



Y30PREV PREVENTIVO LEGITTIMITA' INFRASTRUTTURE

(Controllo Preventivo) Si trasmettono a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con elenco n. 0005930-20/02/2017-SCCLA-Y30PREV-P in data 20 febbraio 2017, n. 1 provvedimenti.

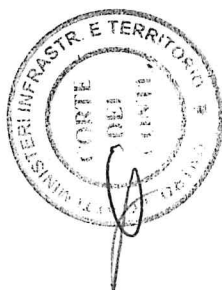
DECRETO 25/17

N. protocollo C.d.C.	Data prot. C.d.C.	N. protocollo provv.	Data prot. provv.	OGGETTO	N. Registrazione	Data Registrazione
3107	25/01/2017			DM 25 gennaio 2017 n. 25 relativo al parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, per le persone a mobilità ridotta, anno 2017-2019	1-850	20/02/2017

CORTE DEI CONTI



0005930-20/02/2017-SCCLA-Y30PREV-P



M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0008860-01/03/2017-INGRESSO



CORTE DEI CONTI



0003107-25/01/2017-SCCLA-Y30PREV-A

Il Ministro delle Infrastr.

Visto l'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, ai sensi del quale *“per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. Al Fondo confluiscano, previa intesa con le regioni, le risorse disponibili di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti. Al Fondo sono altresì assegnati, per le medesime finalità, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità innovative e sperimentali, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta, per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio”*;

Visto l'articolo 7, comma 11 *quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2016, n. 21, che ha differito al 1° gennaio 2017, l'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevedendo, specificatamente, che per le risorse di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti relative alle annualità 2015 e 2016 si applicano le modalità e le procedure di cui al citato articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e dell'articolo 1, comma 223, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

Considerato che, in applicazione del richiamato comma, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti un “Fondo” finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale;

Ritenuto necessario adottare un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che individui le modalità innovative e sperimentali per l'attuazione del disposto dell'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, tenendo conto anche della necessità di garantire l'accessibilità per persone a mobilità ridotta;

Considerato che i mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale possono essere di varia tipologia e che, prevalentemente, possono distinguersi in rotabili per impianti fissi, autobus e natanti;

Tenuto conto che, per il rinnovo dei parchi autobus destinati al trasporto pubblico locale e regionale si ritiene opportuno, per ridurre i tempi di rinnovo ed ottimizzare l'uso delle risorse disponibili, definire procedure che consentano in via sperimentale di approvvigionarsi degli autobus mediante una società specializzata all'uopo identificata quale centrale unica di committenza;

Ritenuto opportuno destinare, mediante le procedure disciplinate dal presente decreto, parte delle risorse stanziare sul menzionato Fondo, pari a 50 milioni di euro per l'esercizio 2017, a 50 milioni di euro per l'esercizio 2018 e a 50 milioni di euro per l'esercizio 2019 esclusivamente all'acquisto di autobus urbani ed extraurbani, in relazione alla urgente necessità di accelerare i tempi di rinnovo del parco automobilistico, obsoleto e inquinante, utilizzato per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

Tenuto conto della necessità di definire le caratteristiche tecniche degli autobus da acquisire sulla base delle esigenze standard di utilizzo per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dando priorità nella fase sperimentale a quelli di maggiore diffusione nell'ambito dei servizi urbani e extraurbani, e garantendo, al tempo stesso, la massima partecipazione delle imprese produttrici alla gara bandita dalla centrale unica di committenza nazionale ;

Ritenuto necessario procedere, al fine di perseguire il raggiungimento degli standard europei, alla individuazione delle tipologie di autobus da acquisire, con particolare attenzione alla necessità di sostituzione degli autobus a maggiore impatto ambientale appartenenti alle categorie euro 0 ed euro 1, con quelli della più recente classe di emissione di gas di scarico o con assenza di emissioni, definendo, altresì, gli equipaggiamenti minimi obbligatori, al fine di garantire l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, e di consentire la adozione delle più moderne tecnologie disponibili sul mercato per la rilevazione dei passeggeri e della posizione degli autobus durante la corsa, la validazione elettronica dei titoli di viaggio e il collegamento alla rete internet;

