

Roma, 04/02/2026

Alla **Camera dei Deputati**

IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

commissione.trasporti@pec.camera.it

Oggetto: Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico non di Linea.

Memoria di itTaxi S.c.r.l.

Premessa

itTaxi è una **piattaforma tecnologica nazionale di interconnessione del servizio taxi**, costituita e partecipata direttamente dagli operatori del settore e dalle principali strutture di radiotaxi territoriali.

itTaxi non si configura come organizzazione sindacale né come associazione datoriale. Il suo ruolo è quello di infrastruttura operativa e tecnologica al servizio del sistema del trasporto pubblico non di linea, orientata al miglioramento dell'efficienza complessiva, alla qualità del servizio reso all'utenza e alla piena conformità al quadro regolatorio vigente.

L'indagine conoscitiva avviata dalla IX Commissione Trasporti rappresenta un passaggio di particolare rilievo per affrontare in modo organico e strutturale le criticità che, da oltre un decennio, caratterizzano il settore del trasporto pubblico non di linea, superando una fase segnata da interventi frammentari, soluzioni emergenziali e conflittualità permanente.

Il quadro normativo vigente e le criticità strutturali

L'attuale disciplina dei servizi taxi e di noleggio con conducente è il risultato di una stratificazione progressiva di interventi legislativi e regolamentari che hanno inciso sulla legge n. 21 del 1992 senza una ridefinizione complessiva del suo impianto originario. Tale approccio ha prodotto un quadro normativo complesso e scarsamente leggibile, con ricadute negative sull'operatività degli operatori, sulla capacità di governo delle amministrazioni pubbliche e sulla percezione del servizio da parte dell'utenza.

Le modifiche succedutesi nel tempo, culminate negli interventi del 2018–2019 e nel successivo ricorso a decreti attuativi, hanno tentato di rispondere a fenomeni nuovi – in particolare l'evoluzione tecnologica e la crescente mobilità interterritoriale – senza tuttavia dotare il settore di un assetto stabile e coerente. Le recenti pronunce giurisdizionali hanno confermato i limiti di tale metodo, evidenziando come **il**

ricorso alla normazione secondaria non sia idoneo a disciplinare in modo efficace un servizio pubblico complesso quale il trasporto pubblico non di linea.

Alla luce di tali criticità, appare ormai necessario superare l'attuale pacchetto legislativo mediante un intervento organico e di rango primario, capace di ridefinire ruoli, competenze e strumenti alla luce dell'evoluzione tecnologica, dell'assetto costituzionale e delle esigenze di mobilità dei cittadini.

Il servizio taxi come infrastruttura pubblica di mobilità

Il servizio taxi costituisce una componente essenziale del trasporto pubblico locale, in quanto garantisce una risposta immediata, diffusa e continuativa a una domanda di mobilità che non può essere integralmente soddisfatta dai sistemi di trasporto di linea. La sua funzione pubblica si esprime attraverso obblighi specifici – continuità del servizio, tariffa amministrata, copertura territoriale e temporale – che ne fanno uno strumento insostituibile per l'utenza e, in particolare, per le fasce più fragili della popolazione.

La trasformazione digitale del servizio taxi non ne altera la natura pubblicistica, ma ne rappresenta un'evoluzione fisiologica. Le piattaforme operative di interconnessione consentono di rendere più efficiente l'incontro tra domanda e offerta, riducendo le inefficienze strutturali, migliorando la qualità del servizio e assicurando una piena tracciabilità delle prestazioni rese.

In tale contesto, itTaxi opera come infrastruttura di sistema, in grado di connettere realtà territoriali diverse senza omologarle, preservando il ruolo delle cooperative e dei radiotaxi locali e valorizzando il principio di sussidiarietà operativa.

Piattaforme tecnologiche e distinzione dei modelli operativi

Uno dei nodi centrali emersi nel dibattito degli ultimi anni riguarda l'utilizzo delle piattaforme tecnologiche nel trasporto pubblico non di linea. L'esperienza maturata dimostra come l'assenza di una chiara distinzione tra modelli operativi abbia generato incertezza regolatoria e distorsioni concorrenziali.

