



CITTÀ DI POTENZA

UNITÀ DI DIREZIONE “SERVIZI ALLA PERSONA”
Ufficio Mobilità

**Investimento Territoriale Integrato (ITI)
per lo Sviluppo Urbano
Città di Potenza**

SCHEDA N. 16

**ACQUISTO AUTOBUS PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
CUP: B30I1700000006**

PRIMO LOTTO – N. 3 AUTOBUS PICCOLI ELETTRICI

SECONDO LOTTO – N. 5 AUTOBUS MEDI A MOTORE POSTERIORE

TERZO LOTTO – N. 15 AUTOBUS CORTI A PIANALE PARZIALMENTE RIBASSATO

**RELAZIONE
TECNICO-ILLUSTRATIVA**

*il Responsabile Unico del Procedimento:
ing. Stefano Viggiano*

*il Dirigente:
arch. Giancarlo Grano*

Rev. 1 - Maggio 2019





Città di Potenza

Unità di Direzione “Servizi alla Persona”
Ufficio Mobilità

ITI Sviluppo Urbano città di Potenza

PO FESR BASILICATA 2014-2020

Denominazione dell'operazione:	Acquisto Autobus per il Trasporto Pubblico Locale
---------------------------------------	--

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA (aggiornamento maggio 2019)

1. PREMESSA

La presente relazione ha ad oggetto la fornitura, in acquisto, di Autobus per il Trasporto Pubblico Locale, nuovi di fabbrica, da utilizzare nel territorio comunale di Potenza.

La suddetta fornitura è prevista negli atti programmatici della Regione Basilicata e del Comune di Potenza, contenuti nell'Accordo di Programma per l'attuazione dell'Investimento Territoriale Integrato (ITI) di Sviluppo Urbano della città capoluogo, sottoscritto in data 8 settembre 2017, a valere sui fondi di cui al PO FESR Basilicata 2014-2020.

Tali atti programmatici, nel rispetto delle politiche europee sulla mobilità sostenibile (Obiettivo Tematico n. 4 - PO Asse IV obiettivo specifico 4E.4.6 azione 4E.4.6.2), hanno destinato al Comune di Potenza, per la fornitura in oggetto, l'importo complessivo di € 5.100.000,00 come da scheda di operazione ITI n. 16 aggiornata e approvata con delibera di G.C. n. 74 del 19/2/2019 e successiva delibera di G.R. n. 253 del 4/4/2019.

Anche il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026 prevede, per l'Unità di Rete del TPL comprensoriale - UTOR “Potenza”, la concreta attuazione degli interventi di cui al PO FESR 2014-2020 Asse IV aree urbane, tra cui il rinnovo del parco autobus del Comune capoluogo.

2. STATO DI FATTO

Nella città di Potenza sussistono problemi non indifferenti di mobilità che richiedono strategie di intervento appositamente dedicate alla sostenibilità delle forme di spostamento, volte principalmente alla riduzione del traffico veicolare privato, con conseguente deciso incremento della percentuale di utilizzo del trasporto pubblico (su gomma, ferro e mediante gli impianti meccanizzati), e alla riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli circolanti per il miglioramento della qualità dell'aria (direttiva 2008/50/CE).

L'analisi annuale condotta da Euromobility (*fonte Osservatorio PUMS 2018*) sullo stato della mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane colloca Potenza al 49° posto, in discesa di due posti rispetto all'anno precedente.

Tra le cause di tale posizionamento, un indice di motorizzazione delle auto private tra i più alti (75 veicoli ogni 100 ab, media nazionale 59 – media europea 50), una percentuale di quasi il 75% di autoveicoli con standard emissivo inferiore a Euro 5 (*dato comunque in diminuzione rispetto al 2017*), una percentuale di poco superiore al 6% di veicoli a basso impatto: metano/GPL/elettrico-ibrido (media nazionale 9,5%) e quasi nulla per quanto riguarda la trazione elettrica, l'assenza di piste ciclabili.