Ritenuto opportuno, altresì, al fine del miglioramento degli standard ambientali e la riduzione delle emissioni in attuazione delle indicazioni dell'Unione Europea, prevedere che il 35% del totale degli autobus relativi ai lotti per i servizi urbani, oggetto della procedura di evidenza pubblica espletata dalla centrale unica di committenza, siano con alimentazione a GNC, elettrica o ibrida, garantendo in tal modo la più ampia opzione di scelta per i beneficiari del contributo;

Ritenuto altresì opportuno rinviare ad un successivo provvedimento le modalità di utilizzo delle ulteriori risorse stanziare sullo stesso Fondo per gli anni 2019, 2020, 2021 e 2022;

Considerato che le risorse in argomento per gli anni 2017, 2018 e 2019 sono complessivamente pari a 150 Meuro;

Considerato che l'approvvigionamento di autobus mediante una centrale unica di committenza nazionale comporta vantaggi in termini di economie di scala e di snellimento delle procedure;

Ritenuto, quindi, opportuno, avvalersi di una società pubblica specializzata quale centrale unica di committenza nazionale per rinnovare, utilizzando i contributi statali stanziati sul Fondo richiamato, autobus per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

Ritenuto, altresì, opportuno non procedere alla costituzione di una nuova società, bensì, verificare, a normativa vigente, se vi è una società pubblica di cui avvalersi per il compito di cui sopra;

Visti, gli articoli 37 e 38 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che consentono di individuare tale soggetto in Consip S.p.a.;

Visto l'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, che prevede che Consip S.p.a. proceda alla stipula di convenzioni;

Considerato che Consip S.p.a. opererà, quale centrale di committenza facendo ricorso al mercato per la selezione di operatori economici fornitori di autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilisti utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'esito della quale stipulerà convenzioni ai sensi dell'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488;

Considerato necessario che le risorse statali destinate all'acquisto degli autobus, forniti mediante la procedura adottata dalla centrale di committenza, siano ripartiti tra le Regioni ed erogati a fronte di cofinanziamenti garantiti dalle Regioni medesime, con risorse proprie, nonché di soggetti terzi, pubblici o privati, che esercitano servizi di trasporto pubblico locale e regionale sul territorio di propria competenza;

Ritenuto opportuno far coincidere le percentuali di contributo statale a valere sul Fondo e di cofinanziamento garantito dalle Regioni a quelle definite con il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 28 ottobre 2016, n.345;

Ritenuto, altresì, opportuno che la procedura possa essere adottata anche per l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche destinate al rinnovo dei parchi autobus, ferme restando le prescrizioni e le eventuali percentuali di contributo e di cofinanziamento attribuite alla singola Regione interessata dal relativo provvedimento di legge o amministrativo;

Considerato necessario individuare le tipologie di autobus da acquisire;

Ritenuto opportuno che, a seguito del ricorso al mercato, le forniture siano eseguite mediante convenzione, stipulata dalla centrale di Committenza con le modalità predeterminate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato necessario che gli autobus acquistati con le procedure di cui al presente decreto siano destinati in modo vincolato ai servizi di trasporto pubblico locale o regionale sul territorio della Regione che si è avvalsa della procedura medesima;

Considerato, altresì, necessario che, qualora la Regione non si avvalga, nei termini indicati dal presente decreto, delle procedure dallo stesso previste, la quota di risorse ad essa attribuita possa essere ripartita tra le altre Regioni, fermo restando il rispetto delle procedure di contributo e di cofinanziamento predeterminate;

Vista la sentenza della Corte Costituzionale 16 settembre 2016, n. 211, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nella parte in cui prevede che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 e la ripartizione delle risorse su base regionale siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato "sentita" la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anziché "d'intesa" con la Conferenza stessa;

Acquisita l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano in data 22 dicembre 2016,

DECRETA

Articolo 1

(Destinazione del Fondo)

1. Al Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero tramite società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, confluiscono le risorse disponibili di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019.
2. Il presente decreto stabilisce le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse di cui al comma 1.
3. Le modalità di utilizzo delle rimanenti risorse stanziato sul richiamato Fondo sono definite con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 2

(Ripartizione delle risorse)

