



Trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, servizi di taxi e di noleggio con conducente

A.C. 2455, A.C. 2665

Dossier n° 548 - Schede di lettura
20 gennaio 2026

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2455	2665
Titolo:	Modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, servizi di taxi e di noleggio con conducente	Modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea
Iniziativa:	Parlamentare	Parlamentare
Primo firmatario:	Caroppo	Iaria
Iter al Senato:	No	No
Date:		
presentazione:	12 giugno 2025	16 ottobre 2025
assegnazione:	29 luglio 2025	18 ottobre 2025
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti
Sede:	referente	referente
Pareri previsti:	I, V, X, XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali	I, V, VI, X, XI, XII, XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali

Premessa

Sono all'esame della IX Commissione della Camera dei deputati le proposte di legge abbinate [C. 2455](#) e [C. 2665](#).

Entrambi i provvedimenti intervengono sulla disciplina del trasporto pubblico non di linea, modificando la legge quadro n. 21 del 1992.

Un tratto qualificante comune alle due proposte è rappresentato dal **trasferimento della competenza** regolatoria e autorizzatoria **per il servizio di noleggio con conducente (NCC) dal livello comunale a quello regionale**.

In entrambe le proposte:

- l'autorizzazione NCC è rilasciata dalla regione;
- la validità territoriale dell'autorizzazione è estesa all'intero territorio regionale;
- le autorizzazioni comunali già rilasciate sono equiparate *ex lege* a quelle regionali, mediante disposizioni transitorie.

Tale scelta risponde, secondo quanto prospettato in entrambi i testi, all'esigenza di superare la frammentazione regolatoria e di assicurare una dimensione territoriale ritenuta più coerente con la natura del servizio.

Entrambe le proposte mantengono, pertanto, una distinzione strutturale tra il servizio di taxi, che resta ancorato alla dimensione comunale, e il servizio di NCC, che assume una dimensione prevalentemente regionale.

I comuni dunque conservano, in entrambi i casi, la competenza sul rilascio delle licenze taxi e sulla disciplina tariffaria, sebbene all'interno di un quadro di criteri e indirizzi regionali.

Al di là di tali similitudini, le due iniziative legislative si distinguono, anzitutto, per **ampiezza dell'intervento**.

La proposta A.C. 2455 si caratterizza per un intervento focalizzato sulla riforma del servizio di NCC e sul riassetto delle competenze tra regioni e comuni, mentre la proposta A.C. 2665 mira a ridisegnare il settore del trasporto pubblico non di linea nel suo complesso, integrando profili concorrenziali, fiscali, ambientali e di programmazione pubblica.

L'A.C. 2455, in particolare, interviene sulla disciplina del **rientro in rimessa**, consentendo agli NCC:

- lo svolgimento di più servizi consecutivi nella stessa giornata;
- l'acquisizione di nuove prenotazioni durante l'esecuzione di un servizio, senza obbligo di rientro, purché sia disponibile idonea documentazione cartacea o digitale.

Dal punto di vista della disciplina della **mobilità territoriale dei veicoli NCC**, l'A.C. 2455 prevede una soluzione più ampia e liberalizzante, giacché:

- riconosce ai veicoli NCC il libero accesso alle ZTL di tutti i comuni del territorio nazionale, configurando una previsione di portata generale;
- stabilisce che il prelevamento e la destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della regione che ha rilasciato l'autorizzazione, senza limitazioni funzionali specifiche

L'A.C. 2665 adotta invece una disciplina più selettiva, ammettendo l'operatività extraregionale del servizio di NCC solo in presenza di destinazioni infrastrutturali strategiche (stazioni ferroviarie, porti, aeroporti) e limitando il libero accesso alle ZTL al territorio regionale, equiparando i veicoli NCC, entro tale ambito, al trasporto pubblico locale.

L'A.C. 2665 presenta, infine, una serie di **elementi ulteriori**, assenti nel testo dell'A.C. 2455, tra cui:

- l'introduzione del **tassametro fiscale obbligatorio per i taxi**, con trasmissione telematica dei dati all'Agenzia delle entrate, al fine di garantire tracciabilità e trasparenza fiscale;
- l'**obbligo di formazione e aggiornamento periodico** per i conducenti su sicurezza stradale, assistenza ai clienti con disabilità e primo soccorso;
- la definizione di **ambiti territoriali sovracomunali per il servizio di taxi**, definiti dalle regioni per riequilibrare domanda e offerta;
- l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un **sistema nazionale di monitoraggio della domanda e dell'offerta** del trasporto pubblico non di linea;
- l'introduzione di **piani regionali di transizione ecologica**, finalizzati alla progressiva sostituzione dei veicoli più inquinanti.

Prima di analizzare nel dettaglio il contenuto delle due proposte di legge in esame, si procederà a una preliminare illustrazione del quadro normativo attualmente vigente in materia di trasporto pubblico non di linea.

Quadro normativo di riferimento

In Italia, il **trasporto pubblico non di linea** è disciplinato dalla [legge quadro n. 21 del 1992](#). Tale normativa **definisce i servizi non di linea** come:

Gli autoservizi non di linea

- **complementari** al trasporto pubblico di linea, il quale consiste in un servizio pubblico su percorso fisso e a offerta indifferenziata, direttamente collegabile all'articolo 16 della Costituzione;
- svolti su **richiesta specifica** degli utenti, in modo non continuativo e periodico, su itinerari e orari di volta in volta stabiliti.

Rientrano nella categoria del trasporto pubblico non di linea sia il **servizio di taxi**, sia il **servizio di noleggio con conducente (NCC)**.

In entrambi i casi, l'attività è svolta in forma imprenditoriale, con partita IVA e iscrizione alla Camera di commercio, e il conducente deve essere iscritto nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea, previo superamento di un apposito esame, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 21 del 1992.

Oltre all'iscrizione presso la Camera di commercio, il comma 3 dell'articolo 10-*bis* del decreto-legge n. [135 del 2018](#) prescrive altresì l'obbligo di iscrizione nel **registro pubblico informatico** delle imprese titolari di licenza per il servizio di taxi e di autorizzazione per il servizio di NCC (c.d. **RENT**), istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e gestito tramite il Centro di elaborazione dati (CED) della Direzione generale per la motorizzazione, al fine di garantire la correttezza e la trasparenza delle informazioni registrate.

A tale riguardo si ricorda che, poiché la facoltà per i comuni di rilasciare nuove autorizzazioni NCC era stata subordinata alla piena operatività del predetto registro (ai sensi del comma 6 del citato

articolo 10-*bis*), la Corte costituzionale ha dichiarato tale parte dell'articolo 10-*bis* illegittima (v. *infra*). Successivamente, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. [203 del 2024](#), è stata disposta la piena operatività del citato registro informatico.

La licenza (per l'esercizio del servizio di taxi) o **l'autorizzazione** (per l'esercizio del servizio di NCC) **è rilasciata dal comune** (art. 5, legge n. 21 del 1992).

La normativa vigente **distingue** nettamente le modalità operative e il regime dell'accesso al mercato **nelle due tipologie di servizio**.

Taxi

I **taxi** sono considerati un **servizio pubblico** e, pertanto:

- si rivolgono a un'utenza indifferenziata;
- sostano in luogo pubblico;
- sono obbligati a organizzare turni per garantire il servizio in ogni fascia oraria, tutti i giorni dell'anno;
- devono essere capillarmente diffusi sul territorio;
- applicano tariffe concordate con i comuni, in modo da garantire la massima accessibilità economica possibile.

