

**D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 recante: "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"**

---

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 10 dicembre 1997, n. 287.

---

(...)

## **Capo II**

### **Organizzazione del trasporto pubblico locale**

#### **Art. 14. Programmazione dei trasporti locali**

1. La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;

b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'*articolo 16*, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

a) la rete e l'organizzazione dei servizi;

b) l'integrazione modale e tariffaria;

c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;

d) le modalità di determinazione delle tariffe;

e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'*articolo 16*, comma 3, e dell'*articolo 18*, comma 3-bis, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'*articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le

modalità del servizio e le relative tariffe e, nella fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. <sup>(23)</sup> <sup>(25)</sup>

6. Ad integrazione dell'*articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'*articolo 82, comma 5, lettera b)*, dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

7. Nel comma 2 dell'*articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495*, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, come sostituito dall'*articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610*, dopo le parole: "di linea" sono inserite le seguenti: "e non di linea", ad eccezione dei taxi. All'*articolo 57 del succitato decreto n. 495* il comma 3 è così sostituito:

" 3. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli, ed alle seguenti ulteriori condizioni: a) che sia realizzata con pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia. Il pannello deve avere le dimensioni esterne di 75 times 35 cm e la pubblicità non deve essere realizzata con messaggi variabili; b) che sia realizzata tramite l'applicazione sul lunotto posteriore del veicolo di pellicola della misura di 100 times 12 cm; c) che sia realizzata tramite l'applicazione di pellicola sulle superfici del veicolo ad esclusione di quelle vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade." <sup>(24)</sup>

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'*articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21*.

---

<sup>(23)</sup> Comma così modificato dall'art. 1, comma 4, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

<sup>(24)</sup> Comma così sostituito dall'art. 1, comma 4, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

<sup>(25)</sup> Il regolamento recante norme per la definizione dei criteri tecnici e delle modalità di utilizzazione dei veicoli della categoria M1 è stato adottato con D.M. 22 giugno 2000, n. 215.

---

## **Art. 15. Programmazione degli investimenti**

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'*articolo 14*, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

- a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
- c) i soggetti coinvolti e loro compiti;
- d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;
- e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'*articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97*, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'*articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127*. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'*articolo 9 della legge n. 59*, sull'attuazione degli

accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

2-bis. Per soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere di cui al comma 2 sono da intendersi le province, i comuni e le comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'*articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97*, che partecipano alla realizzazione dell'opera con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento. <sup>(26)</sup>

2-ter. Le risorse necessarie all'attuazione degli accordi di programma di cui al comma 2 sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione alle singole regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in favore delle regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma di cui al comma 2, secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere. <sup>(26)</sup>

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.a. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

---

(26) Comma inserito dall'art. 11, comma 5, L. 1° agosto 2002, n. 166.

---

#### **Art. 16. Servizi minimi** <sup>(28)</sup>

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al *regolamento 1191/69/CEE*, modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'*articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97*, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'*articolo 19*, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. <sup>(27)</sup>

---

(27) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 5, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(28) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

---

#### **Art. 17. Obblighi di servizio pubblico** <sup>(30)</sup> <sup>(31)</sup>

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'*articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE*, modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'*articolo 19*, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo *articolo 18*, comma 2, lettera a), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità. <sup>(29)</sup>

---

(29) Comma così modificato dall'art. 23, comma 12-undecies, D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135.

(30) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(31) In deroga a quanto disposto dal presente articolo, vedi l'art. 57, comma 4, D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2008, n. 133.

---

#### **Art. 18. Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale** <sup>(42)</sup> <sup>(43)</sup> <sup>(44)</sup>

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'*articolo 19*, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali. Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati. <sup>(39)</sup>

1-bis. I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all' *articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188*, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo *decreto legislativo n. 188 del 2003*. <sup>(40)</sup>

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'*articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'*articolo 19* e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada. Le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi al combinato disposto degli *articoli 5 e 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e la cui durata ecceda il termine del 3 dicembre 2019, non possono partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata. L'esclusione non si applica alle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica; <sup>(32)</sup>

[b] l'esclusione, in caso di gestione diretta o di affidamento diretto dei servizi da parte degli enti locali a propri consorzi o aziende speciali, dell'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle predette forme; <sup>(33)</sup> ]

[c] la previsione, nel caso di cui alla lettera b), dell'obbligo di affidamento da parte degli enti locali tramite procedure concorsuali di quote di servizio o di servizi speciali, previa revisione dei contratti di servizio in essere; <sup>(33)</sup> ]

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'*articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148*; <sup>(34)</sup>

f) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'*articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*;

g-bis) relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario, la definizione di meccanismi certi e trasparenti di aggiornamento annuale delle tariffe in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, che tenga conto del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui all' *articolo 19*, comma 5, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso <sup>(41)</sup>.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'*articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127*, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a). <sup>(35)</sup>

3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2007, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a). <sup>(36)</sup>

3-ter. Ferme restando le procedure di gara ad evidenza pubblica già avviate o concluse, le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni: <sup>(38)</sup>

a) per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni. <sup>(37)</sup>

3-quater. Durante i periodi di cui ai commi 3-bis e 3-ter, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati. A tali soggetti gli enti locali affidanti possono integrare il contratto di

servizio pubblico già in essere ai sensi dell' *articolo 19* in modo da assicurare l'equilibrio economico e attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al *regolamento (CEE) n. 1191/69* del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all' *articolo 17*. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

- a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;
- b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;
- c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso integrazione modale in ottemperanza a quanto previsto al comma 3-quinquies. <sup>(37)</sup>

