

CAPO VII  
TRASPORTI

Art. 36

(Regolazione indipendente in materia di trasporti)

1. In attesa dell'istituzione di una specifica autorità indipendente di regolazione dei trasporti, per la quale il Governo presenta entro tre mesi dalla conversione del presente decreto un apposito disegno di legge, all'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

“1. Oltre alle funzioni trasferite ai sensi dell'art. 21, comma 19, a decorrere dal 30 giugno 2012 all'Autorità per l'energia elettrica ed il gas, di cui all'art. 2, comma 1 della legge 14 novembre 1995, n. 481, sono attribuite, sino all'istituzione della Autorità di regolazione dei trasporti, le funzioni previste dal presente articolo, ferme restando le competenze previste dalla vigente normativa.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

1) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, aeroportuali, portuali, alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti;

2) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi e, dopo aver individuato la specifica estensione degli obblighi di servizio pubblico, delle modalità di finanziamento dei relativi oneri, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, anche alla luce delle eventuali sovvenzioni pubbliche concesse;

3) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico o sovvenzionati;

4) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei

servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

5) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisce un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio;

6) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività *X* a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

7) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità; vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura; svolgere le funzioni di cui al successivo articolo 39;

8) con particolare riferimento al servizio taxi, ad adeguare i livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti nel rispetto dei seguenti principi:

a) l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario anche in base a un'analisi per confronto nell'ambito di realtà comunitarie comparabili, a seguito di istruttoria sui costi-benefici anche ambientali e sentiti i sindaci, è accompagnato da adeguate compensazioni da corrispondere *una tantum* a favore di coloro che già sono titolari di licenza o utilizzando gli introiti derivanti dalla messa all'asta delle nuove licenze, oppure attribuendole a chi già le detiene, con facoltà di vendita o affitto, in un termine congruo oppure attraverso altre adeguate modalità;

b) consentire ai titolari di licenza la possibilità di essere sostituiti alla guida da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente;

c) prevedere la possibilità di rilasciare licenze *part-time* e di consentire ai titolari di licenza una maggiore flessibilità nella determinazione degli orari

di lavoro, salvo l'obbligo di garanzia di un servizio minimo per ciascuna ora del giorno;

d) consentire ai possessori di licenza di esercitare la propria attività anche al di fuori dell'area per la quale sono state originariamente rilasciate previo assenso dei sindaci interessati e a seguito dell'istruttoria di cui alla lettera a);

e) consentire una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio così da poter sviluppare nuovi servizi integrativi come, a esempio, il taxi a uso collettivo o altre forme;

f) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione, fermo restando la determinazione autoritativa di quelle massime a tutela dei consumatori”;

b) al comma 3, dopo la virgola, sono soppresse le parole “individuata ai sensi del medesimo comma”;

c) al comma 5, sono soppresse le parole “individuata ai sensi del comma 2”;

d) al comma 6, lettera a), sono soppresse le parole “individuata dal comma 2”;

e) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente comma:

“7) L'Autorità può avvalersi di un contingente aggiuntivo di personale, complessivamente non superiore alle ottanta unità comandate da altre pubbliche amministrazioni.”

2. All'articolo 36, comma 2, lettera e) del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n.111, sono aggiunte le seguenti parole: “secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione, alla quale è demandata la loro successiva approvazione”.