1. Le risorse attribuite alle Regioni per il rinnovo dei parchi autobus, riportate nell'allegato 1, contribuiscono alla copertura dei costi delle forniture di autobus, unitamente al cofinanziamento minimo assicurato da ciascuna Regione nei termini percentuali indicati nello stesso allegato.
2. Le risorse stanziato per il 2017 non utilizzate dalle singole Regioni attraverso la emissione dell'ordinativo di fornitura entro cinque mesi dalla data di comunicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'avvenuta stipula della convenzione di cui all'articolo 5 del presente decreto, e le risorse stanziato per gli anni 2018 e 2019, non utilizzate dalle singole Regioni attraverso la emissione dell'ordinativo di fornitura rispettivamente entro i primi tre mesi di ciascuno degli stessi anni, sono ripartite tra le altre Regioni tenendo conto delle quote percentuali di cui all'allegato 1 ed erogate secondo le modalità di cui al presente decreto.

Articolo 3

(Centrale Unica di Committenza)

1. L'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, del presente decreto, destinate al rinnovo dei parchi autobus relativi al trasporto pubblico locale e regionale, avviene, in via sperimentale, mediante una centrale unica di committenza nazionale, identificata in Consip S.p.a.

Articolo 4

(Determinazione della tipologia di autobus da ammettere a contributo)

1. Le tipologie e gli equipaggiamenti minimi degli autobus da acquistare mediante la centrale unica di committenza nazionale, utilizzando le risorse di cui all'articolo 1, comma 1, del presente decreto, sono indicate nell'allegato 2.
2. Gli ulteriori equipaggiamenti rispetto a quelli del comma precedente, anche se quotati in sede di gara, sono a carico esclusivo delle Regioni e degli Enti locali e/o delle imprese che esercitano le relative opzioni.

Articolo 5

(Procedura ad evidenza pubblica)

1. Nel rispetto della normativa vigente, la Consip S.p.a. individua, mediante procedure ad evidenza pubblica, il soggetto fornitore per ciascuno dei lotti di autobus indicati nell'allegato 2, stipulando con esso un'apposita convenzione ai sensi dell'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.
2. La Consip S.p.a. fornisce comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'avvenuta stipula della convenzione ai fini dell'accertamento di cui all'articolo 2, comma 2, del presente decreto.
3. Le Regioni e gli Enti locali si possono avvalere dello strumento contrattuale di cui al comma precedente anche nelle forme del contratto a favore di terzo o del contratto con riserva di nomina del contraente, per i soggetti che esercitano servizio di trasporto pubblico locale o regionale sul territorio di propria competenza.
4. Gli autobus forniti con le procedure del presente decreto sono utilizzati esclusivamente per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale di competenza delle Regioni interessate.

Articolo 6

(Prestazioni opzionali di servizi)

1. Unitamente alla fornitura degli autobus, la convenzione di cui all'articolo 5 prevede ulteriori servizi opzionali tra cui la manutenzione in *full service* e la rottamazione. I costi e le spese di tali servizi sono a carico esclusivo delle Regioni e degli Enti locali e/o delle imprese che esercitano le relative opzioni.

Articolo 7

(Erogazione del contributo posto a carico del Fondo)

1. Le risorse stanziare sul Fondo di cui all'articolo 1 sono impegnate a favore delle Regioni tutte al fine di consentire l'applicazione dell'articolo 2, comma 2, del presente decreto.
2. Le medesime risorse sono erogate a favore della singola Regione, nel rispetto delle percentuali di cui all'allegato 1, nei limiti delle risorse disponibili.
3. L'erogazione delle risorse stanziare per l'esercizio 2017, fermi restando i termini definiti all'articolo 2 comma 2, è effettuata con le seguenti modalità:
 - a) 40 per cento, a titolo di anticipazione, a seguito della comunicazione, da parte di ciascuna Regione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trasmessa entro sei mesi dalla data della comunicazione dello stesso Ministero di cui all'articolo 2 comma 2, degli ordinativi di fornitura in applicazione della convenzione di cui all'articolo 5;
 - b) 60 per cento, a seguito della rendicontazione, da parte della regione interessata, del completamento delle forniture di cui alla lettera a) da inoltrare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sedici mesi dalla data della comunicazione di cui all'articolo 2, comma 2.
4. L'erogazione delle risorse stanziare per l'esercizio 2018, fermi restando i termini definiti all'articolo 2 comma 2, è effettuata con le seguenti modalità:

