

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1297

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CASTELLI, RAVETTA, GRUGNETTI, DEVECCHI, VIDO, BONAFINI, BOSISIO, CASTELLAZZI, FONTAN, GILBERTI, GRATICOLA, MAGNABOSCO, PIERGIORGIO MARTINELLI, MICHIELON, PORTA, RODEGHIERO

Norme in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 22 settembre 1994

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore del trasporto pubblico locale si trova in una situazione di grave crisi strutturale che coinvolge la qualità del servizio offerto, rappresentando per la collettività un costo sociale non più tollerabile: i debiti accumulati negli ultimi anni dalle aziende di trasporto hanno superato, alla data odierna, la soglia dei 13.000 miliardi di lire.

Così come è attualmente strutturato il trasporto pubblico locale, non può che essere fonte di *deficit*. Ci troviamo, infatti, di fronte ad aziende che non sono in grado di manovrare due fondamentali fattori, il costo del personale e il fatturato, attraverso le tariffe che sono del tutto svincolate dall'effettivo costo del servizio reso. Ne deriva che le aziende meglio gestite riescono a coprire, con i proventi derivanti dalla vendita dei biglietti, il 35 per cento dei costi.

Il fatto che le aziende siano inevitabilmente in passivo ha costituito un formidabile alibi per sprechi, inefficienze e purtroppo, in molti casi, corruzione.

Il risultato è che in Italia esistono aziende che ricavano meno del 10 per cento dei costi. La presente proposta di legge si pone l'obiettivo di mettere le aziende di trasporto pubblico locale in condizioni di poter operare attraverso un equilibrato rapporto costi-ricavi e si regge su due dati fondamentali: il contratto di servizio e la gara di appalto.

Attraverso questi due strumenti è possibile, sia per le aziende che per gli enti locali, programmare costi ed entrate certe. Sarà pertanto possibile riqualificare l'offerta del trasporto pubblico locale, intervenendo le strategie della « prima Repubblica ».

D'altra parte, i Governi precedenti hanno sempre attuato una politica dei trasporti fatta di scelte politiche non solo sbagliate, ma anche superficiali, privilegiando il trasporto privato individuale e relegando il trasporto pubblico locale in secondo piano. Ciò ha portato ad uno sviluppo spropositato della mobilità su mezzo individuale nel trasporto urbano, a discapito di quella collettiva; infatti è stato calcolato che la mobilità su mezzo individuale è salita dal 33 per cento al 73 per cento, mentre quella collettiva è passata dal 17 per cento al 7 per cento. Ancora: è stato calcolato che il numero delle vetture per ogni chilometro di strada in Italia è pari a 90, contro le 60 del Regno Unito, le 48 della Germania e le 25 della Francia.

Le erronee scelte politiche hanno determinato, quindi, un sistema di trasporti inefficiente ed inefficace, che ha comportato inevitabilmente dei costi elevati per i bilanci dello Stato e degli enti locali e per i cittadini.

Pertanto, la situazione è tale da rendere improrogabile il riordino della materia attraverso una legge che non solo fornisca gli strumenti di intervento ma individui anche le competenze e le responsabilità delle istituzioni preposte alla garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini.

Da qui nasce la necessità di impegnare da un lato lo Stato e dall'altro gli enti locali.

Del resto con ciò non si fa altro che ribadire il principio contenuto nel richiamato regolamento CEE n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, secondo cui ciascun ente competente territorialmente deve assicurare l'espletamento del servizio del trasporto locale, il quale, per le sue stesse caratteristiche, deve garantire il diritto alla mobilità dei cittadini e concorrere alla salvaguardia ambientale e ad un equilibrato sviluppo economico e sociale. presente proposta di legge, individuando nelle regioni i soggetti a cui demandare — secondo gli indirizzi dettati dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nonché dalla legge 8 giugno 1990, n. 142 — le principali funzioni amministrative in materia di trasporti locali, tende a realizzare un reale decentramento delle competenze.

