

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2817

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANGUINETI, TESTA ANTONIO, LAMORTE, GRIPPO, MATTEOLI, LIA, FARAGUTI, PIREDDA, REINA, PRINCIPE, POTÌ, MACCHERONI, BARBALACE, CEROFOLINI**

*Presentata il 3 giugno 1988*

**Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge rappresenta un ulteriore tentativo di dare sistemazione normativa ad un settore del trasporto pubblico di persone in oggi privo di disciplina specifica e, conseguentemente, soggetto a direttive ministeriali e ad interpretazioni giurisdizionali spesso fra loro confliggenti.

Pronunciamenti della Giustizia amministrativa, da ormai dieci anni, a cominciare dalla sentenza n. 627 del 6 dicembre 1978 del T.A.R. Piemonte, sino alla più recente del T.A.R. Lombardia dell'8 febbraio 1988, hanno sostanzialmente affermato la caratteristica di « servizio pubblico » del noleggio di autobus con conducente, e, come tale, esercitabile da soggetti pubblici con pari titolarità e legittimità di quelli privati.

D'altro canto, l'interpretazione dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sino ad oggi quasi costantemente seguito dalle Direzioni periferiche della motorizzazione civile e trasporti in concessione, hanno non solo posto il settore in uno stato di grande incertezza sul piano del diritto, ma creato gravi disparità di trattamento fra azienda ed azienda e fra regione e regione.

Sembra quindi urgente, anche in vista degli obbiettivi posti dall'ormai imminente scadenza europea del 1992, fornire un assetto legislativo chiaro anche in questo settore, stabilendo in modo non equivoco le modalità per l'accesso all'esercizio del noleggio di autobus con conducente, i requisiti per l'esercizio di que-

sta attività, i controlli cui la stessa deve essere sottoposta.

La nostra proposta, fra l'altro, si salda positivamente con le altre proposte di legge sul trasporto pubblico locale e sui finanziamenti dei sistemi di trasporto rapido di massa, la quale ultima è in questi giorni all'esame della IX Commissione della Camera dei Deputati.

È un trittico di proposte articolate che tende ad inquadrare in una normativa moderna, chiara ed operativa i diversi aspetti di un settore del più ampio comparto dei trasporti, ove più grande è la confusione ed il vuoto legislativo.

Il settore del servizio, non di linea, di trasporto di persone, deve, a nostro avviso, diventare una componente non marginale e negletta dell'attività turistica, ma una componente economica importante del turismo di massa, cui vanno riconosciute dignità ed importanza strategica non secondarie, nel quadro di una economia che nella componente turistica ha sempre avuto un punto di forza.

Nè si è voluto, con questa nostra proposta, tendere alla mortificazione dell'iniziativa privata rivalutando e riconoscendo alle Aziende pubbliche la possibilità di essere titolari di licenze di noleggio.

Anzi si è precisato, in modo non equivoco, che tale attività deve essere finalizzata non solo ad offrire risposta ad una domanda del sociale, ma anche a contenere i disavanzi di esercizio delle Aziende speciali e delle Aziende di autolinee gestite dalla mano pubblica in genere.

Ciò è stato espresso nella formulazione del 2° e 3° comma dell'articolo 9, dove il richiamo ai vincoli dell'articolo 51 del regolamento di cui al D.P.R. n. 902 del 1986 ha il significato anche di un richiamo alla profonda innovazione che il legislatore ha introdotto con questa disposizione.

Richiamo doveroso anche per il fatto che oggi, a due anni quasi dall'entrata in vigore del Regolamento n. 902 solo pochissime Aziende pubbliche sono già (in modo sostanziale e rigoroso) organizzate contabilmente secondo quanto previsto dal richiamato articolo 51.

Ma questa è una norma che non potrà, tuttavia, essere elusa, perché il controllo di gestione è stato la chiave di volta della rivoluzione verso la gestione efficiente dell'impresa (a cominciare da quella privata) e non potrà non essere la base organizzativa su cui si costruirà l'azienda-impresa anche nel settore dei servizi pubblici, compresi quelli ad alto contenuto sociale come le auto-linee.

Evidenziato quanto proposto con l'articolo 9, abbiamo voluto subito entrare nel merito di una questione che è stata alla base della conflittualità interpretativa sulle finalità pubbliche o private del servizio di noleggio.