- a) 40 per cento, a titolo di anticipazione, a seguito della comunicazione, da parte della regione interessata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli ordinativi di fornitura in applicazione della convenzione di cui all'articolo 5, da inoltrare entro il 31 maggio 2018;
 - b) 60 per cento, a seguito della rendicontazione, da parte della regione interessata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di completamento delle forniture di cui alla lettera a) da inoltrare entro il 31 ottobre 2019.
5. L'erogazione delle risorse stanziata per l'esercizio 2019, fermi restando i termini definiti all'articolo 2 comma 2, è effettuata con le seguenti modalità:
- a) 40 per cento, a titolo di anticipazione, a seguito della comunicazione, da parte della regione interessata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli ordinativi di fornitura in applicazione della convenzione di cui all'articolo 5, da inoltrare entro il 31 maggio 2019;
 - b) 60 per cento, a seguito della rendicontazione, da parte della regione interessata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di completamento delle forniture di cui alla lettera a) da inoltrare entro il 31 ottobre 2020.
6. L'erogazione delle risorse alla singola Regione è effettuata sulla base del costo effettivo delle forniture.
7. Per l'accertamento del cofinanziamento garantito dalla singola Regione sono ammissibili anche i costi effettivamente sostenuti a fronte di contratti di fornitura di autobus destinati al trasporto pubblico regionale e locale, stipulati negli esercizi 2015 e 2016 o a seguito di gare bandite entro il 30 aprile 2017.
8. Ai fini dell'accertamento di cui al comma precedente non sono ammesse le spese per forniture coperte in tutto o in parte da leggi statali destinate all'acquisto degli autobus.
9. Gli autobus di cui al comma 7 sono sottoposti comunque ai vincoli del presente decreto.
10. Le quote percentuali indicate nei precedenti comma 3, 4 e 5 sono determinate con riferimento alla percentuale di contributo riconosciuta a ciascuna Regione rapportata al costo effettivo della fornitura. Tale costo è attestato da documentazione contrattuale e di spesa, integrata anche dai documenti di circolazione degli autobus.

Articolo 8

(Vincolo di reversibilità)

1. Gli autobus acquistati con le risorse erogate con il presente decreto dovranno essere di proprietà di un'amministrazione pubblica o, nei casi di cui all'articolo 5, comma 3, di un soggetto terzo, purché ricorra un vincolo di reversibilità in favore dell'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 4, 5, 6 e 7 dell'Allegato A alla deliberazione 17 giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto della quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Articolo 9

(Utilizzo di ulteriori risorse pubbliche)

1. La procedura di cui al presente decreto può essere adottata, altresì, per l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche destinate al rinnovo dei parchi autobus, ferme restando le prescrizioni e le eventuali percentuali di contributo e di cofinanziamento attribuite alla singola Regione o amministrazione pubblica interessata dal relativo provvedimento di legge o amministrativo.

Articolo 10

(Modalità di modifica delle prescrizioni del presente decreto)

1. Le procedure disposte dal presente decreto e gli allegati allo stesso possono essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anche a seguito di eventuali rideterminazioni delle dotazioni del Fondo di cui all'articolo 1 del presente decreto.

Articolo 11

(Rinvio)

1. Per quanto non espressamente stabilito nel presente decreto e della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, si fa rinvio alle disposizioni del Codice Civile, a quelle della legge e del relativo regolamento di Contabilità di Stato, nonché ad ogni altra disposizione legislativa o regolamentare vigente, nazionale e regionale, in quanto applicabile nella fattispecie.

Articolo 12

(Adempimenti contabili)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede agli adempimenti propedeutici e necessari alle occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 13

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.


