



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

**Agenzia per il Trasporto
Pubblico Locale del
Bacino di Bergamo**
CF e P.IVA 04083130163

SEDE: Via T.Tasso 8, 24121 Bergamo
TEL: 035.387709
MAIL: agenzia@agenziatplbergamo.it
PEC: agenziatplbergamo@pec.it

www.agenziatplbergamo.it

Relazione ex Misura 2.6 allegato A alla Delibera n.49/2015 dell'A.R.T. Documento di Consultazione

Bergamo, Seduta Pubblica del 16/04/2019

Ver.	data	Approvato da	Descrizione
0	24/04/2019	Emilio Grassi	Emissione per consultazione a seguito della seduta pubblica del 16.04.2019



SOMMARIO

1	Premessa	3
2	Quadro normativo e regolatorio	4
3	Beni suscettibili di essere qualificati essenziali e/o indispensabili	5
4	Servizio di TPL attuale e servizi di TPL oggetto di gara.....	5
5	Stima degli autobus necessari per l'esercizio dei servizi di TPL.....	6
6	Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Materiale Rotabile	7
7	Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Reti/impianti/infrastrutture	10
	7.1 Depositi e rimesse utilizzate dagli attuali gestori (compresi officine ed uffici)	10
	7.2 Impianti di fermata presenti sulla rete	13
	7.3 Autostazioni e nodi di interscambio	13
	7.4 Sistema tramviario	14
	7.5 Impianti funicolari e funiviari	14
8	Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: altri beni mobili.....	15
	8.1 Infrastrutture hardware e software del sistema di bigliettazione elettronica, dei sistemi di AVM/AVL ed i sistemi di videosorveglianza	15
9	Allegati	15



1 Premessa

Il presente documento costituisce la proposta di Relazione di cui alla Misura 2.6 dell'Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (d'ora in poi, il "**Regolamento ART**"), predisposta nell'ambito della procedura di consultazione (d'ora in avanti "**Consultazione**") avviata dall'**Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo** (d'ora in poi "**Agenzia**") ai sensi della Misura 2.6 dello stesso Regolamento, avente come oggetto la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino di competenza dell'Agenzia.

La Consultazione è finalizzata ad individuare quali, tra i beni attualmente utilizzati per l'esercizio dei servizi messi a gara, siano da qualificare come "essenziali" o "indispensabili". Essa ha comportato lo svolgimento delle seguenti attività:

- una fase di raccolta e sistematizzazione dei dati sul parco rotabile, sul personale, sugli impianti e sui sistemi tecnologici ("Data room"), alla data del 31.12.2018, avviata dall'Agenzia con una richiesta alle Aziende, avente scadenze il giorno 15/03/2019;
- l'invio dell'avviso di Consultazione tramite posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati portatori d'interesse (Enti Locali, Aziende, ecc.) in data 01/04/2019, nonché la sua pubblicazione in data 01/04/2019 sul sito internet istituzionale dell'Agenzia (www.agenziatplbergamo.it)¹ e su GUCE GU/S 2019*/S 068-161116 del 05/04/2019.

Le successive attività che costituiscono parte della procedura sono state programmate con la seguente sequenza temporale:

- svolgimento **dell'Assemblea con tutti i soggetti portatori di interesse** in data 16 aprile 2019, in cui vengono presentati i beni di cui trattasi e nella quale gli intervenuti possono avanzare richieste di chiarimenti relativamente ai criteri proposti;
- acquisizione delle valutazioni dei Soggetti portatori di interesse inviate per iscritto all'indirizzo (agenziatplbergamo@pec.it), **entro lunedì 20 maggio**;
- predisposizione di una versione definitiva della Relazione, comprensiva delle controdeduzioni alle osservazioni ricevute dai soggetti portatori d'interesse.

Successivamente allo svolgimento della Consultazione, l'Agenzia predisporrà la versione finale della presente Relazione, che costituirà allegato al Capitolato di gara e nella quale indicherà quali beni sono qualificati come essenziali o indispensabili

I documenti della consultazione sono pubblicati sul sito istituzionale dell'Agenzia al link:

<http://www.agenziatplbergamo.it/index.php/in-evidenza/bandi-di-gara/23-bandi-di-gara/bandi-aperti/75-consultazione-pubblica-art-del-49-2015-mis-2>

Il presente documento costituisce la proposta preliminare dell'Agenzia e la sottopone alla Consultazione degli stakeholders. La relazione è strutturata nei seguenti capitoli:

- Quadro normativo e regolatorio
- Beni suscettibili di essere qualificati essenziali e/o indispensabili
- Servizio di TPL attuale e servizi di TPL oggetto di gara
- Stima degli autobus necessari per l'esercizio dei servizi di TPL
- Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Materiale Rotabile

¹ Link: <http://www.agenziatplbergamo.it/index.php/in-evidenza/bandi-di-gara/23-bandi-di-gara/bandi-aperti/71-avviso-di-convocazione-della-consultazione-pubblica-art-del-49-mis-2>

- Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Reti/impianti/infrastrutture
- Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: altri beni mobili

2 Quadro normativo e regolatorio

L'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo fa riferimento alla normativa di settore della quale si riporta una sintesi non esaustiva, illustrando brevemente il quadro normativo e regolatorio che ha condotto alla redazione della presente relazione e richiama le principali tappe della procedura di Consultazione.

