

Deliberazione della Giunta Regionale 7 settembre 2018, n. 8-7501

Addendum al P.O. del FSC infrastrutture 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE 98/2017. Rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di t.p.l. su gomma 2017-2019. Integrazione delle risorse e dei criteri di cui alla deliberazione n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i..

A relazione dell'Assessore Valmaggia:

Premesso che:

l'art. 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011 n. 88 ha disposto che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge di stabilità 2003) sia denominato Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) e sia finalizzato a finanziare gli interventi aggiuntivi al finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) all'art. 1, comma 703, disciplina l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020;

l'Autorità politica per la coesione che esercita, ai sensi del DPCM 25 febbraio 2016, funzioni di coordinamento, indirizzo promozione di iniziative, anche normative, vigilanza e verifica relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale, ha individuato e proposto al CIPE sei aree tematiche di interesse del FSC, fra cui è prevista l'area tematica Infrastrutture;

con Delibera del 10 agosto 2016, n. 25, il CIPE ha ripartito la dotazione del Fondo, pari a 38.716,10 milioni di euro, tra le sei aree tematiche, secondo una chiave di riparto tra le due macro aree territoriali Mezzogiorno-Centrionord rispettivamente pari all'80% e al 20%; 11.500 milioni di euro sono stati destinati al piano operativo relativo all'Area 1 Infrastrutture;

il CIPE con delibera del 1° dicembre 2016 n. 54 ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 adottato, ai sensi della legge n. 190/2014, dalla Cabina di Regia istituita con DPCM del 25 febbraio 2016, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Richiamato che:

detto Piano Operativo ha come obiettivo strategico quello di migliorare la rete stradale e ferroviaria favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa superando le strozzature nella rete con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi nonché alla mobilità nelle aree urbane e provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile;

la dotazione finanziaria originaria del piano, come previsto dalla sopracitata delibera CIPE 25/2016, è pari a 11.500 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo;

il medesimo Piano Operativo è ripartito in sei Assi di Intervento (A Interventi stradali; B Interventi nel settore ferroviario; C interventi per il trasporto urbano e metropolitano; D messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente; E altri interventi; F rinnovo materiale trasporto pubblico locale-piano sicurezza ferroviaria);

nell'ambito dell'Asse di Intervento F, alla Linea di Azione "Rinnovo del materiale rotabile" sono state destinate risorse per l'importo di 200 milioni di euro;

attraverso tale azione si intende favorire un trasferimento di parte dell'utenza dal mezzo privato al trasporto collettivo, intervenendo sulla dotazione e sulla qualità del parco veicolare del trasporto collettivo su gomma, inadatto a sostenere la domanda potenziale e caratterizzato da una elevata anzianità media;

il Piano Operativo Infrastrutture in argomento in via preliminare ha originariamente assegnato alla Regione Piemonte, nell'ambito dell'Asse F, per la finalità di cui al punto precedente, l'importo di euro 5.164.000,00;

il CIPE con delibera del 22 dicembre 2017 n. 98 ha approvato l'Addendum al Piano operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con

una dotazione finanziaria pari a 5.430,99 milioni di euro, mettendo a disposizione del Rinnovo materiale del Trasporto Pubblico Locale ferroviario e su gomma – Piano Sicurezza ferroviaria risorse finanziarie pari a di cui 455,45 mln di euro;

l'Addendum rimanda alle regole di governance e alle modalità di attuazione previste dal Piano anche per ciò che attiene al Sistema di Gestione e controllo, alle strutture organizzative di riferimento e alle connesse responsabilità gestionali ed è soggetto alle prescrizioni e agli adempimenti disposti dalla delibera n. 54 del 2016 di approvazione del Piano;

l'Addendum al Piano Operativo Infrastrutture in argomento in via preliminare assegna alla Regione Piemonte, nell'ambito dell'Asse F, per la finalità in oggetto, l'importo di euro 24.000.000,00.

