

**Deliberazione n. 49/2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Misura 2 punto 6 – Consultazione in relazione ai beni**

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE**

**1. Premessa**

Il presente documento di consultazione è relativo alla Misura 2.6 dell’Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Esso illustra l’esito procedura di consultazione dei gestori uscenti, ed è finalizzato alla consultazione di altri stakeholder.

La consultazione, in particolare, 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*”, e si è sviluppata attraverso una fase di raccolta e sistematizzazione dei dati sul parco rotabile e su altri beni mobili e immobili.

**2. Quadro normativo**

Il quadro normativo in cui si inquadra il presente procedimento, oltre alla deliberazione n. 49/2015 dell’ART, è rappresentato dall’articolo 20 della Legge Regionale n. 35 del 31 dicembre 2015 “*Norme per i servizi di trasporto pubblico locale*”.

La deliberazione n. 49/2015 dell’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

Sono da considerare “*beni essenziali*” per l’effettuazione del servizio di TPL, i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:

- ✓ condivisibilità;
- ✓ non sostituibilità
- ✓ non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- ✓ dominanza.

Sono invece da considerare “*beni indispensabili*” per l’effettuazione del TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:

- ✓ non condivisibilità
- ✓ non sostituibilità
- ✓ non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

La Misura 2 punto 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.

**3. Consultazione degli attuali operatori**

I servizi di trasporto pubblico locale su gomma finanziati dalla Regione Calabria, ad oggi, ammontano complessivamente a circa 53÷54 milioni di km-bus/anno, di cui:

- circa 11 milioni di km-bus/anno urbani;
- circa 42÷43 milioni di km-bus/anno extraurbani.

Essi sono effettuati da 7 distinti soggetti giuridici che hanno gli stessi affidati in concessione. La forma giuridica associativa di tali soggetti è in 6 casi su 7 consortile e, complessivamente, sono 29 le società che operano,

limitatamente a quelle che hanno almeno un dipendente; di queste, 28 società hanno nella disponibilità autobus ed effettuano il servizio pubblico.

L'individuazione e la classificazione dei beni sono il risultato di un'attività di analisi dei servizi effettuati e dei beni attualmente utilizzati per l'erogazione del servizio, cui è seguita la ricognizione dei beni qui descritti e suscettibili di essere qualificati indispensabili o essenziali. A questo proposito l'Autorità Regionale dei Trasporti (ARTCal), congiuntamente al Settore *Trasporto Pubblico Locale* del Dipartimento *Infrastrutture, Lavori pubblici, Mobilità* della Regione Calabria, con nota congiunta n. 283231 del 17 agosto 2018, hanno avviato una consultazione dei gestori uscenti finalizzata all'individuazione dei beni essenziali e indispensabili, nonché alla verifica della disponibilità a porre a disposizione i beni, ove le norme, le condizioni di finanziamento e/o contratto non lo prevedano espressamente.

In particolare nella suddetta ricognizione sono stati chieste ai soggetti interessati i seguenti dati:

- a) **Elenco degli autobus** della società consortile e delle società consorziate, riportando in una prima scheda per ciascuna società consortile, per ogni mezzo, le seguenti informazioni: azienda proprietaria, telaio, targa, data di prima immatricolazione, marca e modello, subentro con obbligo di cessione al subentrante e l'indicazione della scadenza del vincolo di cessione al subentrante.
- b) **Elenco degli altri beni** rilevanti (esclusi gli autobus) della società consortile e delle società consorziate, riportando in una seconda scheda per ciascuna società consortile, per ogni bene, le seguenti informazioni: azienda proprietaria, tipo (deposito; impianto manutentivo; deposito e impianto manutentivo; uffici, autostazione, altro bene immobile, altro bene mobile), descrizione sintetica, Comune di localizzazione (se bene immobile), estremi catastali (se pertinente), superficie aree scoperte, superficie aree coperte (capannoni, depositi, officine, ecc.), superficie interna edifici (uffici, aree aperte al pubblico, ecc.), subentro con obbligo di cessione al subentrante e l'indicazione della scadenza del vincolo di cessione al subentrante; disponibilità alla vendita al subentrante.
- c) Una scheda di dettaglio per ciascun bene per il quale vi è un obbligo di cessione o la **disponibilità alla vendita al subentrante**, contenente una stima di massima del valore di mercato, il titolo di proprietà, eventuali canoni, ipoteche, mutui, ecc., gli estremi e l'entità dell'eventuale finanziamento-cofinanziamento ottenuto e ulteriori informazioni di cui almeno la carta di circolazione per gli autobus e per gli altri beni una descrizione degli stessi e del loro stato di manutenzione e le planimetrie catastali (se pertinenti).

