con il quale l’Agenzia del TPL ha conferito e riconosciuto al Comune, nella sua qualità di titolare del Servizio, l’esercizio delle funzioni di “*Ente Affidante*”, anche ai sensi e per gli effetti della Delibera della Autorità di Regolazione dei Trasporti (l’“**ART**”) del 28.11.2019, n. 154 e ss.mm.ii. (la “**Delibera ART 154/2019**”), con riferimento all’espletamento della procedura di affidamento, *in house providing*, della gestione del Servizio medesimo;

- V) il Comune, in conformità a quanto previsto dall’articolo 5 del Regolamento 1370 nonché a quanto prescritto dal Decreto Legislativo 23.12.2022, n. 201, e ss.mm.ii. (il “**D.Lgs. 201/2022**”), intende procedere all’affidamento, *in house providing*, del Servizio Metropolitana a Brescia Mobilità, con l’autorizzazione a quest’ultima ad avvalersi di Metro Brescia, in continuità con la precedente gestione;
- W) ai sensi dell’articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento 1370, il Comune ha pubblicato - in data 10.1.2020, successivamente aggiornato in data 23.12.2022, sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea - l’avviso di pre-informazione avente ad oggetto l’affidamento, *in house providing*, del Servizio Metropolitana per la durata di dieci anni;
- X) ai fini del nuovo affidamento della gestione del Servizio Metropolitana, con Deliberazione di Giunta Comunale del 27.3.2024 n. 105, il Comune ha approvato:
- a) la relazione ai sensi dell’articolo 14, commi 2, 3 e 4, del D.Lgs. 201/2022 (la “**Relazione ex art. 14**”), pubblicata sul sito istituzionale del Comune in data 2.4.2024 e trasmessa all’Autorità Nazionale Anticorruzione (l’“**ANAC**”) tramite apposito applicativo per la pubblicazione sul portale dell’Autorità medesima in data 3.4.2024;
 - b) la Relazione di Affidamento, adottata ai sensi della Delibera ART 154/2019 (la “**Relazione di Affidamento**”), pubblicata sul sito istituzionale del Comune in data 4.4.2024 e, contestualmente, trasmessa all’ART per le osservazioni di competenza;
- Y) conseguentemente, con Deliberazione di Consiglio Comunale del [●], n. [●] (la “**Deliberazione C.C. [●]/[●]**”), il Comune, per le motivazioni ivi indicate, ha deliberato, ai sensi e per gli effetti dell’articolo 17, comma 2, del D.Lgs. 201/2022, di affidare, *in house providing*, la gestione del Servizio Metropolitana a Brescia Mobilità, per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2033, con l’autorizzazione a quest’ultima ad avvalersi di Metro Brescia, in continuità con la precedente gestione;
- Z) con la Deliberazione C.C. [●]/[●], il Comune ha al contempo approvato:

- a) lo schema di contratto di servizio tra il Comune e Brescia Mobilità (lo “**Schema di Contratto di Servizio**”);
 - b) il piano economico-finanziario, asseverato da [●] (il “**Piano Economico-Finanziario**” o il “**P.E.F.**”);
- AA)** in conformità a quanto previsto dalla Deliberazione C.C. n. [●]/[●], per lo svolgimento delle attività connesse alla gestione del Servizio Metropolitana, Brescia Mobilità si avvale di Metro Brescia;
- BB)** la Deliberazione C.C. n. [●]/[●], unitamente al P.E.F. e allo Schema di Contratto di Servizio, è stata trasmessa, in data [●], all’ANAC ai fini della pubblicazione, ai sensi e per gli effetti dell’articolo 31, comma 2, del D.Lgs. 201/2022;
- CC)** in attuazione della Deliberazione C.C. 94/2022, è stato sottoscritto, in data [●], tra Brescia Infrastrutture e Brescia Mobilità un contratto di affitto con cui la prima ha messo a disposizione della seconda l’intero *asset* della Metropolitana (infrastruttura, reti e materiale rotabile) per una durata di nove anni a decorrere dall’1.1.2025 (il “**Contratto di Affitto**”);
- DD)** per Brescia Mobilità è stato acquisito il D.U.R.C. On Line Prot. INAIL [●] valido fino al [●], attestante l’assolvimento degli obblighi contributivi stabiliti dalle vigenti disposizioni;
- EE)** per Brescia Mobilità non deve essere acquisita la documentazione antimafia, ricorrendo la fattispecie di cui all’articolo 83, comma 3, lettera a), del Decreto Legislativo 6.9.2011, n. 159 e ss.mm.ii. (il “**D.Lgs. 159/2011**”);
- FF)** nelle more del perfezionamento dell’*iter* per la stipula dello Schema di Contratto di Servizio di cui al combinato disposto degli articoli 17 e 31, comma 2, del D.Lgs. 201/2022, è stata avviata, in presenza delle condizioni di norma, l’esecuzione da parte di Brescia Mobilità, delle relative prestazioni a decorrere dal 1.1.2025, risultante da apposito verbale redatto in contraddittorio tra le Parti;
- GG)** [●].

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano il presente atto contrattuale (il “**Contratto**” e/o il “**CdS**”).

PARTE I - CONDIZIONI GENERALI

Art. 1 Premesse - Allegati e documenti contrattuali - Definizioni

1.1. Il Contratto regola il rapporto tra le Parti.

1.2. Le premesse (la “**Premessa**” al singolare e le “**Premesse**” al plurale) costituiscono parte integrante e sostanziale del Contratto.

1.3. Sono allegati al Contratto (l’”**Allegato**” al singolare e gli “**Allegati**” al plurale) i seguenti documenti:

a) **Allegato 1)**: elenco dei documenti contrattuali (il “**Documento Contrattuale**” al singolare e i “**Documenti Contrattuali**” al plurale);

b) **Allegato 2)**: elenco delle definizioni contrattuali (le “**Definizioni**”).

1.4. I Documenti Contrattuali elencati nell’Allegato 1) che le Parti dichiarano di ben conoscere ed accettare, ancorché non materialmente allegati al Contratto, costituiscono parte integrante e sostanziale dello stesso e si intendono qui integralmente richiamati.

1.5. Ai fini del Contratto, i termini elencati nell’Allegato 2), ove utilizzati con la lettera iniziale maiuscola assumono, sia al singolare sia al plurale, il significato ad esso attribuito nell’Allegato medesimo. Ove non specificamente indicato, ogni riferimento a giorni è da intendersi a giorni di calendario e non a giorni lavorativi.

1.6. Il Comune si riserva il diritto di modificare i Documenti Contrattuali del Contratto in caso di intervenute disposizioni normative che lo rendessero necessario, concordandone modalità ed effetti con l’Affidataria.

PARTE II - CONTENUTI TECNICO OPERATIVI

Art. 2 Oggetto dell’affidamento

2.1. Con il Contratto, il Comune affida, *in house providing*, a Brescia Mobilità, che accetta, lo svolgimento, in condizioni di Equilibrio Economico-Finanziario, della gestione del Servizio Metropolitana (l’”**Affidamento**”).

2.2. In particolare, costituiscono oggetto della gestione del Servizio Metropolitana, le seguenti attività:

a) conduzione tecnica della Metropolitana;

- b) manutenzione ordinaria della rete, delle strutture, dei rotabili e degli impianti costituenti, nel loro complesso, la Metropolitana;
 - c) manutenzione ordinaria degli impianti di esazione, emissione e controllo dei titoli di viaggio;
 - d) pulizia delle stazioni e delle vetture;
 - e) gestione e controllo dei titoli di viaggio;
 - f) vendita e introito dei titoli di viaggio;
 - g) vigilanza all'interno della Metropolitana;
 - h) servizio clienti (*call center* e oggetti smarriti);
 - i) attività di *marketing* e tutte le prestazioni commerciali inerenti alla promozione commerciale della Metropolitana;
 - j) sfruttamento degli spazi commerciali all'interno della Metropolitana;
 - k) informazioni al pubblico mediante la stampa e gli altri canali di comunicazione.
- 2.3. Per alcune delle attività oggetto del Contratto individuate al precedente comma 2.2, Brescia Mobilità si avvale di Metro Brescia, in possesso dei requisiti previsti dalla normativa in materia, ovvero – limitatamente ad alcune attività accessorie - di Brescia Trasporti, con le quali stipula apposito contratto al fine di regolare i reciproci rapporti.
- 2.4. Il Servizio Metropolitana è erogato da Brescia Mobilità nel rispetto di quanto previsto dalle vigenti leggi, dal vigente “Regolamento per l’accesso ai servizi del trasporto pubblico locale”, come approvato dal Comune, e dagli indirizzi, prescrizioni e contenuti del Contratto e dei Documenti Contrattuali.
- 2.5. Il Contratto è di tipo *net cost*; in particolare, la compensazione a favore dell’Affidatario è fissata in anticipo e calcolata come differenza tra costi di esercizio e ricavi da traffico stimati nel P.E.F., di cui al Documento Contrattuale **n. 5 - Piano Economico-Finanziario e connessa relazione**. Pertanto, Brescia Mobilità assume sia il rischio industriale sia il rischio commerciale, nei limiti e alle condizioni individuate al successivo Art. 17 e alla matrice dei rischi (la “**Matrice dei Rischi**”) di cui al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17**.

Art. 3 Durata dell'affidamento

- 3.1.** L'Affidamento ha durata complessiva di 9 (nove) anni, decorrenti dal 1° gennaio 2025 e sino al 31 dicembre 2033. L'Affidamento è suddiviso in due periodi regolatori, il primo di durata pari a 4 (quattro) anni (il "**Primo periodo regolatorio**") ed il secondo di durata pari a 5 (cinque) anni (il "**Secondo periodo regolatorio**").
- 3.2.** Fatto salvo quanto previsto dal successivo comma 3.3, nel caso in cui ricorrano i presupposti previsti dall'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento 1370, la durata dell'affidamento, così come individuata al precedente comma 3.1, può essere prorogata, previo consenso dell'affidataria, per un periodo non superiore a 5 (cinque) anni, sulla base di un piano economico finanziario che garantisca l'equilibrio economico-finanziario in continuità con il P.E.F. di cui al Documento Contrattuale **n. 5 - Piano Economico-Finanziario e connessa relazione**.
- 3.3.** Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento 1370, in caso di interruzione del servizio oggetto dell'affidamento, o di imminente pericolo di una tale situazione, il Comune può adottare un provvedimento di proroga ovvero un provvedimento imperativo di imposizione di obbligo di servizio pubblico, per una durata massima di 24 (ventiquattro) mesi.

Art. 4 Programma di esercizio

- 4.1.** Il Servizio Metropolitana si svolge in conformità al Programma di Esercizio di cui al Documento Contrattuale **n. 3 - Programma di Esercizio** (il "**PdE**"), che prevede lo svolgimento di 1.853.392 vett*km/anno dal 2025 e, solo a seguito della messa a disposizione di due nuovi veicoli, di 2.038.731 vett*km/anno dal 2029.
- 4.2.** Il PdE individua le frequenze di servizio per fasce orarie e le relative variazioni stagionali, gli orari di inizio e termine del servizio (l'**"orario di svolgimento del servizio"**).
- 4.3.** Il PdE è pubblicato da Brescia Mobilità sul sito istituzionale di quest'ultima, www.bresciamobilita.it (il "**Sito**"), secondo le modalità individuate dal Documento Contrattuale **n. 10 - Piano di Accesso al Dato** e dal successivo Art. 23.

Art. 5 Modifiche permanenti al Programma di Esercizio

- 5.1.** Le decisioni relative alla modifica permanente del PdE sono di competenza del Comune o dell'Agenzia del TPL, in funzione di quanto previsto dal Protocollo d'Intesa.
- 5.2.** Le decisioni di modifica permanente del PdE, assunte ai sensi del precedente comma 5.1, sono comunicate a Brescia Mobilità, la quale si impegna a verificarne la fattibilità tecnica entro un termine massimo di 30 (trenta) giorni dalla data di formalizzazione della richiesta di modifica da parte del Comune, da effettuarsi tramite P.E.C., ed a renderla operativa nei successivi 30 (trenta) giorni.
- 5.3.** Nell'ipotesi di esito negativo della verifica di fattibilità tecnica di cui al precedente comma 5.2., Brescia Mobilità si impegna ad elaborare entro i successivi 30 (trenta) giorni una proposta di modifica alternativa che sia tecnicamente fattibile e in linea con le esigenze sottese alla richiesta. Resta inteso che Brescia Mobilità può, in ogni caso, non aderire a richieste di prolungamento avanzate dal Comune ove ciò non sia tecnicamente possibile, fornendo allo stesso adeguata motivazione in merito alle ragioni sottese.
- 5.4.** Brescia Mobilità non può apportare modifiche permanenti al PdE senza previa autorizzazione in tal senso da parte del Comune.
- 5.5.** In tutte le ipotesi di modifica del PdE disciplinate dal presente articolo, Brescia Mobilità è tenuta a informare l'utenza, tempestivamente, mediante ogni idoneo canale di comunicazione e dandone evidenza sul Sito. Brescia Mobilità è, altresì, tenuta a provvedere al monitoraggio ed al controllo della correttezza delle informazioni rese all'utenza.

Art. 6 Modifiche temporanee al Programma di Esercizio - Variazione dei servizi per eventi straordinari

- 6.1.** Previa intesa tra le Parti, il PdE può subire variazioni temporanee per esigenze di pubblica utilità e/o al fine di adattarsi a mutate condizioni di contesto. Tali variazioni sono consentite esclusivamente per il verificarsi di circostanze non imputabili a Brescia Mobilità.

- 6.2.** Oltre a quanto previsto al precedente comma 6.1, sono altresì consentite modifiche temporanee al PdE nel caso in cui si verificano eventi straordinari, programmati e non, come di seguito indicati:
- a) cause operative classificate, a titolo esemplificativo e non esaustivo, nelle seguenti categorie:
 - 1) interruzioni del servizio dovute a incidenti e/o cantieri;
 - 2) interruzioni del servizio determinate da eventi naturali;
 - 3) disordini;
 - 4) manifestazioni;
 - 5) malori, incidenti o vandalismi dei passeggeri;
 - 6) scioperi, ad eccezione di quelli aziendali;
 - b) cause attinenti alla sicurezza dell'esercizio, previa attestazione del direttore di esercizio (il "**Direttore d'Esercizio**");
 - c) cause relative a motivi di ordine o sicurezza pubblica nei casi disposti dalle Autorità;
 - d) cause relative ad eventi straordinari non prevedibili (epidemie, atti di ostilità, comprese azioni terroristiche, guerre e altre agitazioni civili, fenomeni naturali avversi di particolare gravità ed eccezionalità, etc.).
- 6.3.** Brescia Mobilità, nel momento in cui viene a conoscenza del verificarsi di una delle cause disciplinate ai precedenti commi 6.1 e 6.2, è tenuta a darne tempestiva comunicazione al Comune ed ha facoltà di attuare, sin da subito, le modifiche temporanee al PdE, fino a diversa disposizione da parte del Comune medesimo.
- 6.4.** Il Comune, nelle ipotesi di eventi programmati o previsti di cui quest'ultimo sia a conoscenza, è tenuto ad informare Brescia Mobilità con almeno 2 (due) settimane di anticipo, fornendo a quest'ultima tutti gli elementi necessari al fine di conseguentemente approntare le modifiche temporanee al PdE.
- 6.5.** Resta inteso che le percorrenze non effettuate, se riconducibili a cause esogene, potranno essere remunerate sulla base di quanto previsto dal successivo Art. 17 e dalla Matrice dei Rischi di cui al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**

- 6.6. In caso di afflusso straordinario ed imprevedibile di viaggiatori sulla Metropolitana, tale da poter determinare il sovraccarico dei veicoli oltre i limiti di sicurezza, Brescia Mobilità è tenuta ad adottare, ove possibile, gli adeguati provvedimenti, anche attraverso l'effettuazione di corse aggiuntive, nell'ambito della massima disponibilità di treni, dandone immediata comunicazione al Comune.
- 6.7. Le percorrenze relative alle corse aggiuntive di cui ai commi precedenti saranno remunerate sulla base di quanto previsto all'articolo 15.7.
- 6.8. In caso di scioperi, Brescia Mobilità garantisce i "servizi minimi" previsti dalla normativa nazionale vigente e concordati con le organizzazioni sindacali in sede aziendale, provvedendo agli adempimenti richiesti dalla normativa in materia.
- 6.9. In tutte le ipotesi di modifica del PdE previste dal presente articolo, Brescia Mobilità è tenuta ad effettuare, tempestivamente, le comunicazioni all'utenza avvalendosi di ogni idoneo canale di comunicazione e dandone evidenza sul Sito, assicurandosi altresì della correttezza delle informazioni rese.

Art. 7 Interruzione dei servizi – Obblighi di servizio sostitutivo

- 7.1. Al di fuori dei casi previsti dai precedenti articoli 6.1 e 6.2, Brescia Mobilità non può interrompere, sospendere o ridurre il Servizio Metropolitana, pena le conseguenze previste dai commi successivi.
- 7.2. In caso di interruzioni del Servizio o di mancata apertura di tutte le stazioni della Metropolitana o nel caso di chiusura delle stesse, nel corso della giornata, per cause imputabili a Brescia Mobilità, che esulino dalle procedure di esercizio e di sicurezza necessarie ai fini della gestione del Servizio Metropolitana, si applicano le seguenti riduzioni di Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato:
 - a) 0,1‰ (zero virgola uno per mille) del Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato, per ogni ora di interruzione del Servizio Metropolitana, sino a concorrenza della soglia di cui alla seguente lettera b);
 - b) 1‰ (uno per mille) del Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato, per ogni giorno di interruzione del Servizio Metropolitana, fino ad un massimo pari al 5% del Corrispettivo Annuo Aggiornato; ai fini dell'applicazione di tale riduzione, si considera integralmente il giorno laddove l'interruzione del Servizio abbia

determinato una riduzione del 50% (cinquanta per cento) della produzione chilometrica programmata nel giorno medesimo.