Convinti come siamo che il problema sia la rispondenza del servizio ad esigenze economiche e sociali e che i principi di efficienza e produttività siano la cartina di tornasole di questi nostri convincimenti, abbiamo voluto chiarire che, se da un lato non può esistere un interlocutore privilegiato per definizione, dall'altro non si può creare un regime di falsa concorrenza confrontando costi reali, affrontati con capitale di rischio, e costi coperti dal pubblico denaro.

Chiedere che il servizio specifico di noleggio possa essere esercitato dall'Azienda pubblica solo se « economicamente utile », significa porre l'Azienda pubblica nelle condizioni di produrre il servizio a tariffe tali da coprire non soltanto il costo vivo del servizio stesso, ma il costo complessivo che è contabilmente attribuibile al « centro di costo » rappresentato dal noleggio.

Con ciò non ci nascondiamo che le grandi Aziende municipalizzate, i cui costi generali hanno raggiunto livelli che non possono non richiedere attente considerazioni, saranno in oggettiva difficoltà a produrre questo servizio a costi che siano competitivi rispetto a quelli di aziende minori più agili e flessibili (pubbliche o private che siano).

Ma se questo si dimostrerà vero sarà un ulteriore elemento di riflessione su

come debba essere organizzata la grande azienda pubblica di servizi.

Noi siamo peraltro convinti che numerose aziende pubbliche di medie dimensioni, oggi ingiustificatamente ed acriticamente penalizzate, possano trovare in questo servizio gli spazi di un risultato economico che senza voler dar adito ad espressioni miracolistiche o ingiustificatamente ottimistiche, può sicuramente contribuire ad inserire queste strutture nel grande filone del *know how* tecnologico della informatizzazione e dei processi aziendali e del management per obiettivi, quale è previsto dal Regolamento n. 902.

Precisato questo, che ci sembra un cardine fondamentale del progetto di legge, vogliamo ancora segnalare due aspetti che ci paiono altrettanto qualificanti e che vanno meditati per evitare facili e superficiali obiezioni.

Gli articoli 2 e 3 individuano nella regione e nella provincia gli enti deputati ad organizzare, articolare, sorvegliare questo servizio.

Si è con questo sottratta al comune una sua competenza.

Ciò può destare perplessità che devono però essere valutate alla luce di due considerazioni:

1) la regione è competente per legge in materia di trasporto pubblico di persone.

Le competenze residue ai comuni in materia di concessioni di autolinee, nell'ambito del proprio territorio, sono un refuso che contrasta con l'impostazione del D.P.R. n. 5 del 1972, del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, e della legge n. 151 del 1981.

Soprattutto quest'ultima, mediante la nozione di « bacino di traffico », l'individuazione dei criteri di bacino e l'indicazione del piano regionale dei trasporti come strumento di definizione della mobilità in ambito regionale, prende atto della realtà che i confini comunali sono troppo angusti (per ampi che siano) a definire una corrente politica della produttività rapportata alla domanda;

2) i comuni di maggiori dimensioni possono attrezzarsi per seguire, dal punto

di vista della vigilanza, l'esercizio di questa attività, ma non v'è chi non veda come tale organizzazione non possa essere presente nei comuni minori.

Ma allora lasciare al comune il compito del puro rilascio delle licenze, senza tutte le incombenze che la vigilanza su questo esercizio comporta, significa solamente lasciare al comune una gestione che finisce inevitabilmente per essere un fatto puramente burocratico.

Ben più pregnante e qualificante, invece, è il fatto che nell'ambito di un piano regionale delle licenze, la provincia venga delegata dalla regione all'esercizio del rilascio delle licenze (articoli 2 e 3), all'accertamento dei requisiti, al rilascio degli attestati di idoneità alla professione, alla sorveglianza sugli aspetti dell'esercizio non interessanti la circolazione e alla comminatoria delle relative sanzioni.

In merito alle sanzioni di cui al capo IV, si è voluto prevedere una sanzione particolarmente severa e pesante (praticamente l'espulsione dall'esercizio del servizio) per chi utilizzi sui veicoli di noleggio conducenti dipendenti da altre aziende.

È la piaga del « lavoro nero » posto in essere da conducenti dipendenti di altre aziende, specie di autolinee e specie di aziende pubbliche.