Gli aspetti più strettamente attinenti alle condizioni dell'ambiente indicano che per la qualità dell'aria, misurata tramite il monitoraggio del PM10, il valore limite per la protezione della salute umana (40µg/mc) è stato superato a Potenza in soli 2 giorni, con una media annuale del valore pari a 16µg/mc. Il diossido di azoto (NO2) si attesta ad un valore medio annuale di 6 µg/mc. In entrambi i casi i valori registrati sono i più bassi tra le città campione e testimoniano una buona qualità dell'aria pur in presenza dei dati negativi sulla qualità del parco mezzi circolante.

Relativamente al trasporto pubblico locale (TPL) i dati non sono incoraggianti: il 75% degli spostamenti avviene con mezzi motorizzati privati, il rapporto tra numero di passeggeri annuo ed abitanti, pari a circa 30 (*comunque in leggero aumento rispetto al 2017*), è tra i più bassi delle città campione. Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) di Potenza, approvato nel 2008, indica una percentuale di spostamenti mediante trasporto pubblico pari all'11%.

Lo stesso PUM evidenzia che la struttura e funzionalità della rete di TPL è fortemente condizionata dalla morfologia della città e dalle caratteristiche geometriche della rete stradale che costringono a percorsi tortuosi e all'adozione di mezzi convenzionali di capacità modesta o addirittura di minibus.

3. ATTUALE PARCO MEZZI DEL TPL

L'attuale parco autobus utilizzato per il TPL dall'affidatario in concessione (contratto di servizio rep. n. 15087 del 27/11/2015) è composto da una decina di mezzi del gestore che si aggiungono ai 36 mezzi già di proprietà del Comune di Potenza e trasferiti in proprietà a titolo oneroso al gestore con atto rep. n. 15127 del 22/09/2016.

Dei mezzi ceduti al gestore, n. 15 del tipo ALE'/Pollicino, ad alimentazione diesel, sono ormai obsoleti in quanto immatricolati prima del 2000: di essi, uno non può più circolare dal 1/1/2019 in quanto a classe di emissione Euro 0 e tre sono allo stato fermi in deposito in quanto, come dichiarato dal gestore, hanno problemi meccanici non risolvibili a causa della non facile reperibilità sul mercato dei pezzi di ricambio. Risulta, pertanto, urgente la integrale sostituzione dei suddetti 15 mezzi con nuovi autobus.

Altri n. 9 mezzi alimentati a metano, immatricolati negli anni 2008-2010, possono già rientrare nel programma di rinnovo, in considerazione del ciclo di vita ma anche a causa di alcuni particolari problemi segnalati dal gestore (elevato punto di calore del metano che surriscalda eccessivamente le testate dei motori). Anche la dislocazione degli impianti di metano, allo stato ubicati fuori città nel territorio comunale

di Picerno e Tito, determina di fatto una maggiore usura di tali mezzi in quanto costretti giornalmente ad effettuare viaggi di andata e ritorno per i rifornimenti.

4. OBIETTIVI DEFINITI NELLA SCHEDA N. 16 ITI

In tale contesto, l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico su gomma della città di Potenza persegue i seguenti obiettivi generali, come riportati nella scheda n. 16 ITI approvata dalle Amministrazioni che hanno sottoscritto l'Accordo di Programma:

- a) rinnovo del parco mezzi immatricolato prima del 2000 che versa in condizioni precarie e non rispetta gli attuali standard di emissioni, con nuovi mezzi alimentati a diesel Euro 6 e mezzi elettrici;
- b) miglioramento dell'offerta dei mezzi, più funzionali alle esigenze della città in modo da aumentare gli standard di affidabilità, comodità e sicurezza del servizio di TPL;
- c) incremento della mobilità sostenibile in città per la progressiva riduzione dell'uso dell'auto privata e il miglioramento delle condizioni dell'ambiente.

L'esigenza prioritaria è la sostituzione dei n. 15 autobus sopra indicati (di cui, come detto, solo 11 sono attualmente in servizio), inoltre si intende sostituire gradualmente i mezzi a metano, immatricolati nel 2008 (n. 4 bus) e nel 2010 (n. 5 bus), al fine di evitare nel tempo ingenti costi di gestione e manutenzione, tenuto conto del ciclo di vita degli stessi mezzi.

Il rinnovo di tale dotazione di autobus urbani costituita dai suddetti n. 24 mezzi (effettivi n. 20, escludendo i quattro bus ormai inutilizzati) con mezzi di piccola-media taglia, adatti sia per la zona urbana che per le zone rurali, consente di dotarsi di un complessivo parco mezzi adatto al soddisfacimento dei bisogni di tutta la comunità potentina.