Inoltre, la presente proposta di legge si pone come ulteriore obiettivo quello di realizzare un sistema integrato tra le varie modalità di trasporto, rispondendo così a quella esigenza di porre fine a quelle inefficienze ed a quegli sprechi che purtroppo hanno caratterizzato la gestione del trasporto pubblico locale. Riteniamo che ciò possa essere raggiunto attraverso una gestione autonoma — da parte delle regioni — delle risorse necessarie al finanziamento del trasporto pubblico locale, prevedendo la regionalizzazione delle imposte applicate sulle benzine per autotrazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Principi generali).

1. I principi desumibili della presente legge costituiscono principi fondamentali in materia di trasporti pubblici locali, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

3. Rientrano nella competenza delle regioni le competenze amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici, nonché quelle delegate ai sensi dell'articolo 3 della presente legge. Sono altresì riservate alla competenza delle regioni le competenze amministrative relative alle linee marittime di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, per la cui disciplina si provvede con apposito provvedimento adottato in conformità ai principi della presente legge.

4. È compito delle regioni, nell'ambito delle competenze in materia di trasporto pubblico locale garantire all'individuo il diritto alla mobilità, tenendo conto in particolare dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio.

5. Ogni ente competente ai sensi della presente legge, è tenuto a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto pubblico, in conformità alle disposizioni del regolamento CEE n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991.

ART. 2.

(Definizione di trasporto pubblico locale).

1. Ai fini della presente legge si intendono per trasporti pubblici locali i servizi svolgentisi in ambito regionale, normalmente adibiti al trasporto collettivo di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia od altro impianto fisso, per mare e via d'acqua interna, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite ed offerta indifferenziata al pubblico, ivi compresi i servizi svolgentisi tra regioni confinanti.

2. Ai fini della presente legge sono assimilati al trasporto pubblico locale i servizi effettuati con carattere complementare e accessorio, individuati dalle regioni ai sensi dell'articolo 4.

3. Le regioni, con proprie leggi, possono delegare agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 118, comma terzo, della Costituzione.

ART. 3.

*(Programmazione
del trasporto pubblico locale).*

1. Le regioni adottano la programmazione come metodo di governo del trasporto pubblico locale, organizzando l'esercizio delle funzioni ad esse attribuite con la presente legge in armonia con gli indirizzi nazionali di politica dei trasporti stabiliti dalle leggi dello Stato e dal piano generale dei trasporti e sue articolazioni settoriali.

2. Ai fini di cui al comma 1 le regioni:

a) predispongono i piani regionali dei trasporti ed i loro aggiornamenti in connessione con le previsioni di assetto territoriale, ambientale e di sviluppo economico;

b) definiscono gli indirizzi generali del trasporto in ambito regionale, anche al

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento delle varie modalità di trasporto ed evitare sovrapposizioni e duplicazioni concorrenziali delle linee di trasporto pubblico;

c) adottano per i trasporti pubblici di propria competenza programmi pluriennali di assetto delle linee di trasporto pubblico atti ad assicurare un sistema di trasporto pubblico coordinato ed integrato secondo i fabbisogni di mobilità e nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 11;

d) promuovono intese interregionali allo scopo di assicurare un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato.

3. Le regioni definiscono i piani regionali dei trasporti entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. In caso di inadempienza all'obbligo di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione, previo avviso alla regione interessata, provvede in via sostitutiva nei successivi tre mesi. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, concorrono, nell'ambito delle rispettive competenze ed in conformità ai piani e agli indirizzi regionali, alla programmazione dei trasporti pubblici di cui all'articolo 2 della presente legge.

ART. 4.

(Adempimenti regionali).