È una consuetudine purtroppo diffusa e che va stroncata non soltanto per le evidenti ragioni delle norme di sicurezza e previdenziali, che vengono violate, ma anche per gli aspetti morali che comporta.

Tutta la serie di articoli dal 16 al 21 tendono a prevedere una serie di misure volte a scoraggiare abusi ed illeciti in un servizio che, essendo vissuto sino a oggi in una sorta di limbo legislativo, vede ingigantirsi fenomeni di evasione da ogni vincolo e da ogni normativa, con conseguenze pericolose anche sulla stessa sicurezza dell'esercizio, come recenti tragici eventi hanno dimostrato non solo in Italia.

Un'ultima annotazione per quanto riguarda le norme transitorie.

Il vuoto legislativo ed il contenzioso in atto hanno fatto sì che molte aziende pubbliche abbiano in dotazione autobus muniti di licenza di noleggio che non è stata volturata per l'interpretazione restrittiva dalla motorizzazione civile e trasporti e concessioni e non è più utilizzabile perché i mezzi sono ormai obsoleti e non più idonei al servizio.

Occorre portare ordine anche sotto questo aspetto stabilendo un periodo di transizione che consenta di sostituire detti mezzi.

Trascorsi i cinque anni previsti, le licenze o saranno in capo a nuovi mezzi o saranno dichiarate decadute e si rientrerà nell'operatività della presente legge.

Con ciò si tutela il diritto delle Aziende oggi in possesso di licenze non volturabili, a causa di vincoli non normativi ma di interpretazione ministeriale, ma si tutelano anche le aspettative di altri operatori che possono entrare nel settore, quando l'azienda pubblica non possa o voglia ottemperare al cambio del mezzo.

## PROPOSTA DI LEGGE

### CAPO I

#### OGGETTO DELLA NORMATIVA

##### ART. 1.

1. L'attività di noleggio autobus con conducente consiste nel trasporto effettuato da: persone fisiche, persone giuridiche, aziende speciali che esercitano il trasporto pubblico locale, concessionari pubblici e privati di servizi di trasporto pubblico di linea ai sensi delle leggi vigenti, con proprio personale, per uno o più viaggi ordinati da uno o più soggetti dietro corrispettivo.

2. Non sono assoggettati alle norme della presente legge i noleggi comunque effettuati con motocarrozette, autovetture o motoveicoli ed autoveicoli per trasporto promiscuo.

##### ART. 2.

1. Le regioni, in materia di noleggio mediante autobus con conducente, stabiliscono i criteri cui devono attenersi gli esercenti di cui all'articolo 1.

2. Le regioni stabiliscono altresì il piano regionale per il rilascio delle licenze di cui all'articolo 3, al fine di realizzare una visione del trasporto pubblico di linea e non di linea che sia rispondente agli indirizzi ed ai criteri prefissati dal piano regionale dei trasporti ed ai criteri di cui all'articolo 4.

3. Le regioni, nell'ambito dei criteri di cui al comma 2, delegano le amministrazioni provinciali all'accertamento dei requisiti ed al rilascio delle licenze stesse.

##### ART. 3.

1. L'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente è subordinato ad

apposita licenza rilasciata dalla provincia nel cui ambito territoriale operino i soggetti richiedenti di cui all'articolo 1.

2. Ogni licenza abilita alla circolazione di un autobus, da immatricolare per uso di noleggio con conducente. La targa dell'autobus dev'essere annotata sulla licenza a cura dell'autorità competente.

3. Ai fini della regolarità dell'effettuazione del servizio di noleggio autobus con conducente, la licenza deve trovarsi sempre a bordo dell'autobus durante il viaggio e lo stesso deve essere munito di un disco contrassegno numerato, da apporsi in modo visibile, rilasciato contestualmente alla licenza.

#### ART.4.

1. Spetta alla regione predisporre ed attuare un piano che determini per ogni provincia il numero massimo delle licenze di noleggio attivabili in ognuna di esse, tenuto conto dei seguenti elementi:

a) entità della popolazione della rispettiva provincia;

b) numero ed importanza delle attività turistiche, commerciali, industriali, artigianali, culturali e sociali;

c) numero e frequenza di gite collettive scaturite da richieste sorte nell'ambito provinciale e soddisfatte con autobus di noleggio non operanti nella zona o con utilizzazione di autobus di linea autorizzati alla effettuazione di corse fuori linea.