- 7.3. In caso di interruzione del Servizio Metropolitana – per qualsiasi ragione diversa dallo sciopero - superiore a 30 (trenta) minuti, Brescia Mobilità è tenuta ad attivare e a mantenere, per tutto il periodo di interruzione, il servizio sostitutivo di superficie come disciplinato nel Documento Contrattuale **n. 3 - Programma di Esercizio** (il “**Servizio Sostitutivo**”).
- 7.4. Fatte salve comprovate cause di impedimento o un previo accordo tra le Parti, in caso di mancato rispetto da parte di Brescia Mobilità, per causa ad essa imputabile, di quanto previsto al precedente comma 7.33., saranno applicate le penali previste nel Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali.**
- 7.5. Brescia Mobilità non può invocare inadempimenti da parte del Comune quale causa di sospensione delle proprie prestazioni, diversi da quelli previsti nella Matrice dei Rischi di cui al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**

Art. 8 Beni strumentali

- 8.1. Il Servizio Metropolitana è svolto da Brescia Mobilità mediante l'utilizzo dell'intero *asset* della Metropolitana (infrastruttura, reti e materiale rotabile), di cui al Documento Contrattuale **n. 2 - Elenco degli *asset* Metropolitana (infrastruttura, reti, impianti)**, reso disponibile da Brescia Infrastrutture con il Contratto di Affitto di cui alla Premessa CC).
- 8.2. Le Parti si danno reciprocamente atto che, alla data di sottoscrizione del Contratto, l'*asset* Metropolitana, così come individuato al precedente comma 8.1., risulta adeguato allo svolgimento del Servizio Metropolitana per il Primo periodo regolatorio.
- 8.3. Le Parti si danno altresì reciprocamente atto che, a decorrere dall'anno 2029, è ipotizzata la messa a disposizione di n. 2 (due) nuovi treni completi ed autorizzati all'esercizio e che tale disponibilità rappresenta condizione necessaria al fine dell'incremento della produzione chilometrica annua prevista nel Documento Contrattuale **n. 3 - Programma di Esercizio.**

- 8.4.** Le parti danno atto che le attività manutentive di natura straordinaria dell'asset Metropolitana, così come individuato al precedente comma 8.1, sono in capo a Brescia Infrastrutture, salvo quanto previsto dagli accordi tra questa e Metro Brescia di cui alla lettera Q) delle Premesse. Il Gestore non è in alcun modo responsabile degli impatti sul servizio derivanti dell'eventuale indisponibilità dell'asset medesimo connessa allo svolgimento delle attività manutentive di natura straordinaria di cui al precedente periodo, salvo il caso in cui l'indisponibilità dipenda da causa esclusivamente imputabile a Metro Brescia nell'ambito dei citati accordi di cui alla lettera Q) delle Premesse.
- 8.5.** Alla scadenza del Contratto, salvo rinnovo o proroga della gestione, Brescia Mobilità è tenuta a riconsegnare tutti i beni ricevuti in disponibilità da Brescia Infrastrutture nelle ordinarie condizioni di manutenzione e funzionamento, salvo il normale degrado.

Art. 9 Manutenzione ordinaria del materiale rotabile, reti e infrastrutture

- 9.1.** Il Gestore è tenuto allo svolgimento delle attività di sola manutenzione ordinaria previste nel Piano di Manutenzione di cui al Documento Contrattuale **n. 4 - Piano di Manutenzione**, e successivi aggiornamenti (il "**Piano di Manutenzione**"), in conformità al Contratto e ai relativi Allegati, come di seguito specificato, con l'espressa esclusione delle attività manutentive di natura straordinaria [manutenzione correttiva straordinaria, revisioni speciali e revisioni generali, riqualificazione dei sistemi e degli interventi migliorativi di sistemi (*revamping e upgrade*), nuovi investimenti per il miglioramento dell'infrastruttura, manutenzione straordinaria scale mobili, ascensori, etc.].
- 9.2.** La manutenzione ordinaria ricomprende sia la manutenzione preventiva, sia quella correttiva, pianificata e di emergenza, ivi comprese le operazioni giornaliere di piccola manutenzione e controllo di sicurezza, oltre alla pulizia giornaliera dei veicoli, degli impianti e delle stazioni, in conformità a quanto previsto dal Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**.
- 9.3.** Nell'attività di manutenzione ordinaria è ricompreso la mano d'opera, i ricambi ed i materiali di consumo per tutti i sottosistemi che compongono la Metropolitana. Il Piano di Manutenzione ha lo scopo di assicurare e/o di ripristinare la funzionalità del

sistema di trasporto in qualsiasi condizione di esercizio e la continua disponibilità di veicoli, degli impianti e dei sottosistemi, sufficienti a garantire il servizio previsto.

- 9.4. Le attività di manutenzione ordinaria, comprese quelle affidate ai fornitori esterni, non dovranno far decadere il nulla osta all'esercizio (il "**Nulla Osta all'Esercizio**").
- 9.5. Le attività di manutenzione ordinaria e la situazione di magazzino saranno pianificati, controllati e documentati con l'impiego del sistema di gestione tipo SAP (*Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung*) o di altro sistema di gestione equivalente.
- 9.6. Brescia Infrastrutture esercita le funzioni di alta vigilanza in ordine allo svolgimento delle attività di manutenzione ordinaria, come disciplinate nel Protocollo Operativo Alta Vigilanza, cui si rinvia.
- 9.7. È a carico del Gestore l'aggiornamento costante e puntuale della documentazione tecnica del sistema per quanto concerne le eventuali modifiche che si renderanno necessarie e che dovranno essere concordate con l'Ente Affidante e con Brescia Infrastrutture. In particolare, il Gestore dovrà assicurare la registrazione delle modifiche della configurazione del sistema, in maniera tale da garantire continuità nell'esecuzione delle modifiche stesse.
- 9.8. Sarà a carico del Gestore la manutenzione ordinaria, preventiva e correttiva, degli impianti di esazione, emissione e controllo dei titoli di viaggio.
- 9.9. Tutto il personale specializzato dovrà essere opportunamente qualificato ed avere frequentato i corsi sulla sicurezza, prima di partecipare agli interventi di manutenzione ordinaria. Tra il personale di manutenzione ordinaria sarà compreso il personale addetto al magazzino.
- 9.10. A seguito di variazioni del PdE richieste dall'Ente Affidante, il Gestore potrà richiedere al medesimo e a Brescia Infrastrutture l'adeguamento del Piano di Manutenzione, con diritto alla revisione del Corrispettivo Complessivo Annuo.
- 9.11. Il Gestore potrà revisionare periodicamente il Piano di Manutenzione [relativamente alle sole attività di manutenzione ordinaria, con esclusione, quindi, delle attività di manutenzione straordinaria oggetto dell'Accordo di Manutenzione Straordinaria e degli Accordi di Manutenzione Straordinaria Sistemi di cui alla Premessa Q)] in essere e, motivandole adeguatamente, proporrà le opportune modifiche, riferite sia

alle variazioni dei livelli e del calendario di servizio sia all'esperienza manutentiva accumulata nel periodo trascorso, sia ai risultati di affidabilità e disponibilità conseguiti dal sistema. Spetterà a Brescia Infrastrutture valutare le proposte del Gestore, dando risposta entro 10 (dieci) giorni dalla richiesta di modifica, ferma restando la facoltà di respingere le proposte stesse o di modificarle. Gli incrementi ai livelli di manutenzione ordinaria preventiva a calendario richiesti dai risultati di esercizio e manutenzione determineranno il diritto del Gestore alla revisione del Corrispettivo Complessivo Annuo.

- 9.12.** Il Gestore indirizzerà all'Ente Affidante e a Brescia Infrastrutture rapporti mensili, in riferimento a quanto previsto dal Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**, relativamente alle operazioni svolte, distinte per:
- a) manutenzione ordinaria preventiva;
 - b) manutenzione ordinaria correttiva pianificata;
 - c) manutenzione ordinaria correttiva di emergenza.
- 9.13.** L'Ente Affidante e Brescia Infrastrutture avranno facoltà di condurre liberamente sopralluoghi ed ispezioni con propri rappresentanti, allo scopo di accertare il livello qualitativo e di efficienza delle attività svolte.
- 9.14.** Il Gestore presterà tutta l'assistenza che gli verrà richiesta dall'Ente Affidante e/o da Brescia Infrastrutture in occasione di tali sopralluoghi o ispezioni.
- 9.15.** Il Gestore sarà tenuto a partecipare ad almeno una riunione mensile per l'esame dei dati e delle informazioni forniti nei rapporti mensili.
- 9.16.** Ogni intervento manutentivo 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.
- 9.17.** L'adempimento di quanto previsto nel presente articolo costituisce fattore di qualità considerato ai fini dell'eventuale applicazione delle penali di cui all'Art. 19.

Art. 10 Rendicontazione, monitoraggio e certificazione del servizio

- 10.1.** Le Parti concordano che per le attività di monitoraggio del Servizio Metropolitana, si fa ricorso al Sistema di Monitoraggio Automatico mediante programma informatico SA *Calculator Gateway* per il calcolo dell'efficienza del sistema

(*Service Availability*), secondo i contenuti individuati dal Documento Contrattuale n. **8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** (il “**Sistema di Monitoraggio Automatico**”).

- 10.2.** Brescia Mobilità è tenuta ad assicurare il corretto funzionamento del Sistema di Monitoraggio Automatico, basato sui dati forniti da sistema ATC (*Automatic Train Control*) (tempi di arrivo e partenza di ciascun treno, in ciascuna banchina, di tutte le stazioni della metropolitana) ed avente lo scopo di consentire al Comune di disporre dei dati necessari ad effettuare le attività di propria competenza (monitoraggio e certificazione dell’esercizio, analisi statistiche, etc.).
- 10.3.** Nel caso in cui il Sistema di Monitoraggio Automatico non consenta, per responsabilità di Brescia Mobilità, la consuntivazione automatica di parte del servizio erogato per un tempo pari o superiore a 7 (sette) giorni consecutivi, sarà applicata una penale a titolo di decurtazione proporzionale del Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato pari al 2% (due per cento) della produzione oggetto di mancata consuntivazione.

Art. 11 Obblighi del gestore alla scadenza del contratto

- 11.1.** Qualora al termine dell’Affidamento sia previsto il subentro di una nuova affidataria (la “**Affidataria Entrante**”):
- a) Brescia Mobilità si impegna a proseguire nella gestione del Servizio Metropolitana - rimanendo titolare del diritto ad incassare gli introiti derivanti dalla gestione dello stesso e, comunque, alle condizioni economiche di cui al Contratto - oltre la scadenza del periodo di durata dell’Affidamento, di cui al precedente articolo 3.1, fino al nuovo termine individuato in sede di eventuale proroga;
 - b) Brescia Mobilità si impegna a rendere disponibili all’Affidataria Entrante, al termine individuato ai sensi della precedente lettera a), i beni strumentali essenziali e indispensabili allo svolgimento del Servizio Metropolitana di sua proprietà;
 - c) per i beni di cui alla precedente lettera b), l’Affidataria Entrante è tenuta a corrispondere a Brescia Mobilità il valore di subentro ovvero un corrispettivo a titolo di locazione, conformemente alle misure di regolazione contenute nella Delibera ART 154/2019;

d) l’Affidataria Entrante è tenuta ad acquisire il personale di Brescia Mobilità e di Metro Brescia impiegato nella gestione del Servizio Metropolitana, in forza alla data del subentro, nei limiti e con le modalità dettate dalla Misura 21 della Delibera ART 154/2019.

11.2. Brescia Mobilità si impegna a rendere disponibili i dati e le informazioni prodromiche alle successive procedure di affidamento, secondo i contenuti previsti dall’Annesso n. 6 all’Allegato A) della Delibera ART 154/2019.

PARTE III - CONTENUTI ECONOMICI

Art. 12 Ricavi tariffari, tariffe, rete di vendita e controlleria

12.1. È riconosciuta a Brescia Mobilità la titolarità dei proventi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio pagati dagli utenti per l’utilizzo del Servizio Metropolitana. La quota di ricavi tariffari di competenza del Contratto è individuata in base alla metodologia di cui al Documento Contrattuale **n. 7 - Sistema Tariffario e meccanismo di clearing**.

12.2. Eventuali modifiche alle regole di *clearing*, nonché modifiche al sistema tariffario e/o ai livelli tariffari rispetto a quelli considerati in sede di redazione del P.E.F. per ciascun anno di vigenza contrattuale, come descritti nel Documento Contrattuale **n. 7 - Sistema Tariffario e meccanismo di clearing**, che determinino una variazione dei ricavi tariffari di competenza del Contratto daranno luogo ad una Verifica ed eventuale rideterminazione del Corrispettivo Complessivo Annuo ai sensi dell’art. 17.9 ovvero – se del caso - ad una Revisione Straordinaria del P.E.F. ai sensi dell’Art. 17.13 let. c).

12.3. Eventuali scostamenti fra i ricavi tariffari e da traffico fra il P.E.F. e i dati consuntivi presentati da Brescia Mobilità non dipendenti dalle circostanze di cui al comma precedente saranno gestiti nell’ambito della procedura di Verifica di cui all’Art. 17, sulla base di quanto previsto dalla Matrice dei Rischi di cui al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17**.

12.4. Brescia Mobilità, a sua cura e spese, provvederà all’emissione, distribuzione e vendita dei titoli di viaggio per l’utilizzo del Servizio da parte dell’utenza, secondo la tipologia, il sistema e i livelli tariffari di cui al Documento Contrattuale **n. 7 -**

Sistema Tariffario e meccanismo di *clearing*. Tali elementi sono soggetti a modifiche su decisione degli enti competenti.

- 12.5. Brescia Mobilità si impegna a migliorare e potenziare l'articolazione territoriale e l'accessibilità dei punti di vendita, avvalendosi delle più diffuse tecnologie attuali e in via di sviluppo, nonché a svolgere tutte le attività di promozione del Servizio finalizzate all'incremento dei titoli di viaggio venduti.
- 12.6. È affidato a Brescia Mobilità il servizio di esazione e di contolleria, nel rispetto degli *standard* definiti nel Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali.**

Art. 13 Agevolazioni tariffarie

- 13.1. Il Comune comunica a Brescia Mobilità, entro il mese di settembre di ogni anno, le agevolazioni tariffarie che intende applicare per l'anno successivo in termini di beneficiari, livelli tariffari agevolati e le relative modalità di ammissione alle agevolazioni.
- 13.2. Tutte le attività amministrative relative al rilascio dei titoli agevolati e/o gratuiti, nonché le verifiche sul possesso dei requisiti, sono svolte da Brescia Mobilità.
- 13.3. Il Comune si impegna ad integrare i minori ricavi determinati dalle agevolazioni tariffarie da quest'ultimo stabilite, riconoscendo a Brescia Mobilità il relativo rimborso.
- 13.4. Brescia Mobilità si impegna a presentare il consuntivo, su base semestrale, dei titoli agevolati venduti o rilasciati. Tale consuntivo deve essere corredato della valorizzazione del differenziale tra valore del titolo non agevolato e corrispondente titolo agevolato e della documentazione amministrativa che attesti il conguaglio richiesto. Il Comune si riserva di effettuare verifiche sulla documentazione trasmessa.
- 13.5. Le agevolazioni riconosciute da altri enti saranno compensate dall'ente che le istituisce.

Art. 14 Valorizzazione pubblicitaria di mezzi di trasporto e delle infrastrutture

- 14.1. È riconosciuto a Brescia Mobilità il diritto di utilizzare la Metropolitana a fini di valorizzazione pubblicitaria e commerciale nel rispetto di:

- a) quanto previsto dalle norme e regolamentazioni vigenti;
 - b) sicurezza del servizio di trasporto;
 - c) diritti di terzi.
- 14.2.** Ai fini del presente articolo, per “valorizzazione pubblicitaria e commerciale” si intende ogni e qualunque iniziativa, realizzata all’interno della Metropolitana, idonea a generare ritorni positivi per l’Affidataria, in termini di flussi di reddito, di risparmi o di altro vantaggio economico e gestionale.
- 14.3.** Le attività relative alla valorizzazione pubblicitaria e commerciale non devono determinare oneri aggiuntivi a carico del Comune, disagi per l’utenza, il venire meno delle condizioni di decoro dei servizi e delle strutture o vincoli di produzione del Servizio.
- 14.4.** Le attività relative alla valorizzazione pubblicitaria e commerciale sono considerate servizi accessori, complementari al TPL, attribuiti alla competenza e responsabilità di Brescia Mobilità, la quale vi provvede mediante procedure coerenti con la vigente normativa in materia di contratti pubblici.
- 14.5.** La titolarità degli introiti della valorizzazione commerciale è attribuita a Brescia Mobilità, che dovrà tenere, con riguardo agli stessi, una contabilità separata.

Art. 15 Corrispettivi

- 15.1.** Per le prestazioni di cui al Contratto, il Comune riconosce a Brescia Mobilità - per ciascun anno di vigenza del Contratto medesimo - un corrispettivo complessivo annuo (il “**Corrispettivo Complessivo Annuo**”), tale da assicurare l’Equilibrio Economico - Finanziario dell’Affidamento, che tiene conto dei costi di produzione del Servizio Metropolitana e dei ricavi e del ragionevole margine di utile come stimati nel P.E.F. di cui al Documento Contrattuale **n. 5 - Piano Economico-Finanziario e connessa relazione**.
- 15.2.** Il Corrispettivo Complessivo Annuo di cui al precedente comma 15.1. è pari alla compensazione variabile (la “**Compensazione Variabile**”) calcolata in applicazione della metodologia di cui all’Annesso 5 all’Allegato A) della Delibera ART 154/2019, come definita a valle della Procedura di Verifica di cui all’Art. 17, cui si aggiunge l’equivalente del canone d’affitto dell’infrastruttura Metropolitana.

