



Roma, 27/01/2026

**Alla Camera dei Deputati**  
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
[commissione.trasporti@pec.camera.it](mailto:commissione.trasporti@pec.camera.it)

**Oggetto: Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico non di Linea.  
Memoria di Uri – Unione Radiotaxi d’Italia.**

### **Premessa**

URI – Unione Radiotaxi d’Italia ringrazia la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per aver avviato l’Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico non di Linea, iniziativa che riteniamo necessaria e non più rinviabile al fine di fare chiarezza e riportare coerenza regolatoria in un settore che, da oltre un decennio, è caratterizzato da incertezza normativa, conflittualità permanente e diffuso contenzioso.

L’auspicio è che tale Indagine possa rappresentare l’occasione per superare interventi frammentari e stratificati e per avviare una riflessione organica e sistematica sul futuro del trasporto pubblico non di linea, nella sua duplice articolazione taxi e noleggio con conducente (NCC).

**URI – Unione Radiotaxi d’Italia** è l’organizzazione nazionale che rappresenta le principali cooperative e strutture di radiotaxi operanti sul territorio italiano, oltre a numerosi tassisti singoli. L’Unione riunisce realtà storiche e strutturate del servizio taxi, che garantiscono quotidianamente un servizio pubblico essenziale di mobilità locale, svolto nel rispetto delle regole, delle tariffe amministrate e degli obblighi di servizio pubblico previsti dalla normativa vigente.

URI opera da sempre per la tutela, la qualificazione e la modernizzazione del servizio pubblico taxi, promuovendo soluzioni regolatorie equilibrate, orientate alla qualità del servizio, alla certezza delle regole, alla sostenibilità economica degli operatori e alla piena tutela dell’utenza.

Si precisa che Uri – Unione Radiotaxi d’Italia è soggetto distinto e autonomo rispetto ad altre sigle associative operanti nel settore del trasporto pubblico non di linea.

### **Quadro giuridico e criticità dell’attuale assetto normativo**

Le recenti pronunce giurisprudenziali, sia in sede amministrativa che costituzionale, hanno confermato il grave vulnus giuridico dell’art. 10-bis del decreto-legge n. 138 del 14 dicembre 2018, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12. Tale disposizione ha forzato, oltre ogni limite logico prima ancora che giuridico, la normativa primaria, introducendo un’ulteriore e disorganica novella della legge n. 21 del 1992 in materia di regolamentazione del servizio NCC.

Parimenti censurabile è risultata la pretesa di demandare a normativa secondaria e provvidenziale una materia di competenza riservata alla fonte primaria, attraverso decreti attuativi adottati in violazione della normativa primaria vigente e, come successivamente accertato, in contrasto con i principi costituzionali.



Già nel corso delle audizioni svoltesi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2018, propedeutiche all'adozione dell'art. 10-bis, URI aveva rappresentato con chiarezza al Vice Ministro dei Trasporti allora in carica come tale scelta – sostenuta da altre Organizzazioni di categoria – fosse giuridicamente errata, destinata a un inevitabile insuccesso e potenzialmente dannosa per entrambe le componenti del trasporto pubblico non di linea.

Il lungo arco temporale intercorso per l'emanazione dei decreti attuativi, successivamente oggetto di annullamento da parte del giudice amministrativo e di declaratorie di incostituzionalità da parte della Corte Costituzionale, ha purtroppo confermato la fondatezza delle criticità allora evidenziate e l'erroneità delle scelte operate, tanto sul piano normativo quanto su quello politico-istituzionale.

### **La necessità di un intervento legislativo organico**

Alla luce di quanto sopra, appare non più procrastinabile un ripensamento complessivo dell'approccio regolatorio adottato sino ad oggi. La continua stratificazione di interventi correttivi ed emendativi sulla legge n. 21 del 1992, concepita quasi quarant'anni fa come legge quadro del settore, ha dimostrato nel tempo tutta la propria inadeguatezza a disciplinare un comparto profondamente mutato sotto il profilo economico, tecnologico e istituzionale.

La legge n. 21/1992 nasceva infatti in un contesto in cui la competenza regolamentare in materia di trasporto era attribuita in via esclusiva alle Regioni e il tema della concorrenza assumeva un ruolo del tutto marginale nel dibattito giuridico e istituzionale.

Nel frattempo sono intervenuti rilevanti mutamenti dell'assetto ordinamentale, tra cui:

- la riforma del Titolo V della Costituzione del 2001, che ha ridefinito i rapporti tra Stato e Regioni;
- l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (art. 3 della legge 24 marzo 2012, n. 27);
- le pronunce della Corte Costituzionale che hanno ricondotto alla competenza statale la regolazione concorrenziale del trasporto pubblico locale (sentenze n. 2/2014, n. 16/2021 e n. 38/2021);
- il parere del Consiglio di Stato, Sezione Prima, Adunanza di Sezione del 25 novembre 2015 (Affare n. 00757/2015), in materia di applicabilità della legge n. 21/1992 alle nuove forme di organizzazione e gestione telematica del servizio.

*Tale quadro rende evidente l'urgenza di procedere a un intervento legislativo radicale e organico, volto a definire una nuova e integrale regolamentazione dei servizi taxi e NCC.*

### **Linee di intervento proposte da URI**

Una riforma efficace dovrebbe perseguire l'obiettivo di garantire la virtuosa convivenza di due servizi distinti ma complementari, superando l'attuale e innaturale conflittualità che da anni caratterizza il settore.

In particolare, si ritiene necessario:



- ridefinire con chiarezza gli ambiti operativi dei due servizi che, con un'adeguata programmazione, dovrebbero tornare a essere prevalentemente **comunali**, al fine di evitare che licenze e autorizzazioni tradiscano la funzione originaria per cui sono state rilasciate, ossia la soddisfazione delle esigenze delle comunità locali, ferma restando la competenza regolamentare delle Regioni;
- valorizzare e modernizzare il servizio pubblico taxi, anche sotto il profilo della predeterminazione tariffaria e di una maggiore flessibilità delle tariffe, sempre garantendo l'istituto della tariffa amministrata stabilita dai comuni;
- inquadrare il servizio NCC come servizio di interesse pubblico distinto e complementare, e non concorrente, rispetto al servizio taxi.

### **Piattaforme tecnologiche**

Va infine definitivamente abbandonata la strada, già dimostrata inefficace, di un nuovo DPCM in materia di piattaforme tecnologiche ai sensi del punto 8 dell'art. 10-bis, alla luce della chiara bocciatura espressa dalla Commissione europea con la notifica 2025/85/IT dell'8 maggio 2025.

La regolazione delle piattaforme tecnologiche dovrà necessariamente tenere conto dell'esistenza di differenti modelli operativi, cui devono corrispondere discipline differenziate:

- 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.

Solo un intervento legislativo organico e complessivo su tutti i profili del trasporto pubblico non di linea potrà consentire di superare le criticità, le lacune e le incoerenze normative che da decenni incidono negativamente sull'operatività dei due servizi.

### **Conclusioni**

Con la presente memoria, URI – Unione Radiotaxi d'Italia conferma la propria piena disponibilità a fornire alla Commissione un contributo sostanziale, sia in termini di analisi che di proposte regolatorie, nell'ambito dei lavori dell'Indagine conoscitiva.

Con osservanza.

**URI – Unione Radiotaxi d'Italia**

Il Presidente

*Lorenzo Bittarelli*