È pertanto necessario distinguere tra **piattaforme di interconnessione** tra domanda e offerta di servizio taxi, autoprodotte e di proprietà delle cooperative dei tassisti, attraverso le quali gli operatori veicolano l'offerta in forma associata ai sensi dell'art. 7, lett. b), della legge n. 21/1992; **piattaforme di intermediazione** gestite da soggetti terzi rispetto ai tassisti e all'utenza, che mettono in contatto domanda e offerta di servizio taxi; **piattaforme tecnologiche di proprietà e gestione comunale.**

In questo quadro si colloca l'esperienza di itTaxi, consorzio costituito dalle strutture di radiotaxi delle principali città italiane che hanno unificato i propri servizi sotto un'unica piattaforma tecnologica nazionale. Avviato nel 2012, itTaxi rappresenta la prima esperienza di questo genere in Europa e il più rilevante progetto nazionale del settore.

La piattaforma si fonda su tecnologia proprietaria, interamente sviluppata in Italia e di proprietà degli operatori taxi, ed è concepita per garantire interoperabilità con altri sistemi, compresi quelli locali, l'adozione di standard tecnologici comuni, l'accesso uniforme al servizio taxi su scala nazionale, trasparenza nei confronti dell'utenza e piena coerenza con la funzione pubblica del servizio. Il modello consortile consente di affrontare in modo collettivo gli investimenti tecnologici, **preservando integralmente il radicamento territoriale, la titolarità del servizio in capo ai soggetti legittimati e il ruolo delle amministrazioni competenti e al contempo l'autonomia delle singole strutture.**

L'esperienza dimostra che, laddove tale modello è stato riconosciuto e valorizzato dalle istituzioni locali, si sono prodotti benefici concreti per utenti, operatori ed enti pubblici, rendendo le piattaforme operative di questo tipo interlocutori naturali per l'evoluzione ordinata del trasporto pubblico non di linea.

Taxi e NCC: complementarità e integrazione ordinata

itTaxi ritiene essenziale preservare la **distinzione funzionale tra servizio taxi e servizio di noleggio con conducente**, collocandola all'interno di una visione più ampia di integrazione del trasporto pubblico non di linea nel sistema complessivo della mobilità. I due servizi rispondono a bisogni differenti: il taxi è strutturalmente orientato alla domanda immediata, diffusa e non programmabile, mentre l'NCC opera su prenotazione e con modalità diverse di organizzazione dell'offerta.

Tale distinzione non deve tuttavia tradursi in una separazione rigida o conflittuale, ma in una complementarità funzionale governata dal decisore pubblico. In questa prospettiva, il trasporto pubblico non di linea può e deve svolgere un ruolo sempre più integrativo rispetto ai sistemi di trasporto pubblico di linea, sia ferroviari sia automobilistici, contribuendo a colmare le discontinuità territoriali e temporali che caratterizzano il TPL tradizionale.

Gli enti locali dovrebbero essere messi nelle condizioni di valorizzare direttamente le competenze operative del settore taxi e NCC nell'attivazione di servizi flessibili, a domanda o semi-programmati, anche attraverso forme di subaffidamento regolato o di partecipazione prioritaria a procedure di affidamento per servizi di trasporto pubblico locale non convenientemente esercibili con mezzi di linea. Ciò consentirebbe di utilizzare in modo più efficiente risorse già presenti sul territorio, evitando duplicazioni e rafforzando l'integrazione funzionale tra i diversi segmenti della mobilità pubblica.

Dati, interoperabilità e programmazione del servizio

La disponibilità e l'utilizzo strutturato dei dati rappresentano uno degli elementi centrali per la modernizzazione del trasporto pubblico non di linea. Le piattaforme di interconnessione, come itTaxi, sono in grado di raccogliere informazioni aggregate e anonimizzate sulla domanda di mobilità, sui tempi di attesa, sulla distribuzione territoriale delle richieste e sulla capacità di risposta del servizio.

Tali informazioni possono costituire un supporto fondamentale per le amministrazioni pubbliche nella programmazione dei servizi, nella valutazione dell'efficacia degli ambiti territoriali attuali e nell'analisi

dell'opportunità di modelli regolatori sovracomunali o regionali, in coerenza con la giurisprudenza costituzionale che ha riconosciuto il ruolo dello Stato e delle Regioni nella regolazione concorrenziale del trasporto pubblico locale.

In questo quadro, una riforma moderna dovrebbe consentire, **sotto il controllo dell'autorità pubblica competente**, l'utilizzo da parte dei gestori delle piattaforme di **strumenti tariffari predeterminati**, in grado di rispondere alle esigenze di chiarezza e prevedibilità espresse dall'utenza. Evidenze empiriche recenti mostrano come la possibilità di conoscere anticipatamente l'importo della corsa rappresenti un fattore determinante nella scelta del taxi, incidendo positivamente sia sulla frequenza di utilizzo sia sull'attrattività del servizio per gli utenti occasionali. La trasparenza del prezzo è percepita come il principale beneficio di tali soluzioni, in quanto consente una migliore pianificazione della spesa e riduce l'incertezza legata al costo finale della corsa.