- 15.3.** Dal Corrispettivo Complessivo Annuo (al netto del canone di affitto dell'infrastruttura Metropolitana) come definito a valle della Procedura di Verifica di cui all'Art. 17, deriva un corrispettivo unitario per treno*km (netto I.V.A.) (il “**Corrispettivo Unitario Chilometrico**”) calcolato sulla base delle percorrenze previste per ciascun anno.
- 15.4.** Il Corrispettivo Complessivo Annuo e il Corrispettivo Unitario Chilometrico per ciascuna annualità di contratto sono riportati nel Documento Contrattuale **n. 5 - Piano Economico-Finanziario e connessa relazione.**
- 15.5.** Le Parti prendono atto che tra i ricavi di Brescia Mobilità sono compresi i Contributi CCNL previsti dalla Regione Lombardia a copertura dei rinnovi del CCNL Autoferrotramvieri degli anni 2002 e 2003, ove riconosciuti durante il precitato periodo.
- 15.6.** Per le percorrenze programmate e non effettuate per causa esclusivamente imputabile a Brescia Mobilità è applicata una riduzione del Corrispettivo Complessivo Annuo pari al prodotto tra le percorrenze non effettuate e l'importo del Corrispettivo Unitario Chilometrico. Tale riduzione del Corrispettivo Complessivo Annuo non si applica nel caso in cui la riduzione della produzione chilometrica derivi da cause non imputabili a Brescia Mobilità quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
- a)** cause esogene operative, classificate nelle seguenti categorie:
 - 1)** interruzioni del servizio dovute a incidenti e/o cantieri e/o lavori;
 - 2)** interruzioni del servizio determinate da eventi naturali;
 - 3)** disordini;
 - 4)** manifestazioni;
 - 5)** malori, incidenti o atti vandalici relativi ai passeggeri;
 - b)** cause attinenti alla sicurezza dell'esercizio, previa attestazione del Direttore d'Esercizio;
 - c)** cause relative a motivi di ordine o sicurezza pubblica nei casi disposti dalle Autorità e comunque nei casi di eventi straordinari non prevedibili (epidemie, atti di ostilità, comprese azioni terroristiche, guerre e altre agitazioni civili, fenomeni naturali avversi di particolare gravità ed eccezionalità, etc.);
 - d)** scioperi, ad eccezione di quelli aziendali.

- 15.7.** Le variazioni delle percorrenze che derivino da modifiche permanenti del PdE (diverse ed ulteriori rispetto a quelle già previste nel PdE medesimo) o da modifiche temporanee, disciplinate ai sensi dei precedenti articoli 5 e 6, verranno contabilizzate separatamente come segue:
- a)** variazioni di percorrenze, se svolte nell'ambito dello stesso orario di svolgimento del Servizio di cui al PdE, fino al +/- **1% (più/meno uno per cento)** rispetto alla produzione annuale prevista nel PdE medesimo non comportano variazioni contrattuali e/o modifiche del Corrispettivo Complessivo Annuo;
 - b)** variazioni di percorrenze, se svolte nell'ambito dello stesso orario di svolgimento del Servizio di cui al PdE, oltre la franchigia del +/-1% (uno per cento) e fino al +/-10% (dieci per cento), comportano l'adeguamento della remunerazione con applicazione del Corrispettivo Unitario Chilometrico di cui al precedente comma 15.3 ridotto del 50% (cinquanta per cento);
 - c)** variazioni di percorrenze risultanti da variazioni occasionali di orario di svolgimento del Servizio **fino a 20 (venti) ore** nel corso dell'anno non comportano variazioni contrattuali e/o modifiche del Corrispettivo Complessivo Annuo;
 - d)** variazioni di percorrenze risultanti da variazioni occasionali di orario di svolgimento del Servizio, oltre le **20 (venti) ore e, comunque, non oltre le 30 (trenta) ore complessive** nel corso dell'anno determinano l'adeguamento della remunerazione con applicazione del Corrispettivo Unitario Chilometrico di cui al precedente comma 15.3;
 - e)** variazioni di percorrenze, se svolte nell'ambito dello stesso orario di svolgimento del Servizio di cui al PdE, **oltre il 10% (dieci per cento)** rispetto alla produzione annuale prevista nel PdE, ovvero variazioni permanenti dell'orario di svolgimento del Servizio, determinano una revisione del P.E.F., previo specifico accordo che le Parti formalizzeranno mediante la stipulazione di un atto integrativo al Contratto.
- 15.8.** Eventuali penalità, applicate annualmente sulla base dell'effettiva *performance* dell'Affidataria, come verificata attraverso le disposizioni e gli strumenti del Contratto e con particolare riferimento a quanto previsto dal Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**, sono detratte dal Corrispettivo Complessivo Annuo con le modalità di cui all'articolo 16.2.

Art. 16 Modalità di fatturazione e di pagamento

16.1. Il Corrispettivo Complessivo Annuo è pagato con acconti mensili, pari al 95% (novantacinque per cento) di 1/12 (un/dodicesimo) del valore annuale per l'*n*-simo anno contrattuale, previa emissione di fattura al termine del mese di riferimento. La relativa fattura dovrà essere liquidata entro 30 (trenta) giorni dalla sua ricezione.

16.2. L'importo del conguaglio annuale è calcolato come segue:

a) ricalcolando il Corrispettivo complessivo annuo sulla base della normalizzazione del PEF ai sensi dell'Art. 17 ("**Corrispettivo complessivo annuo aggiornato**");

b) sommando al Corrispettivo complessivo annuo aggiornato eventuali integrazioni derivanti da incremento della produzione di cui all'art. 15.7;

c) detraendo dall'importo di cui alla precedente lettera b):

- eventuali riduzioni del corrispettivo derivanti da riduzioni della produzione di cui all'art. 15.7 e/o connesse a percorrenze non effettuate ai sensi del precedente articolo 15.6;
- eventuali riduzioni del corrispettivo applicate alla Società ai sensi dell'Art. 7 relativamente alle interruzioni di servizio;
- gli importi delle penalità applicate alla Società sulla base del Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**;
- gli importi delle altre penalità previste a qualsiasi titolo dal Contratto;
- gli acconti mensili già corrisposti ai sensi dell'Art. 16.1.

16.3. L'importo del conguaglio annuale - calcolato ai sensi del precedente comma 16.2 – (il "**Conguaglio Annuale**") è fatturato entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, previo nulla osta da parte del Comune. La relativa fattura è liquidata entro 30 (trenta) giorni dalla sua acquisizione. Qualora l'importo del Conguaglio Annuale risultasse negativo, la differenza già erogata è recuperata sul primo pagamento utile disponibile a partire dal 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento.

- 16.4. La fatturazione delle agevolazioni tariffarie e la relativa liquidazione verrà effettuata semestralmente.
- 16.5. In caso di ritardi nei pagamenti, trova applicazione il D.Lgs. 192/2012.
- 16.6. È consentita la cessione dei crediti derivanti dal Contratto.

Art. 17 Equilibrio economico-finanziario - Matrice dei rischi - Verifica e Revisione del P.E.F.

- 17.1. Il Piano Economico-Finanziario (il “P.E.F.”) costituisce parte integrante del Contratto ed è vincolante per le Parti per l’intera durata dell’Affidamento. È altresì parte integrante e sostanziale del Contratto la Matrice dei Rischi di cui al Documento Contrattuale n. 6 - **Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**
- 17.2. Le Parti prendono atto che il valore della Compensazione Variabile definito in ciascun anno contrattuale emerge da un P.E.F. elaborato sulla base di ipotesi circa il valore e l’andamento nel tempo di una molteplicità di variabili connesse alla gestione del Servizio (lo “Scenario”).
- 17.3. Le Parti riconoscono che alcune variabili utilizzate per lo sviluppo dello Scenario collegato al P.E.F. presentano le seguenti caratteristiche (le “Variabili Chiave”):
- a) indipendenza ed esogeneità rispetto al comportamento delle Parti;
 - b) elevata probabilità di assumere valori e dinamiche diverse rispetto allo Scenario;
 - c) correlazione ad eventi i cui rischi sono assegnati interamente al Comune;
 - d) oggettiva misurabilità sulla base di dati forniti e/o certificati da soggetti terzi;
- 17.4. Le Variabili Chiave di cui al comma precedente sono le seguenti:
- a) tasso di inflazione generale;
 - b) variazione del costo del personale riconducibile a rinnovi del CCNL di riferimento dell’Affidataria;
 - c) costo unitario dell’energia elettrica
 - d) ricavi da traffico e contributi
- 17.5. Per quanto definito dai commi precedenti, le Parti si danno atto che - al termine di ogni anno contrattuale - il Corrispettivo Complessivo Annuo di cui all’Art. 15 per l’annualità oggetto di analisi sarà rideterminato mediante procedura di

“**Normalizzazione del PEF**”, in base alla quale sarà predisposto un “**P.E.F. normalizzato**” rispetto all’andamento effettivo delle Variabili chiave, seguendo la metodologia descritta nel Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**

- 17.6.** Successivamente all’operazione di Normalizzazione di cui al comma precedente, al fine di verificare l’Equilibrio economico-finanziario del Contratto e il rispetto degli impegni assunti per l’intero periodo di durata dello stesso, le Parti procedono a confrontare in ciascun anno contrattuale i risultati previsionali di cui al PEF Normalizzato con quelli consuntivi dell’esercizio in questione (il “**CER**”), al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.
- 17.7.** Allo scopo Brescia Mobilità, entro 60 (sessanta) giorni dall’approvazione del relativo bilancio di esercizio, trasmette al Comune (che a sua volta trasmette all’ART) il documento a consuntivo di contabilità regolatoria (COREG) relativo al Servizio Metropolitana, certificato da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, nonché il CER redatto secondo i medesimi criteri del P.E.F. di affidamento ed apposita relazione di riconciliazione fra COREG e CER, vistati da una società di revisione, da un revisore legale dei conti o dal Collegio Sindacale. Le risultanze di cui sopra dovranno essere esplicate, tra le altre cose, in un’apposita relazione che illustri, tra l’altro, le cause e i presupposti specifici che hanno determinato la variazione delle singole voci di costo e di ricavo.
- 17.8.** Il confronto fra il CER e le previsioni del PEF Normalizzato come sopra definito dovrà far emergere gli scostamenti complessivi e quelli contrattualmente ammissibili (“gli Scostamenti Rilevanti”), tenendo conto della Matrice dei Rischi e della metodologia di cui al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**
- 17.9.** Il Comune accorda la rideterminazione del Corrispettivo Complessivo Annuo nei limiti di quanto sia necessario alla sola neutralizzazione degli Scostamenti Rilevanti di cui al comma precedente solo in compresenza delle seguenti due condizioni:
- a)** la differenza fra l’Indice di Redditività (calcolato come rapporto tra risultato di esercizio e valore della produzione) di cui al CER e al PEF Normalizzato è superiore a 1,00% (un punto percentuale);

b) le Parti concordino circa la presenza di Scostamenti Rilevanti e sul loro relativo ammontare;

In tal caso, l'importo a conguaglio risultante ad esito della procedura di rideterminazione del Corrispettivo Complessivo Annuo sopra descritta sarà fatturato da Brescia Mobilità entro 30 (trenta) giorni dalla comunicazione della relativa quantificazione da parte del Comune e la relativa fattura sarà liquidata entro 30 (trenta) giorni dalla sua acquisizione. Qualora l'importo a conguaglio risultasse negativo, la differenza già erogata sarà recuperata sul primo pagamento utile disponibile.

17.10. In caso di mancato accordo sulla rideterminazione del Corrispettivo Complessivo Annuo entro 60 (sessanta) giorni dall'avvio della comunicazione di cui al precedente comma, le Parti demandano al Comitato di cui all'Art. 26 la formulazione della proposta in merito. Il Comitato è convocato entro e non oltre 10 (dieci) giorni.

17.11. Il PEF allegato in sede di stipula del Contratto di cui al Documento Contrattuale **n. 5 - Piano Economico-Finanziario e connessa relazione** è valido per il primo periodo regolatorio, corrispondente al quadriennio 2025-2028. Entro 3 (tre) mesi dalla scadenza del primo periodo regolatorio, le Parti definiscono un nuovo P.E.F. per il periodo regolatorio seguente (la "**Revisione**").

17.12. La Revisione del P.E.F. deve, in ogni caso:

- a) garantire la permanenza dei rischi in capo alle Parti in base a quanto previsto nella Matrice dei Rischi;
- b) essere sottoposto a Verifica annuale secondo quanto previsto nel presente articolo

17.13. Ferma restando la Verifica annuale del PEF e la sua Revisione al termine del primo periodo regolatorio, le Parti concordano la necessità di prevedere una Revisione straordinaria del P.E.F., eventualmente accompagnata da una revisione contrattuale e/o rinegoziazione delle clausole vigenti, nel caso di:

- a) variazioni del programma di esercizio di cui all'articolo 15.7 lett. e);
- b) modifiche alle prestazioni minime del servizio;

- c) eccessiva onerosità sopravvenuta per il verificarsi di avvenimenti straordinari e imprevedibili che determinino uno scostamento fra l'Indice di Redditività di cui al CER e al PEF Normalizzato superiore al 5,00% (cinque punti percentuali);
- 17.14. Il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del Contratto può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione Europea (Annesso 2 all'Allegato A) della Delibera ART 154/2019).

PARTE IV - QUALITÀ, MONITORAGGIO E CONTROLLO DEI SERVIZI

Art. 18 Controllo, monitoraggio e vigilanza

- 18.1. Il controllo, il monitoraggio e la vigilanza sono svolti dal Comune, anche per il tramite di Brescia Infrastrutture ovvero di altri soggetti terzi appositamente incaricati, in conformità a quanto previsto nei Documenti Contrattuali **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** e **n. 9 - Protocollo Operativo sull'Alta Vigilanza**, al fine di verificare il buon adempimento di tutti gli obblighi discendenti dal Contratto o imposti dalla Legge.
- 18.2. Il Gestore consente sin d'ora al Comune di effettuare presso i propri utenti tutte le verifiche idonee ad accertare la qualità del Servizio fornito ed in generale il mantenimento degli *standards* quali-quantitativi previsti per il Servizio nel Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**.
- 18.3. Tali verifiche potranno essere effettuate senza preavviso e potranno riguardare sia richieste di informazioni rivolte direttamente anche al personale addetto al Servizio sia la produzione di documentazione a carico del Gestore.
- 18.4. Il Comune eserciterà il proprio potere di vigilanza attraverso il dirigente preposto al Servizio, individuato quale responsabile dell'esecuzione del Contratto, che potrà svolgere i controlli direttamente o tramite propri incaricati anche esterni e dei quali il Gestore sarà preavvertito.
- 18.5. A titolo esemplificativo e non esaustivo, il Comune potrà, anche per il tramite di Brescia Infrastrutture ovvero di altri soggetti terzi appositamente incaricati:

- a) verificare la presenza e la consistenza dei processi di programmazione e monitoraggio (base di conoscenza e procedura di calcolo degli indicatori) messi in atto dal Gestore;
 - b) verificare la qualità/quantità erogata del Servizio oggetto del Contratto mediante verifiche a campione. Qualora per tali verifiche sia necessario installare, sui mezzi o su altre attrezzature messe a disposizione del Gestore, appositi dispositivi in grado di registrare e fornire i dati necessari per il monitoraggio del processo di gestione del Servizio con il grado di precisione prescritto, il Gestore – verificato che l'installazione di tali dispositivi non confligga con la sicurezza dell'esercizio - dovrà consentirne l'installazione, la manutenzione ed il funzionamento a carico dell'Ente Affidante ovvero – in caso di esito negativo di detta verifica - proporre soluzione tecnica equivalente compatibile con il Servizio;
 - c) effettuare indagini di qualità percepita dall'utenza (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, indagini di *customer satisfaction*, *focus group*) e analisi sul processo di gestione dei reclami e sul processo di risoluzione degli stessi da parte del Gestore.
- 18.6.** Il Gestore si impegna a fornire la più ampia collaborazione per facilitare le ispezioni, le verifiche, l'acquisizione dei dati ed il rispetto del processo di monitoraggio definito dal Contratto. Per l'effettuazione di tali verifiche il Gestore si impegna, sull'intero *asset* della Metropolitana utilizzato per la gestione del Servizio Metropolitana, a consentire il libero accesso del personale individuato dall'Ente Affidante, munito di apposita tessera di riconoscimento ed i cui nominativi saranno preventivamente segnalati.
- 18.1.** Il Gestore si impegna ad adottare un sistema di monitoraggio, secondo quanto previsto dai Documenti Contrattuali **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**, **n. 9 - Protocollo Operativo sull'Alta Vigilanza** e **n. 10 - Piano di Accesso al Dato**, rendendo disponibili i relativi dati al Comune, anche per il tramite di Brescia Infrastrutture ovvero di altri soggetti terzi appositamente incaricati, nelle forme tecnicamente possibili e utili.
- 18.2.** Il Gestore si impegna ad adottare un sistema di raccolta dati ed informazioni sui propri servizi ed il sistema di monitoraggio tecnico ed economico, secondo le modalità previste dai Documenti Contrattuali **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** e **n. 10 - Piano di Accesso al Dato**.