3-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 3-bis e 3-quater si applicano anche ai servizi automobilistici di competenza regionale. Nello stesso periodo di cui ai citati commi, le regioni e gli enti locali promuovono la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto. <sup>(37)</sup>

3-sexies. I soggetti titolari dell'affidamento dei servizi ai sensi dell' *articolo 113, comma 5, lettera c)*, del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, come modificato dall' *articolo 14, comma 1, lettera d)*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla *legge 24 novembre 2003, n. 326*, provvedono ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidatari dei servizi. <sup>(37)</sup>

3-septies. Le società che fruiscono della ulteriore proroga di cui ai commi 3-bis e 3-ter per tutta la durata della proroga stessa non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi. <sup>(37)</sup>

---

(32) Lettera sostituita dall'art. 1, comma 6, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400 e, successivamente, così modificata dall'art. 45, comma 1, lett. a), b), c), d), ed e), L. 1° agosto 2002, n. 166, dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 2), L. 23 luglio 2009, n. 99 e dall'art. 1, comma 556, L. 27 dicembre 2013, n. 147.

(33) Lettera soppressa dall'art. 1, comma 6, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(34) Lettera così modificata dall'art. 45, comma 1, lett. f), L. 1° agosto 2002, n. 166.

(35) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 6, lett. c), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(36) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 6, lett. d), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400, modificato dall'art. 6, comma 4-bis, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17 e, successivamente, così modificato dall'art. 12, comma 3, D.P.R. 7 settembre 2010, n. 168.

(37) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266, a decorrere dal 1° gennaio 2006.

(38) Alinea così modificato dall'art. 3, comma 2-bis, D.L. 30 dicembre 2005, n. 273, convertito, con modificazioni, dalla L. 23 febbraio 2006, n. 51.

(39) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3-ter, D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 aprile 2009, n. 33.

(40) Comma inserito dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 1), L. 23 luglio 2009, n. 99.

(41) Lettera aggiunta dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 3), L. 23 luglio 2009, n. 99.

(42) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(43) Per la soggezione all'imposta di registro in misura fissa, per l'esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della L. 8 giugno 1962, n. 604 e per i contratti di servizio di cui al presente articolo, vedi l'art. 8, comma 1, L. 7 dicembre 1999, n. 472.

(44) In deroga a quanto disposto dal presente articolo, vedi l'art. 57, comma 4, D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2008, n. 133.

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'*articolo 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE*, così come modificato dall'*articolo 1 del regolamento 1893/91/CEE*, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

a) il periodo di validità;

b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;

c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;

d) la struttura tariffaria adottata ed i criteri di aggiornamento annuale di cui all' *articolo 18, comma 2, lettera g-bis*); <sup>(46)</sup>

e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;

f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;

g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;

h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;

i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria. <sup>(45)</sup>

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli *articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69* ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della *direttiva 91/440/CEE* del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

---

(45) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 7, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(46) Lettera così modificata dall'*art. 60, comma 1, lett. b), L. 23 luglio 2009, n. 99*.

(47) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(48) Per la soggezione all'imposta di registro in misura fissa, per l'esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della legge 8 giugno 1962, n. 604 e per i contratti di servizio di cui al presente articolo, vedi l'*art. 8, comma 1, L. 7 dicembre 1999, n. 472*. Vedi, anche, l'*art. 27, comma 14, L. 28 dicembre 2001, n.*

---

**Art. 20. Norme finanziarie** <sup>(53)</sup>

1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'*articolo 16*, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

[2. Sono trasferite alle regioni le risorse relative all'espletamento delle funzioni ad esse delegate, fatto salvo quanto disposto dall'*articolo 8*, comma 4, nei modi e nei tempi indicati nei successivi commi, ad esclusione di quelle relative all'espletamento delle competenze di cui all'*articolo 21*, commi 1 e 2. Il trasferimento di risorse dovrà, in particolare, garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore. <sup>(52)</sup> <sup>(49)</sup> ]

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 1° gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'*articolo 8*, comma 2, lettera a).

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 1° giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'*articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468*, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2004 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 9 della legge n. 59*. <sup>(50)</sup>

7-bis I criteri di ripartizione dei fondi di cui al comma 7 sono rideterminati anche sulla base del volume dei passeggeri trasportati e, per i servizi di cui all'*articolo 8*, dei risultati del monitoraggio ivi previsto. <sup>(51)</sup>

---

(49) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 312, L. 24 dicembre 2007, n. 244*, a decorrere dal 1° gennaio 2008.

(50) Comma così modificato dall'*art. 9, comma 1, D.L. 25 ottobre 2002, n. 236, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 27 dicembre 2002, n. 284*.

(51) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 8, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(52) Comma sostituito dall'*art. 1, comma 8, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(53) Vedi, anche, l'*art. 1, comma 297, L. 24 dicembre 2007, n. 244*.

---

**Art. 21. Disposizioni finali e transitorie**

1. La conclusione dei procedimenti amministrativi che hanno comportato impegni di spesa anteriormente alla data di conferimento delle funzioni amministrative alle regioni ed agli enti locali rimane di competenza dello Stato.

2. Restano ferme le competenze tecnico-amministrative dello Stato relative ai finanziamenti stanziati per lavori e forniture per i quali all'atto dell'entrata in vigore del presente decreto sono stati già perfezionati i relativi contratti.

3. E' fatto salvo quanto disposto dalle *leggi 20 dicembre 1974, n. 684, 19 maggio 1975, n. 169, 5 dicembre 1986, n. 856, 5 maggio 1989, n. 160*, e dal *decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501*, e dalle conseguenti convenzioni fino alla scadenza delle stesse.