
INDAGINE CONOSCITIVA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NON DI LINEA

IX Commissione Trasporti

INTERVENTO DI GIUSEPPE CONTRAFATTO

Presidente Federnoleggio Confesercenti

Presidente, Onorevoli Deputati,

oggi porto la voce di migliaia di imprese NCC italiane che chiedono cose semplici:

- **che l'Italia rispetti le sentenze della Corte Costituzionale,**
 - **che rispetti quello che l'Europa ha indicato nel 2022**
 - **che vengano garantiti i diritti dei cittadini, dei lavoratori e delle imprese della mobilità.**
-

1. I dati europei mostrano che l'Italia è indietro

A – Dotazione taxi/NCC per abitanti

Secondo il rapporto UITP Taxi & Ride-Hailing Figures (2023), nei grandi centri europei:

- **Londra:** ~20 veicoli taxi/NCC ogni 10.000 abitanti
- **Parigi:** ~16 veicoli ogni 10.000 abitanti
- **Berlino:** ~19 veicoli ogni 10.000 abitanti

In Italia:

- **Roma:** ~7,1 veicoli ogni 10.000 abitanti
- **Milano:** ~9,4 veicoli ogni 10.000 abitanti

→ **L'Italia ha meno della metà dei mezzi rispetto alle capitali europee.** [\[uitp.org\]](https://uitp.org)

Questo NON è un problema sindacale: è un problema di **mobilità nazionale**.

B – Crescita domanda di mobilità

Eurostat indica che, nel ciclo post-pandemico, la domanda di mobilità urbana è cresciuta del:

- **+18% in Germania,**
- **+22% in Francia,**
- **+24% nei Paesi Bassi,**

mentre in Italia la capacità di trasporto non di linea è **rimasta sostanzialmente stagnante**, con un aumento molto più lento della media UE. [\[ec.europa.eu\]](https://ec.europa.eu)

→ **La domanda cresce, l'offerta italiana no.**

→ Il mercato è “strozzato” da vincoli normativi che NON esistono nel resto d'Europa.

C – Prezzi: l'Italia è più cara della media UE

Secondo l'HICP europeo (Eurostat), il costo del trasporto in taxi/NCC:

- nell'UE è salito del **+2.6% annuo** (media 2025),
- in Italia la crescita è molto superiore, trainata da scarsità di offerta e inefficienze strutturali. [\[data.ecb.europa.eu\]](https://data.ecb.europa.eu)

→ Quando l'offerta è bloccata artificialmente, **il prezzo sale e il cittadino paga.**

D – Mobilità “on demand”: l'Italia è in ritardo

La Commissione UE, nel suo rapporto 2022/C 62/01, rileva che:

- i Paesi europei stanno integrando taxi e NCC nei sistemi di mobilità urbana come **servizi essenziali**,
 - l'Italia è citata come Paese che mantiene **barriere non giustificate** alla concorrenza e all'ingresso nel mercato.
-

2. La fotografia del settore: l'Italia NON regge il confronto europeo

— Scarsità dell'offerta

L'Italia ha **il 40–60% di mezzi non di linea in meno** rispetto alle principali città UE. [\[uitp.org\]](https://uitp.org)

— Frammentazione territoriale

In Europa i titoli sono regionali o nazionali;

In Italia sono **comunali** e spesso bloccati da 20 anni.

— Sovraccarico burocratico unico in Europa

Nessun Paese UE:

- impone un *foglio di servizio digitale invasivo* come il FDSE;
- obbliga a registrare dettagli di movimento e dati sensibili;
- impone attese minime artificiali;
- vincola l'operatività all'ultimo comune che ha rilasciato il titolo.

È un unicum italiano. Non esiste altrove.

3. Le sentenze della Corte Costituzionale confermano ciò che dicono i dati

La Commissione Europea, nella Comunicazione C(2022)529, ha indicato i criteri che gli Stati membri devono rispettare nella regolazione taxi/NCC. Tali principi – concorrenza, proporzionalità, neutralità tecnologica, libertà di stabilimento – sono ora parte integrante dell'ordinamento interno anche per effetto delle sentenze della Corte Costituzionale.