Art. 19 Sistema di penalità

- 19.1.** Al fine di perseguire un costante miglioramento dell'efficacia, della qualità e sostenibilità del Servizio, Brescia Mobilità si impegna a rispettare gli *standard* di servizio individuati nel Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**; in particolare, in tale Documento è individuato un elenco di variabili di qualità e per ciascuna di esse è specificata la definizione, un peso ed un obiettivo, in termini di *standard* e tolleranza, con l'indicazione della relativa penalità.
- 19.2.** Le variabili di qualità di cui al Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** sono raggruppate nei seguenti Indicatori:
- a) Produzione:
 - b) Rete di vendita:
 - c) Controllo evasione tariffaria:
 - d) Pulizia e Manutenzione stazioni:
 - e) Pulizia e Manutenzione veicoli:
 - f) Informazioni al pubblico
 - g) Sicurezza
- 19.3.** L'ammontare annuo delle penali di cui al Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** non può superare il 2% (due per cento) del Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato, come rideterminato a seguito della procedura di Normalizzazione di cui all'Art. 17 e al Documento Contrattuale **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17.**
- 19.4.** L'ammontare annuo delle penali – determinato ai sensi del precedente comma 19.3.- è comunicato in via preventiva, tramite P.E.C., alla Società, la quale può presentare le proprie controdeduzioni al Comune entro i successivi 30 (trenta) giorni, decorsi inutilmente i quali l'importo comunicato si intenderà definitivo.
- 19.5.** L'importo delle penali è computato sulla fattura di Conguaglio Annuale successiva alla loro definizione.
- 19.6.** Il confronto fra qualità richiesta di cui al Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali** e qualità erogata deve essere

recepito nella carta della qualità dei servizi (la “**Carta della Qualità dei Servizi**”) di cui al successivo Art. 20.

19.7. Al fine di incentivare il personale dirigente dell’Affidataria al raggiungimento degli obiettivi di qualità, i premi di risultato riconosciuti ai dirigenti impegnati nella gestione del Servizio di cui al Contratto, per la quota di tempo ad essa dedicata, dovranno essere vincolati al raggiungimento degli obiettivi di cui al Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**. A tal fine, annualmente, l’Affidataria individua un indicatore sintetico (l’“**Indicatore Sintetico**”) specifico per ciascun dirigente, sulla base di specifici pesi attribuiti a ciascun fattore di qualità che tenga conto delle responsabilità attribuite a ciascun dirigente. All’Indicatore Sintetico viene associato un valore obiettivo e un valore minimo. Il premio è riconosciuto in base al valore assunto dall’Indicatore Sintetico come segue:

- a) nel caso di un risultato pari o superiore al valore obiettivo, in misura piena;
- b) nel caso di un risultato inferiore al valore obiettivo ma superiore al valore minimo, in misura proporzionale alla differenza tra il valore raggiunto e il valore minimo;
- c) nel caso di un risultato inferiore al valore minimo, il premio non verrà riconosciuto.

Art. 20 Carta della qualità dei servizi

20.1. La Carta della Qualità dei Servizi è redatta in conformità alla normativa vigente, ai contenuti del Contratto ed in accordo con le associazioni dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e con il Comune.

20.2. La Carta della Qualità dei Servizi contiene gli *standard* di qualità e di quantità relativi ai servizi da erogare così come determinati nel Contratto, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e quelle per adire alle vie conciliative e giudiziarie nonché le modalità di ristoro dell’utenza. Nella Carta della Qualità dei Servizi sono riportati i principali contenuti del Contratto.

20.3. La Carta della Qualità dei Servizi disciplina, inoltre, il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta medesima, il quale recepisce ed integra i risultati forniti dalle altre attività di monitoraggio previste dal Contratto.

- 20.4.** Il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta della Qualità dei Servizi è realizzato con la partecipazione delle associazioni dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali ed è aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni cittadino ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2, comma 461, della Legge 24.12.2007, n. 244 (la "L. 244/2007"). Tale monitoraggio consente la verifica periodica, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali, dell'adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato fissati nel Contratto alle esigenze dell'utenza cui il servizio si rivolge.
- 20.5.** La Carta della Qualità dei Servizi sarà revisionata su base annuale.
- 20.6.** La diffusione al pubblico della Carta della Qualità dei Servizi, nonché del suo estratto, sono a carico di Brescia Mobilità.
- 20.7.** I costi connessi al monitoraggio svolto ai sensi della Carta della Qualità dei Servizi e al monitoraggio della qualità erogata da parte delle associazioni dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali non sono a carico di Brescia Mobilità.

Art. 21 Trasparenza e piano di accesso al dato

- 21.1.** Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità del Comune, Brescia Mobilità dovrà fornire le seguenti informazioni:
- a) dati relativi al servizio,
 - b) dati di manutenzione,
 - c) dati di qualità,
 - d) dati relativi alla rendicontazione economica,
- il tutto con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate nei Documenti Contrattuali **n. 6 - Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17, n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali e n. 10 - Piano di Accesso al Dato.**

Art. 22 Rapporti con i cittadini e con gli utenti del servizio

- 22.1.** Per favorire la conoscenza della regolazione dell'affidamento dei servizi e delle obbligazioni assunte dal Comune e Brescia Mobilità, quest'ultima dovrà pubblicare sul Sito, sezione "*Società Trasparente*", i seguenti documenti:

- a) il Contratto, unitamente agli Allegati, e le eventuali successive modifiche;
 - b) la Carta della Qualità dei Servizi, il suo estratto, le eventuali successive revisioni ed i risultati del suo monitoraggio.
- 22.2.** I documenti di cui al precedente comma 22.1 dovranno essere pubblicati sul Sito entro 60 (sessanta) giorni dalla data di rispettiva emanazione e potranno essere consultati e scaricati per tutta la vigenza del Contratto.
- 22.3.** Nella sezione “*Società Trasparente*” del Sito sarà inoltre presente un modulo (sempre visibile anche nella *home page*) che consentirà agli utilizzatori del Servizio, preventivamente registrati e perciò abilitati, di formulare reclami e segnalazioni inerenti al Servizio medesimo: ogni segnalazione/reclamo sarà riconosciuto con un codice univoco. Ad ogni reclamo/segnalazione, Brescia Mobilità dovrà dare risposta entro i 30 (trenta) giorni successivi: le risposte saranno pubblicate nella stessa sezione e potranno essere cumulative, ossia essere riferite a più di una segnalazione/reclamo; ogni risposta dovrà contenere in testata il/i codice/i della/del segnalazione/reclamo cui è riferita.
- 22.4.** Brescia Mobilità si riserva, tramite i canali “*social*”, di operare risposte ai reclami della clientela in caso di situazioni puntuali di disservizio e/o emergenze di servizio.
- 22.5.** Brescia Mobilità trasmette al Comune entro 30 (trenta) giorni dalla fine del mese di riferimento un *report* mensile sulle segnalazioni della clientela, la cui struttura è concordata con il Comune stesso.
- 22.6.** Brescia Mobilità dovrà predisporre all’interno del Sito, entro la fine del primo anno contrattuale, una sezione dedicata visualizzabile direttamente dall’utenza, nella quale sarà possibile effettuare una valutazione del Servizio; contestualmente nella medesima sezione dovranno altresì essere consultabili gli indicatori, i valori di riferimento e le risultanze della misurazione dei livelli di qualità del servizio, nonché la quantificazione delle penali applicate ai sensi del Contratto.
- 22.7.** Il Gestore deve dedicare particolare cura, altresì, agli aspetti del rapporto con il pubblico, all’idoneità e all’efficienza dei sistemi di comunicazione ed informazione reciproca con gli utenti del trasporto pubblico, alla pulizia delle vetture e delle stazioni e all’efficienza dei sistemi meccanizzati di trasporto di uso pubblico all’interno delle stazioni.

Art. 23 Informazioni al pubblico relative al servizio

23.1. Brescia Mobilità si impegna a garantire un alto livello di comunicazione e informazione di servizio alla clientela secondo le modalità operative che saranno definite di concerto con il Comune, dettagliate all'interno del Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**. L'informazione di servizio dovrà soddisfare i seguenti requisiti minimi:

- a) costituzione di una struttura dedicata preposta ai rapporti con la clientela;
- b) tempestiva segnalazione tramite il Sito ed altri strumenti d'informazione disponibili (annunci vocali e testuali, canali "social", comunicati stampa, totem, cartellonistica a messaggio variabile, etc.) delle modifiche temporanee del servizio di TPL o comunque delle situazioni che comportino una modifica sostanziale del livello di erogazione del servizio, in termini quantitativi e qualitativi, rispetto allo *standard*;
- c) nell'atrio di ciascuna stazione devono inoltre essere presenti le seguenti informazioni: orario e frequenza di servizio, mappa schematica della rete TPL (metropolitana, linee bus), mappa della zona di stazione, dove siano riportate le fermate dei servizi di superficie, che dovranno essere mantenute aggiornate con cadenza almeno semestrale. Tutte tali informazioni devono essere disponibili anche in lingua inglese.

Art. 24 Rendicontazione e monitoraggio

24.1. Brescia Mobilità deve rendicontare la gestione del Servizio, sulla base di appositi *format* che verranno definiti d'intesa fra le Parti e nel rispetto dei contenuti minimi e delle periodicità di cui al Documento Contrattuale **n. 8 - Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali**.

24.2. Brescia Mobilità dovrà inoltre fornire ulteriori informazioni, diverse da quelle qui specificate, su specifica richiesta formulata dalle Associazioni dei Consumatori, inoltrata per il tramite del Comune, relative al servizio ed afferenti al ruolo e funzioni delle Associazioni.

24.3. Oltre alla documentazione prevista nei singoli articoli del Contratto, Brescia Mobilità si impegna a produrre, su richiesta del Comune, relazioni aggiuntive e specifiche attinenti all'attività disciplinata dal Contratto.

- 24.4.** Gli esiti dell'attività di rendicontazione e monitoraggio saranno oggetto di analisi e confronto tra le Parti in occasione di appositi incontri che verranno a tal fine convocati con cadenza mensile.

Art. 25 Certificazioni

- 25.1.** Entro il termine di un anno dalla sottoscrizione del Contratto, Brescia Mobilità si impegna al completamento ed al mantenimento delle certificazioni sottostanti relative ai processi di erogazione di tutti i servizi affidati con il Contratto, ai sensi delle norme:
- a) UNI EN ISO 9001 – Sistema di Gestione Qualità;
 - b) UNI ISO 45001:2018 - Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza del Lavoro.
- 25.2.** Brescia Mobilità si impegna per tutti gli anni di vigenza del Contratto a redigere e pubblicare sul proprio Sito il Bilancio di Sostenibilità.

Art. 26 Comitato tecnico di gestione del contratto

- 26.1.** Al fine di gestire proficuamente e con spirito collaborativo il Contratto, le Parti si impegnano a costituire, entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione del Contratto medesimo, il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto (il “**Comitato**”), avente natura paritetica, al quale partecipano:
- a) due rappresentanti dell'Ente Affidante;
 - b) due rappresentanti dell'Affidataria, uno dei quali deve essere individuato, alternativamente, nella persona del Direttore di Esercizio o nel Responsabile dell'Esercizio.
- 26.2.** L'Ente Affidante ha il compito di nominare il Presidente del Comitato.
- 26.3.** Il Comitato assiste le Parti nella corretta applicazione del Contratto e, in particolare, si occupa di:
- a) assicurare l'adempimento delle clausole del Contratto;
 - b) provvedere al monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto;
 - c) verificare l'Equilibrio Economico – Finanziario del Contratto;

- d) prevenire e risolvere eventuali controversie tra le Parti, ivi compresa l'eventuale applicazione delle penali applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto previsto dal Contratto.

PARTE V - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 27 Disposizioni relative al personale

- 27.1.** Brescia Mobilità, anche tramite Metro Brescia, si impegna ad assicurare la presenza di personale in numero e con qualifica adeguati a garantire l'erogazione del Servizio Metropolitana, secondo quanto previsto nel Programma di Esercizio e nel rispetto delle disposizioni nazionali e regionali vigenti.
- 27.2.** Brescia Mobilità, anche per il tramite di Metro Brescia, si impegna ad applicare al personale impiegato nell'esercizio del Servizio Metropolitana il Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro Autoferromobilità. Il costo di tale personale, determinato in base all'applicazione del CCNL medesimo nonché della contrattazione di secondo livello in essere alla data di sottoscrizione del Contratto, trova copertura nel Corrispettivo Complessivo Annuo. L'eventuale ulteriore contrattazione collettiva aziendale sarà invece a totale carico di Brescia Mobilità, che potrà concordare con i propri dipendenti ulteriori pattuizioni differenti rispetto a quanto previsto dalla contrattazione nazionale, sulla base delle risorse economiche finanziarie disponibili.
- 27.3.** Brescia Mobilità, anche tramite Metro Brescia, si dota del Direttore d'Esercizio in possesso dei requisiti previsti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 7.8.2017 (recante "*Requisiti dei direttori di esercizio per gli impianti adibiti ai servizi pubblici di trasporto terrestre*"), il cui nominativo deve essere comunicato all'Ente Affidante al momento dell'attivazione del Servizio Metropolitana. Nei casi in cui, nel corso della vigenza del Contratto abbia a cambiare il Direttore d'Esercizio, il nuovo nominativo dovrà essere comunicato al Comune con un preavviso di almeno 48 (quarantotto) ore rispetto alla data di presa servizio.
- 27.4.** Al Servizio Metropolitana sarà adibito esclusivamente personale riconosciuto idoneo alla mansione e munito di abilitazione nei casi previsti dalla Legge. Tutto il personale impegnato in mansioni che comportino, a vario titolo, contatti con i clienti, dovrà indossare speciale divisa e apposito cartellino di riconoscimento.

Art. 28 Vigilanza

- 28.1.** Sono compresi nel Corrispettivo Complessivo Annuo sia l'attività di vigilanza tecnica connessa al normale svolgimento del Servizio sia il presidio temporaneo di tutte le stazioni di Metropolitana, svolto dal personale e/o dagli agenti di linea nell'ambito dei costi previsti dal P.E.F.
- 28.2.** In caso di necessità, Brescia Mobilità potrà attivare una vigilanza maggiore rispetto a quella di cui al precedente comma 28.1., eventualmente anche tramite ricorso a società esterne di vigilanza, in particolare per le misure di contingentamento e di sicurezza richieste dalle Autorità/Enti competenti, i cui eventuali maggiori oneri potranno essere riconosciuti in sede di Procedura di Verifica ex art. 17.

Art. 29 Assicurazioni

- 29.1.** Brescia Mobilità, anche per il tramite di Metro Brescia, ha l'obbligo di mantenere, per tutta la durata dell'affidamento, idonea copertura assicurativa per la conseguenza della responsabilità civile ai sensi di legge derivanti nella sua qualità di Gestore della Metropolitana e denominata polizza RC Gestionale che comprende:
- a) Assicurazione R.C.T.;
 - b) Assicurazione R.C.O.
- 29.2.** Il contratto di assicurazione di responsabilità civile di cui al precedente comma 29.1, lettera a), deve essere a copertura dei danni eventualmente provocati nel corso del Servizio:
- a) a beni del Comune e/o di Brescia Infrastrutture e/o di terzi dati in disponibilità a Brescia Mobilità;
 - b) agli utenti del Servizio Metropolitana, loro beni o animali;
 - c) a terzi che per qualsiasi motivo sono autorizzati a stazionare all'interno della Metropolitana in disponibilità a Brescia Mobilità; i dipendenti del Comune, i dipendenti di Brescia Infrastrutture, gli utenti e i terzi autorizzati a stazionare all'interno del complesso dei beni costituenti l'asset Metropolitana sono da considerarsi terzi in polizza.
- 29.3.** I contratti di cui al precedente comma 29.1 devono contenere le seguenti condizioni:
- a) si riferiscano ad attività oggetto del Contratto;

- b) siano emessi in lingua italiana, in Italia o in paesi UE;
- c) siano sottoscritti da Assicuratori aventi rating minimo BB;
- d) prevedano quale foro esclusivamente competente in caso di controversie il foro di Brescia;
- e) abbiano un massimale non inferiore a euro 50.000.000,00 (cinquantamiloni/00) per sinistro e per anno.

Art. 30 Trattamento dei dati personali

- 30.1.** Tutti i dati personali comunicati da ciascuna Parte sono trattati sulla base del presupposto di liceità enunciato all'articolo 6 par. 1, lett. b) del Regolamento UE 679/2016 sulla protezione dei dati e la loro libera circolazione (il "GDPR").
- 30.2.** Con la sottoscrizione del Contratto, ciascuna Parte dichiara di essere informata sull'utilizzo dei propri dati personali funzionali alla stipula ed alla esecuzione del rapporto contrattuale in essere tra le medesime Parti. Tali dati potranno altresì essere comunicati a terzi in Italia e/o all'estero anche al di fuori dell'Unione Europea – purché nel rispetto delle condizioni previste dal GDPR - qualora tale comunicazione sia necessaria in funzione degli adempimenti, diritti e obblighi, connessi all'esecuzione del Contratto. L'informativa completa redatta ai sensi degli articoli 13 e 14 del GDPR è consultabile sul sito web dell'ente nella sezione Comune di Brescia - *Privacy policy* e Informativa. Le Parti prendono altresì atto dei diritti a loro riconosciuti dalla vigente normativa in materia.
- 30.3.** Le Parti riconoscono reciprocamente che per lo svolgimento dei servizi oggetto del Contratto - trattandosi di esternalizzazione in concessione con riconoscimento in capo a Brescia Mobilità S.p.A di piena autonomia decisionale in ordine al trattamento di dati personali con conseguente assunzione a carico della stessa di ogni responsabilità al riguardo -, Brescia Mobilità si qualifica quale Titolare autonomo del trattamento.