Gli **NCC**, invece, **non** sono considerati un **servizio pubblico** in senso stretto e, per questa ragione, non sono soggetti a tali obblighi. Il servizio è infatti rivolto a un'**utenza specifica** che prenota - tramite chiamata, siti dedicati o *app* - una **prestazione determinata** presso la sede o la rimessa del vettore. I veicoli stazionano all'interno delle rimesse, senza possibilità di sosta su suolo pubblico in attesa di clienti.

NCC

I veicoli NCC, pertanto:

- non possono accettare richieste "a vista" dalla strada;
- non possono stazionare in spazi pubblici come i taxi;
- possono rifiutare la prestazione (trattandosi di servizio su base contrattuale);
- possono concordare il prezzo della prestazione con il cliente.

A tutela degli obblighi posti a carico degli NCC, sin dal 1992 è prevista la tenuta del **foglio di servizio** (registro delle prenotazioni e dei viaggi), inizialmente in forma cartacea vidimata e oggi in forma digitale, secondo le specifiche dettate dal MIT. Tale strumento consente di documentare, in caso di controlli, il luogo e l'orario di ogni prenotazione nonché il percorso effettuato, prevenendo l'esercizio abusivo del servizio di NCC.

Foglio di servizio NCC

Per il servizio di taxi - configurandosi esso come servizio di piazza - la normativa vigente non prevede un foglio di servizio analogo a quello degli NCC.

Le modalità di tenuta e compilazione del foglio di servizio elettronico sono contenute nel **decreto interministeriale n. [226 del 2024](#)** e nelle relative circolari attuative.

Si ricorda che il TAR del LAZIO, con ordinanza n. [241 del 16 gennaio 2025](#), ha sospeso l'efficacia del citato decreto, ritenendo che i vincoli in esso contenuti non fossero proporzionati agli scopi normativi. Nell'ordinanza, il TAR ha osservato che il decreto non si limitava a stabilire le specifiche tecniche per la tenuta del foglio di servizio, come previsto dalla legge (in particolare, dall'art. 11, comma 4, della legge n. 21 del 1992), ma introduceva disposizioni che incidevano in modo eccessivo sull'organizzazione e sullo svolgimento dell'attività NCC. In particolare, i vincoli imposti agli operatori NCC sono stati ritenuti sproporzionati rispetto agli obiettivi perseguiti – principalmente il rafforzamento dei controlli per contrastare l'abusivismo nel settore, come richiamato anche dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 56 del 2020 – e in contrasto con le disposizioni della legge n. 21 del 1992, cui il decreto avrebbe dovuto restare strettamente attuativo.

Inoltre, con la **sentenza n. 163 del 2025**, la **Corte costituzionale** ha annullato le disposizioni del decreto inerenti:

- il vincolo di 20 minuti tra prenotazione e inizio del servizio;
- il divieto di stipulare contratti con operatori che svolgano attività di intermediazione;
- l'obbligo di usare l'app ministeriale per il foglio di servizio.

Per maggiori approfondimenti, v. *infra*.

La citata legge quadro stabilisce che le **regioni** esercitano le loro **competenze amministrative in materia di trasporto pubblico non di linea**, in conformità con quanto previsto dal d.P.R. n. [616 del 1977](#) (avente ad oggetto il trasferimento e la delega di funzioni amministrative dello Stato) e nel rispetto dei principi fissati dalla medesima legge quadro.

Inoltre, dispone che le regioni possano **delegare** agli enti locali l'**esercizio di tali funzioni amministrative**, purché siano stabiliti dalle medesime regioni i **criteri** cui i comuni devono attenersi nel **redigere i regolamenti** sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea.

A loro volta, gli enti locali delegati disciplinano l'esercizio del trasporto pubblico non di linea con specifici regolamenti, nel rispetto delle norme regionali.

Rispetto a tale quadro, in cui vengono declinate le funzioni amministrative delle regioni e prevista la possibilità che queste vengano delegate agli enti locali, la **competenza legislativa delle regioni** in materia di **trasporto pubblico non di linea** pare essere presupposta. Ciò è coerente con il successivo assetto del riparto di competenze legislative introdotto con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione), che ascrive il trasporto pubblico locale, incluso quello non di linea, alla **competenza residuale** delle regioni, salvo i profili attinenti alla tutela della concorrenza che, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, Cost., sono di competenza statale.

Nel quadro normativo vigente, quindi, le **regioni**:

- stabiliscono i **criteri** cui i comuni devono attenersi nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea;
- **delegano** agli enti locali l'esercizio delle **funzioni amministrative attuative**, anche al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.

I **comuni**, dal canto loro:

- rilasciano i **titoli autorizzativi** (licenze per il servizio di taxi e autorizzazioni per il servizio di NCC), entro contingenti numerici stabiliti;
- adottano **regolamenti comunali** recanti le modalità di esercizio del servizio, approvati nel rispetto della legge quadro e degli eventuali indirizzi regionali.

La disciplina del servizio di Taxi

Il **servizio di taxi** rientra tra i servizi di trasporto pubblico locale non di linea e, ai sensi dell'articolo 2 della legge quadro, si caratterizza per:

- l'**obbligatorietà** del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta;
- la **capillarità** territoriale e sociale della fornitura;
- l'**accessibilità del servizio** sotto il profilo economico;
- la **doverosità** delle prestazioni;
- la **determinazione pubblica delle tariffe** e delle modalità di svolgimento del servizio, che, ai sensi dell'articolo 5, spettano al Comune;
- la previsione che lo **stazionamento** dei taxi avvenga in **luogo pubblico** e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale che ha rilasciato la licenza (art. 11), salvo accordi tra sindaci di diversi comuni che consentono l'esercizio dell'attività taxi anche al di fuori del comune di rilascio (art. 5-bis, comma 1-bis).

Natura e definizione del servizio

Il servizio di taxi è soggetto a **licenza** entro un **contingente numericamente limitato**, fissato dai comuni, che - anche sulla base dei regolamenti regionali - sono titolari della competenza al rilascio della licenza.

Ai sensi dell'articolo 8 della legge quadro, il **rilascio della licenza** è effettuato dai **comuni** tramite **bando di concorso pubblico**, a favore di soggetti che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirla in forma singola o associata.

Licenza e regime giuridico

La licenza è riferita a un **singolo veicolo** (o natante).

Non è ammesso, da parte del medesimo soggetto, il **cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi**, né quello della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di NCC, salvo - in tale ultimo caso - che eserciti con natanti.

Divieto di cumulo di più licenze

Ai sensi dell'articolo 9 della legge quadro, la **licenza** per l'esercizio del servizio di taxi è **trasferibile**, su richiesta del titolare, a persona da lui designata, purché iscritta nel ruolo dei conducenti e in possesso dei requisiti prescritti.

Trasferimento della licenza

In particolare, il trasferimento *inter vivos* è ammesso quando il titolare:

- sia in possesso della **licenza da almeno cinque anni**, oppure
- abbia compiuto il **sessantesimo anno di età**, oppure
- sia divenuto **permanentemente inabile o inidoneo al servizio** per malattia, infortunio o ritiro definitivo della patente di guida.

In caso di **morte del titolare**, la licenza può essere trasferita a un **erede appartenente al nucleo familiare**, ovvero, **entro due anni**, a **terzi designati dagli eredi**, purché iscritti nel ruolo e in possesso dei requisiti previsti.