IL MINISTRO

FONDO ex art. 1, comma 866, Legge 28 Dicembre 2015 _ risorse anno 2017-2018-2019

per anno		50.000.000,00 €			
	% Riparto DM 345/16	RIPARTO	% Coffin. DM 345/16	COFINANZIAMENTO da assicurare	INVESTIMENTO Importo minimo
ABRUZZO	2,4390%	1.219.475,11 €	25,0000%	406.491,70 €	1.625.966,81 €
BASILICATA	2,0252%	1.012.603,90 €	51,5800%	1.078.688,75 €	2.091.292,66 €
CALABRIA	3,1769%	1.588.460,15 €	25,0000%	529.486,72 €	2.117.946,87 €
CAMPANIA	7,7004%	3.850.209,85 €	48,8000%	3.669.731,26 €	7.519.941,11 €
EMILIA ROMAGNA	7,6649%	3.832.430,98 €	50,0000%	3.832.430,98 €	7.664.861,95 €
FRIULI VENEZIA G	3,8248%	1.912.404,71 €	63,0000%	3.256.256,67 €	5.168.661,38 €
LAZIO	12,0966%	6.048.280,06 €	25,0000%	2.016.093,35 €	8.064.373,41 €
LIGURIA	4,9181%	2.459.074,40 €	50,0000%	2.459.074,40 €	4.918.148,79 €
LOMBARDIA	12,6070%	6.303.481,13 €	50,0000%	6.303.481,13 €	12.606.962,26 €
MARCHE	2,9210%	1.460.494,68 €	30,0000%	625.926,29 €	2.086.420,96 €
MOLISE	0,7447%	372.349,73 €	20,0000%	93.087,43 €	465.437,17 €
PIEMONTE	6,9681%	3.484.066,80 €	30,0000%	1.493.171,49 €	4.977.238,29 €
PUGLIA	4,2879%	2.143.957,20 €	30,0000%	918.838,80 €	3.062.796,00 €
SARDEGNA	2,7401%	1.370.050,47 €	2,9610%	41.805,04 €	1.411.855,51 €
SICILIA	6,8074%	3.403.680,60 €	20,0192%	851.941,25 €	4.255.621,85 €
TOSCANA	7,0041%	3.502.029,99 €	45,0000%	2.865.297,26 €	6.367.327,25 €
UMBRIA	3,1055%	1.552.733,81 €	60,0000%	2.329.100,71 €	3.881.834,52 €
VALLE D'AOSTA	0,5117%	255.866,70 €	0,0000%	0,00 €	255.866,70 €
VENETO	8,4567%	4.228.349,73 €	40,0000%	2.818.899,82 €	7.047.249,56 €
totale per anno		50.000.000,00 €		35.589.803,06 €	85.589.803,06 €

Allegato 2

LOTTO MERCEOLOGICO: AUTOBUS

lotto	Q	classe	caratteristica	porte	alimentazione	piante	lunghezza	larghezza	potenza
				Q			[m]	[m]	Kw
I	50	1	urbano corto	2	elettrica	integralmente ribassato	7,50 - 8,00	≤2,25	≥80
II	200	1	urbano normale	2-3 *	gasolio	integralmente ribassato	10,40 - 10,90	≤2,55	≥200
III	350	1	urbano lungo	2-3 *	gasolio	integralmente ribassato	11,50 - 12,40	≤2,55	≥200
IV	200	1	urbano lungo	2-3 *	CNG	integralmente ribassato	11,50 - 12,40	≤2,55	≥200
V	100	1	urbano snodato	3	gasolio	integralmente ribassato	17,70 - 18,00	≤2,55	≥235
VI	100	1	urbano lungo	2-3 *	ibrido	integralmente ribassato	11,50 - 12,40	≤2,55	≥120 (elettrico)
subtot 1.000									
VII	100	2	extraurbano normale	2	gasolio	≤=870 mm	10,30 - 11,00	≤2,55	≥210
VIII	300	2	extraurbano lungo	2	gasolio	≤=870 mm	11,50 - 12,40	≤2,55	≥210
IX	200	2	extraurbano lungo	2	gasolio	low entry	11,50 - 12,40	≤2,55	≥210
subtot 600									
tot. 1.600									

Requisito essenziale per alimentazione:

Più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni.

Equipaggiamenti minimi obbligatori:

Postazione disabili con incarrozzamento mediante pedana manuale (classe 1, classe 2 low entry) ed elevatore carrozzella (classe 2 lotti VII e VIII);
Predisposizione dispositivo di conteggio passeggeri in salita e discesa e videosorveglianza;
Predisposizione per il rilevamento della posizione durante la corsa;
Predisposizione della validazione elettronica a bordo dei titoli di viaggio;
Predisposizione (cablaggio elettrico e antenna) per l'installazione di modem/router wi-fi per il collegamento alla rete internet;
Colori di istituto e livrea (secondo le indicazioni dell'acquirente).

* L'impresa fornirà l'autobus con il numero di porte scelto dall'acquirente.