Art. 31 Divieto di cessione a terzi

- 31.1.** È vietata la cessione, anche parziale, del Contratto, fatto salvo quanto previsto dal medesimo con riferimento a Metro Brescia e a Brescia Trasporti.

Art. 32 Responsabilità

32.1. L’Affidataria è responsabile, ai sensi della disciplina vigente in materia, per i danni che, in relazione all’espletamento del Servizio Metropolitana o a cause ad esso connesse, derivassero al Comune, agli utenti del medesimo o a terzi, cose e persone, se ad essa esclusivamente imputabili.

Art. 33 Diritto di recesso dal contratto e decadenza dall’affidamento

33.1. In considerazione della natura dell’Affidamento, il Comune può recedere dal Contratto, anche parzialmente, previo preavviso all’Affidataria di almeno 6 (sei) mesi.

33.2. Brescia Mobilità è dichiarata decaduta dall’Affidamento nei seguenti casi:

- a) abbandono o sospensione ingiustificata dell’attività intrapresa da parte di Brescia Mobilità;
- b) gravi e ingiustificate irregolarità nel Servizio Metropolitana o per reiterate o permanenti irregolarità, anche non gravi, che comunque compromettano la regolarità o la sicurezza del medesimo;
- c) mancata ottemperanza da parte di Brescia Mobilità a norme imperative di legge o regolamentari;
- d) qualora Brescia Mobilità sia sottoposta a fallimento, ovvero ad altra procedura concorsuale di liquidazione;
- e) qualora Brescia Mobilità perda i requisiti di idoneità morale previsti dalla normativa vigente in materia.

33.3. Nei casi di cui al precedente comma 33.2, lettere a) e b), l’Ente Affidante, nel caso valuti come non idonee le giustificazioni richieste al Gestore e da questi fornite nel termine di 7 (sette) giorni, intima a Brescia Mobilità per iscritto di adempiere entro il termine di 5 (cinque) giorni, con dichiarazione che, decorso inutilmente tale termine, Brescia Mobilità si intende decaduta dall’affidamento. Nei casi di cui al comma 33.2, lettera c), l’Ente affidante intima per iscritto Brescia Mobilità di adempiere entro il termine di 30 (trenta) giorni, con dichiarazione che, decorso inutilmente tale termine, Brescia Mobilità si intende decaduta dall’affidamento.

Art. 34 Domicilio delle parti - Comunicazioni

- 34.1.** Le Parti eleggono il proprio domicilio nel Comune di Brescia e precisamente:
- a) l’Affidataria presso la sede legale, in Brescia, via Leonida Magnolini n. 3;
 - b) il Comune presso la sede istituzionale, in Piazza Loggia n. 1, cui potranno essere rispettivamente inviate notifiche, comunicazioni e corrispondenza contrattuale.
- 34.2.** Brescia Mobilità e il Comune potranno di volta in volta delegare qualsiasi dei poteri, autorità, funzioni e discrezionalità che competono loro e potranno in qualsiasi momento revocare tale delega.
- 34.3.** Tali deleghe o revoche dovranno essere fatte per iscritto firmate dai legali rappresentanti e, nel caso di delegazione, dovranno specificare i poteri, l'autorità, le funzioni, la discrezionalità così delegata nonché la persona o persone cui essi sono delegati. La delega avrà effetto nel momento in cui essa sarà notificata all'altra Parte. Qualsiasi persona munita di delega dovrà avere il diritto di esercitare i poteri, l'autorità, le funzioni e la discrezionalità così delegate.
- 34.4.** Le Parti sono tenute, a pena di nullità, ad effettuare tutte le comunicazioni e trasmissioni di informazioni e dati previste dal Contratto a mezzo posta certificata, salvo che non sia diversamente concordato per iscritto dalle Parti ove consentito dalla normativa vigente in materia.
- 34.5.** Le comunicazioni e trasmissioni di informazioni e dati tra le Parti si intendono valide ed efficaci qualora effettuate ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata:
- a) per l’Affidataria: [●];
 - b) per il Comune: [●].
- 34.6.** Le Parti si impegnano a comunicare tempestivamente eventuali modifiche dell’indirizzo di posta certificata o problemi temporanei nell’utilizzo di tale forma di comunicazione.

Art. 35 Modifiche al contratto – Foro esclusivo

- 35.1.** Qualunque modifica al Contratto, anche parziale, non potrà avere luogo e non potrà essere provata se non mediante atto scritto.

35.2. Tutte le controversie comunque derivanti dal Contratto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Brescia.

Art. 36 Richiamo alle norme legislative e regolamentari

36.1. Per quanto non espressamente previsto nel Contratto e nei Documenti Contrattuali, si intendono espressamente richiamate e trascritte le norme legislative e le altre disposizioni vigenti in materia, e, in particolare, a titolo esemplificativo, le norme contenute nelle leggi comunitarie ed europee, nelle leggi statali e regionali regolanti la materia e nei regolamenti attuativi ed esecutivi, nel Codice civile e nei provvedimenti emanati dall'ART e dall'ANAC in materia.

Art. 37 Spese contrattuali e trattamento fiscale

37.1. Tutti gli oneri economici inerenti alla stipulazione e alla registrazione del Contratto sono posti a carico di Brescia Mobilità, dandosi atto che tutte le prestazioni conseguenti al Contratto saranno assoggettate ad I.V.A.

37.2. Il Contratto è soggetto a registrazione con applicazione dell'imposta in misura fissa, ai sensi dell'articolo 40 del d.P.R. 26 aprile 1986 n. 131 e ss.mm.ii.

Art. 38 Norme in materia di prevenzione della corruzione - D.Lgs. 231/2001

38.1. Ai sensi e in attuazione della Legge 6.11.2012, n. 190, e ss.mm.ii., (“Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione”) (la “**L. 190/2012**”) e delle ulteriori normative in materia:

- a) il Comune dà atto di aver adottato il Piano Integrato di Attività e Organizzazione, sezione “Valore pubblico performance anticorruzione sottosezione rischi corruttivi”, pubblicato sul sito istituzionale del Comune medesimo, www.comune.brescia.it, sezione “Amministrazione Trasparente”;
- b) l’Affidataria dà atto di aver adottato il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione del Gruppo Brescia Mobilità e successivi aggiornamenti, pubblicato sul Sito, sezione “Società Trasparente”.

38.2. L’Affidataria dà atto di aver adottato, ai sensi del Decreto Legislativo 8.6.2001, n. 231, e ss.mm.ii., (“*Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300*”) (il “**D.Lgs.**

231/2001”) e delle ulteriori normative in materia, sia un Codice Etico e di Comportamento e successivi aggiornamenti (il “**Codice Etico**”) sia un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e successivi aggiornamenti (il “**M.O.G.**”), documenti entrambi pubblicati sul Sito, sezione “Società Trasparente”.

Art. 39 Clausole finali

39.1. Si dà atto che, ai fini della sottoscrizione del Contratto, sono stati acquisiti i seguenti documenti:

a) [●];

b) [●].

**** *
**** *
**** *

Il Contratto, redatto in formato elettronico sotto la mia direzione e responsabilità, viene da me funzionario rogante letto ai componenti mediante l’uso e il controllo personale degli strumenti informatici. Detti componenti dichiarano che l’atto che precede è in tutto pienamente conforme alla loro volontà e quindi lo sottoscrivono con firma digitale apposta in mia presenza, previo accertamento della validità dei certificati di firma rilasciati rispettivamente a:

- [●]
- [●]

Il presente atto viene sottoscritto da me pubblico ufficiale rogante con firma digitale rilasciata da [●] ([●]).

Si omette la lettura degli allegati per espressa dispensa dei componenti, i quali dichiarano di averne piena ed esatta conoscenza. Il presente documento viene da me funzionario rogante conservato in modo permanente con modalità digitali, nel rispetto delle regole tecniche stabilite ai sensi dell’articolo 71 del D.Lgs. 82/2005.

Per l’Ente Affidante

[●]

Per l’Affidataria

[●]

Il Segretario Generale

[●]

CONTRATTO DI SERVIZIO
PER L’AFFIDAMENTO IN *HOUSE* AI SENSI DEL D.LGS. 201/2022
DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI BRESCIA
SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA

DOCUMENTI CONTRATTUALI

- Documento Contrattuale n. 1:** Deliberazione C.C. n. [●]/[●];
- Documento Contrattuale n. 2:** Elenco degli *asset* Metropolitana (infrastruttura, reti, impianti);
- Documento Contrattuale n. 3:** Programma di Esercizio;
- Documento Contrattuale n. 4:** Piano di Manutenzione – REV. 18 – AGG. 1.02.2024;
- Documento Contrattuale n. 5:** Piano Economico-Finanziario e connessa relazione;
- Documento Contrattuale n. 6:** Matrice dei Rischi e metodologia di verifica ex art. 17;
- Documento Contrattuale n. 7:** Sistema Tariffario e meccanismo di *clearing*;
- Documento Contrattuale n. 8:** Standard di qualità del Servizio, monitoraggio, controllo e penali;
- Documento Contrattuale n. 9:** Protocollo Operativo sull’Alta Vigilanza
- Documento Contrattuale n. 10:** Piano di Accesso al Dato;

CONTRATTO DI SERVIZIO
PER L’AFFIDAMENTO IN *HOUSE* AI SENSI DEL D.LGS. 201/2022
DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL COMUNE DI BRESCIA
SVOLTO MEDIANTE METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA

DEFINIZIONI

Accordo di Manutenzione Straordinaria: indica il contratto stipulato, in data 10.8.2023, tra Brescia Infrastrutture e Metro Brescia avente ad oggetto l’esecuzione delle attività inerenti alla manutenzione straordinaria del materiale rotabile della Metropolitana fino al 31.12.2027

Accordi di Manutenzione Straordinaria Sistemi: indica i contratti stipulati tra Brescia Infrastrutture e Metro Brescia aventi ad oggetto il servizio di revisione generale (Y10) degli impianti a servizio degli utenti (ascensori e scale mobili) e il servizio di revisione generale (Y10) per i sottosistemi porte automatiche di banchina (PAB), casse di manovra da deviatore, componenti di bordo ATC, afferenti al sistema ATC della Metropolitana fino al 31.12.2027

Affidamento: indica l’affidamento, *in house providing*, dal Comune a Brescia Mobilità, in condizioni di Equilibrio Economico-Finanziario, della gestione del Servizio Metropolitana

Affidataria e/o Brescia Mobilità e/o la Società e/o il Gestore: indicano Brescia Mobilità S.p.A., quale soggetto a cui il Comune affida, *in house providing*, la gestione del Servizio Metropolitana, alle condizioni di cui al Contratto

Affidataria Entrante: indica il soggetto che, alla scadenza del Contratto ovvero in ipotesi di cessazione anticipata dell’efficacia dello stesso, subentra all’Affidataria

Agenzia del TPL: indica l’Agenzia per il trasporto pubblico locale di Brescia, costituita ai sensi dell’articolo 7 della L.R. 6/2012

Allegato e/o Allegati: indica il/i documento/i allegato/i al Contratto, singolarmente, nel primo caso, unitariamente, nel secondo caso

ART: indica l’Autorità di Regolazione dei Trasporti

ANAC: indica l’Autorità Nazionale Anticorruzione

ASSTRA: indica ASSTRA - Associazione Trasporti, associazione datoriale, nazionale, delle aziende

di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private

Brescia Infrastrutture: indica la società *in house* del Comune, interamente partecipata dal medesimo, alla quale è stato conferito il patrimonio comunale immobiliare e infrastrutturale, fra cui la Metropolitana

Carta della Qualità dei Servizi: indica la Carta della qualità dei servizi predisposta ai sensi della normativa vigente

C.E.R.: indica il conto economico a consuntivo relativo al servizio dell'anno di esercizio di riferimento, redatto secondo i medesimi criteri alla base del PEF di affidamento

Codice Etico: indica il Codice Etico e di Comportamento, e successivi aggiornamenti, adottato da Brescia Mobilità in conformità al D.Lgs. 231/2001

Comitato: indica il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, individuato ai sensi dell'Art. 26 del Contratto, al quale sono attribuiti compiti di assistenza nei confronti delle Parti ai fini della corretta applicazione del Contratto

Comune e/o Ente Affidante: indicano il Comune di Brescia, quale soggetto che affida la gestione del Servizio Metropolitana

Contratto e/o CdS: indica il presente atto, inclusivo delle Premesse, degli Allegati e dei relativi Documenti Contrattuali

Contratto di Affitto: indica il contratto stipulato, in data [●], tra Brescia Infrastrutture e Brescia Mobilità con cui la prima ha messo a disposizione della seconda l'intero *asset* della Metropolitana (infrastruttura, reti e materiale rotabile) per la durata dell'Affidamento

Corrispettivo Complessivo Annuo: indica la compensazione, definita in ciascun anno contrattuale, che remunera il Servizio richiesto all'Affidataria, incluse le relative prestazioni accessorie, tale da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero Affidamento

Corrispettivo Unitario Chilometrico: rapporto, calcolato in ciascun anno contrattuale, fra il Corrispettivo Complessivo Annuo e la produzione in treni*km di cui al PdE

Corrispettivo Complessivo Annuo Aggiornato: indica la compensazione, definita in ciascun anno contrattuale e opportunamente Normalizzata mediante la procedura di Normalizzazione di cui all'Art. 17, che remunera il Servizio richiesto all'Affidataria, incluse le relative prestazioni accessorie, tale da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero Affidamento

Definizioni: indica l'elenco delle definizioni contrattuali di cui all'Allegato 2) al Contratto

Delibera ART 154/2019: indica la delibera dell'ART, del 28.11.2019, n. 154 (*“Conclusionone del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017”*), e ss.mm.ii., unitamente al relativo Allegato A) e Annessi all'Allegato A), avente ad oggetto l'individuazione delle misure regolatorie relative all'affidamento dei Servizi di TPL

Delibera ART 48/2017: indica la delibera dell'ART, del 30.3.2017, n. 48, e ss.mm.ii. (*“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 372, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*)

Deliberazione 652/2020: indica la Deliberazione della Giunta Comunale, Comune di Brescia, del 16.12.2020, n. 652, con cui il Comune ha confermato la prosecuzione sia del Contratto di Affitto con Brescia Infrastrutture sia del Contratto di Servizio con Brescia Mobilità fino al completamento delle procedure per il nuovo affidamento del Servizio, con l'autorizzazione alla Società di avvalersi di Metro Brescia

Deliberazione C.C. 14/18566: indica la Deliberazione di Consiglio Comunale, Comune di Brescia, del 27.2.2013, n. 14/18566 P.G., con cui è stato istituito il servizio pubblico comunale di trasporto di persone mediante Metropolitana e con cui il Comune ha disposto, per la prima volta, l'affidamento della gestione del Servizio Metropolitana, *in house providing*, a Brescia Mobilità

Deliberazione C.C. 35/2020: indica la Deliberazione di Consiglio Comunale, Comune di Brescia, del 27.2.2020, n. 35, con cui il Comune ha disposto, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento 1370, la proroga dell'affidamento della gestione del Servizio Metropolitana, *in house providing*, a Brescia Mobilità sino al 31.12.2020 e, comunque, fino alla conclusione dell'*iter* amministrativo del nuovo affidamento del Servizio

Deliberazione C.C. 94/2022: indica la Deliberazione di Consiglio Comunale, Comune di Brescia, del 20.12.2022, n. 94, con cui il Comune ha disposto il conferimento, fino al 31.12.2100, a favore di Brescia Infrastrutture dei beni immobili afferenti all'infrastruttura metropolitana mediante concessione amministrativa delle aree e degli immobili interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura stessa

Deliberazione C.C. 96/2017: indica la Deliberazione di Consiglio Comunale, Comune di Brescia, del 29.11.2017, n. 96, con cui il Comune ha approvato la revisione al Contratto di Servizio

Deliberazione C.C. [●]: indica la Deliberazione di Consiglio Comunale, Comune di Brescia, del [●], n. [●]

Direttore di Esercizio: indica il direttore d'esercizio della Metropolitana, in possesso dei requisiti previsti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 7.8.2017 (*“Requisiti dei direttori di esercizio per gli impianti adibiti ai servizi pubblici di trasporto terrestre”*)

D.Lgs. 159/2011: indica il Decreto Legislativo 6.9.2011, n. 159, e ss.mm.ii. (*“Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136”*) (Pubblicato nella Gazz. Uff. del 28 settembre 2011, n. 226)

D.Lgs. 201/2022: indica il Decreto Legislativo 23.12.2022, n. 201, e ss.mm.ii. (*“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*) (Pubblicato nella Gazz. Uff. 30 dicembre 2022, n. 304)

D.Lgs. 231/2001: indica il Decreto Legislativo 8.6.2001, n. 231, e ss.mm.ii. (*“Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300”*) (Pubblicato nella Gazz. Uff. del 19 giugno 2001, n. 140)

Documento Contrattuale e/o Documenti Contrattuali: indicano il/i documento/i di cui all'Allegato 1) del Contratto, singolarmente, nel primo caso, unitariamente, nel secondo caso

GDPR: indica il Regolamento (UE) 2016/697 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27.4.2016 [*“relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati)”*] (Pubblicato nella G.U.U.E. 4.5.2016, n. L119)

L. 190/2012: indica la Legge 6.11.2012, n. 190, e ss.mm.ii., (*“Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione”*) (Pubblicato nella Gazz. Uff. del 13 novembre 2012, n. 265)

L. 244/2007: indica la Legge 24.12.2007, n. 244, e ss.mm.ii. [*“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)”*]

L.R. 6/2012: indica la Legge Regionale 4.4.2012, n. 6, Regione Lombardia, e ss.mm.ii. (*“Disciplina del settore dei trasporti”*) (Pubblicata nel B.U. Lombardia 6 aprile 2012, n. 14)