Il soggetto che abbia trasferito la licenza **non può ottenerne un'altra**, né mediante concorso pubblico né per trasferimento, **prima che siano trascorsi cinque anni** dal trasferimento della prima.

Con riferimento alle licenze, il [decreto-legge n. 104 del 2023](#) ha introdotto, all'articolo 3, la possibilità per i comuni di rilasciare **licenze aggiuntive a carattere temporaneo** per l'esercizio del servizio di taxi, al fine di far fronte a incrementi della domanda connessi a grandi eventi o a eccezionali flussi turistici.

Licenze
aggiuntive a
carattere
temporaneo

Tali licenze presentano **carattere temporaneo o stagionale** e hanno una **durata non superiore a dodici mesi**, prorogabile per un massimo di ulteriori dodici mesi.

Quanto al **numero delle licenze rilasciabili**, la normativa distingue tra:

- i **comuni in generale**, ai quali è consentito rilasciare, in via sperimentale, licenze temporanee aggiuntive esclusivamente in favore di soggetti già titolari di licenza taxi;
- i **comuni capoluogo di regione, sede di città metropolitana o di aeroporto**, che possono incrementare il numero complessivo delle licenze fino a un **massimo del 20 per cento** rispetto a quelle già rilasciate, al fine di fronteggiare un incremento strutturale della domanda.

Il rilascio delle nuove licenze avviene mediante **concorso straordinario** ed è subordinato all'utilizzo di **veicoli a basso livello di emissioni**.

Le nuove licenze sono inoltre assoggettate al **pagamento di un contributo**, determinato da ciascun comune sulla base di una ricognizione del valore di mercato locale delle licenze esistenti. Ai vincitori del concorso è infine riconosciuto un **incentivo finalizzato all'acquisto di veicoli a basse emissioni** destinati allo svolgimento del servizio taxi.

In materia di regolazione del traffico, il decreto prevede che, tramite intesa in sede di **Conferenza unificata**, siano definite ulteriori misure, tra cui:

- l'istituzione di **corsie preferenziali** nelle aree urbane;
- la realizzazione di **aree di sosta dotate di colonnine di ricarica** per i taxi elettrici.

Per quanto concerne il **regime tariffario**, l'articolo 13 della legge quadro n. 21 del 1992 stabilisce che il servizio di taxi si svolge su richiesta diretta dell'utente e che il corrispettivo dovuto è determinato da un **tassametro omologato**, che applica tariffe fissate dall'autorità amministrativa competente.

Regime tariffario

Le tariffe sono strutturate:

- per i **servizi urbani**, secondo una logica **a base multipla**;
- per i **servizi extraurbani**, secondo una logica **a base chilometrica**, calcolata in funzione della distanza percorsa.

La disciplina del servizio di NCC

Il servizio di NCC è un servizio pubblico di trasporto non di linea che, a differenza del servizio di taxi, **non è soggetto ad obblighi di servizio pubblico** ed è esercitato sulla base di una **autorizzazione amministrativa** rilasciata dai **comuni** (art. 5, legge n. 21 del 1992).

Natura e
definizione del
servizio

Ai sensi dell'articolo 3 della legge quadro, il servizio di NCC è rivolto a un'**utenza specifica** che richiede una determinata prestazione **a tempo o viaggio**. La richiesta del servizio deve avvenire **presso la rimessa o la sede operativa del vettore**, anche mediante l'utilizzo di **strumenti tecnologici**.

Utenza e
modalità di
prenotazione

Lo **stazionamento** dei veicoli adibiti al servizio di NCC deve avvenire **all'interno delle rimesse** (ovvero presso i pontili di attracco, nel caso di servizio nautico). La **sede operativa** del vettore e **almeno una rimessa** devono essere situate **nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione**. È tuttavia consentito al vettore di disporre di **ulteriori rimesse** ubicate nel territorio di altri comuni della **medesima provincia o area metropolitana** in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni interessati.

Stazionamento
e vincolo
territoriale

Una **deroga al vincolo territoriale** è prevista per le regioni **Sicilia e Sardegna**, nelle quali - in considerazione delle relative carenze infrastrutturali e specificità territoriali -

l'autorizzazione rilasciata in un comune è **valida sull'intero territorio regionale**, entro il quale devono comunque essere situate la sede operativa e almeno una rimessa.

Per quanto riguarda l'**accesso al territorio di altri comuni**, l'articolo 5-*bis*, comma 1, demanda ai comuni stessi la regolamentazione dell'accesso dei veicoli NCC, con particolare riferimento alle aree a traffico limitato (ZTL).

L'articolo 8 della legge quadro prevede che l'**autorizzazione** per lo svolgimento del servizio di NCC, al pari della licenza per l'esercizio del servizio di taxi:

Autorizzazione e regime giuridico

- è rilasciata dai **comuni**, mediante **bando di pubblico concorso**, a soggetti che abbiano la proprietà o la disponibilità del veicolo (o del natante), anche in *leasing* o in locazione senza conducente, e che possono esercitare il servizio in forma singola o associata;
- è riferita a **un singolo veicolo**.

La disciplina consente il **cumulo di più autorizzazioni NCC in capo al medesimo soggetto**, mentre, come sopra ricordato, per il servizio di taxi è espressamente vietato il cumulo di più licenze.

Cumulo di più autorizzazioni

Il regime del **trasferimento del titolo autorizzativo** e quello della **sostituzione alla guida** sono disciplinati, rispettivamente, dagli articoli 8 e 10 della legge e risultano sostanzialmente coincidenti con quelli previsti per il servizio di taxi (*v. supra*).

Trasferimento del titolo e sostituzione alla guida

Secondo quanto disposto all'articolo 11, comma 3, nei comuni in cui è esercitato il servizio di taxi, ai veicoli NCC è **vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico**, potendo essi sostare, a disposizione dell'utenza, **esclusivamente all'interno della rimessa**. Nei comuni in cui il servizio di taxi non è esercitato, i veicoli NCC possono essere autorizzati allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi. Ai medesimi veicoli è altresì consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e gli altri servizi pubblici, secondo le disposizioni comunali.

Stazionamento su aree pubbliche

Infine, l'articolo 11, comma 4-*ter*, stabilisce che **è in ogni caso consentita la fermata su suolo pubblico** dei veicoli NCC durante l'attesa del cliente che abbia effettuato la prenotazione del servizio e nel corso dell'effettiva prestazione dello stesso.

La disciplina del servizio di NCC contenuta nella **legge n. 21 del 1992** è stata oggetto nel tempo di molteplici interventi. Negli anni successivi all'adozione della legge quadro, infatti, l'incremento della mobilità e l'avvento di nuove forme di servizi su chiamata, specie tramite piattaforme digitali, hanno posto l'esigenza di operare degli **aggiornamenti normativi**.

Aggiornamenti normativi

In primo luogo, il **decreto-legge n. 207 del 2008**, all'**art. 29, comma 1-*quater***, è intervenuto sulla legge quadro rendendo **più stringenti i vincoli all'esercizio del servizio di NCC**, aumentando anche i controlli sul loro rispetto e le sanzioni in caso di violazione.

In particolare, sono stati introdotti a carico dei prestatori dei servizi di NCC:

- l'obbligo di avere la sede e la rimessa esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione;
- l'obbligo di iniziare ogni singolo servizio dalla rimessa e di ritornarvi al termine del servizio;
- l'obbligo di compilare e tenere il "foglio di servizio";
- l'obbligo di sostare, a disposizione dell'utenza, esclusivamente all'interno della rimessa.