Tali strumenti, se correttamente inquadrati in un sistema regolato e coerente con le tariffe comunali, possono **rafforzare la libertà di scelta dell'utente e la qualità complessiva del servizio**, senza mettere in discussione il principio della tariffa amministrata né gli obblighi di servizio pubblico che caratterizzano il taxi.

Un sistema di data governance chiaro e trasparente dovrebbe infine prevedere standard tecnici comuni, requisiti minimi per piattaforme e applicazioni, interoperabilità tra sistemi pubblici e privati e garanzie effettive a tutela della concorrenza e del lavoro. L'utilizzo dei dati deve essere finalizzato esclusivamente al miglioramento del servizio, al monitoraggio delle prestazioni e alla programmazione pubblica, evitando concentrazioni informative suscettibili di generare posizioni dominanti.

Tecnologia, legalità e tutela dell'utenza

itTaxi ritiene che **la tecnologia debba essere impiegata come strumento di rafforzamento della legalità, della trasparenza e della qualità del servizio**. In questo senso, il contrasto all'abusivismo costituisce una priorità imprescindibile, sia nella forma dell'esercizio del servizio in assenza di titolo autorizzativo, sia attraverso pratiche elusive che utilizzano impropriamente convenzioni, forniture di veicoli o servizi per eventi al fine di aggirare la disciplina del trasporto pubblico non di linea.

Gli strumenti digitali possono offrire un contributo decisivo nel contrasto a tali fenomeni, a condizione che siano inseriti in un quadro normativo chiaro e coerente. Al contempo, appare opportuno intervenire sul Codice della Strada al fine di superare margini di discrezionalità che oggi determinano conseguenze sproporzionate per gli operatori del servizio pubblico non di linea, come il ritiro della carta di circolazione o della patente in caso di infrazioni di lieve entità, nonché per disciplinare in modo espresso l'utilizzo degli strumenti informatici per l'assegnazione e la gestione dei servizi.

Un ulteriore profilo di intervento riguarda la trasparenza tariffaria e i costi di intermediazione tecnologica. In un contesto di tariffa amministrata, appare necessario chiarire che eventuali commissioni applicate dai gestori delle piattaforme tecnologiche costituiscono il corrispettivo di un servizio opzionale

e, come tali, dovrebbero essere poste a carico dell'utilizzatore che sceglie di avvalersene. L'imputazione di tali costi al tassista, già soggetto a una tariffa calmierata dall'ente pubblico, rischia infatti di comprimere ulteriormente i margini economici del servizio e di alterarne l'equilibrio regolatorio.

La qualità del servizio e la libertà di scelta dell'utente possono essere rafforzate attraverso una chiara scomposizione degli elementi che concorrono alla determinazione del prezzo, rendendo comprensibili le componenti tariffarie e valorizzando il principio della tariffa amministrata come garanzia di certezza e tutela dell'utenza.

Infine, l'evoluzione tecnologica in atto, inclusa la prospettiva dei sistemi di guida autonoma, impone una riflessione preventiva sul coinvolgimento del settore taxi e NCC. È necessario evitare approcci punitivi o meramente sostitutivi e costruire invece percorsi che valorizzino le competenze professionali, gli asset organizzativi e le infrastrutture già disponibili, accompagnando l'innovazione in modo ordinato e socialmente sostenibile.

Conclusioni

itTaxi ritiene che l'indagine conoscitiva in corso rappresenti un passaggio decisivo per avviare una riforma strutturale del trasporto pubblico non di linea, capace di superare un impianto normativo non più adeguato alle esigenze attuali.

In tale percorso, le piattaforme operative di interconnessione possono svolgere un ruolo strategico come infrastrutture di sistema, al servizio delle amministrazioni, degli operatori e dei cittadini. itTaxi conferma la propria disponibilità a collaborare con la IX Commissione Trasporti, mettendo a disposizione competenze tecnologiche, dati aggregati e esperienza operativa, nell'interesse generale del servizio pubblico di mobilità.

Con osservanza.

itTaxi S.c.r.l.

Il Presidente

Loreno Bittarelli