Matrice dei Rischi: indica il Documento Contrattuale [●], quale parte integrante del Contratto, che, anche in conformità alla Delibera ART 154/2019, disciplina modalità e limiti per la Revisione del Piano Economico-Finanziario ai sensi dell'Art. 17 del Contratto

Metro Brescia: indica Metro Brescia Società a Responsabilità Limitata, società interamente

partecipata e soggetta a direzione, controllo e coordinamento di Brescia Mobilità, di cui quest'ultima si avvale per la conduzione e la manutenzione ordinaria del Servizio Metropolitana

Metropolitana: indica la metropolitana leggera a guida vincolata in sede propria ad automazione integrale della città di Brescia

M.O.G.: indica il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, e successivi aggiornamenti, adottato da Brescia Mobilità in conformità al D.Lgs. 231/2001

Nulla Osta all'Esercizio: indica il provvedimento di autorizzazione, di competenza della Commissione di Sicurezza, all'apertura al pubblico esercizio della Metropolitana

Parte e/o Parti: indica l'Ente Affidante e/o l'Affidataria, individualmente, nel primo caso, congiuntamente, nel secondo caso

PdE: indica il programma di esercizio del Servizio, relativo ad un anno contrattuale e predisposto in forma tabellare, nel quale sono specificati - per ciascuna periodicità - gli orari di servizio al pubblico, nonché gli orari di partenza e arrivo delle singole corse e la relativa produzione chilometrica

P.E.F. e/o Piano Economico-Finanziario: indica il Piano Economico e Finanziario, unitamente alla Relazione Esplicativa, relativo alla gestione del Servizio Metropolitana per tutta la durata dell'Affidamento, predisposto in coerenza con la Delibera ART 154/2019 e aggiornato con le modalità previste dal Contratto

Piano di Manutenzione: indica il Documento Contrattuale che disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, delle strutture, dei rotabili e degli impianti costituenti, nel loro complesso, la Metropolitana

Premessa e/o Premesse: indica la/le premessa/e del Contratto, singolarmente, nel primo caso, unitariamente, nel secondo caso

Protocollo d'Intesa: indica il Protocollo d'Intesa (atto protocollo, Comune di Brescia, n. 0251341/2023 del 4.8.2023) stipulato tra il Comune e l'Agenzia del TPL, con il quale quest'ultima ha conferito e riconosciuto al Comune, nella sua qualità di titolare del servizio, l'esercizio delle funzioni di "Ente Affidante" con riferimento all'espletamento della procedura di affidamento, *in house providing*, della gestione del Servizio Metropolitana

Regolamento 1370: indica il Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21.10.2007, n. 1370, e ss.mm.ii. ("*relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70*") (Pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L315)

Primo periodo regolatorio: indica il primo periodo di durata dell'affidamento, di quattro anni, dal 1° gennaio 2025 e sino al 31 dicembre 2028

Protocollo Operativo Alta Vigilanza: indica il Protocollo Operativo stipulato, in data [●], tra il Comune e Brescia Infrastrutture, avente ad oggetto le attività di alta vigilanza da esercitarsi da parte di quest'ultima in ordine alla manutenzione ordinaria svolta dal gestore del Servizio Metropolitana

Relazione di Affidamento: indica la relazione adottata ai sensi della Delibera ART 154/2019

Relazione ex art. 14: indica la relazione adottata, ai sensi dell'articolo 14, commi 2,3 e 4, del D.Lgs. 201/2022, dal Comune in data [●]

Schema di Contratto di Servizio: indica lo schema del presente atto di cui alle Premesse Y) e AA)

Sistema di Monitoraggio Automatico: indica il sistema automatico di monitoraggio utilizzato per le attività di rendicontazione, monitoraggio e certificazione, di cui all'Art. 10 del Contratto, del Servizio Metropolitana

Sito: indica il sito istituzionale di Brescia Mobilità S.p.A., www.bresciamobilita.it

Secondo periodo regolatorio: indica il secondo periodo di durata dell'affidamento, di cinque anni, dal 1° gennaio 2029 e sino al 31 dicembre 2033

Servizio Metropolitana e/o Servizio: servizio di trasporto pubblico locale mediante Metropolitana, la cui gestione è oggetto del Contratto

Servizio Sostitutivo: indica il servizio sostitutivo di superficie come disciplinato nel Documento Contrattuale n. 3 – Programma di Esercizio, che l'Affidataria è tenuta ad attivare in caso di interruzione del Servizio Metropolitana – per qualsiasi ragione diversa dallo sciopero - superiore a 30 (trenta) minuti

TPL: Trasporto Pubblico Locale

COMUNE DI BRESCIA

AFFIDAMENTO IN HOUSE DEL SERVIZIO DI METROPOLITANA,

Piano Economico e Finanziario Simulato (PEFs)

AUTOMATICA

| Anno | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | Media |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2024-2033 |
| Output - Scenari | | | | | | | | | | | | |
| Ricavi da traffico | 6.500.000 | 7.111.704 | 7.529.303 | 7.894.776 | 8.277.988 | 8.595.532 | 8.925.256 | 9.176.770 | 9.435.371 | 9.701.260 | 9.974.642 | 8.662.260 |
| Altri ricavi | 1.283.883 | 1.347.942 | 1.365.095 | 1.379.006 | 1.393.300 | 1.403.879 | 1.414.659 | 1.421.368 | 1.428.158 | 1.435.029 | 1.441.982 | 1.403.042 |
| Corrispettivo | 13.021.967 | 12.535.284 | 12.859.709 | 12.709.639 | 12.607.050 | 12.568.371 | 13.034.592 | 13.083.988 | 13.131.326 | 13.176.489 | 13.219.358 | 12.892.581 |
| Totale ricavi | 20.805.850 | 20.994.929 | 21.754.108 | 21.983.421 | 22.278.338 | 22.567.782 | 23.374.508 | 23.682.127 | 23.994.855 | 24.312.777 | 24.635.982 | 22.957.883 |
| Corrispettivo/km | 8,03 | 7,10 | 6,94 | 6,86 | 6,80 | 6,78 | 6,39 | 6,42 | 6,44 | 6,46 | 6,48 | 6,66 |
| Ricavo/km | 12,83 | 11,89 | 11,74 | 11,86 | 12,02 | 12,18 | 11,47 | 11,62 | 11,77 | 11,93 | 12,08 | 11,85 |
| Costo standard - NIC generale | 12,87 | 12,50 | 12,32 | 12,54 | 12,77 | 13,00 | 12,45 | 12,68 | 12,90 | 13,14 | 13,37 | 12,78 |
| Costo standard - NIC 0072 | 13,64 | 13,25 | 13,06 | 13,30 | 13,54 | 13,78 | 13,20 | 13,44 | 13,68 | 13,92 | 14,17 | 13,54 |
| Delta % - NIC generale | -0% | -5% | -5% | -5% | -6% | -6% | -8% | -8% | -9% | -9% | -10% | -7% |
| Delta % - NIC 0072 | -6% | -10% | -10% | -11% | -11% | -12% | -13% | -14% | -14% | -14% | -15% | -12% |
| Corrispettivo/km reale 2023 | | 6,91 | 6,63 | 6,44 | 6,27 | 6,14 | 5,69 | 5,61 | 5,53 | 5,45 | 5,37 | 5,98 |
| Domanda-Ricavi | | | | | | | | | | | | |
| Inflazione | % | 2,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |
| Aumento domanda | % | 6,43% | 4,00% | 3,00% | 3,00% | 2,00% | 2,00% | 1,00% | 1,00% | 1,00% | 1,00% | 1,00% |
| Ricavi | % | 9,41% | 5,87% | 4,85% | 4,85% | 3,84% | 3,84% | 2,82% | 2,82% | 2,82% | 2,82% | |
| Indice domanda | | 106,43% | 104,00% | 103,00% | 103,00% | 102,00% | 102,00% | 101,00% | 101,00% | 101,00% | 101,00% | |
| Indice inflazione | | 102,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | |
| Domanda cumulata | | 6,43% | 10,69% | 14,01% | 17,43% | 19,78% | 22,17% | 23,39% | 24,63% | 25,87% | 27,13% | |
| Inflazione cumulata | | 2,80% | 4,65% | 6,53% | 8,45% | 10,40% | 12,39% | 14,41% | 16,47% | 18,57% | 20,70% | |
| Ricavi 2023 | | 5.552.837 | | | | | | | | | | |
| Effetti adeguamento 1-9 | | 315.721 | | | | | | | | | | |
| Compensazioni mancati adeguamenti | | 631.442 | | | | | | | | | | |
| Totale calcolo | | 6.500.000 | 7.111.704 | 7.529.303 | 7.894.776 | 8.277.988 | 8.595.532 | 8.925.256 | 9.176.770 | 9.435.371 | 9.701.260 | 9.974.642 |
| Componente domanda | | 6.500.000 | 6.918.000 | 7.194.720 | 7.410.562 | 7.632.878 | 7.785.536 | 7.941.247 | 8.020.659 | 8.100.866 | 8.181.874 | 8.263.693 |
| Differenza | | | 193.704 | 334.583 | 484.214 | 645.110 | 809.996 | 984.010 | 1.156.111 | 1.334.506 | 1.519.386 | 1.710.948 |
| Differenza calcolata | | | 193.704 | 334.583 | 484.214 | 645.110 | 809.996 | 984.010 | 1.156.111 | 1.334.506 | 1.519.386 | 1.710.948 |
| Verifiche | | 947.163 | | | | | | | | | | |
| Verifica 2 | | 947.163 | | | | | | | | | | |
| Incremento tariffario | | 14,6% | | | | | | | | | | |
| Efficientamento costi manut | | 0,420% | | | | | | | | | | |
| Produzione km | | | | | | | | | | | | |
| Incremento | | | 8,86% | 5,00% | | | 10,00% | | | | | |
| Produzione km | | 1.621.412 | 1.765.135 | 1.853.392 | 1.853.392 | 1.853.392 | 1.853.392 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 |
| Costi | | | | | | | | | | | | |
| Consumi base | | 18.695.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | 18.090.000 | |
| Consumi trazione (44%) | | 8.225.800 | | | | | | | | | | |
| Kwh/km | | 4,66 | | | | | | | | | | |
| Consumi effettivi | | 18.695.000 | 18.501.290 | 18.501.290 | 18.501.290 | 18.501.290 | 19.364.999 | 19.364.999 | 19.364.999 | 19.364.999 | 19.364.999 | |
| Prezzo energia | | 0,2143 | | | | | | | | | | |
| addetti alla conduzione tecnica | | 61,0 | 61,0 | 61,0 | 61,0 | 61,0 | 63,0 | 63,0 | 63,0 | 63,0 | 63,0 | 45.384 |
| addetti manutenzione impianti di sistema | | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 21,0 | 45.384 |
| addetti manutenzione impianti non di sistema | | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 45.384 |
| addetti alla manutenzione dei veicoli | | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 16,0 | 16,0 | 16,0 | 16,0 | 16,0 | 45.384 |
| addetti alla manutenzione TCO e gestione appalti | | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 45.384 |
| Addetti pianificazione e controllo manutenzione | | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 45.384 |
| addetti sicurezza esercizio | | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 45.384 |
| addetti magazzino acquisti | | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 45.384 |
| addetti direzione | | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 45.384 |
| addetti personale | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 45.384 |
| altro (personale addetto ad attività inerenti la Metro dipendenti) | | 6,8 | 6,8 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 67.832 |
| Inflazione personale | | 1,50% | 8,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | 1,50% | |
| Indice personale | | 101,50% | 108,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | 101,50% | |
| Cumulata personale | | 1,50% | 10,13% | 11,78% | 13,46% | 15,16% | 16,89% | 18,64% | 20,42% | 22,22% | 24,06% | |
| addetti alla conduzione tecnica | | 2.768.425 | 2.809.952 | 3.048.797 | 3.094.529 | 3.140.947 | 3.188.061 | 3.341.977 | 3.392.107 | 3.442.988 | 3.494.633 | 3.547.052 |
| addetti manutenzione impianti di sistema | | 953.064 | 967.360 | 1.049.586 | 1.065.330 | 1.081.310 | 1.097.529 | 1.113.992 | 1.130.702 | 1.147.663 | 1.164.878 | 1.182.351 |
| addetti manutenzione impianti non di sistema | | 862.296 | 875.231 | 949.625 | 963.870 | 978.328 | 993.003 | 1.007.898 | 1.023.016 | 1.038.362 | 1.053.937 | 1.069.746 |
| addetti alla manutenzione dei veicoli | | 680.760 | 690.972 | 749.704 | 760.950 | 772.364 | 783.950 | 848.756 | 861.487 | 874.410 | 887.526 | 900.839 |
| addetti alla manutenzione TCO e gestione appalti | | 272.304 | 276.389 | 299.882 | 304.380 | 308.946 | 313.580 | 318.284 | 323.058 | 327.904 | 332.822 | 337.815 |
| Addetti pianificazione e controllo manutenzione | | 136.152 | 138.194 | 149.941 | 152.190 | 154.473 | 156.790 | 159.142 | 161.529 | 163.952 | 166.411 | 168.907 |
| addetti sicurezza esercizio | | 90.768 | 92.130 | 99.961 | 101.460 | 102.982 | 104.527 | 106.095 | 107.686 | 109.301 | 110.941 | 112.605 |
| addetti magazzino acquisti | | 181.536 | 184.259 | 199.921 | 202.920 | 205.964 | 209.053 | 212.189 | 215.372 | 218.602 | 221.881 | 225.210 |
| addetti direzione | | 90.768 | 92.130 | 99.961 | 101.460 | 102.982 | 104.527 | 106.095 | 107.686 | 109.301 | 110.941 | 112.605 |
| addetti personale | | 45.384 | 46.065 | 49.980 | 50.730 | 51.491 | 52.263 | 53.047 | 53.843 | 54.651 | 55.470 | 56.302 |
| altro (personale addetto ad attività inerenti la Metro dipendenti) | | 461.261 | 468.180 | 507.975 | 454.937 | 461.761 | 468.687 | 475.717 | 482.853 | 490.096 | 497.447 | 504.909 |

| Anno n. | | 0 | 1 |
|---|-----------------------------------|------------------|------------------|
| Anno | | 2023 | 2024 |
| Treni*km di servizio | <i>corse kms</i> | 1.621.412 | 1.765.135 |
| % km a vuoto | % | 1,982% | 1,982% |
| Treni-km prodotti (compresi gli invii) | <i>corse kmp</i> | 1.654.190 | 1.800.819 |
| Velocità commerciale | <i>VC</i> | 27,31 | 27,31 |
| Numero complessivo mezzi | <i>parco</i> | 18 | 18 |
| Numero di posti medi per treno | <i>Npostiroto</i> | 314 | 314 |
| Numero complessivo di stazioni di linea | <i>NSt</i> | 17 | 17 |
| N. ore annue di apertura al pubblico per staz. | <i>Hstaz</i> | 6.986 | 6.986 |
| Numero complessivo impianti di traslazione | <i>NIT</i> | 100 | 100 |
| Variabile binaria | <i>Dms</i> | 0 | 0 |
| Ore guida annue per unità pers. Guida | <i>HGA</i> | 928,81 | 928,81 |
| Coefficiente di conversione | <i>IPS</i> | 0,9896 | 0,9896 |
| Velocità di servizio | <i>Vs</i> | 27,03 | 27,03 |
| Numero personale di guida | <i>NPG</i> | 65,90 | 71,74 |
| Costo annuo per unità personale di guida | <i>CMG</i> | 0 | 0 |
| Costo annuo personale di guida | <i>C_{pg}</i> | 0 | 0 |
| Numero unità addetti al movimento/circolazione per staz. e per ora di apertura della staz. | <i>StH</i> | 0,0010 | 0,0010 |
| Numero personale di movimento | <i>NPM</i> | 117,9 | 117,9 |
| Costo annuo per unità personale movimento | <i>CMM</i> | 49.834 | 49.834 |
| Costo annuo personale movimento | <i>C_{pm}</i> | 5.876.959 | 5.876.959 |
| numero di posto-km prodotti nell'anno | <i>Posti-kmp</i> | 519.415.815 | 565.457.092 |
| Costo energia elettrica per posto-km prodotto | <i>CETPkmp</i> | 0,00225 | 0,00225 |
| Costo annuo energia di trazione | <i>C_{ene.tra}</i> | 1.168.686 | 1.272.278 |
| Numero di km annui percorsi in media da ciascun rotabile utilizzato (scorta tecnica compresa) per la produzione del servizio | <i>KAT</i> | 91.899,47 | 100.045,49 |
| numero di rotabili | <i>NT</i> | 18,00 | 18,00 |
| Ammortamento standard annuale per posto | <i>AMMS_{posto}</i> | 0 | 0 |
| Costo annuo ammortamenti e canoni di affitto | <i>C_{rot}</i> | 0 | 0 |
| Costo annuo (in euro) di manutenzione di esercizio (non capitalizzata), pulizia e vigilanza dei rotabili per posto-km prodotto | <i>CMT</i> | 0,00189 | 0,00189 |
| Costo annuo manutenzione, pulizia, vigilanza e sicurezza dei rotabili | <i>C_{man}</i> | 981.696 | 1.068.714 |
| Costo area esercizio | <i>C_e</i> | 8.027.341 | 8.217.952 |
| Costo manutenzione esercizio e pulizia e vigilanza per ora di apertura per impianto di traslazione | <i>CMesIFHT</i> | 6,38 | 6,38 |
| Costo annuo manutenzione impianti fissi | <i>C_{m.inf}</i> | 4.457.068 | 4.457.068 |
| Costo energia elettrica per ora di apertura per impianto di traslazione | <i>CESHT</i> | 2,0482 | 2,0482 |
| Costo annuo dell'energia delle stazioni | <i>C_{ene.sta}</i> | 1.430.873 | 1.430.873 |
| costo di utilizzazione degli impianti infrastruttura (comprensivo dell'equa remunerazione del capitale investito e inclusa la loro manutenzione straordinaria) per impianto di traslazione | <i>CIInfMs</i> | 34.324,44 | 34324,44 |
| costo di utilizzazione degli impianti infrastruttura (comprensivo dell'equa remunerazione del capitale investito ed esclusa la loro manutenzione straordinaria) per impianto di traslazione | <i>CIInf</i> | 2.736,26 | 2736,26 |
| Costo utilizzo impianti infrastruttura | <i>C_{inf.sta}</i> | 273.626 | 273.626 |