È stato inoltre confermato l'obbligo già previsto dalla legge n. 21 del 1992 di effettuazione presso le rimesse delle prenotazioni di trasporto.

Per molto tempo, però, questa disciplina non ha avuto applicazione.

L'operatività della disciplina è stata infatti subito **sospesa** con l'articolo 7-*bis* del **decreto-legge n. 5 del 2009**, in considerazione dei timori per la significativa limitazione della libertà di concorrenza nel settore che la sua applicazione avrebbe comportato, fino al 30 giugno 2009, termine successivamente differito fino al 31 marzo 2010.

Successivamente l'articolo 2, comma 3, del **decreto-legge n. 40 del 2010** ha previsto l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata, per la rideterminazione dei principi fondamentali di cui alla legge n. 21 del 1992, allo scopo di contrastare l'esercizio abusivo delle attività di taxi e di NCC e di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale.

A tale decreto è stata quindi rimessa anche l'attuazione delle richiamate disposizioni in materia di NCC contenute nel decreto-legge n. 207 del 2008. Il termine per l'emanazione del decreto è stato

più volte differito, da ultimo (art. 1, comma 1136, lettera *b*), della legge n. 205 del 2017) al 31 dicembre 2018. Con tale ultima norma è stata altresì confermata la sospensione dell'efficacia, sempre per l'anno 2018, delle disposizioni del decreto-legge n. 207.

In vista della scadenza di tale ultimo termine sospensivo, il legislatore è intervenuto con il decreto-legge n. 143 del 2018, poi confluito – in sede di conversione – nell'**art. 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018**, ed ha così modificato la legge quadro del 1992 attraverso l'introduzione, a carico dell'esercizio del servizio di NCC, di **vincoli meno stringenti** rispetto a quelli recati dal decreto-legge n. 207 del 2008.

Decreto-legge n.
135 del 2018,
articolo 10-bis

In particolare, l'articolo 10-bis ha introdotto modifiche agli articoli 3, 10 e 11 della legge quadro, volte tra l'altro a:

- confermare il vincolo per cui il servizio di NCC deve avere base operativa nel **comune che rilascia l'autorizzazione**. La disposizione consente tuttavia che, tra un servizio e l'altro, il veicolo NCC possa sostare anche in **rimesse secondarie** situate nell'ambito della stessa provincia o area metropolitana. Una disciplina derogatoria è prevista per le sole regioni Sicilia e Sardegna, dove le autorizzazioni rilasciate da un comune sono valide sull'intero territorio regionale (v. *supra*);
- consentire ai titolari di licenze taxi o autorizzazioni NCC di **mantenerne la titolarità** in caso di malattia, invalidità, sospensione della patente o perdita dell'abilitazione, purché sostituiti da personale qualificato, con rapporto regolato da contratto di lavoro o gestione;
- istituire un **registro informatico pubblico nazionale** presso il MIT, contenente i dati delle imprese di taxi e NCC, finalizzato a migliorare l'attività di vigilanza sul settore. La norma introduceva, peraltro, un **divieto temporaneo di rilascio di nuove autorizzazioni NCC** su tutto il territorio nazionale fino all'operatività del nuovo registro che, come sopra ricordato, è stato dichiarato illegittimo dalla Corte costituzionale.

Per quanto specificamente attiene agli **obblighi** posti in capo ai titolari dell'autorizzazione **NCC**, l'articolo 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018, andando a modificare l'articolo 11 della legge quadro, ha previsto che:

- le **prenotazioni di trasporto** devono essere effettuate presso la **rimessa o la sede**, anche mediante **strumenti tecnologici**;
- l'**inizio** e il **termine** di ogni servizio devono avvenire **presso le rimesse**, con **ritorno** alle stesse;
- il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione;
- il conducente ha l'obbligo di compilare e tenere un **foglio di servizio in formato elettronico**, contenente la targa del veicolo, il nome del conducente, la data, il luogo e i chilometri di partenza e arrivo, l'orario di inizio del servizio, la destinazione e l'orario di fine, nonché i dati del fruitore del servizio, secondo le specifiche stabilite con decreto del MIT (v. *supra*);
- il nuovo servizio può iniziare **senza che il veicolo torni in rimessa** quando, già dalla partenza dalla rimessa o dal pontile, sul foglio di servizio siano annotate più prenotazioni oltre alla prima, con partenza o arrivo all'interno della provincia o dell'area metropolitana del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Come si dirà più avanti, la **Corte costituzionale**, con la **sentenza n. 56 del 2020**, è intervenuta su tale disposizione, dichiarando l'**illegittimità costituzionale** dell'art. 10-bis, comma 1, lettera *e*), del decreto-legge n. 135 del 2018, nella parte in cui ha sostituito il secondo periodo del comma 4 dell'art. 11 della legge n. 21 del 1992, andandovi a prevedere che l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso le rimesse, con ritorno alle stesse. Per la loro stretta connessione all'**obbligo di iniziare e terminare ogni viaggio alla rimessa**, sono state dichiarate illegittime anche le norme che derogano in casi particolari allo stesso obbligo (segnatamente il comma 1, lettera *f*), nella parte in cui ha aggiunto il comma 4-bis all'art. 11 della legge n. 21 del 1992, e il comma 9 dell'art. 10-bis del d.l. n. 135 del 2018).

In sintesi, allo stato attuale, la normativa nazionale vigente – risultante dalla legge n. 21 del 1992, come successivamente modificata – **riconosce il servizio di NCC come servizio locale** esercitato su autorizzazione comunale, mantenendo fermo il necessario **collegamento territoriale** col comune che rilascia il titolo. Tali innovazioni non

hanno tuttavia eliminato del tutto le tensioni regolative, portando a numerosi interventi da parte della Corte costituzionale e del giudice amministrativo.

Principali interventi della Corte costituzionale

La peculiare natura del servizio di NCC ha dato luogo a varie questioni di legittimità costituzionale, specialmente in relazione al riparto di competenze legislative Stato-regioni e alla tutela della concorrenza. Di seguito si richiamano alcune pronunce significative della **Corte costituzionale** che hanno segnato l'evoluzione normativa del comparto.

- **Sentenza n. 256 del 2016**

La Corte è stata chiamata a valutare una legge della Regione Piemonte che, nel tentativo di contrastare forme di trasporto passeggeri non autorizzate, introduceva un divieto generalizzato di trasporto a pagamento con qualsiasi modalità non rientrante tra taxi o NCC. Accogliendo il ricorso statale, la Corte ha dichiarato **incostituzionale la norma regionale per invasione della sfera della "tutela della concorrenza"**, materia di competenza legislativa esclusiva dello Stato (art. 117, secondo comma, lett. e), Cost.). La Regione aveva infatti introdotto una **barriera all'accesso di nuovi operatori nel mercato** del trasporto non di linea, volta a escludere servizi innovativi, ponendo limiti concorrenziali non consentiti alla legislazione regionale. La sentenza afferma il principio per cui **solo lo Stato può introdurre limitazioni generalizzate** o divieti all'esercizio di attività economiche nel settore del trasporto pubblico non di linea, trattandosi di misure direttamente incidenti sulla competizione nel mercato.