1. Per l'adempimento dei compiti di cui all'articolo 3, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

a) definire aree omogenee di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze organizzative del territorio e della mobilità;

b) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione del trasporto in sistemi di servizi a rete, con riferimento ai principi comunitari;

c) promuovere e sostenere la costituzione di forme di gestione associative, tali

da garantire la massima efficienza ed economicità della gestione stessa;

d) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori e delle aziende di trasporto;

e) favorire l'affidamento a terzi di attività strumentali od ausiliarie all'esercizio;

f) realizzare adeguati sistemi di informazione al pubblico sull'offerta dei servizi di trasporto;

g) definire i servizi di trasporto di cui all'articolo 2, comma 2, ivi compreso il trasporto con elicottero all'interno di una regione o fra regioni finitime.

ART. 5.

(Organizzazione dei servizi di trasporto).

1. Le regioni e gli enti locali organizzano i servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge nel rispetto di principi di economicità, di efficienza e di qualità del servizio da conseguirsi anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

2. I servizi di trasporto di competenza regionale sono esercitati in forma imprenditoriale secondo le norme del codice civile e rimangono affidati in regime di concessione secondo la procedura concorrenziale dell'appalto concorso.

3. L'invito alla gara ai sensi del comma 2, stabilisce le forme, i modi ed i termini della presentazione delle offerte secondo un capitolato di programma nel quale risultino i requisiti cui il servizio deve rispondere. L'ente concedente procede alla scelta del soggetto gestore secondo una valutazione unitaria che tiene conto dei profili tecnici ed economici delle singole offerte.

4. Gli enti locali provvedono all'affidamento dei servizi di propria competenza di preferenza nelle forme di gestione previste dalle lettere b) ed e), comma 3, dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990 n. 142, e dell'articolo 12, comma 1, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e dalle altre dispo-

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

sizioni legislative in vigore. A parziale deroga del citato articolo 22, anche i servizi esercitati ai sensi della lettera e) del medesimo comma 3, sono affidati in regime di concessione, secondo le procedure di cui al presente articolo.

5. In attesa del completamento dei processi di riorganizzazione avviati ai sensi dell'articolo 4, i servizi di trasporto pubblico locale restano affidati alle aziende già esercenti fino al secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, salvo i casi di risoluzione, revoca e decadenza. Il presente comma non si applica alle province istituite ai sensi dell'articolo 63, comma 2, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

ART. 6.

(Trasporto pubblico locale su strada).

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 5, l'affidamento degli autoservizi di linea è disciplinato secondo i seguenti principi di riforma economica ed organizzativa:

a) i programmi di esercizio devono indicare i costi di impianto e di gestione del servizio nonché le modalità di perseguimento dell'equilibrio economico;

b) l'organizzazione tecnica e l'idoneità finanziaria dei soggetti affidatari devono essere adeguate ai requisiti previsti dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 20 dicembre 1991 n. 448;

c) le forme e le modalità di esercizio devono aver riguardo alla sicurezza ed alla regolarità del servizio, in rapporto anche alla qualità dello stesso;

d) la gestione deve essere affidata per un periodo non inferiore a quattro anni, mediante contratto di servizio stipulato ai sensi dell'articolo 8, nel quale sono definite le risorse pubbliche disponibili per concorrere alle spese di esercizio.

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

2. Le regioni vigilano sull'osservanza dei principi di cui al comma 1 e creano l'ufficio competente a valutare:

a) l'osservanza degli obblighi derivanti dall'affidamento;

b) la sicurezza degli impianti ai sensi della legislazione vigente;

c) il regolare funzionamento dei servizi dati in affidamento;

d) la qualità del servizio erogato e in particolar modo il rispetto degli orari depositati presso gli uffici regionali.

3. Le regioni hanno altresì il diritto di richiedere dati ed informazioni di carattere tecnico, economico e finanziario, nonché di effettuare ispezioni e verifiche di carattere operativo, organizzativo e contabile.

