



Roma, 29 maggio 2026

COMUNICATO

Golf cart e navette turistiche: la Regione non interviene, ora Roma Capitale dica cosa intende fare

URI prende atto della decisione della Regione Lazio di non procedere con la norma che avrebbe introdotto, nella disciplina regionale, il riconoscimento dei servizi di navetta turistica effettuati con piccoli veicoli elettrici.

È una scelta corretta. Non perché il problema non esista, ma perché la competenza primaria sulla circolazione e sull'autorizzazione concreta di questi servizi, all'interno del territorio urbano di Roma, appartiene a Roma Capitale e agli enti proprietari delle strade interessate.

Il punto, quindi, non è chiedere alla Regione di intervenire su ciò che non le compete direttamente. Il punto è chiedere a Roma Capitale di assumersi fino in fondo la responsabilità amministrativa, regolatoria e di controllo su un fenomeno che da tempo è sotto gli occhi di tutti.

Negli ultimi mesi il centro storico di Roma è stato interessato da una crescita evidente di piccoli veicoli elettrici, comunemente indicati come **golf cart**, utilizzati per accompagnare turisti nelle aree monumentali, nelle vie dello shopping e nelle zone a maggiore pressione turistica. Mezzi che circolano, si fermano, caricano clienti, percorrono itinerari non sempre chiari e operano in un contesto in cui le regole sembrano, nei fatti, non essere applicate.

URI non è contraria all'innovazione, né alla mobilità elettrica, né a servizi turistici ordinati e compatibili con la città. Ma ogni attività che comporta il trasporto di persone deve essere ricondotta dentro un quadro certo di autorizzazioni, percorsi, requisiti, controlli e responsabilità.

La normativa nazionale esiste già. L'articolo 59 del Codice della Strada disciplina i veicoli con caratteristiche atipiche. Il D.M. 9 ottobre 2015 n. 193 disciplina le navette turistiche elettriche, definendole come veicoli atipici destinati esclusivamente al trasporto turistico-ricreativo, con motore elettrico, massimo otto passeggeri seduti oltre il conducente, velocità massima non superiore a 25 km/h e non idonei al traino.

Soprattutto, la regola fondamentale è una: **questi veicoli possono circolare solo su itinerari predefiniti, a connotazione turistica, autorizzati dall'ente o dagli enti proprietari della strada.**

Questo è il cuore della questione. Se Roma Capitale ha autorizzato questi servizi, deve dire quando, come, a chi, su quali percorsi, con quali prescrizioni, con quali limiti, con quali controlli e con quali responsabilità. Se invece non li ha autorizzati, deve spiegare perché questi mezzi continuano a operare liberamente nelle aree più delicate della città.



In entrambi i casi, la domanda è la stessa: **perché Roma Capitale non interviene?**

Se non esistono autorizzazioni, siamo davanti a un'attività che deve essere verificata e, ove irregolare, fermata. Se invece le autorizzazioni esistono, l'Amministrazione deve dimostrare che i servizi rispettino davvero i vincoli previsti dalla normativa vigente: percorsi prestabiliti, finalità esclusivamente turistico-ricreativa, divieto di circolazione fuori dagli itinerari autorizzati, requisiti tecnici dei veicoli, requisiti dei conducenti, compatibilità con ZTL, aree pedonali, sicurezza stradale e tutela del patrimonio urbano.

Oggi, però, ciò che si vede quotidianamente è altro: golf cart che si muovono senza percorsi riconoscibili, senza fermate chiaramente autorizzate, senza un sistema visibile di controllo, senza un perimetro operativo trasparente e con modalità che rischiano di trasformare un presunto servizio turistico in un trasporto passeggeri deregolato.

Questo non è accettabile. Roma Capitale non può limitarsi a osservare il fenomeno, né può lasciare che la responsabilità venga scaricata sulla Regione o su generiche lacune normative. Le norme ci sono. La questione è se l'amministrazione capitolina le stia applicando, se stia vigilando e se stia esercitando i poteri che le competono.