#### **4. Beni essenziali o indispensabili**

##### **4.1. Materiale rotabile**

Il numero complessivo di veicoli del parco autobus regionale è pari ad 1.652, distribuiti come riportato nella tabella seguente. Gli autobus Euro 0, anche se non formalmente dismessi, non sono stati considerati perché non circolanti.

| <b>Tipo di autobus<br/>(tutti gli autobus)</b> | Classe ambientale |            |            |           |            |            | Alimentazione |           | Totale      | Età<br>media |
|--|-------------------|------------|------------|-----------|------------|------------|---------------|-----------|-------------|--------------|
|  | Euro<br>1         | Euro<br>2  | Euro<br>3  | Euro<br>4 | Euro<br>5  | Euro<br>6  | Gasolio       | Metano    |             |              |
| Extraurbani                                    | 46                | 303        | 497        | 81        | 241        | 141        | 1304          | 5         | 1309        | 13,8         |
| Urbani e suburbani                             | 12                | 47         | 143        | 9         | 110        | 22         | 279           | 64        | 343         | 13,6         |
| <b>Totale</b>                                  | <b>58</b>         | <b>350</b> | <b>640</b> | <b>90</b> | <b>351</b> | <b>163</b> | <b>1583</b>   | <b>69</b> | <b>1652</b> | <b>13,8</b>  |

Atteso che il livello dei servizi minimi, approvato con deliberazione di Consiglio regionale n. 347 del 16 novembre 2018 e deliberazione di Consiglio regionale n. 354 del 29 novembre 2018 prevede l'età massima degli autobus pari a 20 anni, sono valutabili per il trasferimento al subentrante esclusivamente gli autobus inferiori a tale vetustà. Il numero complessivo di veicoli di anzianità inferiore ai 20 anni alla data del 1 gennaio 2020 è pari a 1.379, distribuiti come riportato nella tabella seguente.

| Tipo di autobus<br>(vetustà < 20 anni) | Classe ambientale |        |        |        |        |        | Alimentazione |        | Totale      | Età media |
|--|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|--------|-------------|-----------|
|  | Euro 1            | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6 | Gasolio       | Metano |             |           |
| Extraurbani                            | -                 | 119    | 494    | 81     | 241    | 141    | 1071          | 5      | 1076        | 12,0      |
| Urbani e suburbani                     | -                 | 21     | 141    | 9      | 110    | 22     | 239           | 64     | 303         | 12,3      |
| Totale                                 | -                 | 140    | 635    | 90     | 351    | 163    | 1310          | 69     | <b>1379</b> | 12,1      |