- **Sentenza n. 56 del 2020**

A seguito del ricorso in via principale della Regione Calabria contro lo Stato, la Corte ha dichiarato **l'illegittimità costituzionale** dell'art. 10-*bis*, comma 1, lett. e), del decreto-legge n. 135 del 2018, che – sostituendo il secondo periodo del comma 4 dell'articolo 11 della legge quadro – prevedeva che «l'inizio e il termine di ogni singolo servizio di NCC devono avvenire presso le rimesse [...] con ritorno alle stesse» e, in via consequenziale, della norma che introduceva il comma 4-*bis* dell'art. 11 (lett. f) e il comma 9 dell'art. 10-*bis*, che disciplinavano le deroghe a tale **obbligo di rientro in rimessa**. Secondo la Corte, tale obbligo comportava un irragionevole aggravio organizzativo e gestionale, risultando **sproporzionato** rispetto all'obiettivo di garantire che il servizio fosse rivolto a un'utenza specifica (e non indifferenziata, come per i taxi). La necessità di ritornare ogni volta in sede per raccogliere le richieste può infatti essere superata – senza interferire con il servizio di taxi – grazie alla possibilità, prevista dalla legge stessa, di utilizzare strumenti tecnologici.

- **Sentenza n. 137 del 2024**

A seguito del ricorso statale contro una legge regionale della Calabria (L.r. n. 16 del 2023) che attribuiva 200 nuove autorizzazioni NCC a Ferrovie della Calabria S.r.l., la Corte ha dichiarato **illegittimo il divieto di rilasciare licenze NCC fino alla piena operatività del registro informatico pubblico nazionale di taxi e NCC**, previsto dal comma 6 dell'art. 10-*bis* del decreto-legge n. 135 del 2018. Tale divieto si era tradotto, per oltre cinque anni, in una barriera all'ingresso dei nuovi operatori, compromettendo gravemente la possibilità di incrementare l'offerta – già carente – degli autoservizi pubblici non di linea. La sentenza sottolinea che i servizi di autotrasporto non di linea concorrono a dare effettività alla libertà di circolazione di cui all'articolo 16 della Costituzione. La carenza dell'offerta compromette, dunque, non solo il benessere del consumatore, ma anche l'effettività di diritti costituzionali e l'interesse allo sviluppo economico del Paese. Con il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. **203 del 2024** è stata disposta la piena operatività del registro informatico a decorrere da 180 giorni dalla pubblicazione. La Corte ha tuttavia chiarito che tale circostanza non incideva sul giudizio, essendo le censure rivolte alla struttura della disposizione legislativa, a prescindere dalle vicende applicative.

- **Sentenza n. 206 del 2024**

In relazione alla medesima legge regionale calabrese (L.r. n. 16 del 2023), la Corte ha ritenuto legittimo il coinvolgimento della Regione nel rilascio delle licenze volto a migliorare il servizio, ma ha dichiarato **incostituzionale l'attribuzione diretta di licenze** a Ferrovie della Calabria S.r.l. senza gara, in violazione dei principi di concorrenza e imparzialità. La sentenza conferma che le Regioni possono integrare la normativa NCC, purché nel rispetto delle regole nazionali pro-concorrenziali.

- **Sentenza n. 163 del 2025**

Accogliendo conflitti di attribuzione tra enti promossi dalla Regione Calabria contro il decreto interministeriale n. 226 del 2024 e le relative circolari attuative, **la Corte ha annullato specifiche disposizioni in materia di NCC**, dichiarando che non spettava allo Stato adottarle in quanto eccedenti i limiti della competenza statale in materia di "tutela della concorrenza" e incidenti indebitamente sulla competenza regionale relativa al "trasporto pubblico locale".

In particolare, sono state annullate:

- a. -l'articolo 4, comma 3, del decreto, che introduceva il **vincolo di 20 minuti** tra **prenotazione** e **inizio** del servizio di NCC nei casi in cui il servizio non avesse inizio dalla rimessa o dalle apposite zone di sosta (diverse da quelle dei taxi) predisposte dai comuni (ex art. 11, comma 6, della legge n. 21/1992). La disposizione è stata ritenuta sproporzionata rispetto alla finalità antielusiva, e idonea a reintrodurre, in via regolamentare, obblighi già dichiarati incostituzionali con la sentenza n. 56 del 2020;
- b. - il **divieto** (di cui agli artt. 2, comma 1, lett. h) e m), e 5) di stipulare **contratti di durata** con operatori che svolgono attività di intermediazione (ad es. agenzie di viaggio, alberghi), giudicato lesivo dell'autonomia contrattuale degli operatori economici;
- c. - l'**obbligo di utilizzare esclusivamente l'app ministeriale** per la gestione del foglio di servizio elettronico (art. 2, comma 1, lett. b), e art. 3), ritenuto eccessivo rispetto alle finalità di controllo.

La Corte ha conseguentemente annullato anche le parti delle circolari attuative fondate su tali disposizioni.

Giurisprudenza amministrativa

Anche la giurisprudenza amministrativa - in particolare il Consiglio di Stato - ha più volte affrontato controversie relative al **servizio di NCC**, consolidando un orientamento interpretativo secondo cui tale servizio deve conservare una **connotazione essenzialmente locale** e una **funzione complementare** rispetto al trasporto pubblico di linea. Di seguito si richiamano alcuni principi affermati in pronunce recenti.

- **Principio di territorialità** – Consiglio di Stato, Sez. V, [sentenza 23 gennaio 2025, n. 499](#).

Il Consiglio di Stato ha affermato che il servizio di NCC deve mantenere un collegamento stabile con la rimessa situata nel comune di appartenenza, che funge anche da sede operativa dell'attività. È pertanto legittima la revoca dell'autorizzazione qualora il servizio venga esercitato in modo stabile al di fuori del territorio comunale e provinciale, in violazione del principio di territorialità.

- **Principio del "collegamento stabile" con il comune autorizzante** – Consiglio di Stato, Sez. V, [sentenza 23 aprile 2025, n. 3516](#).

Con tale pronuncia il Consiglio di Stato ha ribadito che l'attività di NCC deve mantenere un collegamento stabile con la rimessa ubicata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, ai sensi degli articoli 3 e 11 della legge n. 21 del 1992. Il servizio deve essere svolto prevalentemente a beneficio della comunità locale e non può, di fatto, essere organizzato per soddisfare indiscriminatamente richieste di trasporto sull'intero territorio nazionale.

- **Obblighi di rimessa comunale** – Consiglio di Stato, Sez. V, [sentenza 10 marzo 2025, n. 1957](#).

Il Consiglio di Stato ha chiarito che, ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di NCC, è obbligatoria la disponibilità di una rimessa – o, per il servizio via acqua, di un pontile di attracco – situata nel comune che rilascia il titolo. Tale requisito è funzionale a garantire che il servizio, pur potendo svolgersi senza limiti spaziali, sia almeno tendenzialmente rivolto a beneficio della comunità locale, di cui il comune rappresenta l'ente esponenziale. Ne consegue che il rispetto di tali condizioni è indispensabile non solo per il rilascio, ma anche per il mantenimento dell'autorizzazione.

A.C. 2455

La proposta di legge si compone di **un solo articolo**, recante **due commi**, a loro volta suddivisi in lettere.

L'**articolo 1, comma 1**, apporta una serie di **modifiche** alla legge quadro n. [21 del 1992](#), al fine di **trasferire la competenza** della disciplina del servizio di noleggio con conducente (NCC) dai comuni **alle regioni**.