5. FORNITURA DI PROGETTO

A seguito degli approfondimenti effettuati in sede progettuale, con riferimento alle caratteristiche richieste ed ai prezzi di acquisto desunti da indagini di mercato, il complessivo programma di rinnovo del parco autobus, sopra descritto, prevede l'acquisto di un totale di n. 23 mezzi, pertanto in numero maggiore rispetto alla dotazione effettiva attualmente in servizio di cui con la citata scheda ITI è stata prevista la sostituzione.

Per la fornitura in oggetto viene prevista la suddivisione in lotti funzionali, ai sensi dell'art. 51 comma 1 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i, tale da assicurare ad ogni lotto funzionalità, fruibilità e fattibilità, indipendentemente dalla realizzazione degli altri lotti e al fine di favorire l'accesso al mercato delle piccole e medie imprese.

I singoli lotti sono di seguito indicati:

Primo Lotto: n. 3 (tre) Autobus nuovi di fabbrica, di categoria M3, classe I, alimentazione elettrica, di lunghezza (L) tale che sia: $6,00m \leq L \leq 6,50m$ e larghezza (Z) tale che sia: $2,00m \leq Z \leq 2,20m$, a pianale parzialmente ribassato o low entry e motore posteriore, predisposti per l'installazione degli apparati di

bordo necessari per la realizzazione di un sistema di monitoraggio ed informazione all'utenza di tipo "Intelligent Transport System - ITS" dei servizi di trasporto collettivo di linea.

(tale primo lotto è stato già aggiudicato con determina dirigenziale n. 1087 del 21/12/2018, a seguito della gara ad evidenza pubblica esperita dal Comune - bando pubblicato sulla gazzetta Unione Europea GU/S 195 10/10/2018 440924-2018-IT)

Secondo Lotto: n. 5 (cinque) Autobus nuovi di fabbrica, di categoria M3, classe I, alimentazione a gasolio Euro 6, di lunghezza (L) tale che sia: $8,00m \leq L \leq 9,55m$ e larghezza (Z) tale che sia: $2,25m \leq Z \leq 2,35m$, a pianale interamente o parzialmente ribassato e motore posteriore, predisposti per l'installazione degli apparati di bordo necessari per la realizzazione di un sistema di monitoraggio ed informazione all'utenza di tipo "Intelligent Transport System - ITS" dei servizi di trasporto collettivo di linea.

Terzo Lotto: n. 15 (quindici) Autobus nuovi di fabbrica, di categoria M3, classe I, alimentazione a gasolio Euro 6, di lunghezza (L) tale che sia: $7,60m \leq L \leq 8,00m$ e larghezza (Z) tale che sia: $2,20m \leq Z \leq 2,35m$, a pianale parzialmente ribassato o low entry, predisposti per l'installazione degli apparati di bordo necessari per la realizzazione di un sistema di monitoraggio ed informazione all'utenza di tipo "Intelligent Transport System - ITS" dei servizi di trasporto collettivo di linea.

La fornitura è conforme al D.M. 8 maggio 2012 (pubblicato sulla G.U. n. 129 del 5 giugno 2012) "*Criteri ambientali minimi per l'acquisizione dei veicoli adibiti al trasporto su strada*" - *Criteri Ambientali per l'acquisto di Autobus*, in attuazione delle disposizioni del D.Lgs. 3 marzo 2011, n. 24 in recepimento della Direttiva 33/2009/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

In tal senso, per i veicoli dei lotti secondo e terzo, alimentati a gasolio, è previsto il rispetto dei requisiti di cui al citato Decreto MATTM nonché l'attribuzione di punteggi in sede di gara riferiti sia ai costi di esercizio energetici ed ambientali sia al livello di rumorosità.

Per gli autobus elettrici, assoluta novità per la Città di Potenza finalizzata alla promozione dell'uso di energia alternativa secondo le direttive europee e le norme nazionali (Legge 7 agosto 2012, n. 134), sono richieste particolari caratteristiche delle batterie di trazione che dovranno garantire un'autonomia di almeno 100 km in ciclo urbano. Inoltre è richiesta la realizzazione di un sistema elettronico di gestione e monitoraggio delle batterie nonché adeguata formazione per il personale di guida e di officina, in considerazione delle peculiarità dei veicoli che li differenziano da quelli ad alimentazione tradizionale.