Richiamato, altresì, che:

con deliberazione n. 40–5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i. la Giunta Regionale ha stabilito:

di procedere al rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di approvare il documento "Criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017–2019", allegato A alla deliberazione suddetta;

di destinare al suddetto rinnovo, per gli anni 2017–2019, le seguenti risorse che si renderanno disponibili: quelle di cui al decreto interministeriale n. 345 del 28 ottobre 2016 per €20.633.817,00; a dette risorse, si aggiungeranno: €10.452.200,64 di risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisto tramite convenzioni CONSIP) ed € 5.164.000,00 derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25 del 10/08/2016 e CIPE n. 54 del 01.12.2016;

di demandare ad Agenzia per la Mobilità Piemontese tutte le attività tecnico–amministrative legate alla programmazione, gestione, attuazione, verifica, contribuzione e rendicontazione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. oggetto di finanziamento con le risorse disponibili nel triennio 2017–2019, rinviando a specifica convenzione la disciplina atta a regolare i rapporti tra Regione e Agenzia, anche con specifico riferimento al fatto che il finanziamento avviene attraverso fonti il cui utilizzo prevede rigide tempistiche di attuazione, stringenti norme di rendicontazione e particolari modalità di erogazione delle risorse.

con deliberazione n. 21–6867 del 18 maggio 2018 si è approvato lo Schema Convenzione finalizzato a formalizzare gli impegni tra la Regione Piemonte e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione al finanziamento per la realizzazione del Piano Nazionale per il rinnovo di autobus (Asse Tematico F), nell'ambito del Programma Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, ai sensi dell'art. 1, c. 703 della L. 190/2014 e delle Delibere CIPE nn. 25/2016 e 54/2016, che contiene, quale suo allegato, il Piano degli investimenti del valore complessivo di euro 10.434.332,00 finanziati dallo Stato con risorse FSC 2014–2020 per euro 5.164.000,00 e da parte di aziende operanti servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte per un importo stimato, ai sensi della deliberazione n. 40–5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i., di euro 5.270.332,00.

Premesso inoltre che:

è stato approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 il piano regionale strategico per la mobilità e i trasporti (PRMT) che ha tra i suoi obiettivi di lungo termine una riduzione a zero del consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano, una riduzione del rapporto “consumo energetico nei trasporti e km percorsi” rispetto ai valori del 2015; una riduzione delle emissioni di gas serra da trasporti del 60% rispetto al 1990, una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti: NOx -77%; PM2.5 -77%; NMVOC -95% rispetto 2010 e che prevede nelle disposizioni transitorie all'art. 5.2, commi 2 e 3 una verifica di compatibilità tra i bandi regionali e l'erogazione di contributi in tema di trasporti e mobilità;

la proposta di Piano regionale della Qualità dell'Aria (PRQA) il cui parere ai fini della VAS è stato approvato con d.g.r. 58-6057/2017 è stata oggetto di informativa alla Giunta regionale nella seduta

del 1° giugno 2018 prevede, in armonia con il suddetto PRMT, tra i suoi obiettivi al 2030 una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici del comparto trasporti su strada pari a -39% PM10, -33% NOx e -68% NMVOC rispetto al 2010 e in particolare misure specifiche sul trasporto pubblico locale (TPL) quali l'adozione di criteri ambientali nella ripartizione dei fondi destinati al TPL e il rinnovo del parco adibito a TPL prevedendo entro il 2030 la sostituzione di tutti i mezzi con omologazione fino ad Euro 5. Le azioni finalizzate al rinnovo dei veicoli adibiti al TPL determinerebbero al 2030 una riduzione di circa 1921 tonnellate di NO_x e 137 tonnellate di PM₁₀.

Dato atto che:

in tema di qualità dell'aria il Particolato atmosferico (PM), il biossido di azoto (NO₂) e l'ozono (O₃) sono gli inquinanti più critici;

secondo l'analisi dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, aggiornata al 2013, l'Italia risulta fra i primi Paesi in Europa, in numeri assoluti, per decessi prematuri causati dall'esposizione all'inquinamento atmosferico;

l'Italia è in procedura di infrazione europea per il mancato rispetto dei limiti di PM10 e NO₂;

la Direttiva europea National Emission Ceilings (NEC), in vigore dal 31 dicembre 2016, stabilisce target nazionali al 2030 di riduzione delle emissioni di PM_{2,5}, NO_x, SO_x, CO₂ e NH₃;

le concentrazioni di NO₂ nel bacino padano, seppur in linea con quelle di altre grandi economie europee, sono ancora troppo elevate e per questo devono ancora essere ridotte per rispettare il valore limite annuale;

il Governo italiano con il Decreto legislativo 257 del 16/12/16 ha recepito la DAFI ovvero la Direttiva europea sui combustibili alternativi (Direttiva 2014/94/UE) che delinea un quadro comune di misure a sostegno della realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, compresi i requisiti minimi per la costruzione: punti di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano ed idrogeno. Interventi da inserire in quadri strategici nazionali, con l'obiettivo di attenuare l'impatto ambientale dei trasporti;