A tale proposito, la **lettera a)** del **comma 1** interviene sostituendo il comma 3 dell'articolo 3 della citata legge quadro, stabilendo che la **sede operativa** e le **rimesse** degli NCC devono essere situate nel territorio della **regione** che ha rilasciato l'autorizzazione, e non più, quindi, nel territorio del comune.

Sede operativa
e rimesse NCC

Conseguentemente, si stabilisce che la licenza per lo svolgimento del servizio di NCC è **valida per l'intero territorio regionale**, consentendo così che il servizio possa essere svolto all'interno di tutti i comuni della regione che rilascia l'autorizzazione.

Si ricorda che la disposizione vigente prevede, ad eccezione delle regioni Sicilia e Sardegna, che il vettore possa disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni predetti.

Anche l'A.C. 2665 interviene in modo analogo sul comma 3 dell'articolo 3. Per maggiori dettagli, v. *sub*.

La **lettera b)** sostituisce l'articolo 4, relativo alle **competenze delle regioni**, che vengono **ampliate** al fine di ricomprendere quelle relative alla **disciplina del servizio di NCC**.

Competenze
delle regioni

Pertanto, rispetto alla disposizione vigente, il nuovo articolo prevede che le regioni adottino **regolamenti unici** per disciplinare l'**esercizio degli NCC**, che stabiliscano:

1. il **numero** e il **tipo** di veicoli e natanti da adibire al servizio di NCC;
2. le **modalità** per lo svolgimento del servizio di NCC;
3. i **requisiti** e le **condizioni** per il rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di NCC.

Inoltre, l'articolo prevede l'**istituzione**, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e nelle singole regioni, di **registri elettronici nazionali pubblici** dei titolari di autorizzazione al servizio di NCC, effettuato con **autovettura, motocarozzetta e natante**.

A tale riguardo si ricorda che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. [203 del 2024](#), adottato ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 3, del decreto legge n. [135 del 2018](#), ha già istituito, presso lo stesso MIT, un **registro pubblico informatico** delle imprese titolari di licenza per il servizio di taxi e di quelle di autorizzazione per il servizio di NCC effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante (v. *supra*).

Si valuti, pertanto, l'opportunità di coordinare le disposizioni proposte con la vigente normativa concernente l'istituzione e la disciplina del registro pubblico informatico dei titolari di autorizzazione al servizio di NCC.

Nel nuovo testo dell'articolo 4 restano, invece, invariate le seguenti disposizioni, già previste dal testo vigente:

- le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del d.P.R. n. [616 del 1977](#) e nel quadro dei principi fissati dalla medesima legge quadro;
- le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio del servizio di taxi, delegano agli enti locali l'esercizio delle **funzioni amministrative attuarie** inerenti al trasporto pubblico non di linea;
- gli **enti locali** delegati all'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico **non di linea** disciplinano il servizio di taxi mediante **specifici regolamenti**, eventualmente uniformati a livello comprensoriale, al fine di assicurarne maggiore razionalità ed efficienza, sempre nel rispetto della normativa regionale;
- le regioni e i comuni istituiscano **commissioni consultive** competenti sull'esercizio del servizio e sull'applicazione dei regolamenti, assicurando un'adeguata partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e delle associazioni degli utenti;
- restano comunque salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

La nuova formulazione dell'articolo 4, invece, non ricomprende la disposizione secondo la quale, per le zone caratterizzate da intensa conurbazione, le regioni possono stabilire norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio, nel rispetto delle competenze comunali.

Anche l'A.C. 2665 interviene sull'articolo 4 al fine di trasferire la competenza della regolamentazione del servizio di NCC dai comuni alle regioni. Per maggiori dettagli, v. *sub*.

Rispetto all'impianto originario della legge quadro, il nuovo articolo 4, comma 2, specifica dunque che le regioni disciplinano l'esercizio del servizio di NCC tramite specifici regolamenti unici. Pertanto, la scelta del legislatore è rivolta a circoscrivere l'intervento normativo regionale alla sola fonte regolamentare, nonostante - ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione e della normativa vigente - le regioni dispongano di potestà legislativa esclusiva in materia e, dunque, della facoltà di scegliere con quale strumento normativo intervenire.

Si valuti, pertanto, l'opportunità di verificare se, alla luce delle previsioni costituzionali - che attribuiscono alle regioni competenza legislativa residuale in materia di trasporto pubblico locale, anche con specifico riferimento al settore del servizio pubblico di trasporto, di linea e non di linea -, la novella in esame, nella misura in cui impone alle regioni di intervenire mediante regolamenti, sia suscettibile di incidere in misura significativa sugli ambiti di competenza regionale.

La **lettera c)** **sostituisce** l'articolo 5, in materia di **competenze comunali**, al fine di mantenere quelle relative al servizio di taxi e **rimuovere** quelle sul **servizio di NCC**. Nel dettaglio, il nuovo articolo prevede che i comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio del servizio di taxi, stabiliscano:

Competenze dei comuni

- a. il numero e il tipo di veicoli da adibire al servizio. Pertanto, anche alla luce del neo-introdotto articolo 4, rispetto alle disposizioni vigenti, viene rimossa la specifica "ogni singolo servizio", che comprendeva quello taxi e NCC.
- b. le modalità per lo svolgimento del servizio;
- c. i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio;
- d. i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio.

Nelle lettere c) e d) vengono rimosse, rispettivamente, la specifica del servizio di taxi e quella del servizio di taxi e di NCC. Anche alla luce del nuovo articolo 4, che trasferisce alle regioni la competenza a regolare l'esercizio del servizio di NCC, il proposto articolo 5, nel definire le competenze comunali, fa riferimento solo al servizio di taxi.

Anche l'A.C. 2665 interviene in modo analogo sull'articolo 5 (v. *sub*).

La **lettera d)** **introduce** l'articolo 5.1, rubricato "Accesso alle zone a traffico limitato dei comuni compresi nel territorio nazionale". Il neo-introdotto articolo dispone che i titolari di autorizzazione al servizio di NCC hanno **libero accesso alle zone a traffico limitato di tutti i comuni** compresi nel territorio nazionale. Pertanto, la **lettera e)** abroga il comma 1 dell'articolo 5-*bis*, che demanda ai comuni la regolamentazione dell'accesso degli NCC nel loro territorio.

Accesso alle zone a traffico limitato

La **lettera f)** **ridefinisce** le modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni, intervenendo sull'articolo 8. In particolare, si apportano modifiche testuali ai commi 1, 3 e 4, affinché i riferimenti all'autorizzazione da parte delle amministrazioni comunali siano riferiti al solo servizio di taxi.

Rilascio delle autorizzazioni NCC

Si inserisce, inoltre, il comma 1-*bis*, che regola l'**autorizzazione all'esercizio del servizio di NCC**, la quale è rilasciata dalle **amministrazioni regionali** mediante **bando pubblico** ed è conferita ai soggetti che dispongano della proprietà o della disponibilità, anche in *leasing* o tramite altro strumento finanziario, di un veicolo o di un natante, autorizzazione che può essere gestita in forma individuale o associata.

La **lettera g)** interviene sull'articolo 9, comma 2, al fine di prevedere che sia il **presidente della regione**, anziché il sindaco, ad autorizzare il trasferimento dell'autorizzazione NCC a soggetti diversi dagli eredi.