Nell'ambito della fornitura è previsto che tutti i veicoli "in configurazione base" siano provvisti di sistemi contapasseggeri e di indicatori di linea e percorsi; inoltre, gli stessi devono essere predisposti per l'installazione di un complessivo sistema di bordo per il monitoraggio e l'informazione all'utenza di tipo "Intelligent Transport System (ITS)". I dispositivi di bordo dell'ITS (es. sistema di monitoraggio della flotta AVM con relativo GPS, sistema multimediale, videosorveglianza, ecc.), di cui è prevista la predisposizione, non vengono richiesti nella presente fornitura in quanto saranno successivamente installati dal Comune e/o dal gestore, tuttavia è prevista la possibilità di offerta in sede di gara con attribuzione di specifico punteggio.

Particolare attenzione è posta ai sistemi di protezione antincendio, di diagnostica (CAN-BUS) e di sicurezza (es. rilevamento ostacoli alla chiusura porte), al programma delle manutenzioni per tutto il ciclo di

vita degli autobus, alle condizioni di garanzia, di base e di lunga durata, e alla struttura di assistenza manutentiva e dei ricambi che il fornitore dovrà assicurare.

6. COSTO AUTOBUS E QUADRO ECONOMICO

Da specifica indagine di mercato e comparazione con prezzi relativi a diverse gare indette da centrali di committenza (es. Consip, Acamir - Agenzia campana per la mobilità, ATAM - Azienda trasporti area metropolitana Reggio Calabria), si sono ricavati i seguenti importi per singolo bus di ogni lotto e, conseguentemente, per l'intero lotto (IVA esclusa):

Primo Lotto: costo bus: € 265.000,00 x N. 3 bus = € 795.000,00

Secondo Lotto: costo bus: € 225.000,00 x N. 5 bus = € 1.125.000,00

Terzo Lotto: costo bus: € 145.000,00 x N. 15 bus = € 2.175.000,00

(l'importo di aggiudicazione del primo lotto è pari a € 792.000,00 oltre IVA)

Il Quadro Economico dell'appalto è costituito dall'importo complessivo della fornitura e dalle somme a disposizione dell'Amm.ne per IVA, spese tecniche per la direzione dell'esecuzione del contratto, incentivo per funzioni svolte del personale dipendente, spese di gara e di proprietà dei veicoli. Tra tali somme a disposizione è stata anche inserita una voce per imprevisti e/o per le predisposizioni di ricarica lenta degli autobus elettrici.

Di seguito si riporta il suddetto Quadro Economico:

FORNITURA	4.095.000,00
IVA 22%	900.900,00
SPESE TECNICHE (compresa cassa e IVA)	25.249,12
INCENTIVO (art. 113 D.Lgs. 50/2016)	52.416,00
TASSE PROPRIETA'	10.000,00
CONTRIBUTO ANAC / PUBBLICITA'	9.600,00
IMPREVISTI / RICARICA ELETTRICA	6.834,88
TOTALE	5.100.000,00

IL RUP
ing. Stefano Viggiano

Si allega copia della scheda ITI n. 16 di cui all'Accordo di Programma sottoscritto dalla Regione Basilicata e dal Comune di Potenza, come approvata con D.G.R. n. 253 del 4/4/2019.