il suddetto Decreto legislativo, all'art. 18, c. 10, prevede che le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici e veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale entrambi con ricarica esterna, nonché ibridi nel caso degli autobus; nel caso di rinnovo dei parchi utilizzati per il trasporto pubblico locale tale vincolo è riferito solo ai servizi urbani; le gare pubbliche che non ottemperano a tale previsione sono nulle;

i mezzi a gas naturale compresso (GNC), in considerazione delle minori emissioni di polveri fini (PM10) e di ossidi di azoto (NO_x) rispetto ai veicoli tradizionali con motorizzazione diesel, della vasta gamma di modelli disponibili sul mercato, dei minori costi di esercizio, costituiscono per il rinnovo del parco un'opportunità sia dal punto di vista ambientale che economico; tuttavia, il maggior costo all'acquisto, associato alle carenze della rete di distribuzione del metano per autotrazione e alle percorrenze minori, sono state fino ad oggi un freno per la diffusione dei mezzi a metano.

l'utilizzo di gas naturale liquido (GNL), già ampiamente utilizzato per alimentare i motori di mezzi per il trasporto delle merci, inizia a costituire un'alternativa al diesel per l'alimentazione di autobus destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, anche suburbano ed interurbano, in virtù dell'aumentata autonomia rispetto al GNC, mantenendo i vantaggi in termini di emissioni ridotte rispetto al diesel. Lo stato liquido consente, a parità di volume, percorrenze circa 2,5 volte quelle del GNC, e poco meno della metà rispetto al gasolio, di qui la sua sostenibilità economica e ambientale;

in Piemonte, sulla base della valutazione della qualità dell'aria degli ultimi 10 anni effettuata da Regione Piemonte e ARPA Piemonte (come da documentazione agli atti presso gli uffici), l'Area

Metropolitana di Torino (città di Torino più 32 comuni) è l'area urbana che presenta le maggiori concentrazioni inquinanti di NOx, e senza dubbio quella con il maggior numero di autobus impiegati nella produzione di servizi di t.p.l. urbano e suburbano.

Ritenuto opportuno favorire la diffusione di autobus destinati ai servizi di t.p.l. alimentati con GNC o GNL, per superare il limite rappresentato dal maggior costo all'acquisto di detti mezzi rispetto a quelli analoghi per tipologia e classe di lunghezza alimentati a gasolio, maggior costo che è mediamente di 20.000 euro a mezzo, limitatamente agli investimenti per l'acquisto di autobus impiegati per servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana di Torino, ed in particolare limitatamente agli acquisti nell'ambito del piano di investimenti finanziato con le risorse di cui al presente provvedimento, il contributo sarà quello dell'autobus diesel, analogo per tipologia e classe di lunghezza, aumentato di 20.000 euro. Il costo limite del mezzo accessoriatato e il limite massimo di contribuzione del medesimo sono fissati, distinti per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

La misura su indicata potrà essere estesa al resto del territorio regionale qualora dovessero essere reperite ulteriori risorse per effetto di finanziamenti destinati dal Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti (MIT) o dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATM) ad interventi per il miglioramento dal punto di vista ambientale delle flotte per il t.p.l..

Pertanto per autobus a ridotto impatto ambientale diversi da quelli alimentati a gas naturale compresso o liquefatto, e per autobus alimentati a gas naturale compresso o liquefatto impiegati per servizi nel resto della Regione, costo limite del mezzo accessoriatato e limite massimo di contribuzione del medesimo restano quelli, distinti per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, di cui all'allegato 1 parte integrante e sostanziale del documento "Criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019" approvato con la d.g.r. 8 maggio 2017, n. 40-5004 e s.m.i..

Dato atto che, poiché gli NOx costituiscono la principale emissione inquinante presente nei gas di scarico dei motori diesel, nell'ambito del Programma regionale degli investimenti del t.p.l. su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019, si ritiene opportuno che, quando acquistati in esito a procedure avviate successivamente alla data di approvazione del presente provvedimento, gli autobus con alimentazione diesel, ancorché con motorizzazioni omologate secondo lo standard Euro VI, siano dotati di catalizzatori o trappole idonei per l'abbattimento degli Nox.