2. Tale piano è soggetto a revisione in conformità alle cadenze temporali che ciascuna regione stabilisce nell'ambito delle norme di attuazione.

#### ART. 5.

1. Le licenze abilitano all'assunzione di servizi di noleggio con autobus i cui contratti siano stipulati da aziende aventi sede nella provincia in cui sono state rilasciate le licenze.

2. Detti servizi devono svolgersi prevalentemente nel territorio della provincia e solo per accertate esigenze di traffico, i titolari di licenze di noleggio possono svolgere servizi aventi origine nel territorio di altre province, purché comunque il viaggio termini nella provincia di assegnazione della licenza.

3. Qualora il servizio di noleggio sia rivolto a soddisfare esigenze di trasporto proveniente da territorio estero, per le finalità di cui al presente articolo, si ha riguardo al luogo di destinazione del trasporto.

#### ART. 6.

1. Per effettuare servizi internazionali di noleggio il concessionario deve essere in possesso dell'apposito certificato di cui all'articolo 11 attestante l'abilitazione professionale del richiedente.

2. Si intendono per servizi internazionali di noleggio quelli che prevedono l'uscita dell'autobus dal territorio nazionale nel corso dell'effettuazione del servizio, ad eccezione dei viaggi che tocchino il territorio della Repubblica di San Marino.

### CAPO II

#### ACCESSO ALLA PROFESSIONE

#### ART. 7.

1. L'accesso alla professione di esercente il noleggio autobus con conducente per i soggetti di natura privata è subordinato all'accertamento del possesso dei necessari requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale.

2. Per le aziende speciali che esercitano trasporto pubblico locale di linea e per i concessionari pubblici o privati di servizi di trasporto pubblico di linea, è invece sufficiente il possesso dei requisiti prescritti dalla legislazione vigente per

l'esercizio del trasporto pubblico locale di linea.

ART. 8.

1. Il requisito di idoneità morale salvo quanto previsto per i soggetti di cui all'articolo 6, deve essere posseduto:

a) quando si tratti di impresa individuale dal titolare di essa e, nel caso questi abbia preposto all'esercizio dell'impresa o di un ramo di essa o di una sede un direttore, anche da quest'ultimo;

b) quando si tratti di società, da tutti i soci per la società in nome collettivo; dai soci accomandatari per la società in accomandita semplice o per azioni; dagli amministratori per ogni altro tipo di società, nonché, in ogni caso, dalla persona che dirige l'attività dell'impresa in modo permanente ed effettivo.

2. La sussistenza del requisito di idoneità morale deve essere provata mediante la produzione di estratto del casellario giudiziale in carta legale attestante la buona condotta del richiedente ed in particolare:

a) l'assenza a suo carico di condanne e pene che comportano l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 178 e seguenti del codice penale;

b) il mancato assoggettamento a procedure fallimentari in corso ovvero a dichiarazioni di fallimento rispetto alle quali non sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

ART. 9.

1. Il requisito di idoneità finanziaria consiste nella disponibilità delle risorse finanziarie e delle coperture assicurative necessarie a garantire l'avviamento e la



buona gestione dell'azienda in relazione alla dimensione della stessa ed al numero delle licenze di noleggio richieste o in dotazione.

2. Per le aziende pubbliche e per le società per azioni a capitale interamente pubblico, anziché l'idoneità finanziaria di cui al comma 1 è richiesta apposita certificazione dei revisori dei conti, o dei sindaci, o dell'ente proprietario dalla quale risulta che l'attività di noleggio contabilizzata separatamente dal servizio di linea, sia destinata a produrre utilità economica.

3. Tale contabilizzazione avviene articolando la contabilità aziendale per centri di costo e mediante sistemi di contabilità analitica e controllo di gestione così come previsto dall'articolo 51 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 4 ottobre 1986, n. 902.

#### ART. 10.

1. Il requisito della idoneità professionale consiste nel possesso, da parte del titolare dell'impresa o del legale rappresentante della società, nonché della persona fisica che sia preposta alla direzione dell'attività dell'impresa in modo permanente ed effettivo, di un certificato di abilitazione all'esercizio dell'attività imprenditoriale nel settore dei servizi.

#### ART. 11.

1. Il Ministro dei trasporti, sentite le associazioni di categoria, con proprio decreto, stabilisce i requisiti che dovranno essere posseduti e le prove d'esame che dovranno essere sostenute per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale.

