



**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](mailto:agenzia@agenziatplbergamo.it)  
PEC: [agenziatplbergamo@pec.it](mailto:agenziatplbergamo@pec.it)

[www.agenziatplbergamo.it](http://www.agenziatplbergamo.it)

# **Procedura Pubblica di Consultazione ex Misura 2.6 Delibera ART 49/2015**

## **Presentazione del Documento di Consultazione**

**Bergamo, 16/04/2019**

## La gara: attività preliminari

L'Agenzia del TPL del Bacino di Bergamo ha avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL:

- è stato pubblicato (03/09/2016) **l'Avviso di pre-informazione**, ai sensi dell'art.7 par.2 del Regolamento 1370/2017
- è stato redatto ed approvato il **Piano di Bacino**;
- è stata avviata la **raccolta dati** presso le aziende (febbraio 2019);
- è stata convocata la **seduta pubblica** di consultazione con i portatori di interesse.



## La gara: prossimi passi

Le principali attività che l'Agencia svilupperà nel corso dei prossimi mesi, sono le seguenti:

- conclusione della procedura di consultazione;
- **Relazione ex Misura 6** Delibera ART 48/2017 (lotti);
- predisposizione del **PEFS** (Piano economico e finanziario simulato);
- predisposizione degli **atti di gara**;
- acquisizione della **documentazione definitiva** relativa al personale ed ai beni oggetto di subentro;
- pubblicazione del **bando di gara**;
- **invito ai presentare offerta** da parte dei soggetti qualificati.



# La gara: i servizi

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
<b>0 - TPL base d'asta</b>		<b>10 505 556</b>	<b>208 216</b>	<b>1 898 789</b>	<b>569 637</b>	<b>47 322</b>	<b>14 197</b>	<b>19 013 181</b>	<b>2 799 740</b>	<b>21 812 921</b>
<b>1 - adeguamento a standard RLink Totale</b>		<b>486 363</b>	<b>181 562</b>	<b>111 414</b>	<b>33 424</b>	<b>41 264</b>	<b>12 379</b>	<b>866 406</b>	-	<b>866 406</b>
<b>2 - Incremento servizio punta del mattino</b>		<b>451 586</b>	-	<b>79 306</b>	<b>23 792</b>	-	-	<b>554 684</b>	-	<b>554 684</b>
<b>3 - Attivazione di servizi festivi sulle linee portanti</b>		-	<b>233 997</b>	-	-	<b>53 181</b>	<b>15 954</b>	<b>303 132</b>	-	<b>303 132</b>
<b>4 - Festivo: frequenza oraria</b>		-	<b>266 272</b>	-	-	<b>60 516</b>	<b>18 155</b>	<b>344 943</b>	-	<b>344 943</b>
<b>5 - Incremento servizio serale</b>		<b>181 673</b>	-	<b>41 617</b>	<b>12 485</b>	-	-	<b>235 775</b>	-	<b>235 775</b>
<b>6 - Servizio Festivo</b>		-	<b>483 885</b>	-	-	<b>109 974</b>	<b>32 992</b>	<b>626 851</b>	-	<b>626 851</b>
<b>7 - Incrementi servizi Area Urbana</b>								<b>180 352</b>	-	<b>180 352</b>
<b>Totale complessivo</b>		<b>11 625 179</b>	<b>1 373 931</b>	<b>2 131 125</b>	<b>639 338</b>	<b>312 257</b>	<b>93 677</b>	<b>22 125 325</b>	<b>2 799 740</b>	<b>24 925 064</b>



# Procedura di Consultazione

La Delibera ART 49 del 2015 (Regolamento ART) dispone che *“gli enti affidanti **individuano l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio ai fini della successiva pubblicazione nei documenti di gara**”*.

La Misura 2.6 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**”*.

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.



# Procedura di Consultazione

Per individuare i beni indispensabili e quelli essenziali per l'effettuazione del servizio di TPL, per i beni strumentali devono essere verificate **cumulativamente** diverse condizioni.

Beni essenziali	Beni indispensabili
a) divisibilità	a) non divisibilità;
b) non sostituibilità	b) non sostituibilità;
c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili	c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
d) dominanza.	



# Beni oggetto di verifica

I beni qui descritti e suscettibili di essere qualificati indispensabili o essenziali, consistono in:

- a) Materiale rotabile (Autobus)** utilizzati per l'esercizio dei servizi,
- b) Reti, impianti e infrastrutture**
  - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori (compresi uffici e officine);
  - infrastrutture di rete (Tramvia delle valli);
  - 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 dei sistemi AVM e di bigliettazione elettronica.



## Autobus: parco necessario (1/2)

Il parco necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara viene individuato calcolato 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;
3. aggiunta di una quota di scorte.



