Art. 22
(Autorità di regolazione dei trasporti)

1. 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. A decorrere dal 30 giugno 2012, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni (*o l'Autorità per l'energia elettrica o il gas che assume la denominazione di Autorità per le Reti*) ferme restando le competenze previste dalla vigente normativa, esercita inoltre le funzioni previste dal presente articolo.
2. L'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (*o l'Autorità per le Reti*) è competente nei settori, autostradale, ferroviario, aeroportuale, portuale e della mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti e in particolare provvede:
1) a garantire, d'intesa con le altre amministrazioni competenti secondo la normativa nazionale e regionale vigente, e con 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 e alle reti autostradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti;

... OMISSIS ...

7) con particolare riferimento al servizio di taxi di cui all'art. 2 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, ad esercitare poteri di indirizzo e coordinamento delle autorità territoriali competenti al fine di far 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 principi e delle competenze di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21 e della legislazione regionale in materia, nonché dei principi di seguito elencati:

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, nonché in considerazione dei limiti di capienza dei bacini territoriali nei quali le nuove licenze saranno rilasciate (calcolati anche in base ai livelli di traffico e di sviluppo infrastrutturale, di viabilità e del trasporto pubblico locale presenti sui territori di riferimento), consultate le organizzazioni sindacali e associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e previo assenso dei sindaci interessati. L'incremento di cui alla presente lettera a) dovrà comunque avvenire attraverso apposita asta pubblica ed è accompagnato da adeguate forme di compensazione da corrispondere a favore di coloro che già sono titolari di licenza utilizzando gli introiti derivanti dalla medesima messa all'asta delle nuove licenze;

b) consentire ai titolari di licenza la possibilità di essere sostituiti alla guida – anche al di fuori dei casi previsti dalla normativa nazionale e regionale - da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente e nel rispetto della normativa vigente in materia fiscale, previdenziale e contrattuale. L'espletamento di tali servizi da parte di sostituti alla guida non costituisce per questi ultimi titolo preferenziale per il rilascio di nuove licenze, anche ai sensi della precedente lettera a);

c) prevedere, d'intesa con i sindaci interessati e con le organizzazioni sindacali e associazioni di categoria maggiormente rappresentative, una maggiore flessibilità nella determinazione e organizzazione degli orari di lavoro, salvo l'obbligo di garanzia di un servizio minimo per ciascuna ora del giorno;

d) consentire ai titolari di licenza taxi, d'intesa con i sindaci interessati e le organizzazioni sindacali e associazioni di categoria maggiormente rappresentative, una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio così da poter sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi a uso collettivo o altre forme;

e) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe in funzione dei miglioramenti qualitativi, nonché la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione, con modalità che dovranno essere recepite nei regolamenti comunali di cui all'art. 5 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fermo restando l'obbligo da parte dei Comuni di determinare annualmente le tariffe massime a tutela degli utenti e comunque in relazione ai costi di esercizio indicati agli artt. 2425 e 2425-bis del codice civile, nonché al congruo utile d'esercizio.