#### ART. 12.

1. La regione stabilisce altresì i criteri per la sorveglianza sulla idoneità e sulla

sicurezza degli autobus adibiti a noleggio, nonché le caratteristiche tipologiche ammissibili. La revisione periodica di detti veicoli e la vigilanza tecnica sulla sicurezza si effettua in conformità alla normativa vigente.

ART. 13.

1. L'emanazione del documento amministrativo attestante l'avvenuto rilascio della licenza d'esercizio è tassativamente subordinata alla dimostrazione della proprietà e disponibilità dell'autobus, avente caratteristiche conformi a quelle prescritte per il tipo di servizio da esercitare.

ART. 14.

1. Tutti gli autobus comunque adibiti ad attività di noleggio con conducente debbono essere muniti di apparecchio cronotachigrafo in conformità a quanto disposto dalla legge 13 novembre 1978, n. 727.

ART. 15.

1. Le aziende esercenti servizi pubblici di trasporto possono essere autorizzate ad effettuare, con propri autobus immatricolati in servizio di linea, attività di noleggio, purché:

a) siano comunque garantite la continuità e la regolarità dei servizi pubblici esercitati;

b) siano applicati i prezzi praticati in zona per servizi simili dai vettori professionalmente abilitati all'esercizio dell'attività di noleggio;

c) sia accertata l'effettiva esigenza di destinare a tale attività autobus in soprannumero rispetto a quelli specificatamente abilitati.

2. L'autorizzazione, denominata « permesso fuori linea », viene rilasciata dal

competente assessorato regionale ai trasporti allorché trattasi di autobus adibiti a servizi di linea di competenza regionale o comunale; dall'ufficio provinciale della Motorizzazione civile-trasporti in concessione, nella cui circoscrizione ha sede l'azienda richiedente, se trattasi di autobus adibiti a servizi di linea di competenza statale.

3. Spetta all'autorità di cui al comma 2 accertare la sussistenza dei requisiti per il rilascio del relativo permesso.

4. Qualora particolari condizioni richiedano il rilascio del permesso senza la possibilità di accertamento preventivo dei requisiti prescritti, fa fede l'attestazione dell'azienda richiedente.

5. In caso di successiva accertata insussistenza anche di uno solo dei requisiti richiesti, l'autorità competente provvede a comminare all'azienda inadempiente la sanzione della sospensione del rilascio dei permessi fuori linea per un periodo variabile da due a otto mesi a seconda della gravità dell'infrazione commessa.

6. Il permesso deve essere conservato a bordo dell'autobus per tutto il periodo di svolgimento del servizio autorizzato.

#### CAPO IV

#### SANZIONI.

#### ART. 16.

1. Chiunque adibisce a noleggio con conducente un autobus non destinato a tale uso o privo dell'apposito permesso fuori linea è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 800.000.

2. L'efficacia della carta di circolazione dell'autobus è sospesa per un periodo da due a otto mesi, tenuto conto delle infrazioni al divieto commesse in precedenza, anche se siano intervenute cause di estinzione delle relative infrazioni, ovvero delle obbligazioni derivanti dalle medesime.

3. Al conducente dell'autobus cui sia stata contestata l'infrazione, si applica, per lo stesso fatto, la sanzione della sospensione della patente per un periodo da due a quattro mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto.

## ART. 17.

1. Allorché il titolare della licenza di noleggio autobus con conducente effettui servizi non consentiti dalla stessa, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000.

## ART. 18.

1. I titolari della licenza di noleggio che adibiscano alla guida degli autobus, di cui alla presente legge, personale dipendente da ditta, società, azienda o persona fisica, diversa dal titolare della licenza stessa sono dichiarati, con provvedimento immediatamente esecutivo, decaduti dalla licenza stessa e non potranno essere titolari di analoga licenza rilasciata sul territorio nazionale per un periodo di anni dieci dall'accertamento dell'infrazione.

2. L'utilizzo di personale ausiliario, di operatori turistici e di accompagnatori per i servizi di cui alla presente legge è consentito anche se non dipendenti dalla ditta, società, azienda titolare della licenza, purché in regola con la vigente normativa del lavoro e previdenziale.