4. Il soggetto gestore ha l'obbligo di consentire ed agevolare lo svolgimento delle ispezioni e delle verifiche di cui al comma 3, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione i mezzi adeguati.

ART. 7.

(Trasporto pubblico locale su ferro).

1. Ai fini della realizzazione di sistemi integrati di trasporto pubblico locale secondo i principi di cui all'articolo 3, è disposta la riorganizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione e in gestione commissariale governativa.

2. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvede, con propri decreti, all'adozione del piano di riorganizzazione dei servizi ferroviari, articolato per ambito regionale o con riferimento a due regioni confinanti.

3. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 2, prevede altresì la trasformazione delle gestioni commissariali governative in società per azioni e a tal fine, con i decreti

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

di cui al medesimo comma 2, sono stabiliti i criteri per l'attuazione della predetta trasformazione, per la definizione del patrimonio di ciascuna società e delle risorse economiche che ad esse fanno capo, nonché per l'organizzazione delle relative partecipazioni azionarie, promuovendo, per quanto possibile, l'accesso diffuso alle suddette partecipazioni anche attraverso la cessione parziale a società esercenti servizi di trasporto locale ovvero ad organismi ed operatori privati. Alle società derivanti dalle cessate gestioni commissariali governative è affidata a titolo gratuito la gestione del patrimonio e dei relativi impianti.

4. In seguito all'adozione del piano di riorganizzazione previsto dal presente articolo, le funzioni amministrative statali in materia di esercizio ferroviario svolto in regime di concessione sono delegate alle regioni. Restano di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione i compiti in materia di sicurezza. Alle regioni spettano le competenze in materia di programmazione e coordinamento generale, nonché la definizione dei contratti di programma relativi agli investimenti, tenuto conto dell'organizzazione dei sistemi di trasporto pubblico locale definiti dai piani regionali dei trasporti.

5. I servizi ferroviari di cui al presente articolo sono affidati in regime di concessione alle società esercenti per una durata di dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Tali società erogano i servizi richiesti dagli enti competenti sulla base di contratti di servizio stipulati ai sensi dell'articolo 8.

6. È fatto obbligo alle società concessionarie di consentire, previa intesa sulle modalità d'uso, che gli impianti di trasporto siano utilizzati anche dai vettori che, in possesso dei necessari requisiti tecnici e finanziari, ne facciano richiesta, in conformità alle disposizioni contenute nella direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. A tali fini, il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce, con proprio decreto, le condizioni di applicabilità della citata direttiva ai servizi ferroviari di cui al presente articolo.

ART. 8.

(Contratto di servizio).

1. I servizi di trasporto pubblico sono regolati in base a contratti di servizi stipulati tra l'ente concedente e il soggetto affidatario.

2. Ai fini di cui al comma 1 nei contratti di servizi sono indicati:

a) la rete dei servizi ed il relativo programma di esercizio;

b) il costo dei servizi in relazione ai diversi sistemi e modalità di trasporto;

c) le risorse necessarie e le relative modalità di pagamento, per assicurare il conseguimento, unitamente ai proventi del traffico, dell'equilibrio economico e finanziario dell'esercizio;

d) la remunerazione del capitale investito, comprese le quote di accantonamento per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti;

e) la durata dell'affidamento e le cause di risoluzione, revoca e decadenza;

f) la regolazione dei rapporti economici, diversificata in relazione alle citate ipotesi di cessazione anticipata del rapporto ovvero in caso di mancato rinnovo disposto dall'ente concedente;

g) l'eventuale revisione dei corrispettivi convenuti;

h) l'eventuale affidamento a terzi di servizi marginali finalizzato all'ottenimento di benefici economici ed organizzativi;

i) le garanzie finanziarie.

3. Nei contratti di servizio sono altresì definiti gli obblighi di servizio pubblico e individuate le risorse ad esse destinate.

ART. 9.