L'Agenzia, nell'esercizio delle sue funzioni, gestisce le procedure di affidamento dei servizi di competenza di **esecuzione dei contratti di servizio del lotto unico del bacino di Bergamo**, nello specifico:

1. Servizi di TPL urbani dell'*area urbana* di Bergamo, esercizi con autolinee, tramvia e funicolari;
2. Servizi di TPL extraurbani del Bacino di Bergamo, esercizi con autolinee e funivia.

Con Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("**ART**") ha definito misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, stabilendo che queste si applichino "*alle gare indette successivamente all'entrata in vigore della delibera*".

Rispetto al tema dei beni strumentali, il Regolamento ART dispone che "*in relazione all'oggetto della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e ad altre caratteristiche rilevanti del disegno o progetto di gara, gli enti affidanti individuano l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio ai fini della successiva pubblicazione nei documenti di gara*".

Tale elenco è funzionale all'individuazione al suo interno, sulla base dei criteri definiti dal Regolamento ART, dei beni "*essenziali*" e "*indispensabili*", ai fini della eventuale messa a disposizione degli stessi al nuovo gestore.

Vanno in particolare considerati "beni essenziali" per l'effettuazione del servizio di TPL, i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:

- a) condivisibilità;
- b) non sostituibilità;
- c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- d) dominanza.

Vanno invece considerati "beni indispensabili" per l'effettuazione del TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:

- a) non condivisibilità;
- b) non sostituibilità;
- c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

La Misura 2.6 del Regolamento ART prevede che *“l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte degli enti affidanti e delle successive modalità di messa a disposizione tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell’avviso di cui all’articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere entro sessanta giorni o, comunque, in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara”*;

La Misura 2.8 del Regolamento ART prevede che *“Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l’illustrazione della procedura seguita ai sensi della presente misura e dei suoi esiti, con particolare riferimento all’applicazione del criterio della non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili”*.

3 Beni suscettibili di essere qualificati essenziali e/o indispensabili

Per lo svolgimento della procedura di consultazione, come indicato dalla Misura 1.1 del Regolamento ART, eventualmente da emendare e/o integrare con i contributi raccolti dagli stakeholders a valle della stessa, l’Agenzia ha provveduto ad individuare l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio, e a classificarli nelle seguenti tre categorie proposte dalla stessa ART:

- materiale rotabile;
- reti, impianti e infrastrutture;
- altri beni commerciali

L’individuazione e la classificazione dei beni all’interno dell’elenco sono il risultato di un’attività di analisi dei servizi effettuati e dei beni attualmente utilizzati per l’erogazione del servizio.

I beni sotto descritti e suscettibili di essere qualificati come “indispensabili” o “essenziali”, consistono in:

- a. autobus utilizzati per l’esercizio dei servizi,
- b. reti, impianti e infrastrutture
 - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori (compresi uffici e officine);
 - impianti di fermata presenti sulla rete;
 - autostazioni e nodi di interscambio;
 - impianti di risalita nel caso di funicolari e funivie.
- c. altri beni mobili: infrastrutture hardware e software del sistema di bigliettazione elettronica (SBE), di monitoraggio del servizio (AVM, conta-passeggeri, ecc.).

4 Servizio di TPL attuale e servizi di TPL oggetto di gara

In linea con quanto illustrato nella Relazione Generale del **Programma del Trasporto pubblico del Bacino di Bergamo**, approvato dall’Assemblea dei Soci dell’Agenzia con Delibera n.3/2018 in data 04/07/2018, pubblicato sul sito istituzionale in data 04/07/2018, alla quale si rimanda per qualsivoglia approfondimento e/o dubbio interpretativo², si riporta un inquadramento sintetico del servizio attuale ed un quadro sinottico del servizio di progetto che sarà oggetto di gara.