ITI Sviluppo Urbano città di Potenza

PO FESR BASILICATA 2014-2020

ID (numero identificativo dell'operazione)	16
Denominazione dell'operazione	Acquisto Autobus per il Trasporto Pubblico Locale
Tipologia (OP: Opera Pubblica ABS: Acquisizione di Beni e Servizi)	ABS
Asse	IV – Energia e mobilità urbana
Azione	4E.4.6.2 – Rinnovo del materiale rotabile
Descrizione delle caratteristiche del contesto in cui si inserisce l'operazione	<p>Nella città di Potenza sussistono problemi non indifferenti di mobilità sostenibile che richiedono strategie di intervento appositamente dedicate, volte principalmente all'incremento della percentuale di spostamento mediante il trasporto pubblico e alla riduzione delle emissioni inquinanti per il miglioramento della qualità dell'aria (direttiva 2008/50/CE).</p> <p>L'analisi annuale condotta da Euromobility (fonte Osservatorio PUMS 2015), sullo stato della mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane, colloca Potenza al 47° posto. Tra le cause di tale posizionamento, un indice di motorizzazione delle auto private tra i più alti (72 veicoli ogni 100 ab, media nazionale 58), una percentuale oltre l'80% di autoveicoli con standard emissivo inferiore a euro5, una percentuale inferiore al 6% di veicoli a basso impatto (metano/GPL/elettrico-ibrido).</p> <p>Gli aspetti più strettamente attinenti alle condizioni dell'ambiente indicano che per la qualità dell'aria, misurata tramite il monitoraggio del PM10, il valore limite per la protezione della salute umana (40µg/mc) è stato superato a Potenza in 7 giorni, con una media annuale del valore pari a 23µg/mc. Il diossido di azoto (NO2) si attesta ad un valore medio</p>

	<p>annuale di 12µg/mc, il più basso tra le città campione (fonte Osservatorio PUMS 2015).</p> <p>Relativamente al trasporto pubblico locale (TPL), i dati non sono incoraggianti: il 75% degli spostamenti avviene con mezzi motorizzati privati (il PUM di Potenza, approvato nel 2008, indica una percentuale di spostamenti mediante trasporto pubblico pari all'11%); il numero di passeggeri per abitante è il più basso tra le città campione.</p> <p>Lo stesso PUM evidenzia che la struttura e funzionalità della rete di TPL è fortemente condizionata dalla morfologia della città e dalle caratteristiche geometriche della rete stradale, che costringono a percorsi tortuosi e all'adozione di mezzi convenzionali di capacità modesta o addirittura di minibus.</p> <p>L'attuale parco autobus, utilizzato per il TPL dall'affidatario in concessione (ai sensi del contratto di esercizio rep. n. 15087 del 27/11/2015), è composto da 5 mezzi del gestore che si aggiungono ai 36 mezzi già di proprietà del Comune di Potenza e oggi venduti al gestore: di questi ultimi, n. 15 (tipo ALE' - POLLICINO, alimentazione diesel) sono ormai obsoleti in quanto immatricolati prima del 2000.</p> <p>Anche il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026 prevede, per l'unità di Rete del TPL comprensoriale di Potenza, la concreta attuazione degli interventi di cui al PO FESR 2014-20 asse IV aree urbane, tra cui il rinnovo del parco autobus acquistato dal Comune.</p>
<p>Sintesi descrittiva dell'operazione</p> <p>Illustrare le considerazioni sulla base dei quali si è giunti alla identificazione della proposta progettuale.</p> <p>In particolare descrivere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. obiettivi generali da perseguire 2. le esigenze e bisogni da soddisfare 3. le funzioni che dovrà svolgere l'operazione 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In tale contesto, l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico su gomma della città di Potenza persegue i seguenti obiettivi generali: a) rinnovo del parco mezzi immatricolato prima del 2000 che versa in condizioni precarie e non rispetta gli attuali standard di emissioni, con nuovi mezzi alimentati a diesel euro6 e mezzi elettrici; b) miglioramento dell'offerta dei mezzi, più funzionali alle esigenze della città in modo da aumentare gli standard di affidabilità, comodità e sicurezza del servizio di TPL; c) incremento della mobilità sostenibile in città per la progressiva riduzione dell'uso dell'auto privata e il miglioramento delle condizioni dell'ambiente. 2. L'esigenza prioritaria è la sostituzione dei n. 15 bus su indicati, inoltre si intende sostituire gradualmente i mezzi a metano, immatricolati nel 2008 (n. 4) e nel 2010 (n. 5), al fine di evitare nel tempo ingenti costi di manutenzione. Il rinnovo di tale dotazione di autobus urbani (in n. di 24) con mezzi di piccola-media taglia, adatti sia per la zona urbana che per le zone rurali, consente di dotarsi di un complessivo parco mezzi adatto al soddisfacimento dei bisogni di tutta la comunità potentina. 3. Il complessivo programma di rinnovo del parco autobus, sopra descritto, prevede l'acquisto di un totale di n. 23 mezzi. I bus saranno per la maggior parte (n. 20) alimentati con motori diesel Euro6, ideali per le strade strette e nei centri urbani, suddivisi in due lotti: corti di lunghezza massima circa 8 m e medi di lunghezza massima circa 9,5 m. Inoltre, saranno acquistati n. 3 mini bus ad alimentazione elettrica, per uso esclusivo nel centro storico, lunghezza circa 6 m. <p>Tutti i nuovi mezzi saranno dotati di sistemi di lettura ottica per la convalida dei titoli di viaggio con conteggio dei passeggeri, nonché predisposti per l'installazione di un complessivo sistema di bordo per il</p>