La soppressione della norma regionale, quindi, non chiude il tema. Al contrario, lo rende ancora più chiaro: **ora la responsabilità è tutta in capo a Roma Capitale.**

URI chiede allora all'Amministrazione Capitolina di chiarire pubblicamente alcuni punti essenziali.

- Primo: se i servizi svolti con golf cart o piccoli veicoli elettrici turistici nel centro di Roma siano stati autorizzati.
- Secondo: in caso affermativo, quali siano gli atti autorizzativi, i soggetti autorizzati, i percorsi approvati, le aree consentite, la durata delle autorizzazioni e le prescrizioni imposte.
- Terzo: in caso negativo, quali attività di controllo siano state svolte e quali provvedimenti siano stati adottati per impedire l'esercizio abusivo o irregolare del servizio.
- Quarto: se i veicoli impiegati rispettino effettivamente le caratteristiche previste dalla normativa sulle navette turistiche: veicolo elettrico, massimo otto passeggeri seduti, velocità massima non superiore a 25 km/h, finalità turistico-ricreativa e non idoneità al traino.
- Quinto: se i conducenti siano in possesso della patente e degli eventuali titoli abilitativi richiesti in relazione all'uso concreto del veicolo, soprattutto quando l'attività è svolta professionalmente e verso corrispettivo.
- Sesto: se esista un sistema di vigilanza sui percorsi, sulle fermate, sulla captazione della clientela, sull'accesso alle ZTL e sulle aree di particolare pregio storico, monumentale e viario.
- Settimo: se Roma Capitale intenda finalmente adottare una disciplina chiara, trasparente e applicabile, evitando che questi servizi continuino a operare in una zona grigia.

URI ribadisce un principio: la mobilità turistica può essere organizzata, ma non può essere lasciata all'autoregolazione degli operatori. La sostenibilità elettrica non è una deroga alle regole. Il fatto che un veicolo sia piccolo o a batteria non lo autorizza automaticamente a trasportare persone, operare nel centro



storico, fermarsi dove vuole o sostituirsi a servizi già disciplinati. Se Roma Capitale ritiene utile introdurre un servizio di navetta turistica con veicoli elettrici leggeri, lo faccia con atti chiari, percorsi autorizzati, numero contingentato di mezzi, conducenti qualificati, controlli effettivi e sanzioni reali.

In questo scenario, occorre anche valorizzare i soggetti che già oggi coordinano servizi di trasporto pubblico non di linea in modo strutturato. Le cooperative radiotaxi, che organizzano l'effettuazione del servizio taxi con licenza, sono tra i soggetti maggiormente titolati e idonei a contribuire a un eventuale modello regolato di navetta turistica. Non per una logica di chiusura del mercato, ma per una ragione industriale e amministrativa: dispongono già di centrali operative, sistemi di prenotazione, piattaforme digitali, pagamenti elettronici, tracciabilità delle corse, gestione dei flussi, rapporto strutturato con conducenti abilitati e procedure di controllo. Sono infrastrutture operative già esistenti, verificabili e compatibili con un sistema pubblico regolato.

Il punto, quindi, non è impedire ogni forma di servizio turistico innovativo. Il punto è evitare che l'innovazione diventi una scorciatoia per aggirare licenze, autorizzazioni, obblighi, controlli e regole di concorrenza.

Le navette turistiche non devono diventare taxi mascherati, né NCC senza autorizzazione, né servizi di trasporto passeggeri improvvisati. Devono essere, se ammesse, un servizio distinto, limitato, tracciato, autorizzato e compatibile con la città.

Per questo URI chiede a Roma Capitale di uscire dall'ambiguità.

O questi servizi sono autorizzati, e allora l'amministrazione deve rendere pubblici criteri, percorsi, limiti e controlli.

Oppure non sono autorizzati, e allora deve intervenire.

Roma non ha bisogno di nuove zone grigie. Ha bisogno di regole certe, responsabilità chiare e controlli effettivi. La Regione ha fatto bene a non sostituirsi al Comune. Ora tocca a Roma Capitale dimostrare di saper governare il fenomeno.

URI – Unione dei RadioTaxi d'Italia