² Link: <http://www.agenziatplbergamo.it/index.php/in-evidenza/programma-di-bacino>



Tabella 1 - Quadro sinottico del servizio del *Programma di Bacino*

Pacchetto		FERIALE INVERNALE _km-anno	FESTIVO INVERNALE _km-anno	FERIALE ESTIVO_km -anno	AGOSTO- feriale	FESTIVO ESTIVO_km -anno	GOSTO- festivo	totale servizio a frequenza (km-anno)	servizio poli di istruzione (km anno)	totale linea (km-anno)
0 - TPL base d'asta	interurba ni	9 824 429	164 258	1 774 395	532 318	37 331	11 199	12 343 931	2 792 504	15 136 436
	Area urbana	681 127	43 958	124 394	37 318	9 990	2 997	6 669 250	7 235	6 676 485
0 - TPL base d'asta		10 505 556	208 216	1 898 789	569 637	47 322	14 197	19 013 181	2 799 740	21 812 921
1 - adeguamento a standard RLink Totale		486 363	181 562	111 414	33 424	41 264	12 379	866 406	-	866 406
2 - Incremento servizio punta del mattino		451 586	-	79 306	23 792	-	-	554 684	-	554 684
3 - Attivazione di servizi festivi sulle linee portanti		-	233 997	-	-	53 181	15 954	303 132	-	303 132
4 - Festivo: frequenza oraria		-	266 272	-	-	60 516	18 155	344 943	-	344 943
5 - Incremento servizio serale		181 673	-	41 617	12 485	-	-	235 775	-	235 775
6 - Servizio Festivo		-	483 885	-	-	109 974	32 992	626 851	-	626 851
7 - Incrementi servizi Area Urbana								180 352	-	180 352
Totale complessivo		11 625 179	1 373 931	2 131 125	639 338	312 257	93 677	22 125 325	2 799 740	24 925 064

5 Stima degli autobus necessari per l'esercizio dei servizi di TPL

Il parco necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara viene individuato sulla base delle **corse contemporanee** in ora di punta.

Il Metodo prevede i seguenti passaggi:

1. analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 07.00-09.00. Queste corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio;
2. correzione di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto di errori e della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (10%);
3. aggiunta di una quota di scorta (20%).

Considerando che il volume complessivo dell'offerta dei servizi del *Programma di Bacino* e la quota di servizio nell'ora di punta sono simili all'offerta attuale (confronta "PdB Allegato 1" punto 5.1.4 e punto 6), la stima preliminare del fabbisogno di autobus è stata effettuata utilizzando il numero di corse contemporanee dichiarate, all'interno del Portale *Muoversi* di Regione Lombardia, da ciascun Consorzio operante nel Bacino e considerando la produzione attuale (vetture*Km).

Il numero di corse contemporanee è stato corretto per tenere conto del fattore «rigidità» e del livello di «scorte» necessario e sarà, una volta disponibile il programma d'esercizio a base di gara, ricalcolato per tenere conto del livello di produzione (vetture*Km) di progetto.

In base a tale analisi **gli autobus necessari sono pari a 632**, leggermente inferiori a quelli attuali per effetto delle possibili efficienze, derivanti dalla gestione unica di bacino con integrazione quindi fra i due ambiti di servizio (extraurbano ed urbano) oggi gestite da operatori diversi su più sottoreti.



Considerando che la somma delle correzioni apportate rispetto alle corse contemporanee (10% e 20%) potrebbe essere eccessiva rispetto alle effettive caratteristiche del parco, in termini di età media e quindi di esigenze manutentive, la correzione potrà essere ridotta fino ad un valore ottale (che assorbe entrambi gli effetti) pari al 20%. Pertanto il parco necessario ora stimato va considerato come cautelativo e, a valle ed in esito alla presente procedura di consultazione, potrà essere ridotto.

6 Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Materiale Rotabile

Il parco attualmente impiegato è di **665 veicoli**, distribuiti come da tabella seguente, che evidenzia l'assenza di vetture Euro 0 e Euro 1 che, ai sensi del comma 11 bis dell'art. 27 del D.L. 50/2017, non avrebbero potuto essere impiegate nell'ambito dei nuovi contratti di servizio.

Bisogna altresì considerare i 14 tram attualmente circolanti impiegati sulla tratta Bergamo – Albino, nonché le vetture specializzate presenti sulle funicolari (2+1) e sulla funivia (2).

Tabella 2 - Parco autobus attuale del Bacino di Bergamo

Classe Ambientale	Euro 2	Euro 3	Euro 3 FAP	Euro 4	Euro 5	Euro 5 FAP	EEV	Euro 6	ND	Totale
Quantità	2	100	19	95	177	103	1	148	20	665*

* compresi 20 veicoli di una società incumbent che non sono stati comunicati con il dettaglio della classe ambientale
Inclusi 12 mezzi full-electric

Seguendo i criteri indicati dall'ART per la verifica dell'indispensabilità o dell'essenzialità relativamente al parco autobus, come sopra riportati, essi sono stati declinati come illustrato di seguito:

- la **non condivisibilità** è sempre verificata per il materiale rotabile in considerazione del fatto che esso, sul servizio cui è destinato, ammette solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile occorre verificare esclusivamente la condizione di indispensabilità, mentre non si considera la condizione di essenzialità essendo beni non condivisibili;
- la **non sostituibilità**, condizione verificata quando né il mercato primario dei veicoli (nuovi), né quello secondario (usati), garantirebbero una fornitura della dimensione necessaria entro tempistiche compatibili con quelle di gara;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, è verificata quando il mercato non è in grado di fornire, nei tempi compatibili con la procedura di gara, la fornitura del parco necessario, ovvero quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati, che determinerebbero un extra costo per la collettività qualora i beni contribuiti fossero sottratti al servizio.