Trasferimento autorizzazione NCC

La **lettera h)** **sostituisce** i commi 4 e 4-*bis* dell'articolo 11, modificando come segue le **modalità di svolgimento del servizio di NCC**.

Svolgimento servizi NCC senza obbligo di rientro in rimessa

Anzitutto, rispetto al vigente comma 4, si prevede la possibilità di svolgere **più servizi nel corso della medesima giornata senza il rientro in rimessa**, disponendo, in particolare, che ciò possa avvenire nei casi in cui nella medesima giornata siano pervenute

prenotazioni di più servizi o siano pervenute prenotazioni nel corso dello svolgimento di un servizio.

A tale riguardo, si ricorda l'intervento della Corte Costituzionale ([sentenza n. 56 del 2020](#)), che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'obbligo di rientro in rimessa per gli NCC prima di ciascun servizio. Per ulteriori dettagli, v. *supra*.

Nel testo del nuovo comma 4, sono fatti salvi, invece, i seguenti obblighi, previsti dalla normativa vigente:

- effettuare le prenotazioni presso la rimessa o la sede, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici;
- l'inizio e termine di ogni servizio avviene, di regola, con ritorno alla rimessa;
- nei casi in cui vi siano più servizi nel corso della stessa giornata, gli autisti devono possedere la documentazione comprovante le prenotazioni dei servizi in forma cartacea o per mezzo di posta elettronica.

Nella nuova formulazione del comma 4, **viene rimosso l'obbligo** in capo ai conducenti **NCC** di compilare e tenere un **foglio di servizio elettronico**, che, secondo le disposizioni vigenti, deve riportare la targa del veicolo, il nome del conducente, la data, il luogo e i chilometri di partenza e arrivo, l'orario di inizio del servizio, la destinazione e orario di fine dello stesso, nonché i dati del fruitore del servizio.

Per maggiori approfondimenti, v. *supra*.

In sostanza, la proposta di legge in esame **semplifica gli adempimenti** posti in capo agli esercenti NCC, i quali non sono più tenuti a compilare il foglio di servizio elettronico - denso di informazioni sul veicolo e sul servizio reso, ivi comprese le distanze percorse -, ma devono soltanto conservare la **documentazione comprovante le prenotazioni** dei servizi in forma cartacea o per mezzo di posta elettronica.

Inoltre, il novellato comma 4-*bis* specifica che il **prelevamento** della clientela e l'**arrivo a destinazione** dell'utente possono avvenire anche **al di fuori del territorio della regione** che ha rilasciato l'autorizzazione.

La **lettera i)** modifica il comma 5 dell'articolo 12, sostituendo, tra i **contrassegni** che una vettura adibita a servizio di NCC deve mostrare, lo **stemma della regione** allo stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Stemma della regione

La medesima modifica è recata anche dall'A.C. 2665. Per maggior i dettagli, v. *sub*.

La **lettera l)** apporta **modifiche testuali** al comma 2 dell'articolo 14, al fine di coordinare le disposizioni relative al trasporto di soggetti con disabilità con il trasferimento alle regioni della competenza sul servizio di NCC.

Coordinamento normativo

Infine, il **comma 2 dell'articolo 1** dispone che le **autorizzazioni comunali** per il servizio di NCC, già rilasciate alla data di entrata in vigore della legge, sono **equiparate alle autorizzazioni rilasciate dalla regione** in cui è compreso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Equiparazione delle autorizzazioni

A.C. 2665

La proposta di legge si compone di **due articoli**, volti a introdurre un insieme coordinato di interventi in materia di trasporto pubblico non di linea.

Nel dettaglio, il **comma 1 dell'articolo 1** reca le seguenti **modifiche alla legge quadro** n. [21 del 1992](#):

- la **lettera a)** sostituisce il comma 3 dell'articolo 3, che disciplina l'ambito territoriale per l'esercizio del servizio di NCC. Secondo la nuova formulazione, il comma 3 si limita a stabilire che la **sede operativa del vettore e le rimesse** devono essere situate **nel territorio della regione** che ha rilasciato l'autorizzazione, **e non del comune**, come attualmente previsto.

Sede operativa e rimesse degli NCC

Si ricorda che, ai sensi della disciplina vigente, il servizio di NCC è consentito solo nel territorio del **comune** che ha rilasciato l'autorizzazione per il suo esercizio. È possibile per il vettore disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni predetti. Una **deroga** a tale limitazione territoriale è prevista per le regioni **Sicilia e Sardegna** (per maggiori dettagli sulla disciplina, v. *supra*).

- la **lettera b)** modifica l'articolo 4, recante le **competenze regionali** sul trasporto pubblico non di linea, al fine di **trasferire la competenza** regolatoria e autorizzatoria per il **servizio di NCC dal livello comunale a quello regionale**, e di lasciare, invece, la competenza della **regolamentazione del servizio taxi** agli enti locali, sulla base di criteri stabiliti dalle regioni, così come previsto anche nell'impianto vigente. Nel dettaglio:
 - **si sostituisce** il comma 2 dell'articolo 4, al fine di indicare che le **regioni** stabiliscono i **criteri** a cui devono attenersi i **comuni** nel redigere i regolamenti sull'esercizio del **servizio di taxi** e **delegano** agli **enti locali** l'esercizio delle funzioni amministrative attuative. Il novellato comma specifica, inoltre, che gli enti locali possono disciplinare il servizio di taxi con **specifici regolamenti**, anche **uniformati a livello di comprensorio**, ai fini di una maggiore razionalità ed efficienza del servizio. L'ultimo periodo del comma, invece, pone in capo alle **regioni** la competenza a disciplinare **l'esercizio del servizio di NCC**, prevedendo che esse stabiliscano, con appositi **regolamenti**:
 - il numero e il tipo di veicoli e natanti da adibire al servizio;
 - le modalità per lo svolgimento del servizio;
 - i requisiti e le condizioni per il rilascio dell'autorizzazioni.
 - **si abroga** il comma 3 dell'articolo 4 che, nella formulazione vigente, demanda agli enti locali la regolamentazione del trasporto pubblico non di linea mediante regolamenti specifici, anche uniformati a livello comprensoriale.

Le novelle all'articolo 4 ricalcano sostanzialmente quanto disposto dall'articolo 1, lettera b), dell'A.C. 2455, in quanto **disciplinano espressamente l'esercizio delle funzioni amministrative delle regioni** in materia di trasporto pubblico non di linea e la possibilità per le stesse di delegare l'esercizio di tali funzioni per il servizio di taxi agli enti locali, previa definizione dei criteri cui gli stessi devono attenersi. Pertanto, anche in questo contesto, non viene il rilievo il riparto di funzioni legislative, anche se si **limita alla sola fonte regolamentare** la disciplina del servizio di NCC da parte delle regioni. Per maggiori approfondimenti, v. *supra*.

- la **lettera c)** interviene sull'articolo 5 della legge quadro, recante le **competenze comunali** sul trasporto pubblico non di linea, al fine di **sopprimere i riferimenti al servizio di NCC**, alla luce del trasferimento della competenza regolatoria del servizio alle regioni.
Tale disciplina di coordinamento è altresì prevista dall'articolo 1, lettera c), dell'A.C. 2455.