Ritenuto di dare atto che la presente deliberazione non comporta oneri per la Regione Piemonte né determina obbligazioni giuridiche che richiedono preventive iscrizioni di impegni contabili e che è coerente con gli stanziamenti di bilancio 2018-2020 ovvero determinerà variazioni di bilancio compensative.

Tutto ciò premesso e considerato;
vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190;
vista la delibera CIPE del 10 agosto 2016 n. 25;
vista la delibera CIPE del 1 dicembre 2016, n. 54;
vista la delibera CIPE del 22 dicembre 2017, n. 98;
vista la l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.;
vista la d.c.r. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018;
vista la d.g.r. n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i.;
vista la d.d. n. 4288 del 18.12.2017;
vista la Convenzione rep. n. 00001 del 8 gennaio 2018.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della DGR 1-4046 del 17 ottobre 2016.

La Giunta Regionale, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

di integrare le risorse e i criteri di cui alla deliberazione n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i., stabilendo, in particolare, quanto segue:

- di destinare al finanziamento del rinnovo del materiale rotabile per i servizi di t.p.l. su gomma 2017-2019 le risorse derivanti dal FSC 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE 98/2017 per un importo di euro 24.000.000,00;
- che, quando acquistati in esito a procedure avviate successivamente alla data di approvazione del presente provvedimento, gli autobus con alimentazione diesel, ancorché con motorizzazioni omologate secondo lo standard Euro VI, siano dotati di catalizzatori o trappole idonei per l'abbattimento degli Nox.

Tenuto conto che i nuovi autobus da utilizzare per i servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana di Torino dovrebbero essere prioritariamente alimentati con gas naturale compresso (GNC) o gas naturale liquido (GNL);

che, limitatamente agli investimenti per l'acquisto di autobus alimentati con gas naturale compresso (GNC) o gas naturale liquido (GNL) impiegati per servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana di Torino, ed in particolare limitatamente agli acquisti finanziati con le risorse di cui al presente provvedimento, il contributo sarà quello dell'autobus diesel, analogo per tipologia e classe di lunghezza, aumentato di 20.000 euro; il costo limite del mezzo accessorio e il limite massimo di contribuzione del medesimo sono fissati, distinti per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

che, per autobus a ridotto impatto ambientale diversi da quelli alimentati a gas naturale compresso o liquefatto, e per autobus alimentati a gas naturale compresso o liquefatto impiegati per servizi nel resto della Regione, costo limite del mezzo accessorio e limite massimo di contribuzione del medesimo restano quelli, distinti per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, individuati con la d.g.r. 8 maggio 2017, n. 40-5004 e s.m.i.;

di dare atto che al momento della sostituzione del relativo parco autobus ogni gestore deve rispettare i vincoli imposti dal Decreto legislativo 257 del 16/12/16, e in particolare l'art. 18, c. 10 pena la nullità della gara pubblica;

di dare atto che la presente deliberazione non comporta oneri per la Regione Piemonte né determina obbligazioni giuridiche che richiedono preventive iscrizioni di impegni contabili e che è coerente con gli stanziamenti di bilancio 2018-2020 ovvero determinerà variazioni di bilancio compensative.

Avverso la presente deliberazione è ammesso ricorso giurisdizionale avanti al TAR entro 60 giorni dalla data di comunicazione o piena conoscenza dell'atto, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla suddetta data, ovvero l'azione innanzi al Giudice Ordinario, per tutelare un diritto soggettivo, entro il termine di prescrizione previsto dal Codice civile.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010; nonché ai sensi dell'art. 26 c. 1 del D.Lgs. 33/2013, sul sito della Regione Piemonte "Amministrazione Trasparente".

(omissis)

Allegato

AUTOBUS CNG e LNG - AREA METROPOLITANA DI TORINO

AUTOBUS INTERURBANI - PREZZI E CONTRIBUTI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