Dev'essere inoltre considerato che un investimento iniziale particolarmente elevato potrebbe risultare una barriera all'ingresso per eventuali competitor e ridurre quindi la contendibilità della gara.

Applicando la declinazione proposta dei criteri ex ART:

- la condizione di «non sostituibilità» è pienamente verificata per l'intero parco autobus;



- la condizione di «non duplicabilità», dato un congruo tempo tra l'aggiudicazione e l'avvio del servizio, è verificata per gli **autobus** acquistati con **contributo pubblico la cui vita tecnica non sia ancora esaurita**.

Applicando il criterio di vita tecnica pari a 15 anni (al 1/1/2021, data stimata per l'avvio dei contratti di servizio affidati tramite la gara in oggetto), **possono essere considerati come indispensabili 298 autobus (pari a circa il 50% del parco necessario)**.

Al fine di garantire una maggiore contendibilità della gara **saranno inoltre messi a disposizione dei concorrenti quei veicoli, non classificati come indispensabili, ma per i quali gli incumbent hanno manifestato disponibilità alla vendita o locazione a favore del subentrante**, che andrà confermata da parte di quest'ultimi, con apposito impegno formale (da acquisirsi prima della pubblicazione della documentazione di gara).

Con la messa a disposizione, infatti, da un lato si garantisce l'accesso al mercato da parte di operatori diversi dall'*incumbent* che potranno decidere se e in quale misura avvalersi (magari per un limitato periodo di tempo) del parco del gestore uscente; dall'altro non si vincola il subentrante ad acquistare obbligatoriamente i veicoli del gestore uscente.

Gli **autobus** per i quali è stata verificata la disponibilità da parte degli attuali gestori dei servizi di TPL sul bacino di Bergamo sono pari a **43**.

Considerando il complesso degli autobus che l'eventuale subentrante potrà rilevare dai precedenti gestori, costituiti da quelli "indispensabili" (con obbligo di subentro) e da quelli "disponibili" (rilevabili in opzione dal subentrante), gli autobus **residui che gli eventuali subentranti dovranno reperire sul mercato (nuovi) sono in totale 291, pari a circa il 45% del totale**.

Si riporta di seguito la tabella di sintesi degli autobus che saranno messi a disposizione del subentrante (indispensabili + disponibili), il fabbisogno e gli autobus da reperire fra il periodo che intercorrerà dall'aggiudicazione all'avvio del servizio.

Tabella 3 - Parco autobus indispensabile applicando primo criterio del bacino di Bergamo

Indispensabili	Disponibili	Totale	Fabbisogno	Da fornire
298	43	341	632	291

Va tuttavia considerato che l'applicazione di un vincolo di inalienabilità a tutti gli autobus acquistati con contributi pubblici con meno di 15 anni di età potrebbe contrastare con quanto previsto dall'art.23 della LR 24/2006, che stabilisce un vincolo di inalienabilità pari ad 8 anni per gli autobus urbani e 10 anni per gli autobus extraurbani.

L'applicabilità generalizzata di tale limite al vincolo inalienabilità rispetto ai singoli provvedimenti di riconoscimento di contributi per il rinnovo del parco bus consessi dalla regione Lombardia è ancora in corso di verifica.

A scopo cautelativo è stato calcolato l'effetto di tale ipotesi sul fabbisogno in sede di gara. Applicando il limite previsto dalla LR 24/2016 (calcolato al 01/01/2021), gli autobus che risulterebbero indispensabili si ridurrebbero a 215 e considerando anche i disponibili, **i bus residui che gli eventuali subentranti dovranno reperire sul mercato (nuovi) sarebbero in totale 398 (il 62% circa del totale)**.

Tabella 4 - Parco autobus indispensabile applicando secondo criterio del bacino di Bergamo

Indispensabili	Disponibili	Totale	Fabbisogno	Da fornire
180	54	234	632	398

Tale valore, sarà successivamente aggiornato (in riduzione) per tenere conto di due fondamentali aspetti:

- il definitivo valore di correzione rispetto alle corse contemporanee;
- gli autobus acquistati con contributi pubblici successivamente alla data di riferimento della data room (31/12/2018) già consegnato la cui consegna è prevista prima dell'avvio del servizio affidato con gara.