3. L'accertamento dell'esistenza dei suddetti requisiti è a carico del titolare della licenza stessa pena la sospensione della licenza per un periodo non inferiore ad anni 1.

4. La regione determina i criteri per la erogazione delle sanzioni di cui al comma ed i limiti massimi della stessa.

## ART. 19.

1. Chiunque svolge servizi internazionali di noleggio con conducente senza essere in possesso della relativa autorizza-

zione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 800.000.

#### ART. 20.

1. I vettori stranieri che sul territorio nazionale effettuano servizi loro non consentiti dalle disposizioni vigenti, ovvero si trovino nelle condizioni di irregolarità previste dagli articoli 18 e 19 della presente legge, sono assoggettati alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire 500.000 a lire 1.000.000.

2. Contestualmente alla sanzione è comminato, per un periodo non inferiore a due anni, il divieto di entrata sul territorio nazionale dell'autobus a cui carico è stata disposta la sanzione.

3. Qualora l'autobus straniero sia colto sul territorio nazionale durante il periodo di divieto, ne viene disposto il sequestro in base alle vigenti norme di legge.

#### ART. 21.

1. L'espletamento dei compiti relativi all'accertamento delle violazioni amministrative spetta a tutti gli organi abilitati ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, nonché agli organi specificamente indicati dalle autorità regionali.

2. I verbali relativi alle contravvenzioni accertate sono inviati al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile — per l'applicazione delle sanzioni relative alle disposizioni del codice della strada.

3. I verbali sono inviati altresì alle altre autorità competenti, secondo quanto stabilito dalla presente legge, per l'adozione delle altre sanzioni o provvedimenti.

## CAPO V

DISPOSIZIONI TRANSITORIE  
E FINALI

## ART. 22.

1. In conformità al disposto dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, tutte le funzioni necessarie per l'applicazione delle norme di cui alla presente legge sono delegate alle regioni le quali, nell'esercizio di tale delega, sono tenute ad emanare, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, proprie disposizioni atte a regolamentare:

a) le modalità per l'attuazione del piano di cui all'articolo 4;

b) la procedura e le condizioni per il rilascio delle licenze di noleggio di autobus con conducente;

c) altri aspetti inerenti alla disciplina dell'attività, con particolare riferimento:

1) alla elencazione di eventuali titoli preferenziali per l'assegnazione delle licenze;

2) alle cause di impedimento per il rilascio delle licenze;

3) alla trasferibilità delle licenze;

4) alla sospensione, ritiro e decadenza delle licenze;

5) alla sostituzione degli autobus in servizio di noleggio.

## ART. 23.

1. Le licenze di noleggio di autobus con conducente attualmente in esercizio continuano ad essere operative, anche in eccedenza al numero delle licenze fissate dal piano regionale per la provincia di riferimento.

2. Ove le licenze attualmente assegnate si riferiscano a mezzi non più idonei allo svolgimento della attività di noleggio, il titolare, fermo restando il divieto di utilizzo del mezzo a meno di esplicita attestazione di utilizzabilità ai fini della sicurezza rilasciata dal competente ufficio della Motorizzazione civile e trasporti in concessione, deve provvedere, entro il termine perentorio di anni cinque, alla sostituzione con nuovi mezzi idonei. Decorso inutilmente tale termine il titolare decade dalla licenza.

3. Ad ogni variazione del numero delle licenze attivabili a livello provinciale, si deve procedere al riassorbimento delle licenze in soprannumero prima di effettuare nuove assegnazioni.

#### ART. 24.

1. Trascorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, di cui all'articolo 11, le provincie provvedono ad attivare le prove di esame per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale da parte di tutti i soggetti che ne facciano richiesta.

2. I titolari di licenza di noleggio in esercizio alla data di entrata in vigore della presente legge, che abbiano svolto attività continuativa in tale settore per almeno un quinquennio, hanno diritto ad ottenere il certificato di abilitazione professionale senza sottostare al relativo esame.

3. La richiesta, su carta legale, per ottenere la licenza da parte dei soggetti di cui al comma 2, deve essere indirizzata al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile — cui spetta l'accertamento dei predetti requisiti. Il diritto non può essere esercitato trascorso un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 25.

1. Sono abrogati:

a) l'articolo 158 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635;

b) l'articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, mantenuto in vigore dal secondo comma dell'articolo 145 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

c) il secondo comma dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.