| Classe bus | Prezzo di Riferimento Autobus Diesel climatizzato | Prezzo di Riferimento Autobus CNG/LNG climatizzato | Sovracosto Autobus CNG/LNG climatizzato | Contributo limite - Autobus climatizzato | % contributo | Contributo limite - Autobus climatizzato | Contributo limite Tecnologie e predisposizioni |
|--------------------------------------|---|--|---|--|--------------|--|--|
| Cortissimo <20 posti (fino a 7,49 m) | 90.000,00 | 110.000,00 | 20.000,00 | 45.000,00 | 59,09% | 65.000,00 | 9.000,00 |
| Cortissimo >20 posti (fino a 7,49 m) | 130.000,00 | 150.000,00 | 20.000,00 | 65.000,00 | 56,67% | 85.000,00 | 9.000,00 |
| Corto <24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 98.000,00 | 118.000,00 | 20.000,00 | 49.000,00 | 58,47% | 69.000,00 | 9.000,00 |
| Corto >24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 141.000,00 | 161.000,00 | 20.000,00 | 70.500,00 | 56,21% | 90.500,00 | 9.000,00 |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m) | 162.000,00 | 182.000,00 | 20.000,00 | 81.000,00 | 55,49% | 101.000,00 | 9.000,00 |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m) | 185.000,00 | 205.000,00 | 20.000,00 | 92.500,00 | 54,88% | 112.500,00 | 9.000,00 |
| Lungo (da 11,80 m a 13,00 m) | 192.000,00 | 212.000,00 | 20.000,00 | 96.000,00 | 54,72% | 116.000,00 | 9.000,00 |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m) | 219.000,00 | 239.000,00 | 20.000,00 | 109.500,00 | 54,18% | 129.500,00 | 9.000,00 |
| Snodato - Due Piani | 334.000,00 | 354.000,00 | 20.000,00 | 167.000,00 | 52,82% | 187.000,00 | 9.000,00 |

AUTOBUS SUBURBANI - PREZZI E CONTRIBUTI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

| Classe bus | Prezzo di Riferimento Autobus Diesel climatizzato | Prezzo di Riferimento Autobus CNG/LNG climatizzato | Sovracosto Autobus CNG/LNG climatizzato | Contributo limite - Autobus climatizzato | % contributo | Contributo limite - Autobus climatizzato | Contributo limite Tecnologie e predisposizioni |
|------------------------------------|---|--|---|--|--------------|--|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m) | 164.000,00 | 184.000,00 | 20.000,00 | 82.000,00 | 55,43% | 102.000,00 | 9.000,00 |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m) | 172.000,00 | 192.000,00 | 20.000,00 | 86.000,00 | 55,21% | 106.000,00 | 9.000,00 |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m) | 190.000,00 | 210.000,00 | 20.000,00 | 95.000,00 | 54,76% | 115.000,00 | 9.000,00 |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m) | 203.000,00 | 223.000,00 | 20.000,00 | 101.500,00 | 54,48% | 121.500,00 | 9.000,00 |
| Lungo (oltre gli 11,80 m) | 209.000,00 | 229.000,00 | 20.000,00 | 104.500,00 | 54,37% | 124.500,00 | 9.000,00 |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m) | 239.000,00 | 259.000,00 | 20.000,00 | 119.500,00 | 53,86% | 139.500,00 | 9.000,00 |
| Snodato - Due Piani | 328.000,00 | 348.000,00 | 20.000,00 | 164.000,00 | 52,87% | 184.000,00 | 9.000,00 |

AUTOBUS URBANI - PREZZI E CONTRIBUTI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

| Classe bus | Prezzo di Riferimento Autobus Diesel climatizzato | Prezzo di Riferimento Autobus CNG/LNG climatizzato | Sovracosto Autobus CNG/LNG climatizzato | Contributo limite - Autobus climatizzato | % contributo | Contributo limite - Autobus climatizzato | Contributo limite Tecnologie e predisposizioni |
|------------------------------------|---|--|---|--|--------------|--|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m) | 164.000,00 | 184.000,00 | 20.000,00 | 82.000,00 | 55,43% | 102.000,00 | 9.000,00 |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m) | 172.000,00 | 192.000,00 | 20.000,00 | 86.000,00 | 55,21% | 106.000,00 | 9.000,00 |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m) | 190.000,00 | 210.000,00 | 20.000,00 | 95.000,00 | 54,76% | 115.000,00 | 9.000,00 |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m) | 203.000,00 | 223.000,00 | 20.000,00 | 101.500,00 | 54,48% | 121.500,00 | 9.000,00 |
| Lungo (oltre gli 11,80 m) | 209.000,00 | 229.000,00 | 20.000,00 | 104.500,00 | 54,37% | 124.500,00 | 9.000,00 |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m) | 239.000,00 | 259.000,00 | 20.000,00 | 119.500,00 | 53,86% | 139.500,00 | 9.000,00 |
| Snodato - Due Piani | 328.000,00 | 348.000,00 | 20.000,00 | 164.000,00 | 52,87% | 184.000,00 | 9.000,00 |