Al proposito si segnala che negli ultimi 3 anni sono stati attivati 5 piani di cofinanziamento con fondi ministeriali e regionali che hanno permesso programmare l'acquisto di 88 mezzi, 61 dei quali già consegnati (e già quindi inclusi nelle tabelle precedenti) ed altri 22 in fase di acquisto (per altri 5 l'iter procedurale potrebbe non consentire l'acquisizione dei mezzi)

Tabella 5 - Piani di cofinanziamento attivi

Bando	annualità	Investimento (mln €)	Finanziamento (mln €)	Mezzi programmati	Mezzi già immatricolati			Mezzi in acquisto
					2017	2018	Apr 2019	
Risorse Regionali DGR 5619/2016	2017-18	6,21	3,00	24	1	23	-	-
Risorse Ministeriali DGR 6024/2016	2015-16	10,61	3,79	35	4	31	-	-
Decreto regionale 9635/2015		0,29	0,14	2	-	2	-	-
FSC del Cipe 54/2016	2019-20	1,50	0,75	9	-	-	-	4 (*)
Bando Consip	2018-21	4,61	1,92	18	-	-	-	18
Totale		23,22	9,60	88	5	56	-	22 (*)

(*) 5 mezzi subordinati a conferma e/o verifiche procedurali

In merito al valore di cessione degli autobus (o valore di subentro) dichiarati indispensabili, esso verrà calcolato applicando la Misura 5 della Deliberazione ART 49/2017 che prevede sia pari **al valore più alto tra il valore netto contabile (alla data del subentro) e il valore di mercato calcolato applicando la norma UNI 11282/2008**. Tali valori saranno calcolati al netto del contributo pubblico ricevuto.

In entrambi i casi, riassunti nelle tabelle 3 e 4, per il reperimento degli autobus "da fornire" si prevede di concedere un tempo congruo, fino ad un massimo di 12 mesi, tra la stipula dei contratti di servizio e l'avvio del servizio stesso, tale da consentire agli aggiudicatari di reperire sul mercato i veicoli necessari.

7 Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: Reti/impianti/infrastrutture

7.1 Depositi e rimesse utilizzate dagli attuali gestori (compresi officine ed uffici)

La verifica d'indispensabilità è stata condotta su tutti gli impianti utilizzati dagli attuali gestori, che sono riportati nella tabella seguente, con le principali caratteristiche.

Gli impianti (depositi, officine, uffici) oggetto di ricognizione sono distribuiti sul territorio del bacino come nell'immagine seguente che riporta:

- 31 rimesse/depositi/parcheggi
- 1 rimessa tramviaria
- 3 impianti a fune
- 1 impianto tramviario
- 1 autostazione