## Autobus: parco necessario (2/2)

In attesa della definizione del Programma di Esercizio a base di gara, è stata effettuata una stima preliminare del fabbisogno di autobus utilizzando il numero di **corse contemporanee** dichiarate, all'interno del Portale Muoversi di Regione Lombardia, da ciascun Consorzio operante nel Bacino.

Il numero di corse contemporanee è stato corretto per tenere conto del fattore «rigidità» e del livello di «scorte» necessario.

I dati utilizzati potranno essere aggiornati nella versione definitiva della Relazione di Consultazione che costituirà uno degli allegati al Bando di Gara.

**I bus necessari così individuati sono pari a 632**



## Autobus & Tram: parco attuale

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.

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*



# Materiale rotabile: applicazione dei criteri ART

- La **non divisibilità** è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (divisibile);
- la **non sostituibilità** è verificata quando nessun potenziale concorrente ha, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un parco della dimensione e con le caratteristiche minime previste dalla procedura 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.



# Autobus Indispensabili

Pertanto:

- la condizione di «non sostituibilità» è pienamente verificata per l'intero parco;
- 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 prevista 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).**



## Autobus Disponibili

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.

**Gli autobus disponibili risultano: 43**



# Autobus da fornire

Considerando:

- i bus indispensabili (con obbligo di subentro)
- i bus disponibili (rilevabili in opzione dal subentrante)

**i bus residui che gli eventuali subentranti dovranno reperire sul mercato (nuovi) sono in totale 291 (45% ca. del totale)**

Indispensabili	Disponibili	Totale	Fabbisogno	Da fornire
298	43	341	632	291



## Autobus: scenario alternativo (1/2)

Un'interpretazione restrittiva della durata del vincolo di inalienabilità degli autobus contribuiti, derivante dall'art.23 della LR 24/2006, potrebbe limitare gli indispensabili a quelli con massimo 8 (urbani) o 10 (extraurbani) anni.

Applicando il vincolo al 1/1/2021, gli autobus che risulterebbero **indispensabili** si ridurrebbero a **180 (circa il 30% del parco)**.



## Autobus: scenario alternativo (2/2)

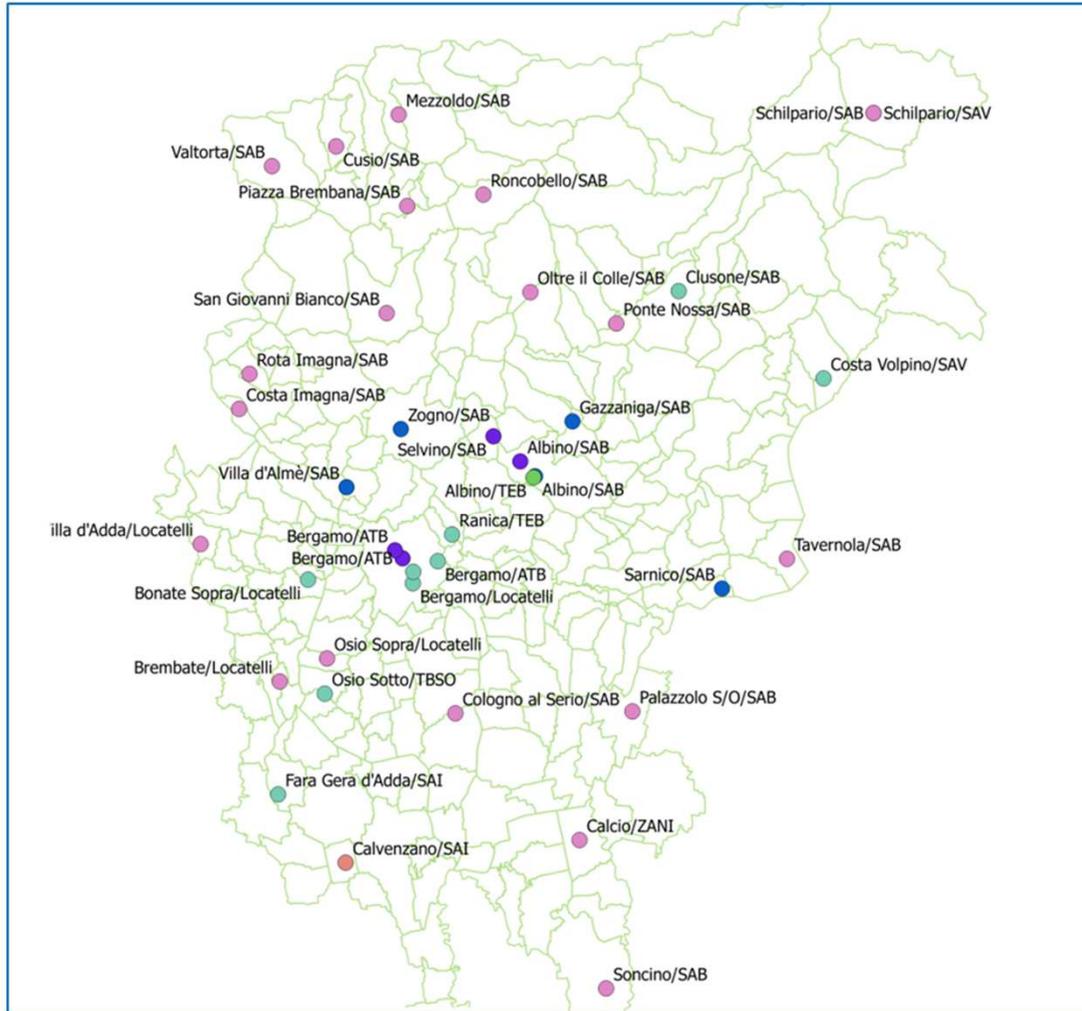
Con l'applicazione di questo criterio, gli autobus da fornire sarebbero più di quanto indicato nello scenario di riferimento:

**398** ossia il **62%** del totale.

Indispensabili	Disponibili	Totale	Fabbisogno	Da fornire
180	54	234	632	398



# Depositi: Situazione attuale



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



## Depositi: Applicazione Criteri ART (1/3)

Si considerano non condivisibili, quindi possono essere solo «Indispensabili» ma non «Essenziali». Le altre condizioni sono:

- la **non sostituibilità**: quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente adattabili;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, condizione verificata quando gli impianti necessari:
  - non possono neanche essere realizzati ex novo (in tempo) perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici,
  - pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.



## Depositi: Applicazione Criteri ART (2/3)

Si ritiene necessaria la presenza di almeno 1 o 2 per ambito di servizio (extraurbano – urbano) di impianti complessi con strutture sia di deposito che di manutenzione e lavaggio, con una superficie coperta/scoperta di dimensione significativa.

Tali strutture sono infatti sempre presenti nell'organizzazione dei gestori di TPL in bacini con almeno 100 vetture in servizio e sono ritenute pertanto indispensabili per il corretto ed efficiente svolgimento del servizio di TPL.



## Depositi: Applicazione Criteri ART (3/3)

I Depositi/Rimesse attualmente utilizzati per lo svolgimento del servizio sono considerati indispensabili quando vi sia la cumulativa presenza delle seguenti condizioni:

- una superficie coperta/scoperta di dimensione significativa (ipotizzata in 5.000 metri quadri), il rimessaggio, presenza di impianti di manutenzione, lavaggio e/o rifornimento di carburante. Ovvero situati laddove sarebbero difficilmente individuabili aree alternative equivalenti da destinare a depositi.
- 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





# Autostazioni

Per le autostazioni la condizione di:

- «condivisibilità» è sempre verificata, essendone possibile l'uso da parte di diversi operatori. Pertanto le autostazioni sono suscettibili di essere individuati come “essenziali”.
- «non sostituibilità» è sempre verificata, essendo le autostazioni un nodo essenziale della rete dei servizi di TPL;
- «non duplicabilità a costi socialmente sostenibili», è verificata per le stesse motivazioni, in particolare nel caso siano di proprietà di enti locali ed inserite in modo strutturale all'interno del tessuto urbanistico;
- «la dominanza», 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**.



# Sistema tramviario: la rete

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

- la condizione di «condivisibilità» è verificata, essendone 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**.



## Sistema tramviario: i tram

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.

Le condizioni di non sostituibilità e non duplicabilità a costi non socialmente sostenibili sono pertanto verificate.



## Paline & Pensiline

Gli impianti di fermata sono considerati indispensabili quando:

- sono di proprietà (diretta o indiretta) degli enti locali,
- quando soggetti a contratti di concessione pubblicitaria.

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.



# Impianti funiviari e funicolari

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**



## ICT: AVM & SBE

I **sistemi di bigliettazione** attualmente utilizzati dalle aziende incumbent saranno sostituiti dalle dotazioni hardware e software relative al sistema di bigliettazione elettronica (SBE), oggetto di contribuzione pubblica da parte di Regione Lombardia.

I **sistemi AVM e conta-passeggeri**, recentemente implementati (entro gli ultimi 5 anni) e oggetto di contributo pubblico non ancora ammortizzato, saranno considerati indispensabili.

Si ritiene **siano classificabili come indispensabili** e pertanto resi disponibili al soggetto vincitore della procedura di gara per l'assegnazione del servizio (sia perché contribuiti sia perché relativi a tecnologie aggiornate).



## Prossimi passi

- Entro venerdì 19 pubblicazione del Documento di Consultazione
- Entro lunedì 20 maggio ricezione delle osservazioni da parte degli stakeholder, in forma scritta via PEC
- Metà giugno, versione definitiva della Relazione di Consultazione