	<p>monitoraggio e l'informazione all'utenza di tipo "Intelligent Transport System -ITS" (tra cui il monitoraggio della posizione tramite GPS). L'intervento è complementare con gli altri interventi finanziati nell'ambito del POR a valere sulle Azioni 4E.4.6.1 e 4E.4.6.3 e con diverse azioni già messe in campo dell'Amministrazione, a valere su altre fonti di finanziamento, per favorire la mobilità collettiva, l'intermodalità del trasporto, la bigliettazione integrata, l'infomobilità.</p>
Beneficiario ex art. 2, co.10, del Reg. Gen. 1303/2013	Comune di Potenza
Altre amministrazioni coinvolte	
Rispetto dei requisiti di ammissibilità e dei criteri di selezione previsti per il PO FESR 2014/2020	
<p>Criteri di ammissibilità: L'intervento, pur non essendo espressamente previsto nel Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 31 del 23 aprile 2008, è coerente con gli obiettivi generali delineati dallo stesso PUM di "soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione", "abbattere i livelli di inquinamento atmosferico", "aumentare i livelli di sicurezza del trasporto". Per gli autobus acquistati è previsto l'impiego per i servizi di trasporto pubblico locale in regime di Obblighi di Servizio Pubblico (PSO).</p> <p>Criteri di selezione/valutazione: Si precisa che, ai sensi del sotto paragrafo 2.1 del documento "Criteri di Selezione delle operazioni" del PO FESR 2014-2020, è stabilito che nel caso di procedure concertative/negoziali, si applicano i criteri di ricevibilità e ammissibilità comuni e i criteri di selezione/valutazione assumono in tali casi carattere indicativo per le scelte dell'Autorità di Gestione del PO FESR. I criteri di ammissibilità dell'azione, di seguito riportati, sono comunque rispettati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • previsione degli interventi nei piani di mobilità urbana; • interventi ricadenti nelle città di Matera e Potenza. <p>La tipologia specifica di intervento dell'operazione è, in generale, in linea con i criteri di selezione/valutazione applicabili.</p>	
Procedure tecniche ed amministrative	
Vincoli sul territorio interessato	No
Conformità dell'operazione agli strumenti urbanistici	L'operazione non implica conformità agli strumenti urbanistici
Conformità alle norme ambientali	L'intervento è conforme alle norme ambientali
Stato della progettazione (ove presente)	Predisposta analisi di fattibilità di massima dell'intervento e progetto definitivo
Previsione dell'intervento nel programma delle acquisizioni delle stazioni appaltanti (ove rilevante)	Ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 50/2016, l'intervento dovrà essere inserito nel programma biennale degli acquisti di beni e servizi dell'Ente

Previsione dell'intervento nell'ambito del Piani di Mobilità Urbana (ove rilevante)	L'intervento è coerente con gli obiettivi generali del Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 31 del 23 aprile 2008	
Tempi previsti per l'attuazione		
Data IGV (Impegno Giuridicamente Vincolante)	Lotto 1 - elettrici: 21/12/2018 Lotti 2 e 3 - diesel Euro6: 31/5/2019	
Data avvio	1/3/2019	
Data conclusione	31/12/2019	
Costo totale dell'operazione e piano di copertura finanziario		
Importo totale	N. 23 bus oltre IVA al 22% e spese generali: 5.100.000,00 euro	
di cui contributo del PO FESR Basilicata 2014-2020	5.100.000,00 euro	
di cui eventuale altro cofinanziamento (indicare anche la fonte)	_____ euro	
Indicatori		
Descrizione	U.M.	
SP20 – Autobus acquistati	numero	23 autobus