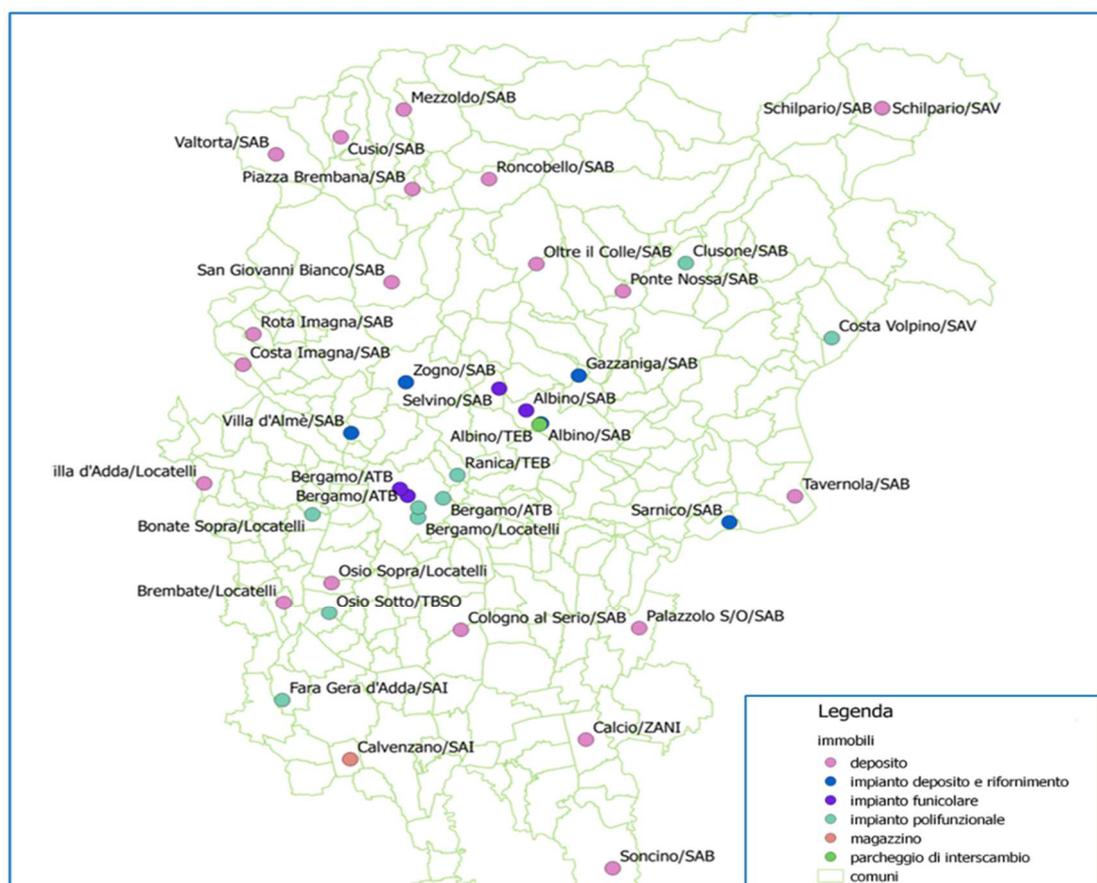


Figura 1 - Mappa depositi utilizzati dagli attuali gestori"



Per verificare l'eventuale indispensabilità/essenzialità degli impianti utilizzati dagli attuali gestori, occorre prioritariamente verificarne la possibile **condivisibilità**.

I beni strumentali, infatti, qualora siano verificate le altre condizioni previste dalla Regolamentazione ART, possono essere classificati:

- come "essenziali" nel caso in cui siano "condivisibili",
- come "indispensabili" qualora sia riscontrata la **non condivisibilità** ossia ne sia possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente.

Si ritiene che l'utilizzo dei depositi e delle rimesse principali, per motivi di organizzazione del servizio e di sicurezza, non possano essere considerati condivisibili, richiedendo un uso esclusivo per il gestore, quanto meno in termini di separazione fisica tra parti di uno stesso impianto che ne possano assicurare l'autonoma gestione.

Pertanto, i Depositi e le Rimesse sono suscettibili di essere classificati come indispensabili, ma non essenziali.

Le altre condizioni da verificare sia ne caso di essenzialità che indispensabilità sono le seguenti:

- la **non sostituibilità**, condizione verificata quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente e semplicemente adattabili per l'utilizzo nell'ambito dei servizi di TPL;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, condizione verificata quando gli impianti necessari, oltre a non essere reperibili sul mercato:
 - non possono neanche essere realizzati ex novo perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici,
 - ovvero in tempi compatibili con le procedure gara,
 - qualora pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

In merito alla caratteristica di "**non sostituibilità**" di cui alla citata regolamentazione ART, nel caso degli impianti di deposito e/o manutenzione, si ritiene necessaria la presenza di almeno 1 o 2 impianti per ciascun lotto di gara (in base alle specifiche caratteristiche dello stesso) di **impianti complessi con strutture sia di deposito che di manutenzione e lavaggio, con una superficie coperta/scoperta di dimensione significativa**.

Impianti di tali caratteristiche si ritiene siano caratterizzati dalla "non sostituibilità" essendo strutture specifiche destinate esclusivamente ai servizi di TPL non essendo reperibili sul mercato da parte di operatori non *incumbent* o comunque già presenti con proprie strutture sul territorio interessato.

In merito alla caratteristica di "**non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**", limitatamente agli impianti per i quali sia stata già verificata la caratteristica della "non sostituibilità", si ritiene che non sia sempre presente la caratteristica di "non duplicabilità", essendo realizzabili su aree disponibili sul mercato, anche adattando impianti pre-esistenti.

Tuttavia, per gli impianti che siano stati acquistati o realizzati con il ricorso a contribuzione pubblica, ovvero che siano di proprietà pubblica (Demanio, Provincia, EELL) (sia direttamente che per il tramite di società patrimoniali) si ritiene invece presente la caratteristica di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" in quanto, qualora non venissero più utilizzati per lo svolgimento del servizio e fossero sostituiti da nuovi impianti determinerebbero costi sociali non sostenibili determinati:



- a) dalla necessità per il gestore subentrante di sostenere costi per l'acquisto o realizzazione degli stessi impianti superiori a quelli che sosterebbe utilizzando gli impianti oggetto di contributo e il cui canone di locazione sarebbe ridotto proprio per tenere conto di tale contribuzione;
- b) dalla non corretta allocazione delle risorse pubbliche destinate alla stessa contribuzione pubblica che ne deriverebbe.