*(Linee d'interesse locale
delle Ferrovie dello Stato Spa).*

1. Le regioni, con proprie norme, definiscono i criteri e le modalità di organizza-

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

zione del servizio sulle linee ferroviarie locali o secondarie gestite dalle Ferrovie dello Stato Spa, in conformità ai piani regionali di trasporto.

2. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto dal comma 1, le Ferrovie dello Stato Spa possono cedere, previa apposita intesa con le regioni interessate, l'esercizio dei servizi ferroviari esclusivamente locali alle società di cui all'articolo 7, anche assumendo in esse partecipazioni non di maggioranza.

ART. 10.

(Tariffe).

1. Le regioni stabiliscono, nel rispetto dei principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi e modi del trasporto locale, i criteri e le direttive per la determinazione, anche da parte degli enti locali per quanto di loro competenza, delle tariffe dei corrispondenti servizi in modo da assicurare introiti tariffari che, congiuntamente alle risorse fissate nei contratti di servizio, consentano il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della gestione corrente.

2. Resta fermo quanto previsto all'articolo 54, comma 8, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

ART. 11.

(Risorse finanziarie).

1. Ai fini di cui alla presente legge le risorse finanziarie delle regioni a statuto ordinario per il trasporto pubblico locale sono costituite, in attesa della riforma organica della finanza regionale, da:

a) trasferimenti dello Stato provenienti dal Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private di cui all'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni, confluiti nel fondo comune di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ai sensi del

comma 1 dell'articolo 3 della legge 23 dicembre 1992, n. 500;

b) trasferimenti dello Stato, in relazione alle quote afferenti i servizi delegati, per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e dei servizi marittimi regionali;

c) trasferimenti dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa, a partire dall'esercizio finanziario successivo alla scadenza del biennio dalla data di entrata in vigore della presente legge;

d) entrate regionali, non derivanti da trasferimenti dello Stato.

2. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci delle aziende esercenti e sono computati in sede di determinazione dei corrispettivi di concessione.

3. Le risorse di cui alla lettera a) del comma 1 del presente articolo, sono confermate nell'importo di lire 4.764 miliardi, come già disposto all'articolo 3, comma 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 500. Alla ripartizione tra le regioni si provvede in conformità ai criteri stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, come previsto dalla legge 23 dicembre 1992, n. 500, assumendo come prioritari i parametri relativi alle vetture-Km prodotte, ai passeggeri-Km trasportati ed al miglior rapporto tra passeggeri-Km trasportati e passeggeri-Km prodotti.

4. Le risorse di cui alla lettera b) del comma 1 restano determinate su base parametrica per i servizi ferroviari e marittimi regionali provenienti dalla competenza statale, secondo gli importi riconosciuti con decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, in favore dei servizi ferroviari e marittimi regionali svolgentisi nel territorio di ciascuna regione.

5. Le risorse di cui alla lettera c) del comma 1 sono stabilite con decreto del

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, e sono ripartite tra le regioni interessate in relazione alle quote afferenti il servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa esercitato nell'ambito di ciascuna regione. Limitatamente al primo biennio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, lo Stato provvede direttamente, previa verifica di congruità degli atti, agli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale intercorsi fra le regioni e le Ferrovie dello Stato Spa.

6. Limitatamente ad un periodo di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i trasferimenti di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 1 sono destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

7. Per lo stesso periodo di cui al comma 6, l'imposta di fabbricazione sulla benzina e sui gasoli per autotrazione è aumentata di lire 50 al litro. I proventi derivanti dalla vendita effettuata negli impianti di distribuzione autostradali confluiscono nelle risorse di cui alla lettera *a)* del comma 1 ad incremento degli importi determinati ai sensi del comma 3. I proventi derivanti dalla vendita effettuata, in ciascuna regione, negli altri impianti di distribuzione confluiscono nelle entrate di cui alla lettera *d)* del comma 1 della regione stessa e sono destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

8. Ai fini del miglioramento della funzionalità del trasporto pubblico locale, le regioni possono istituire imposte di carattere regionale.