| | | | |
|--|----------------------------|---------------------|---------------------|
| costo comprensivo di tutti i costi generali e di altri costi industriali per treno-km prodotto | <i>CGCI</i> | 2,11 | 2,11 |
| Costi generali | <i>C_{gen.alt}</i> | 3.490.342 | 3.799.728 |
| ore di condotta prodotte (condotta eventualmente automatica) | <i>Htot</i> | 61.207 | 66.633 |
| Incidenza dell'imposta regionale delle attività produttive su le ore di guida complessive | <i>HIRAP</i> | 0,00 | 0,00 |
| IRAP | <i>C_{Irapp}</i> | 0 | 0 |
| Capitale investito netto | <i>CIN</i> | 0 | 0 |
| WACC | <i>WACC</i> | 7,60% | 7,60% |
| Costo del capitale investito netto | <i>C_{cap}</i> | 0 | 0 |
| Costo standard totale | <i>CS</i> | € 17.679.249 | € 18.179.246 |
| Costo standard unitario | <i>CS_{tkms}</i> | 10,90 | 10,30 |
| Costo standard unitario adeguato | | | |
| NIC generale | | 12,87 | 12,50 |
| NIC072 | | 13,64 | 13,25 |
| Tasso inflazione (NIC poi inflazione da modello) | | | |
| NIC generale | | 18,06% | 2,80% |
| NIC072 | | 25,14% | 2,80% |
| Indice inflazione | | | |
| NIC generale | | 118,06% | 102,80% |
| NIC072 | | 125,14% | 102,80% |
| Tasso inflazione cumulato | | | |
| NIC generale | | 18,06% | 21,36% |
| NIC072 | | 25,14% | 28,64% |

| | | | | | |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 2,11 | 2,11 | 2,11 | 2,11 | 2,11 | 2,11 |
| 3.989.714 | 3.989.714 | 3.989.714 | 3.989.714 | 4.388.685 | 4.388.685 |
| 69.965 | 69.965 | 69.965 | 69.965 | 76.961 | 76.961 |
| 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7,60% | 7,60% | 7,60% | 7,60% | 7,60% | 7,60% |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| € 18.486.282 | € 18.486.282 | € 18.486.282 | € 18.486.282 | € 19.131.057 | € 19.131.057 |
| 9,97 | 9,97 | 9,97 | 9,97 | 9,38 | 9,38 |
| 12,32 | 12,54 | 12,77 | 13,00 | 12,45 | 12,68 |
| 13,06 | 13,30 | 13,54 | 13,78 | 13,20 | 13,44 |
| 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |
| 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% | 1,80% |
| 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% |
| 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% | 101,80% |
| 23,55% | 25,77% | 28,03% | 30,34% | 32,69% | 35,07% |
| 30,96% | 33,32% | 35,72% | 38,16% | 40,65% | 43,18% |

| 8 | 9 | 10 |
|------------------|------------------|------------------|
| 2031 | 2032 | 2033 |
| 2.038.731 | 2.038.731 | 2.038.731 |
| 1,982% | 1,982% | 1,982% |
| 2.079.946 | 2.079.946 | 2.079.946 |
| 27,31 | 27,31 | 27,31 |
| 20 | 20 | 20 |
| 314 | 314 | 314 |
| 17 | 17 | 17 |
| 6.986 | 6.986 | 6.986 |
| 100 | 100 | 100 |
| 0 | 0 | 0 |
| 928,81 | 928,81 | 928,81 |
| 0,9896 | 0,9896 | 0,9896 |
| 27,03 | 27,03 | 27,03 |
| 82,86 | 82,86 | 82,86 |
| 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | 0 |
| 0,0010 | 0,0010 | 0,0010 |
| 117,9 | 117,9 | 117,9 |
| 49.834 | 49.834 | 49.834 |
| 5.876.959 | 5.876.959 | 5.876.959 |
| 653.102.942 | 653.102.942 | 653.102.942 |
| 0,00225 | 0,00225 | 0,00225 |
| 1.469.482 | 1.469.482 | 1.469.482 |
| 103.997,28 | 103.997,28 | 103.997,28 |
| 20,00 | 20,00 | 20,00 |
| 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | 0 |
| 0,00189 | 0,00189 | 0,00189 |
| 1.234.365 | 1.234.365 | 1.234.365 |
| 8.580.805 | 8.580.805 | 8.580.805 |
| 6,38 | 6,38 | 6,38 |
| 4.457.068 | 4.457.068 | 4.457.068 |
| 2,0482 | 2,0482 | 2,0482 |
| 1.430.873 | 1.430.873 | 1.430.873 |
| 34324,44 | 34324,44 | 34324,44 |
| 2736,26 | 2736,26 | 2736,26 |
| 273.626 | 273.626 | 273.626 |

| Media |
|-----------|
| 2024-2033 |

1 se costo della manutenzione straordinaria è incluso
Specifico per metro leggera automatica
Specifico per metro leggera

Specifico per metro leggera automatica

Standard

Standard

Standard

Mettere a zero (treni messi a disposizione)

Specifico per metro leggera

Specifico per metro leggera

| | | |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| 2,11 | 2,11 | 2,11 |
| 4.388.685 | 4.388.685 | 4.388.685 |
| 76.961 | 76.961 | 76.961 |
| 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 0 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | 0 |
| 7,60% | 7,60% | 7,60% |
| 0 | 0 | 0 |
| € 19.131.057 | € 19.131.057 | € 19.131.057 |
| 9,38 | 9,38 | 9,38 |
| 12,90 | 13,14 | 13,37 |
| 13,68 | 13,92 | 14,17 |
| 1,80% | 1,80% | 1,80% |
| 1,80% | 1,80% | 1,80% |
| 101,80% | 101,80% | 101,80% |
| 101,80% | 101,80% | 101,80% |
| 37,51% | 39,98% | 42,50% |
| 45,76% | 48,38% | 51,05% |

Specifico per metro leggera

nel servizio, 0 altrimenti

| Dati di Conto Economico (valori correnti in euro) | | Consuntivo | stime | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | |
|---|---|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | | | | Previsionali | | | | | | | | | | |
| | | | | Anno 2019 | Anno 2023 | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 |
| 1.1 | Ricavi da servizi di trasporto | 7.049.207 | 6.850.000 | 7.484.212 | 7.916.711 | 8.293.806 | 8.688.989 | 9.014.753 | 9.352.862 | 9.608.652 | 9.871.572 | 10.141.823 | 10.419.610 | 90.792.989 |
| | di cui: ricavi da vendita biglietti e abbonamenti | 6.918.707 | 5.552.837 | 6.918.000 | 7.194.720 | 7.410.562 | 7.632.878 | 7.785.536 | 7.941.247 | 8.020.659 | 8.100.866 | 8.181.874 | 8.263.693 | 77.450.035 |
| 1.1.3 | di cui: integrazione tariffaria corrisposta da ente affidante | | 631.442 | 193.704 | 334.583 | 484.214 | 645.110 | 809.996 | 984.010 | 1.156.111 | 1.334.506 | 1.519.386 | 1.710.948 | 9.172.567 |
| 1.1.5 | di cui: ricavi accessori (es. sanzioni utenti, da specificare nelle note) | 130.500 | 350.000 | 372.508 | 387.408 | 399.030 | 411.001 | 419.221 | 427.606 | 431.882 | 436.200 | 440.562 | 444.968 | 4.170.387 |
| 1.2 | Ricavi da corrispettivi del contratto di servizio TPL | 11.781.044 | 13.021.967 | 12.535.284 | 12.859.709 | 12.709.639 | 12.607.050 | 12.568.371 | 13.034.592 | 13.083.988 | 13.131.326 | 13.176.489 | 13.219.358 | 128.925.806 |
| 1.3 | Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche | 153.787 | 90.231 | 90.682 | 91.135 | 91.591 | 92.049 | 92.509 | 92.972 | 93.437 | 93.904 | 94.373 | 94.845 | 927.499 |
| 1.3.1 | di cui: compensazioni per integrazione titoli di viaggio a tariffa ridotta | 153.787 | 90.231 | 90.682 | 91.135 | 91.591 | 92.049 | 92.509 | 92.972 | 93.437 | 93.904 | 94.373 | 94.845 | 927.499 |
| 1.4 | Altri ricavi e proventi (esclusi proventi finanziari) | 168.773 | 188.900 | 230.000 | 231.800 | 233.632 | 235.498 | 237.397 | 239.330 | 241.298 | 243.301 | 245.341 | 247.417 | 2.385.013 |
| 1.4.2 | di cui: affitto a terzi di spazi pubblicitari | 95.000 | 58.900 | 100.000 | 101.800 | 103.632 | 105.498 | 107.397 | 109.330 | 111.298 | 113.301 | 115.341 | 117.417 | 1.085.013 |
| 1.4.6 | di cui: altro (specificare nelle note) | 73.773 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 1.300.000 |
| 1.6 | Contributi CCNL (se non inclusi nel corrispettivo) | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 654.752 | 6.547.520 |
| 1 | Totale RICAVI | 19.807.563 | 20.805.850 | 20.994.929 | 21.754.108 | 21.983.421 | 22.278.338 | 22.567.782 | 23.374.508 | 23.682.127 | 23.994.855 | 24.312.777 | 24.635.982 | 229.578.827 |
| 2.1 | Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (al lordo della variazione delle) | 3.856.250 | 4.849.155 | 5.197.239 | 5.248.197 | 5.337.987 | 5.429.329 | 5.522.250 | 5.882.580 | 5.983.280 | 6.085.721 | 6.189.934 | 6.295.950 | 57.172.466 |
| 2.1.1 | di cui: carburanti e altre spese di trazione | 3.602 | 4.603 | 4.732 | 4.817 | 4.904 | 4.992 | 5.082 | 5.173 | 5.266 | 5.361 | 5.457 | 5.556 | 51.339 |
| 2.1.2 | di cui: energia elettrica di trazione | 2.704.629 | 3.800.000 | 4.118.708 | 4.149.400 | 4.224.090 | 4.300.123 | 4.377.525 | 4.664.358 | 4.748.317 | 4.833.787 | 4.920.795 | 5.009.369 | 45.346.673 |
| 2.1.3 | di cui: ricambi e materiali per manutenzione/ riparazione del materiale rotabile | 1.148.019 | 1.044.552 | 1.073.799 | 1.093.979 | 1.108.994 | 1.124.214 | 1.139.643 | 1.213.048 | 1.229.697 | 1.246.573 | 1.263.682 | 1.281.025 | 11.774.654 |
| 2.1 | Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+ positiva; - nega | 332.138 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 1.000.000 |
| 2.1.4 | di cui: altro (specificare nelle note) | 332.138 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 1.000.000 |
| 2.2 | Costi per servizi di terzi | 7.651.834 | 8.297.938 | 8.126.536 | 8.239.862 | 8.311.829 | 8.385.092 | 8.459.674 | 8.613.084 | 8.691.769 | 8.771.871 | 8.853.415 | 8.936.426 | 85.389.558 |
| 2.2.3 | di cui: per manutenzione/riparazione infrastruttura e altri beni strumentali | 3.541.219 | 3.430.000 | 3.526.040 | 3.607.456 | 3.672.390 | 3.738.494 | 3.805.786 | 3.951.776 | 4.022.908 | 4.095.321 | 4.169.036 | 4.244.079 | 38.833.288 |
| 2.2.4 | di cui: per polizze assicurative (RCA, RCT, incendio, furto ...) | 265.904 | 293.005 | 301.209 | 306.631 | 312.150 | 317.769 | 323.489 | 329.311 | 335.239 | 341.273 | 347.416 | 353.670 | 3.268.156 |
| 2.2.5 | di cui: per utenze (acqua/fogna, elettricità, telefonia, altro | 215.095 | 230.000 | 236.440 | 240.696 | 245.028 | 249.439 | 253.929 | 258.500 | 263.153 | 267.889 | 272.711 | 277.620 | 2.565.405 |
| 2.2.6 | di cui: per presrtazioni professionali (studi legali, studi tecnici, commercialisti ...) | 254.561 | 453.044 | 389.409 | 396.418 | 403.554 | 410.818 | 418.212 | 425.740 | 433.404 | 441.205 | 449.147 | 457.231 | 4.225.137 |
| 2.2.7 | di cui: per servizi di trasporto in subaffido | 107.760 | 93.661 | 96.284 | 98.017 | 99.781 | 101.577 | 103.406 | 105.267 | 107.162 | 109.091 | 111.054 | 113.053 | 1.044.693 |
| 2.2.8 | di cui: per servizi di pulizia, disinfestazione, igienizzazione etc. | 1.157.812 | 1.243.102 | 1.277.909 | 1.300.911 | 1.324.328 | 1.348.166 | 1.372.433 | 1.397.136 | 1.422.285 | 1.447.886 | 1.473.948 | 1.500.479 | 13.865.481 |
| 2.2.9 | di cui: per servizi informatici | 254.728 | 256.487 | 263.669 | 268.415 | 273.246 | 278.165 | 283.172 | 288.269 | 293.458 | 298.740 | 304.117 | 309.591 | 2.860.842 |
| 2.2.10 | di cui: altro (es. collaboratori esterni, consulenti, distacchi personale etc., specificare nelle | 1.854.755 | 2.298.639 | 2.035.577 | 2.021.317 | 1.981.351 | 1.940.665 | 1.899.247 | 1.857.084 | 1.814.161 | 1.770.466 | 1.725.984 | 1.680.702 | 18.726.555 |
| 2.4 | Costo del personale | 6.495.127 | 6.747.079 | 6.850.941 | 7.419.196 | 7.470.467 | 7.583.177 | 7.697.590 | 7.972.873 | 8.093.155 | 8.215.253 | 8.339.196 | 8.465.011 | 78.106.860 |
| 2.4.1 | addetti alla conduzione tecnica | 2.838.249 | 2.768.425 | 2.809.952 | 3.048.797 | 3.094.529 | 3.140.947 | 3.188.061 | 3.341.977 | 3.392.107 | 3.442.988 | 3.494.633 | 3.547.052 | 32.501.044 |
| 2.4.2 | addetti manutenzione impianti di sistema | 961.342 | 953.064 | 967.360 | 1.049.586 | 1.065.330 | 1.081.310 | 1.097.529 | 1.113.992 | 1.130.702 | 1.147.663 | 1.164.878 | 1.182.351 | 11.000.701 |
| 2.4.3 | addetti manutenzione impianti non di sistema | 824.008 | 862.296 | 875.231 | 949.625 | 963.870 | 978.328 | 993.003 | 1.007.898 | 1.023.016 | 1.038.362 | 1.053.937 | 1.069.746 | 9.953.015 |
| 2.4.4 | addetti alla manutenzione dei veicoli | 640.895 | 680.760 | 690.972 | 749.704 | 760.950 | 772.364 | 783.950 | 848.756 | 861.487 | 874.410 | 887.526 | 900.839 | 8.130.957 |
| 2.4.5 | addetti alla manutenzione TCO e gestione appalti | 274.669 | 272.304 | 276.389 | 299.882 | 304.380 | 308.946 | 313.580 | 318.284 | 323.058 | 327.904 | 332.822 | 337.815 | 3.143.057 |
| 2.4.6 | Addetti pianificazione e controllo manutenzione | 45.778 | 136.152 | 138.194 | 149.941 | 152.190 | 154.473 | 156.790 | 159.142 | 161.529 | 163.952 | 166.411 | 168.907 | 1.571.529 |
| 2.4.7 | addetti sicurezza esercizio | 91.556 | 90.768 | 92.130 | 99.961 | 101.460 | 102.982 | 104.527 | 106.095 | 107.686 | 109.301 | 110.941 | 112.605 | 1.047.686 |
| 2.4.8 | addetti magazzino acquisti | 183.113 | 181.536 | 184.259 | 199.921 | 202.920 | 205.964 | 209.053 | 212.189 | 215.372 | 218.602 | 221.881 | 225.210 | 2.095.372 |
| 2.4.9 | addetti direzione | 91.556 | 90.768 | 92.130 | 99.961 | 101.460 | 102.982 | 104.527 | 106.095 | 107.686 | 109.301 | 110.941 | 112.605 | 1.047.686 |
| 2.4.10 | addetti personale | 45.778 | 45.384 | 46.065 | 49.980 | 50.730 | 51.491 | 52.263 | 53.047 | 53.843 | 54.651 | 55.470 | 56.302 | 523.843 |
| 2.4.11 | altro (personale addetto ad attività inerenti la Metro dipendente da BSM) | 341.252 | 461.261 | 468.180 | 507.975 | 454.937 | 461.761 | 468.687 | 475.717 | 482.853 | 490.096 | 497.447 | 504.909 | 4.812.562 |
| 2.4.12 | di cui: altro (specificare nelle note) formazione addestramento mensa visite mediche | 156.930 | 204.359 | 210.081 | 213.863 | 217.712 | 221.631 | 225.620 | 229.682 | 233.816 | 238.025 | 242.309 | 246.671 | 2.279.409 |
| 2.5 | Oneri diversi | 77.075 | 94.890 | 97.547 | 99.303 | 101.090 | 102.910 | 104.762 | 106.648 | 108.568 | 110.522 | 112.511 | 114.536 | 1.058.398 |
| 2.5.3 | di cui: altro (es. IMU,specificare nelle note) | 77.075 | 94.890 | 97.547 | 99.303 | 101.090 | 102.910 | 104.762 | 106.648 | 108.568 | 110.522 | 112.511 | 114.536 | 1.058.398 |
| 2 | Totale COSTI | 18.412.424 | 20.089.061 | 20.372.264 | 21.106.557 | 21.321.373 | 21.600.508 | 21.884.276 | 22.675.184 | 22.976.771 | 23.283.367 | 23.595.056 | 23.911.924 | 222.727.281 |
| 3=1-2 | Risultato Operativo Lordo (EBITDA) | 1.395.139 | 716.789 | 622.665 | 647.551 | 662.047 | 677.830 | 683.506 | 699.324 | 705.355 | 711.487 | 717.721 | 724.058 | 6.851.546 |
| 4 | Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti | 385.585 | 201.000 | 211.000 | 221.000 | 231.000 | 241.000 | 241.000 | 241.000 | 241.000 | 241.000 | 241.000 | 241.000 | 2.350.000 |
| 4.1 | di cui: ammortamenti (al lordo della quota di rilascio dei risconti passivi su finanziamenti | 385.585 | 171.000 | 181.000 | 191.000 | 201.000 | 211.000 | 211.000 | 211.000 | 211.000 | 211.000 | 211.000 | 211.000 | 2.050.000 |
| 4.1.1 | di cui: per immobilizzazioni materiali | 300.176 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 1.610.000 |
| (iii) | di cui: per altri elementi infrastrutturali (paline, pensiline) | 300.176 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 161.000 | 1.610.000 |
| 4.1.2 | di cui: per immobilizzazioni immateriali | 85.409 | 10.000 | 20.000 | 30.000 | 40.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 440.000 |
| 4.4 | di cui: accantonamenti | | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 300.000 |
| 5=3-4 | Risultato Operativo Netto (EBIT) | 1.009.554 | 515.789 | 411.665 | 426.551 | 431.047 | 436.830 | 442.506 | 458.324 | 464.355 | 470.487 | 476.721 | 483.058 | 4.501.546 |
| 6.1 | di cui: Proventi finanziari | 35.002 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 150.000 |
| 6.2 | di cui: Oneri finanziari | 2.608 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 50.000 |
| 6 | Totale gestione finanziaria | 32.394 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 100.000 |
| 7 | Totale gestione straordinaria | -75.585 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8=5+6+7 | Risultato ante imposte | 966.363 | 525.789 | 421.665 | 436.551 | 441.047 | 446.830 | 452.506 | 468.324 | 474.355 | 480.487 | 486.721 | 493.058 | 4.601.546 |
| 9 | Imposte sul reddito | 763.086 | 146.695 | 117.645 | 121.798 | 123.052 | 124.666 | 126.249 | 130.662 | 132.345 | 134.056 | 135.795 | 137.563 | 1.283.831 |
| 9.1 | Ires | 630.989 | 126.189 | 101.200 | 104.772 | 105.851 | 107.239 | 108.601 | 112.398 | | | | | |

