



*Camera dei Deputati · IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni*

Trasporto pubblico locale non di linea: serve aggiornare le regole.

Audizione parlamentare — Marzo 2026

La domanda di mobilità rimane spesso inevasa

Una normativa ferma al 1992 non tiene il passo con la domanda reale di trasporto urbano.

4 MLN

richieste senza risposta
ogni anno a Roma

> 30% delle chiamate totali

500.000

chiamate ai radiotaxi
senza esito ogni mese a Milano

Picchi nelle ore notturne e weekend

1.700

autorizzazioni NCC
nell'intera Regione Lazio

0,3 ogni 1.000 abitanti (vs 55.000 a Parigi)

Un quadro normativo fermo al 1992

Legge n. 21/1992

Impianto normativo sostanzialmente invariato da oltre trent'anni, nonostante la trasformazione digitale del settore.

Interventi parziali

Decreto Bersani-Visco (2006), registro RENT e foglio di servizio elettronico, decreto Asset (2023): correttivi senza riforma strutturale.

Migliaia di regolamenti comunali

Frammentazione regolatoria che ostacola operatori, piattaforme e utenti. Contingenti fissati su base discrezionale.

Vincoli operativi incompatibili con l'UE

Obbligo di rimessa, divieto di raccogliere passeggeri fuori regione, tempo minimo di attesa tra corse: già contrari al diritto UE vigente.

Cronologia delle riforme

-  **1992** Legge quadro n. 21 — impianto originario
-  **2006** Decreto Bersani-Visco — liberalizzazioni parziali
-  **2022** Registro RENT e foglio di servizio elettronico
-  **2023** Decreto Asset — norme secondarie su NCC
-  **2025** Sent. Corte Cost. n. 163 — competenza regionale NCC
-  **2026** PdL 2455 Caroppo & PdL 2665 Iaria — in discussione

L'Italia è un caso anomalo in Europa

Negli altri grandi Paesi UE non esistono limiti quantitativi alle autorizzazioni NCC. Il mercato determina il numero di operatori.

Mercato	Autorizzazioni	Popolazione	Rapporto (1 ogni)	Limite quantitativo?
Londra (TfL)	~106.000	9 milioni	1 : 85	No
Parigi (Regione)	~55.000	12 milioni	1 : 218	No
Lisbona (Area Metro)	~18.000	2,8 milioni	1 : 155	No
Tallinn (Estonia)	~21.000	1,36 milioni	1 : 65	No
Madrid (Regione)	~10.000	6,7 milioni	1 : 670	No
Regione Lazio	1.700	5,7 milioni	1 : 3.352	Sì ⚠
Regione Lombardia	2.666	10,1 milioni	1 : 3.790	Sì ⚠
Milano (solo città)	152	1,4 milioni	1 : 9.013	Sì ⚠

La giurisprudenza chiede una riforma strutturale

Corte Costituzionale · Sent. n. 163/2025

- Il settore NCC rientra nel trasporto pubblico locale → competenza regionale.
- Lo Stato non può imporre restrizioni sproporzionate agli obiettivi di regolazione del mercato.
- Non è incostituzionale un intervento regionale sovracomunale se giustificato da esigenze di adeguatezza del servizio.
- I contingenti comunali arbitrari non superano il test di proporzionalità.

Corte di Giustizia UE · Causa C-50/21 (Prestige & Limousine, 2023)

- Le restrizioni agli NCC non possono essere giustificate dalla necessità di proteggere economicamente i taxi.
- Vincoli come tempo minimo di attesa, tariffe minime o durate minime non superano il test di proporzionalità.
- Applicabilità immediata: i giudici nazionali devono disapplicare le norme contrarie.
- Alcuni vincoli vigenti in Italia sono già oggi incompatibili con il diritto UE.



Taxi e NCC: servizi complementari, non sostitutivi

Un sistema di mobilità integrato richiede entrambi i servizi — regolati con criteri coerenti.



TAXI

- Servizio su piazza, immediatamente disponibile su strada o ai posteggi dedicati
- Risposta alla domanda spontanea e non programmata
- Tariffe regolamentate dal Comune
- Licenza trasmissibile e con valore patrimoniale



NCC

- Servizio esclusivamente su prenotazione, mediato da strumenti digitali
- Risposta alla domanda programmata: aeroporti, eventi, turismo
- Trasparenza fiscale assoluta garantita dalla piattaforma
- Autorizzazione personale, non cedibile

Le piattaforme digitali garantiscono trasparenza fiscale, dati per la pianificazione e prenotazione semplice per l'utente.

Due priorità emendative concrete

Bolt chiede alla Commissione di valutare questi due interventi nell'iter delle PdL 2455 e 2665.

01

Eliminazione dei contingenti quantitativi

Le autorizzazioni NCC devono essere rilasciate a chiunque soddisfi requisiti oggettivi: idoneità del veicolo, requisiti di sicurezza del conducente, copertura assicurativa. Nessun limite numerico predefinito.

✓ Principio già adottato in Francia, Portogallo, Estonia e tutti i mercati UE funzionanti. Richiesto dalla sentenza CGUE C-50/21. I cap discrezionali regionali sono già oggi incompatibili con il diritto UE.

Modelli di riferimento: Francia (no numerus clausus VTC) · Portogallo (tetti dichiarati incostituzionali nel 2024) · Estonia (licenza online in pochi giorni, €38)

02

Superamento del vincolo territoriale di sede e rimessa

L'obbligo di mantenere sede e rimessa nella regione di rilascio, e il divieto di raccogliere passeggeri fuori regione, sono incompatibili con la libertà di stabilimento e il Guidance Notice UE.

✓ Si propone di sostituire questo vincolo con un sistema di registrazione nazionale, sul modello della licenza TVDE portoghese o della registrazione VTC francese.

Modelli di riferimento: Portogallo (TVDE nazionale) · Francia (registrazione VTC nazionale) · Calabria (L.R. 37/2023 — coordinamento regionale già ritenuto legittimo dalla Corte Cost.)