Pertanto, si è stabilito che Depositi/Rimesse attualmente utilizzati per lo svolgimento del servizio siano considerati indispensabili quando vi sia la cumulativa presenza delle seguenti condizioni:

- una superficie coperta/scoperta di dimensione significativa (ipotizzata in **5000** metri quadri, dimensione rispetto alla quale sono state effettuate le simulazioni), il rimessaggio, presenza di impianti di manutenzione, lavaggio e/o rifornimento di carburante;
- siano stati oggetto di contribuzione pubblica per l'acquisto/costruzione del bene e tali contributi non siano ancora stati completamente ammortizzati e/o siano di proprietà (diretta o indiretta) di un ente locale.

Inoltre, si considerano indispensabili anche quegli impianti che, pur non cumulando le precedenti due condizioni, si trovino in località nelle quali sarebbero difficilmente individuabili aree alternative equivalenti da destinare a rimessa/parcheggio. Tale caratteristica può infatti considerarsi tale da cumulare le due condizioni di non sostituibili e non duplicabilità.

In base alle informazioni disponibili, dall'applicazione dei criteri sopra descritti, **sarebbero individuabili come indispensabili i Depositi/Rimesse riportati nella seguente tabella.**

Tabella 6 - Elenco depositi indispensabili

Num. prog.	Ubicazione	Superficie (m.q.)	Utilizzatore attuale	Proprietario
1	Via Monte Gleno, 13, Bergamo	44.000	ATB Servizi	ATB Mobilità
2	P.zza Guglielmo Marconi, Bergamo	38.000	SAB	Demanio/Provincia di Bergamo
3	Via Milano 23, Osio Sotto	8.000	TBSO	TBSO*
4	Piazza Repubblica 4, Clusone	5.600	SAB	Demanio
5	Viale Stazione, Albino	4.400	SAB	Provincia di Bergamo
6	Piazzale Stazione, Gazzaniga	3.900	SAB	Demanio/Provincia di Bergamo
7	Via Locatelli, Piazza Brembana	3.000	SAB	Demanio
8	Via fratelli Calvi 22, Villa D'Almè	2.900	SAB	Demanio
9	Piazza IV Novembre, Zogno	2.600	SAB	Demanio
10	Viale dell'Artigianato 81, Cologno al Serio	1.600	SAB	Comune di Cologno al Serio
11	Via Tezze 7, Ranica	21.700	TEB	TEB

In allegato sono riportate le schede illustrative di questi immobili.

Il valore di mercato dei beni dichiarati indispensabili ed il relativo canone, sempre ai sensi della Misura 5 della Delibera ART 49/2015 ART dovrà essere determinato, entro la pubblicazione della documentazione di gara di cui costituirà un allegato, dai Soggetti Proprietari attraverso perizie



giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate.

Oltre agli impianti individuati come indispensabili, saranno comunque messi a disposizione (in opzione) dei partecipanti tutti gli altri impianti in uso agli attuali gestori dei servizi di TPL per i quali gli stessi abbiano dichiarato la disponibilità (che viene verificata nell'ambito della presente procedura di Consultazione, ai sensi del comma 6 della misura 2 della Delibera ART 49/2015). Tale disponibilità è attualmente oggetto di verifica. In ogni caso, la presenza di un significativo e ben distribuito numero di impianti classificati come indispensabili si ritiene che assicuri già una elevata contendibilità della gara.

Anche in considerazione della proprietà pubblica dei beni individuati, la modalità di messa a disposizione dei beni, considerata sia per i beni indispensabili che per quelli disponibili, è la **locazione**, al fine di ridurre l'onere finanziario a carico dell'aggiudicatario.

7.2 Impianti di fermata presenti sulla rete

Gli impianti di fermata (pensiline e paline), in particolare in merito alle pensiline, sono considerati indispensabili quando:

- sono di proprietà (diretta o indiretta per il tramite di società patrimoniale) degli Enti Locali
- pur essendo di proprietà di terzi, sono soggetti a contratti di concessione pubblicitaria in capo agli enti locali, la cui scadenza sia successiva alla data di subentro prevista.

Gli impianti di fermata non indispensabili (o essenziali, qualora siano utilizzati da diversi gestori, in quanto condivisibili) si ritiene opportuno, previa verifica della volontà di messa a disposizione da parte degli incumbent, che siano comunque resi disponibili da parte degli attuali proprietari.

Attualmente sono disponibili per l'Agenzia soltanto informazioni parziali.

Si coglie l'occasione della procedura di Consultazione per favorire la raccolta delle informazioni (quindi la fornitura da parte degli incumbent) sugli impianti di fermata anche non indispensabili.

7.3 Autostazioni e nodi di interscambio

In linea generale per le **autostazioni** è verificata la condizione di **condivisibilità**, essendone possibile l'uso da parte di diversi operatori. Pertanto le **autostazioni** sono suscettibili di essere individuati come "**essenziali**".