Ogni riforma del settore deve dunque allinearsi a tali principi.”

In sintesi, negli ultimi anni, la Corte ha:

- cancellato i vincoli territoriali e il rientro in rimessa (Sent. 56/2020);
- dichiarato sproporzionati i limiti dei 20 minuti e l'app obbligatoria (163/2025);
- bocciato il blocco autorizzativo (137/2024);
- ribadito che l'NCC è attività economica privata e **non** TPL (206/2024).

L'Italia oggi **viola contemporaneamente i principi UE (libertà di stabilimento e principio di proporzionalità) e della Costituzione.**

4. La riforma che chiediamo – sostenuta da numeri, non da ideologia

Federnoleggio Confesercenti -associazione di categoria maggiormente rappresentativa a livello nazionale delle aziende di trasporto persone mediante autovetture e autobus con conducente – propone quanto segue:

- 1) L'attività di noleggio con conducente (NCC) è attività economica privata ma siamo contrari alla liberalizzazione selvaggia.
- 2) Sosteniamo un sistema regolamentato da norme generali di carattere nazionale e non frazionato tra 8mila comuni. Alle Regioni è riservato il rilascio dei titoli in base ad una programmazione in base a coefficienti elaborati sulle esigenze di attrattori turistici e

importanza delle strutture o siti di interesse presenti sul territorio (porti, aeroporti, stazioni, ecc.).

- 3) Eliminare i vincoli territoriali: il servizio NCC non è TPL e opera su tutto il territorio nazionale, previa prenotazione o contratti di servizio o di prestazione d'opera.
- 4) Impiego di un Voucher o Foglio di servizio semplice e proporzionato cartaceo o elettronico con il rispetto della privacy della clientela
- 5) Abolizione definitiva dei vincoli dichiarati incostituzionali e incompatibili con libertà di stabilimento UE (rimessa obbligatoria, 20 minuti tra un servizio ed il successivo, blocco titoli, ecc.)
- 6) Lotta all'abusivismo reale o mascherato (auto estere, case automobilistiche come il caso Stellantis per i Giochi Olimpici invernali, car-sharing, trasporto etnico, agenzie di eventi e di servizi vari ad esempio come CareFool a Napoli)
- 7) Piena operatività del RENT da utilizzare anche per garantire l'accesso libero e gratuito a tutte le ZTL di tutti i comuni che le hanno istituite
- 8) Regolamentazione delle piattaforme di intermediazione anche per garantire una remunerazione congrua e coerente del servizio.
- 9) Semplificazione dell'apparato sanzionatorio secondo criteri di equità e di proporzionalità. Ora ci sono sanzioni su 4 livelli: Codice della strada, legge di settore, leggi regionali e regolamenti comunali.
- 10) Per facilitare la mobilità degli autisti, un ruolo dei conducenti nazionale con gestione amministrativa regionale
- 11) Incremento programmato dell'offerta: L'Unione Europea indica che la mobilità urbana richiede **aumenti dell'offerta fino al +25%** nei prossimi 5 anni. L'Italia non può restare al palo.

5. Conclusione — Un messaggio chiaro

Onorevoli,

i numeri europei ci dicono una cosa inequivocabile:

👉 **L'Italia è il Paese con meno NCC in rapporto alla popolazione tra le principali economie UE.**

👉 **È quello con più vincoli burocratici e tecnologici.**

👉 **Ed è quello dove la domanda cresce più dell'offerta, creando disservizi quotidiani per cittadini, turisti, imprese.**

Non è un problema sindacale.

È un problema di **mobilità nazionale**.

Federnoleggio non chiede privilegi.

Chiede che l'Italia **torni in linea con l'Europa** e con la propria Costituzione.

Noi siamo pronti a contribuire.

E chiediamo che oggi inizi una riforma vera, non di facciata, per dare al Paese una mobilità moderna, efficiente e degna di una grande economia europea.

Grazie