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 divisibilità* è intesa quale impossibilità tecnica, organizzativa o commerciale che più operatori utilizzino contestualmente (contemporaneamente o cumulativamente) il bene. Essa è sempre verificata per il materiale rotabile in considerazione del fatto che esso, sul servizio cui è destinato, ammette solo un utilizzo esclusivo. Pertanto, per il materiale rotabile occorre verificare esclusivamente la condizione di indispensabilità, mentre non si considera la condizione di essenzialità essendo beni non divisibili.
- ✓ La *non sostituibilità* è intesa come la situazione in cui l'asset è sia necessario allo svolgimento del servizio e sia non intercambiabile agevolmente, realmente o potenzialmente, con altri asset per l'effettuazione dello stesso servizio. Tale condizione è 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. In merito alla condizione di "*non sostituibilità*" la dimensione del servizio messo a gara e del parco necessario per lo svolgimento del servizio renderebbe il reperimento dell'intero parco dei veicoli necessari:
  - difficoltoso sul mercato secondario (veicoli usati), pur essendo ad oggi la fonte prevalente delle immissioni nel parco veicolare calabrese;
  - complesso sul mercato primario (veicoli nuovi) e con tempi non facilmente compatibili con i tempi della procedura di affidamento.

Considerato che un investimento iniziale particolarmente elevato potrebbe risultare una barriera all'ingresso per eventuali competitors e ridurre quindi la contendibilità della gara, si ritiene sussistente la condizione di non sostituibilità, tanto più accentuata quanto più è elevata la aliquota dell'intero parco dei veicoli da reperire.

- ✓ La *non duplicabilità* a costi socialmente sostenibili, è intesa in termini prettamente economici come non replicabilità a costi parimenti efficienti (da parte di un'impresa mediamente efficiente) ovvero "socialmente sostenibili". Essa è verificata in primo luogo 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. Tale condizione è inoltre verificata quando l'assenza di un adeguato mercato secondario dei veicoli rischierebbe di imporre un rinnovo forzato del parco ed un incremento del corrispettivo necessario a sostenerne i relativi costi, senza peraltro determinare vantaggi sostanziali né per l'ente affidante, né per gli utenti, né per il gestore. In merito alla condizione di "*non duplicabilità a costi socialmente sostenibili*" essa emerge in relazione ai veicoli acquistati con contribuzione pubblica e i cui contributi non siano stati ancora completamente ammortizzati alla data di previsto avvio del servizio da parte degli aggiudicatari.

In definitiva si ritengono certamente indispensabili:

- A) dei 570 autobus inferiori a 20 anni di vetustà cofinanziati con contributo pubblico in vigenza e in applicazione della L.R. n. 3/1988 (per cui è previsto l'ammortamento in ragione di quote del 12% all'anno (cfr. art. 5, c. 4), e quindi in 8 anni e 4 mesi), quelli che alla data del 01/01/2020, non hanno concluso il periodo di ammortamento, che sono in numero di 16: per n. 5 autobus è in scadenza a luglio 2020, per n. 1 autobus a febbraio 2023, per n. 8 autobus a marzo 2024, e per n. 2 autobus a maggio 2024;
- B) tutti gli autobus acquistati in vigenza e in applicazione della L.R. n. 35/2015, che ha abrogato la L.R. n. 3/1988, che ha previsto l'ammortamento in 15 anni (e quindi con scadenza certamente oltre l'avvio della gara): 78 autobus acquistati nel 2018 (fondi MIT D.M. 345/2016);

In totale 94 autobus, riportati nella seguente tabella.

| Tipo di autobus<br>(finanziamento pubblico con<br>ammortamento non concluso) | Classe ambientale |           |           |           |           |           | Alimentazione |        | Totale    | Età<br>media |
|--|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|--------|-----------|--------------|
|  | Euro<br>1         | Euro<br>2 | Euro<br>3 | Euro<br>4 | Euro<br>5 | Euro<br>6 | Gasolio       | Metano |           |              |
| Extraurbani  | -                 | -         | -         | -         | 1         | 80        | 81            | 0      | 81        | 1,1          |
| Urbani e suburbani   | -                 | -         | -         | -         | 5         | 8         | 8             | 5      | 13        | 5,0          |
| <b>Totale</b>  | -                 | -         | -         | -         | 6         | 88        | 89            | 5      | <b>94</b> | 1,6          |