| Dati di Stato Patrimoniale (valori correnti in euro) | | stime | | Previsionali | | | | | | | | | | |
|--|--|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|--|
| | | Anno 2023 | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 | | |
| 1.1 | ATTIVITA' | | | | | | | | | | | | | |
| | Immobilizzazioni materiali (costo storico, al lordo degli eventuali finanziamenti pubblici ricevuti) | 6.059.584 | 6.159.584 | 6.259.584 | 6.359.584 | 6.459.584 | 6.559.584 | 6.659.584 | 6.759.584 | 6.859.584 | 6.959.584 | 7.059.584 | | |
| 1.1.4 | di cui: attrezzature industriali e commerciali (compresi impianti di ricarica veicoli elettrici e di rifornimento) | 6.059.584 | 6.159.584 | 6.259.584 | 6.359.584 | 6.459.584 | 6.559.584 | 6.659.584 | 6.759.584 | 6.859.584 | 6.959.584 | 7.059.584 | | |
| 1.2 | Immobilizzazioni materiali (fondo ammortamento del costo storico) | 4.794.037 | 4.955.037 | 5.116.037 | 5.277.037 | 5.438.037 | 5.599.037 | 5.760.037 | 5.921.037 | 6.082.037 | 6.243.037 | 6.404.037 | | |
| 1.2.4 | di cui: attrezzature industriali e commerciali (compresi impianti di ricarica veicoli elettrici e di rifornimento) | 4.794.037 | 4.955.037 | 5.116.037 | 5.277.037 | 5.438.037 | 5.599.037 | 5.760.037 | 5.921.037 | 6.082.037 | 6.243.037 | 6.404.037 | | |
| 1.3 | Immobilizzazioni materiali (valore originario dei finanziamenti pubblici ricevuti) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 1.4 | Immobilizzazioni materiali (fondo ammortamento dei finanziamenti pubblici ricevuti) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 1.5 | Immobilizzazioni materiali (valore netto) | 1.265.548 | 1.204.547 | 1.143.547 | 1.082.547 | 1.021.547 | 960.547 | 899.547 | 838.547 | 777.547 | 716.547 | 655.547 | | |
| 1.5.4 | di cui: attrezzature industriali e commerciali | 1.265.548 | 1.204.547 | 1.143.547 | 1.082.547 | 1.021.547 | 960.547 | 899.547 | 838.547 | 777.547 | 716.547 | 655.547 | | |
| 1.6 | Immobilizzazioni immateriali (nette) | 40.000 | 70.000 | 90.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | | |
| 1.2.1 | di cui: per altro (specificare nelle note) | 40.000 | 70.000 | 90.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 | | |
| 1.7 | Immobilizzazioni finanziarie | 6.849.957 | 7.049.957 | 7.249.957 | 7.449.957 | 7.649.957 | 7.849.957 | 8.049.957 | 8.249.957 | 8.449.957 | 8.649.957 | 8.849.957 | | |
| 1.7.3 | di cui: per titoli di investimento | 6.848.457 | 7.048.457 | 7.248.457 | 7.448.457 | 7.648.457 | 7.848.457 | 8.048.457 | 8.248.457 | 8.448.457 | 8.648.457 | 8.848.457 | | |
| 1.7.4 | di cui: per altro (specificare nelle note) | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | | |
| 1 | Totale Attività NON CORRENTI | 8.155.505 | 8.324.504 | 8.483.504 | 8.632.504 | 8.771.504 | 8.910.504 | 9.049.504 | 9.188.504 | 9.327.504 | 9.466.504 | 9.605.504 | | |
| 2.1 | Attivo circolante | 6.557.098 | 6.072.566 | 6.193.172 | 6.267.364 | 6.358.891 | 6.441.781 | 6.577.070 | 6.655.992 | 6.741.622 | 6.834.136 | 6.933.716 | | |
| 2.1.1 | di cui: per rimanenze (materie prime, sussidiarie ...) | 1.777.558 | 1.677.558 | 1.577.558 | 1.477.558 | 1.377.558 | 1.277.558 | 1.177.558 | 1.077.558 | 977.558 | 877.558 | 777.558 | | |
| 2.1.2 | di cui: per crediti commerciali correnti | 3.715.062 | 3.351.620 | 3.592.893 | 3.787.340 | 3.998.716 | 4.201.059 | 4.455.411 | 4.653.015 | 4.856.953 | 5.067.409 | 5.284.572 | | |
| (b) | di cui: crediti per CCNL | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | | |
| (d) | di cui: crediti per altri ricavi | 3.515.062 | 3.151.620 | 3.392.893 | 3.587.340 | 3.798.716 | 4.001.059 | 4.255.411 | 4.453.015 | 4.656.953 | 4.867.409 | 5.084.572 | | |
| 2.1.3 | di cui: per crediti tributari e previdenziali | 1.054.478 | 1.033.388 | 1.012.721 | 992.466 | 972.617 | 953.165 | 934.101 | 915.419 | 897.111 | 879.169 | 861.585 | | |
| 2.1.4 | di cui: per altri crediti | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | | |
| 2.2 | Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 4.278.015 | 2.733.721 | 2.909.293 | 3.082.430 | 3.260.998 | 3.453.642 | 3.654.582 | 3.870.459 | 4.085.443 | 4.299.445 | 4.512.369 | | |
| 2 | Totale Attività CORRENTI | 10.835.113 | 8.806.287 | 9.102.465 | 9.349.794 | 9.619.889 | 9.895.423 | 10.231.652 | 10.526.451 | 10.827.065 | 11.133.580 | 11.446.085 | | |
| 3 | Ratei e risconti attivi | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | | |
| 3.2 | di cui: altri ratei e risconti attivi | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | 175.123 | | |
| 4=1+2+3 | Totale ATTIVITA' | 19.165.741 | 17.305.914 | 17.761.092 | 18.157.422 | 18.566.516 | 18.981.051 | 19.456.280 | 19.890.079 | 20.329.693 | 20.775.208 | 21.226.712 | | |

| PASSIVITA' | | Anno 2023 | | Anno 1 | | | | | | | | | | |
|----------------|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|--|
| | | Anno 2023 | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 9 | | |
| 5.1 | Patrimonio Netto | 12.766.169 | 13.070.189 | 13.384.943 | 13.702.938 | 14.025.103 | 14.351.359 | 14.689.020 | 15.031.031 | 15.377.462 | 15.728.388 | 16.083.883 | | |
| 5.1.1 | di cui: capitale proprio iniziale | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | 4.020.408 | | |
| 5.1.2 | di cui: riserve legali e statutarie iniziali | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | 209.610 | | |
| 5.1.3 | di cui: riserva "teorica" pari al valore netto delle immobilizzazioni di BSM | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | 758.102 | | |
| 5.1.4 | di cui: altre riserve (utili / perdite cumulati) | 7.398.955 | 7.778.049 | 8.082.069 | 8.396.823 | 8.714.818 | 9.036.983 | 9.363.239 | 9.700.900 | 10.042.911 | 10.389.342 | 10.740.268 | | |
| 5.1.5 | di cui: utile (perdita) di esercizio | 379.094 | 304.021 | 314.753 | 317.995 | 322.165 | 326.256 | 337.661 | 342.010 | 346.431 | 350.926 | 355.495 | | |
| 5.2 | Fondi rischi e oneri | 536.480 | 566.480 | 596.480 | 626.480 | 656.480 | 686.480 | 716.480 | 746.480 | 776.480 | 806.480 | 836.480 | | |
| 5.3 | Fondo TFR e altri benefici ai dipendenti | 1.612.095 | 1.644.337 | 1.677.223 | 1.710.768 | 1.744.983 | 1.779.883 | 1.815.480 | 1.851.790 | 1.888.826 | 1.926.602 | 1.965.134 | | |
| 5.4 | Finanziamenti a medio / lungo termine | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 5.5 | Altre passività non correnti (specificare nelle note) | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Totale passività NON CORRENTI | 14.914.743 | 15.281.006 | 15.658.646 | 16.040.186 | 16.426.566 | 16.817.722 | 17.220.981 | 17.629.301 | 18.042.768 | 18.461.470 | 18.885.498 | | |
| 6.1 | Passivo circolante | 3.608.025 | 1.550.561 | 1.587.779 | 1.599.182 | 1.614.125 | 1.629.616 | 1.682.213 | 1.699.396 | 1.717.122 | 1.735.388 | 1.754.190 | | |
| 6.1.1 | di cui: per debiti commerciali | 3.148.380 | 1.110.315 | 1.124.005 | 1.137.485 | 1.151.202 | 1.165.160 | 1.207.972 | 1.222.921 | 1.238.133 | 1.253.612 | 1.269.365 | | |
| (e) | di cui: debiti per altri acquisti | 3.148.380 | 1.110.315 | 1.124.005 | 1.137.485 | 1.151.202 | 1.165.160 | 1.207.972 | 1.222.921 | 1.238.133 | 1.253.612 | 1.269.365 | | |
| 6.1.2 | di cui: per debiti tributari e previdenziali | 459.645 | 440.246 | 463.774 | 461.697 | 462.924 | 464.456 | 474.241 | 476.476 | 478.990 | 481.775 | 484.825 | | |
| (a) | di cui: debiti per imposte (considerati debiti per imposte figurative sul NOPAT, per flussi di cassa e VAN) | 102.841 | 97.699 | 92.814 | 88.174 | 83.765 | 79.577 | 75.598 | 71.818 | 68.227 | 64.816 | 61.575 | | |
| (d) | di cui: per debiti previdenziali | 356.804 | 342.547 | 370.960 | 373.523 | 379.159 | 384.880 | 398.644 | 404.658 | 410.763 | 416.960 | 423.251 | | |
| 6.3 | Altre passività correnti (specificare nelle note) | 642.972 | 474.347 | 514.667 | 518.054 | 525.825 | 533.712 | 553.085 | 561.381 | 569.802 | 578.349 | 587.024 | | |
| 6 | Totale passività CORRENTI | 4.250.997 | 2.024.908 | 2.102.446 | 2.117.236 | 2.139.950 | 2.163.329 | 2.235.298 | 2.260.778 | 2.286.924 | 2.313.737 | 2.341.214 | | |
| 7 | Ratei e risconti passivi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 8=5+6+7 | Totale Passività | 19.165.740 | 17.305.914 | 17.761.092 | 18.157.421 | 18.566.516 | 18.981.050 | 19.456.279 | 19.890.078 | 20.329.692 | 20.775.207 | 21.226.712 | | |

| SCHEMA 4: Rendiconto finanziario, metodo "diretto" ex OIC 10 (valori in euro) | | | | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 | TOTALE |
|---|--|--|--|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 1.a | Incassi da tariffa | | | 7.574.894 | 8.007.847 | 8.385.397 | 8.781.038 | 9.107.262 | 9.445.834 | 9.702.088 | 9.965.476 | 10.236.196 | 10.514.455 | 91.720.487 |
| 1.b | Incassi da corrispettivo | | | 12.535.284 | 12.859.709 | 12.709.639 | 12.607.050 | 12.568.371 | 13.034.592 | 13.083.988 | 13.131.326 | 13.176.489 | 13.219.358 | 128.925.806 |
| 1.c | Altri incassi | | | 884.752 | 886.552 | 888.384 | 890.250 | 892.149 | 894.082 | 896.050 | 898.053 | 900.093 | 902.169 | 8.932.533 |
| 1.d | Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo | | | (5.297.239) | (5.348.197) | (5.437.987) | (5.529.329) | (5.622.250) | (5.982.580) | (6.083.280) | (6.185.721) | (6.289.934) | (6.395.950) | (58.172.466) |
| 1.e | Pagamenti a fornitori per servizi | | | (8.126.536) | (8.239.862) | (8.311.829) | (8.385.092) | (8.459.674) | (8.613.084) | (8.691.769) | (8.771.871) | (8.853.415) | (8.936.426) | (85.389.558) |
| 1.f | Pagamenti al personale | | | (6.850.941) | (7.419.196) | (7.470.467) | (7.583.177) | (7.697.590) | (7.972.873) | (8.093.155) | (8.215.253) | (8.339.196) | (8.465.011) | (78.106.860) |
| 1.g | Altri pagamenti | | | (97.547) | (99.303) | (101.090) | (102.910) | (104.762) | (106.648) | (108.568) | (110.522) | (112.511) | (114.536) | (1.058.398) |
| 1.h | Imposte pagate sul reddito | | | (117.645) | (121.798) | (123.052) | (124.666) | (126.249) | (130.662) | (132.345) | (134.056) | (135.795) | (137.563) | (1.283.831) |
| | variazione attivo circolante | | | 484.532 | (120.605) | (74.192) | (91.527) | (82.890) | (135.289) | (78.923) | (85.630) | (92.514) | (99.580) | (376.618) |
| | variazione passivo circolante | | | (2.226.089) | 77.537 | 14.790 | 22.715 | 23.378 | 71.970 | 25.479 | 26.147 | 26.813 | 27.477 | (1.909.783) |
| | variazione ratei e risconti attivi | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | Flusso di cassa dell'attività operativa | | | (1.236.537) | 482.685 | 479.593 | 484.352 | 497.745 | 505.343 | 519.567 | 517.948 | 516.225 | 514.393 | 3.281.314 |
| 2.a | Investimenti in immobilizzazioni immateriali | | | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (50.000) | (500.000) |
| 2.b | Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 2.c | Investimenti in immobilizzazioni materiali | | | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (100.000) | (1.000.000) |
| 2.d | Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 2 | Flusso di cassa dell'attività di investimento | | | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (150.000) | (1.500.000) |
| 3.a | Incremento mezzi di terzi | | | | | | | | | | | | | - |
| 3.b | Decremento mezzi di terzi | | | | | | | | | | | | | - |
| 3.c | Incremento mezzi propri | | | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 150.000 |
| 3.d | Decremento mezzi propri | | | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (5.000) | (50.000) |
| | variazione immobilizzazioni finanziarie | | | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (200.000) | (2.000.000) |
| | variazione fondo TFR | | | 32.242 | 32.887 | 33.544 | 34.215 | 34.900 | 35.598 | 36.310 | 37.036 | 37.777 | 38.532 | 353.040 |
| 3 | Flusso di cassa dell'attività finanziaria | | | (157.758) | (157.113) | (156.456) | (155.785) | (155.100) | (154.402) | (153.690) | (152.964) | (152.223) | (151.468) | (1.546.960) |
| 4=1+2+3 | Variazione delle Disponibilità liquide | | | (1.544.294) | 175.572 | 173.137 | 178.568 | 192.644 | 200.940 | 215.877 | 214.984 | 214.001 | 212.925 | 234.354 |