ART. 12

(Disposizioni fiscali).

1. Le operazioni di costituzione, conferimento, fusione, incorporazione, scissione e cessione di società o di aziende o loro rami, di trasferimento a qualsiasi titolo di azioni o quote di società, nonché di quote di partecipazione a consorzi, finalizzate al conseguimento degli obiettivi della presente legge, sono escluse da imposte per un periodo di cinque anni dalla data di en-

trata in vigore dalla presente legge. Agli effetti delle imposte sui redditi, le operazioni di cui sopra non costituiscono realizzo di plusvalenze.

2. Gli importi erogati alle aziende esercenti trasporto pubblico d'interesse regionale e locale in attuazione dei contratti di servizio di cui alla presente legge, non sono considerati corrispettivi, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni.

3. All'articolo 3, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come da ultimo modificato dall'articolo 34 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 1989, n. 154, è aggiunta, infine, la seguente lettera:

« *h-bis*) le prestazioni di trasporto pubblico di interesse regionale e locale ».

4. Il numero 14) del primo comma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come da ultimo sostituito dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1981, n. 793, è abrogato.

5. Nella tabella A, parte III, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come da ultimo modificata dal decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, il numero 127) è sostituito dal seguente:

« 127) prestazioni relative al trasporto pubblico di persone e veicoli e viaggiatori di bagagli al seguito effettuato con qualsiasi mezzo ».

6. Gli importi di cui al comma 2 del presente articolo non sono da considerarsi componenti positive del reddito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18.

7. I contratti di servizio sono soggetti a registrazione a tassa fissa in caso d'uso.

ART. 13.

(Mobilità).

1. L'articolo 26 dell'allegato A, al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, recante il regolamento contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione, è sostituito dal seguente:

« Art. 26. — 1. Ferma restando la previsione dell'articolo 3, primo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 agosto 1947, n. 869, come sostituito dall'articolo 4, comma 1, della legge 12 luglio 1988, n. 270, le aziende hanno la facoltà, ai sensi dell'articolo 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, come modificato dall'articolo 8 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, di collocare in mobilità il personale eccedente in tutti i casi di riduzione o trasformazione di attività o di lavoro ancorché determinati da:

a) riassetto dei servizi originato dall'attuazione dei piani regionali di trasporto o dei piani di bacino;

b) riduzione del livello dei servizi comunque operata dall'ente concedente;

c) ristrutturazioni aziendali anche conseguenti ad assorbimento di servizi per subentro concessionale, fusione, incorporazione, scissione, cessione di aziende o rami di azienda, ovvero per esigenze di eliminazione di perdite di gestione;

d) mutamento nei sistemi di esercizio.

2. Ai lavoratori collocati in mobilità ai sensi del presente articolo si applica la disciplina prevista dalla legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, limitatamente alle procedure, all'iscrizione nelle liste, all'indennità ed al collocamento dei lavoratori in mobilità.

3. L'azienda che ha operato riduzioni di personale è tenuta a riassumere di prefe-

renza i lavoratori esonerati, che ne facciano domanda, a misura che si rendono vacanti i posti, cui essi saranno ritenuti idonei, anche per qualifiche inferiori. Il diritto alla preferenza si estingue dopo il terzo anno dall'esonero.

4. Il personale posto in mobilità dall'azienda che cessa dal rapporto concessionale può essere assunto dall'azienda subentrante, nei limiti delle proprie esigenze organizzative e con il trattamento economico e normativo di quest'ultima.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 si provvede anche mediante versamento da parte dell'azienda interessata e per ogni lavoratore posto in mobilità, di un contributo in misura pari all'1,5 per cento dell'ultima retribuzione mensile calcolata sull'imponibile previdenziale. Il contributo è dovuto per dodici mesi, con decorrenza dal mese successivo a quello di esonero.