In ragione del numero limitato, e in considerazione del fatto che la non sostituibilità è tanto più accentuata quanto più è elevata la aliquota dell'intero parco dei veicoli da reperire, si è ritenuto di includere fra gli indispensabili gli autobus a contributo pubblico fino a 15 anni di vetusta, fatte salve le valutazioni in esito alle osservazioni che perverranno sulla base della presente consultazione. Tali autobus sono riportati nella seguente tabella.

| Tipo di autobus<br>(finanziamento pubblico<br>con vetustà < 15 anni) | Classe ambientale |           |           |           |           |           | Alimentazione |        | Totale     | Età<br>media |
|--|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|--------|------------|--------------|
|  | Euro<br>1         | Euro<br>2 | Euro<br>3 | Euro<br>4 | Euro<br>5 | Euro<br>6 | Gasolio       | Metano |            |              |
| Extraurbani  | -                 | -         | 209       | 54        | 155       | 81        | 496           | 3      | 499        | 10,4         |
| Urbani e suburbani   | -                 | -         | 53        | 0         | 88        | 8         | 94            | 55     | 149        | 11,4         |
| <b>Totale</b>  | -                 | -         | 262       | 54        | 243       | 89        | 590           | 58     | <b>648</b> | 10,7         |

Per tali veicoli il valore di subentro verrà calcolato applicando l'articolo 20 della Legge regionale n.35/2015 e la deliberazione ART 49/2015.

Al fine di garantire una maggiore contendibilità della gara saranno inoltre messi a disposizione dei concorrenti quei veicoli, di vetustà inferiore a 20 anni (alla data del 1 gennaio 2020), non classificati come indispensabili, ma per i quali i gestori attuali hanno manifestato disponibilità a metterli a disposizione del subentrante, che andrà confermata da parte di quest'ultimi, con apposito impegno formale (da acquisirsi prima del bando di gara o della lettera di invito a presentare offerta). Tali autobus sono riportati nella seguente tabella.

| Tipo di autobus<br>(disponibilità alla vendita<br>con vetustà < 20 anni) | Classe ambientale |           |           |           |           |           | Alimentazione |        | Totale     | Età<br>media |
|--|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|--------|------------|--------------|
|  | Euro<br>1         | Euro<br>2 | Euro<br>3 | Euro<br>4 | Euro<br>5 | Euro<br>6 | Gasolio       | Metano |            |              |
| Extraurbani  | -                 | 42        | 121       | 12        | 75        | 51        | 299           | 2      | 301        | 11,5         |
| Urbani e suburbani   | -                 | 17        | 40        | 8         | 21        | 0         | 77            | 9      | 86         | 14,3         |
| <b>Totale</b>  | -                 | 59        | 161       | 20        | 96        | 51        | 376           | 11     | <b>387</b> | 12,2         |

Tali autobus potranno essere rilevati dagli eventuali aggiudicatari subentranti al fine di ridurre il numero di vetture da reperire sul mercato per avviare il servizio, favorendo in tal modo l'accesso alla gara ed assicurandone la contendibilità, pur senza vincolare gli aggiudicatari ad utilizzare le vetture messe a disposizione.

Bisogna tenere presente che il parco veicolare è in continua evoluzione con una media di 11÷12 autobus immessi e dismessi ogni mese (media degli ultimi 18 mesi). In particolare sono di prossima immissione 25 autobus acquistati con contributi pubblici (fondi MIT, D.M. n. 25/2017). Allo stesso tempo sono in programmazione nuovi investimenti pubblici e alcuni veicoli raggiungeranno i limiti di età sopra considerati (15 anni, 8 anni e 4 mesi, 20 anni).

