

---

**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 vengono 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](http://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**