In merito alla caratteristica di "**non sostituibilità**" di cui alla citata regolamentazione ART, si ritiene che nel caso delle **autostazioni** essa sia sempre verificata, essendo le autostazioni un nodo essenziale della rete dei servizi di TPL la cui indisponibilità impatterebbe significativamente sull'organizzazione del servizio, soprattutto in merito alle coincidenze tra le linee ed all'interscambio, e la cui eventuale sostituzione richiederebbe una modifica della rete.

In merito alla caratteristica di "**non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**", le motivazioni già riportate in merito alla non sostituibilità portano a concludere che non siano duplicabili a costi socialmente sostenibili, in particolare nel caso siano di proprietà di enti locali ed inserite in modo strutturale all'interno del tessuto urbanistico.

Infine, in merito alla **dominanza**, da verificare solo per le autostazioni al fine della loro classificazione come beni essenziali, essa si ritiene presente per definizione non esistendo un mercato di tali beni.

Pertanto, si ritiene che le autostazioni, in quanto parte della rete, siano tutte classificabili come beni essenziali.

Nel caso specifico si fa riferimento alle due autostazioni classificate come tali ai sensi della Del.56/20108 dell'ART:

- Autostazione di Bergamo/Via Bono: rappresenta il terminale urbano di molteplici linee interurbane ed urbane di trasporto pubblico del Bacino che condividono gli spazi con le fermate di autolinee a lunga percorrenza;
- Autostazione dell'Aeroporto di Orio al Serio: finalizzata prevalentemente alle autolinee di media-lunga distanza, ma con la presenza di un capolinea del TPL di area Urbana.

7.4 Sistema tramviario

L'infrastruttura di **rete** del tram rientra fra «le essential facilities» per definizione in quanto:

- la condizione di «condivisibilità» è verificata, essendone teoricamente possibile l'uso da parte di diversi operatori;
- la «non sostituibilità» è verificata, essendo imprescindibile per l'esercizio del servizio e non intercambiabile;
- la «non duplicabilità a costi socialmente sostenibili» è verificata perchè:
 - l'infrastruttura è stata finanziata con risorse pubbliche;
 - non esistono alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente da un operatore diverso dal proprietario (subadditività dei costi e tempi non sostenibili di duplicazione);
- la dominanza, si ritiene presente per definizione non esistendo un mercato di tali beni.

Pertanto, si ritiene che l'**infrastruttura di rete** del tram, sia classificabile come **bene essenziale**.

I 14 tram, acquisitati congiuntamente con la realizzazione della rete tramviaria dalla società di scopo TEB, rappresentano un elemento inseparabile sotto il profilo tecnico e finanziario, del Sistema tramviario delle Valli. Pertanto si ritengono parte del sistema tramviario stesso da considerarsi come indispensabile/essenziale nel suo complesso - costituito dalla rete, dagli impianti e dal materiale rotabile - che sarà messo a disposizione del soggetto aggiudicatario della procedura di gara.

7.5 Impianti funicolari e funiviari

Per tali impianti è ancora in corso la raccolta delle informazioni di dettaglio, ma per i motivi analoghi a quelli riportati in merito alle autostazioni essi, in quanto infrastruttura di rete, **sono classificabili come beni indispensabili**.

Si riportano di seguito gli impianti a fune insistenti nel Bacino:

- **Funicolare Città Alta**
- **Funicolare San Vigilio**
- **Funivia Albino – Selvino**



8 Beni suscettibili di essere valutati essenziali e/o indispensabili: altri beni mobili

8.1 Infrastrutture hardware e software del sistema di bigliettazione elettronica, dei sistemi di AVM/AVL ed i sistemi di videosorveglianza

Tali sistemi hardware e software sono classificabili come indispensabili e pertanto trasferiti all'aggiudicatario se oggetto di contribuzione pubblica e di recente fornitura (quindi non ancora ammortizzati e aggiornati).

In particolare si tratta:

- le dotazioni hardware e software relative al nuovo sistema di bigliettazione elettronica (SBE), oggetto di contribuzione pubblica da parte di Regione Lombardia che andranno a sostituire i sistemi di bigliettazione attualmente utilizzati dalle aziende incumbent (questi ultimi non considerati indispensabili);
- i sistemi AVM e conta-passeggeri, recentemente implementati (entro gli ultimi 5 anni) e oggetto di contribuzione pubblica da parte di Regione Lombardia.

In merito al valore di subentro, esso sarà calcolato in base al valore, al netto della contribuzione pubblica, non ancora ammortizzato all'atto di subentro all'aggiudicatario della procedura di gara.

9 Allegati

Nell'Allegato 1 alla presente relazione si riportano le schede sintetiche di:

- infrastrutture di trasporto: tramvia, funicolari, funivia, autostazione di Bergamo;
- gli 11 impianti classificati fra i beni indispensabili.