#### 4.2. Reti, impianti e infrastrutture

La verifica d'indispensabilità è stata condotta su tutti gli impianti utilizzati dagli attuali gestori. Le tipologie di beni prese in considerazione sono state raggruppate per necessità di sintesi nelle seguenti categorie di beni:

- a) Area coperta
- b) Area scoperta
- c) Autostazione
- d) Deposito
- e) Destinazione varie
- f) Macchinario
- g) Officina
- h) Ufficio

Per ognuno delle suddette categorie di beni è stato rilevato il loro numero N, le aree delle superfici scoperte As, le aree delle superfici coperte Ac, le aree destinate ad uffici Au, la disponibilità alla vendita al subentrante D, la indisponibilità alla vendita al subentrante I e, infine, il valore del bene V.

I risultati delle analisi sono stati raggruppati con riferimento alle provincie di Cosenza, Catanzaro, Vibo Valentia e Città Metropolitana di Reggio Calabria e infine su base regionale per come di seguito indicato. Dalle schede acquisite risulta che per la Provincia di Crotona non vi sono beni di proprietà degli attuali gestori e che la netta prevalenza è localizzata nelle provincie di Reggio Calabria e Cosenza.

| Tipo di bene<br>Provincia di Cosenza | N         | As<br>(m <sup>2</sup> ) | Ac<br>(m <sup>2</sup> ) | Au<br>(m <sup>2</sup> ) | D         | I         | V<br>(Euro)       |
|--------------------------------------|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------|-----------|-------------------|
| Area coperta                         | 1         |                         | 1.000                   |                         |           | 1         |                   |
| Area scoperta                        | 42        | 140.015                 |                         |                         | 28        | 14        | 6.985.066         |
| Deposito                             | 1         |                         | 11                      |                         | 1         |           |                   |
| Destinazione varie                   | 11        | 51.116                  | 10.956                  | 2.766                   | 4         | 7         | 4.500.000         |
| Macchinario                          | 15        |                         |                         |                         | 1         | 14        | 50.000            |
| Officina                             | 5         | 673                     | 1.465                   |                         |           | 5         |                   |
| Ufficio                              | 16        |                         |                         | 1.756                   | 8         | 8         | 746.397           |
| <b>Totale Provincia di Cosenza</b>   | <b>91</b> | <b>191.804</b>          | <b>13.432</b>           | <b>4.522</b>            | <b>42</b> | <b>49</b> | <b>12.281.463</b> |

| Tipo di bene<br>Provincia di Catanzaro | N         | As<br>(m <sup>2</sup> ) | Ac<br>(m <sup>2</sup> ) | Au<br>(m <sup>2</sup> ) | D        | I         | V<br>(Euro)      |
|--|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|-----------|------------------|
| Area scoperta                          | 2         | 19.260                  |                         |                         | 1        | 1         | 1.040.000        |
| Deposito                               | 2         |                         | 3.699                   |                         | 1        | 1         | 1.800.000        |
| Destinazione varie                     | 7         | 1.740                   | 766                     | 250                     | 1        | 6         | 253.300          |
| Macchinario                            | 1         |                         |                         |                         |          | 1         |                  |
| Officina                               | 1         |                         | 3.070                   |                         |          | 1         |                  |
| Ufficio                                | 1         |                         |                         | 770                     |          | 1         |                  |
| <b>Totale Provincia di Caanzaro</b>    | <b>14</b> | <b>21.000</b>           | <b>7.535</b>            | <b>1.020</b>            | <b>3</b> | <b>11</b> | <b>3.093.300</b> |

| Tipo di bene<br>C. M. di Reggio Calabria | N         | As<br>(m <sup>2</sup> ) | Ac<br>(m <sup>2</sup> ) | Au<br>(m <sup>2</sup> ) | D         | I        | V<br>(Euro)       |
|--|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------|----------|-------------------|
| Area coperta                             | 4         |                         | 1.302                   |                         | 4         |          | 578.455           |
| Area scoperta                            | 12        | 86.754                  |                         |                         | 12        |          | 18.836.569        |
| Autostazione                             | 2         |                         | 2.140                   | 1.940                   | 2         |          | 3.886.918         |
| Deposito                                 | 7         |                         | 2.692                   |                         | 7         |          | 1.657.613         |
| Macchinario                              | 48        |                         |                         |                         | 48        |          | 705.000           |
| Officina                                 | 2         |                         | 5.481                   |                         | 2         |          | 3.106.422         |
| Ufficio                                  | 18        |                         |                         | 4.134                   | 18        |          | 5.146.323         |
| <b>Totale C. M. Reggio Calabria</b>      | <b>93</b> | <b>86.754</b>           | <b>11.614</b>           | <b>6.074</b>            | <b>93</b> | <b>0</b> | <b>33.917.299</b> |

