



Roma, 13.02.2026

COMUNICATO ALLA CATEGORIA SINTESI DELL'INCONTRO AL MIT

Si è tenuta ieri, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la commissione convocata per illustrare alle organizzazioni sindacali del comparto taxi l'impianto del nuovo decreto sul foglio di servizio elettronico. Nella stessa mattinata si era svolto un analogo confronto con il settore NCC.

La dott.ssa Elena Griglio, Capo dell'Ufficio Legislativo del MIT, ha illustrato i contenuti generali del testo, chiarendo preliminarmente l'impostazione metodologica adottata dal Ministero: limitare gli interventi regolatori allo stretto perimetro consentito dalla normativa vigente e dalle pronunce giurisprudenziali, al fine di ridurre il rischio di nuove impugnative. Il decreto è stato infatti costruito tenendo conto delle sentenze di TAR, Consiglio di Stato, Corte Costituzionale e delle indicazioni della Commissione Europea, quadro che restringe significativamente i margini discrezionali dell'azione amministrativa.

È stato esplicitato che il MIT ha tentato di recepire le richieste provenienti dal settore taxi, ma qualsiasi intervento che ecceda i vincoli normativi e sovranazionali rischierebbe con elevata probabilità di essere annullato in sede giurisdizionale o contestato a livello europeo. Il Ministero stesso ha riconosciuto di essere finora risultato soccombente in diversi contenziosi, anche quando ha sostenuto soluzioni condivise ai tavoli tecnici con le categorie.

Uno dei passaggi centrali riguarda il superamento dell'ipotesi di una piattaforma pubblica unica gestita dal MIT. Tale soluzione è stata ritenuta non praticabile sia per ragioni tecniche — complessità di interoperabilità con una pluralità di operatori e costi elevati — sia per ragioni giuridico-costituzionali, poiché non sarebbe legittimo imporre l'utilizzo di una sola piattaforma, anche se pubblica.

Il fulcro del decreto viene quindi spostato sugli applicativi utilizzati dagli operatori NCC, che dovranno rispettare requisiti funzionali e tecnici definiti dal Ministero. Il foglio di servizio elettronico dovrà contenere esclusivamente i dati previsti dalla legge 21, mentre alcuni elementi — come il nominativo dell'utente — risultano tuttora oggetto di contenzioso davanti alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea per questioni di tutela della privacy, con possibile coinvolgimento anche del Garante.

Gli applicativi dovranno garantire caratteristiche tecniche idonee ad assicurare integrità, inalterabilità e tracciabilità del documento generato, impedendone cancellazione o riproduzione non autorizzata. Entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto, le piattaforme dovranno dotarsi di sistemi conformi ai requisiti ministeriali, essere sottoposte a monitoraggio e risultare iscritte in apposito registro MIT. L'accesso ai sistemi sarà riservato ai Comuni che hanno rilasciato le autorizzazioni, ai fini dei controlli.



Per quanto riguarda la conservazione dei dati, resterà in capo agli applicativi con un limite attuale di 15 giorni. Il MIT intende proporre un'estensione a 60 giorni, pur ritenendo probabile che tale previsione possa essere impugnata e contestata sotto il profilo della proporzionalità e della legittimità.

Anche sul tema delle modifiche ai dati del foglio di servizio restano margini di confronto tecnico, ma ogni soluzione dovrà essere attentamente calibrata per evitare nuovi contenziosi davanti al TAR o al Consiglio di Stato. Sono state richiamate ipotesi quali cifratura del nominativo del passeggero, indicazione della durata del transfer e rafforzamento della tracciabilità del servizio, ma su tutte queste opzioni permane il rischio di impugnative.

Durante la riunione è emersa con chiarezza la consapevolezza, da parte di diversi rappresentanti sindacali, che l'azione del Ministero — pur orientata a individuare soluzioni di equilibrio — si confronta con un contesto normativo e sovranazionale che limita fortemente le possibilità di intervento e rende ogni scelta potenzialmente esposta a ricorsi e annullamenti.

Per quanto riguarda il secondo provvedimento in preparazione, relativo alle piattaforme digitali, è stato precisato che avrà contenuto necessariamente limitato. Le piattaforme di intermediazione, generando lucro, sono infatti qualificate dalla Commissione Europea come servizi della società dell'informazione e non come servizi di trasporto. Di conseguenza risultano estranee al perimetro regolatorio del decreto e non è giuridicamente possibile applicare una disciplina uniforme a tutte le tipologie di piattaforme.

Diversa è la situazione per le imprese di trasporto o per gli operatori che si aggregano in forma cooperativa per svolgere direttamente il servizio: in tali casi l'applicativo costituisce uno strumento accessorio all'attività di trasporto e non un servizio informativo autonomo.

Qualsiasi soluzione alternativa, anche se condivisa nei tavoli tecnici nazionali, rischierebbe di essere bloccata a livello europeo qualora ritenuta non coerente con gli orientamenti della Commissione.

Alla luce di quanto emerso, ribadiamo la posizione già espressa in più occasioni: la pubblicazione dei soli decreti attuativi non può rappresentare la risposta strutturale alle criticità del settore. L'attuale assetto normativo evidenzia limiti sistemici che richiedono una revisione organica della disciplina primaria.

I tempi appaiono comunque estesi. Anche per il DPCM sulle piattaforme digitali si prospetta un iter di almeno otto mesi o un anno, con il rischio concreto di slittamenti oltre la legislatura.

Seguiranno aggiornamenti non appena il testo ufficiale sarà trasmesso alle organizzazioni per l'analisi tecnica e le valutazioni di merito.

URI – Unione dei Radiotaxi d'Italia