| Tipo di bene<br>Provincia di Vibo Valentia | N         | As<br>(m <sup>2</sup> ) | Ac<br>(m <sup>2</sup> ) | Au<br>(m <sup>2</sup> ) | D        | I         | V<br>(Euro)    |
|--|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|-----------|----------------|
| Area coperta                               | 5         |                         | 1.963                   |                         |          | 5         |                |
| Area scoperta                              | 7         | 17.078                  |                         |                         |          | 7         |                |
| Destinazione varie                         | 2         | 300                     | 307                     | 52                      |          | 2         |                |
| Officina                                   | 2         |                         | 1.204                   |                         | 1        | 1         | 720.000        |
| Ufficio                                    | 2         |                         |                         | 373                     | 1        | 1         | 180.000        |
| <b>Totale Provincia di Vibo V.</b>         | <b>18</b> | <b>17.378</b>           | <b>3.474</b>            | <b>425</b>              | <b>2</b> | <b>16</b> | <b>900.000</b> |

| Tipo di bene<br>Regione Calabria | N          | As<br>(m <sup>2</sup> ) | Ac<br>(m <sup>2</sup> ) | Au<br>(m <sup>2</sup> ) | D          | I         | V<br>(Euro)       |
|----------------------------------|------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------|-----------|-------------------|
| Area coperta                     | 10         | 0                       | 4.265                   | 0                       | 4          | 6         | 578.455           |
| Area scoperta                    | 63         | 263.107                 | 0                       | 0                       | 41         | 22        | 26.861.635        |
| Autostazione                     | 2          | 0                       | 2.140                   | 1.940                   | 2          | 0         | 3.886.918         |
| Deposito                         | 10         | 0                       | 6.402                   | 0                       | 9          | 1         | 3.457.613         |
| Destinazione varie               | 20         | 53.156                  | 12.029                  | 3.068                   | 5          | 15        | 4.753.300         |
| Macchinario                      | 64         | 0                       | 0                       | 0                       | 49         | 15        | 755.000           |
| Officina                         | 10         | 673                     | 11.220                  | 0                       | 3          | 7         | 3.826.422         |
| Ufficio                          | 37         | 0                       | 0                       | 7.034                   | 27         | 10        | 6.072.720         |
| <b>Totale Regione Calabria</b>   | <b>216</b> | <b>316.936</b>          | <b>36.055</b>           | <b>12.042</b>           | <b>140</b> | <b>76</b> | <b>50.192.062</b> |

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 nel 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:
  - o non possono neanche essere realizzati ex novo perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici;
  - o ovvero in tempi compatibili con le procedure gara;
  - o 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 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 di enti locali (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:

- ✓ 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;
- ✓ 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 2.000 metri quadri, ma la cui determinazione è oggetto della presente consultazione), 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.

Qualora nessun impianto presenti entrambe le condizioni precedenti è comunque necessario esplorare la presenza e disponibilità di eventuali strutture che soddisfino la prima condizione, da valutarsi anche in relazione ai lotti di gara. Tale esplorazione e verifica viene operata nell’ambito della presente consultazione, ai sensi del comma 6 della misura 2 della Delibera ART 49/2015.

Per quanto riguarda la mappatura delle *autostazioni*, in linea generale 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, a condizione che continuino a fare parte della rete, siano tutte classificabili come beni essenziali.