- la **lettera d)** **sostituisce** l'articolo 5-bis, recante la disciplina dell'accesso del servizio di taxi e di NCC nei comuni (per maggiori approfondimenti in merito, v. *supra*).
In particolare, il nuovo articolo, composto da due commi e rubricato "**Accesso nel territorio di altre regioni e istituzione di nuovi ambiti territoriali**", dispone, al **comma 1**, che:
 - a. l'autorizzazione all'esercizio del servizio di NCC ha **validità nell'intero territorio regionale** e consente lo svolgimento del servizio in tutti i comuni della regione;
 - b. il servizio di NCC **può avere inizio o concludersi anche al di fuori** del territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione qualora la **destinazione** sia un'**infrastruttura di trasporto ferroviario, marittimo o aereo**;
 - c. ai veicoli adibiti al servizio di NCC è consentito il **libero accesso nelle zone a traffico limitato di tutti i comuni** compresi nel **territorio regionale**;
 - d. ai medesimi veicoli sono altresì concesse le stesse facilitazioni previste per il trasporto pubblico locale.

Il **comma 2** prevede che, entro sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento, le **regioni**, sentite province e città metropolitane, sulla base di dati su domanda di mobilità, flussi di traffico ed esigenze di trasporto - da aggiornare ogni due anni -, stabiliscono **nuovi ambiti territoriali per il servizio di taxi**, consentendo di prestare l'attività anche al di fuori del territorio del comune che ha rilasciato la licenza, al fine di equilibrare domanda e offerta, ridurre le aree scoperte dal servizio e migliorare l'efficienza complessiva del trasporto pubblico non di linea. I comuni interessati sottoscrivono i relativi accordi entro tre mesi dall'approvazione degli ambiti territoriali.

- la **lettera e)** modifica il comma 3 dell'articolo 6, recante la disciplina per il **rilascio delle licenze** e delle autorizzazioni, aggiungendo, tra i requisiti per il conseguimento e il mantenimento dell'autorizzazione per il servizio di NCC, la conoscenza dei principi riguardanti la sicurezza stradale, l'assistenza ai clienti con disabilità e le regole di primo soccorso e di almeno una lingua straniera. Per il mantenimento dell'iscrizione

nel ruolo, i conducenti sono tenuti alla frequenza di corsi di formazione nelle citate materie ogni cinque anni.

- la **lettera f)** interviene sui primi tre commi dell'**articolo 8** della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, recante "*Modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni*".

Rilascio
autorizzazioni
servizio NCC

Nel dettaglio, il **comma 1** dell'articolo 8 regola la **competenza** e la **procedura** legate al rilascio delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi e delle autorizzazioni per l'esercizio del servizio di NCC e, **allo stato**, attribuisce alle **amministrazioni comunali** la competenza al rilascio **sia delle licenze che delle autorizzazioni**. In virtù della novella in esame tale competenza viene ripartita, conferendo alle **amministrazioni comunali** il compito di rilasciare le sole **licenze per l'esercizio del servizio di taxi** e prevedendo che siano le **amministrazioni regionali** a rilasciare le suddette **autorizzazioni per l'esercizio del servizio di NCC**. Si specifica che tali licenze e autorizzazioni sono conferite ai soggetti che dispongano **della proprietà o della disponibilità**, anche in *leasing* o tramite altro strumento finanziario, di un veicolo o di un natante, e che tali soggetti possono gestirle in **forma individuale o associata**.

In merito al **comma 2** dell'articolo 8, relativo alla disciplina del **cumulo** delle licenze e delle autorizzazioni, la lettera *f)* arricchisce il quadro normativo specificando che, nel caso in cui vengano **cumulate più di due autorizzazioni**, è obbligatorio l'impiego di **almeno un conducente aggiuntivo**, sia esso socio o dipendente, **per ciascuna autorizzazione dopo la seconda**. A quest'ultimo riguardo, la novella in commento precisa, altresì, che il rapporto di lavoro è regolato con contratto di lavoro stipulato nel rispetto dei contratti collettivi nazionali di lavoro di settore.

In riferimento a quest'ultimo periodo, *si valuti l'opportunità di specificare che il rapporto di lavoro vada regolato con contratto di lavoro stipulato nel rispetto dei contratti collettivi nazionali "di cui all'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81"*.

In conformità con le modifiche precedentemente descritte, volte al trasferimento alle regioni della competenza regolamentare sul rilascio e sulla gestione delle autorizzazioni per il servizio di NCC, la lettera *f)* modifica il **comma 3** dell'articolo 8, prevedendo che, per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di NCC è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio **della regione** - e non del comune, come attualmente previsto - che ha rilasciato l'autorizzazione.

- La **lettera g)** apporta una modifica all'**articolo 12** della legge quadro, che individua le **caratteristiche** di cui devono essere in possesso le autovetture adibite al servizio di taxi e di NCC. In particolare, intervenendo sul **comma 5** del citato articolo, la proposta di legge in esame specifica che le autovetture adibite al **servizio di NCC** devono dotarsi dello **stemma della regione** che ha rilasciato l'autorizzazione, ciò in sostituzione dello stemma del comune attualmente previsto. Si ricorda che tali autovetture devono essere dotate anche di un contrassegno con la scritta "noleggio", di una targa posteriore recante la dicitura "NCC" inamovibile e di un numero progressivo.

Stemma della
Regione

- La **lettera h)** introduce nella legge quadro il nuovo **articolo 13-bis**, composto da **cinque commi**, il quale introduce e disciplina il **tassametro fiscale**.

Tassametro
fiscale

Il **comma 1 della nuova disposizione** pone in capo ai **titolari di licenza** per l'esercizio del servizio di **taxi** l'obbligo di emettere una ricevuta fiscale per **ciascun servizio effettuato**, a decorrere dal **1° gennaio 2026**.

A tale riguardo, considerati i tempi di esame del provvedimento e tenuto conto del principio generale di irretroattività della legge, si valuti l'opportunità di modificare detto termine alla luce della data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

Tale ricevuta è generata tramite un **tassametro fiscale omologato e conforme** alle **specifiche tecniche** stabilite con **decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze, di

concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro **trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge in esame.

Il comma 1 dispone anche in ordine alle caratteristiche del tassametro fiscale, precisando che esso debba **registrare e documentare** in tempo reale il **corrispettivo** da pagare, indicando peraltro:

- a) il **numero di licenza** del taxi;
- b) la data e l'orario di **inizio e fine servizio**;
- c) l'**importo totale** dovuto dall'utente;
- d) l'**aliquota dell'imposta sul valore aggiunto** applicata, ove prevista, ovvero l'esenzione ai sensi dell'articolo 10, comma 1, numero 14), del [decreto](#) del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

Si ricorda che tale articolo elenca le **operazioni esenti dall'imposta** e al, comma 1, numero 14), riconosce l'esenzione per le prestazioni di **trasporto urbano di persone effettuate mediante veicoli da piazza**, da intendersi come urbani i trasporti effettuati nel territorio di un comune o tra comuni non distanti tra loro oltre cinquanta chilometri.

Il **comma 2** del nuovo articolo 13-*bis* regola la gestione e il controllo dei dati registrati dal tassametro fiscale. Nel dettaglio, la disposizione in commento prevede che tale tassametro sia collegato a un **sistema di memorizzazione e trasmissione dei dati**, che consente all'**Agenzia delle entrate** di svolgere un'attività di monitoraggio telematico sulle operazioni effettuate. Tali dati vanno trasmessi ogni giorno all'Agenzia delle entrate, garantendo la protezione dei dati personali dell'utente.

Il **comma 3** determina la procedura da seguire nel caso in cui si verifichi un **malfunzionamento del tassametro fiscale**. In presenza di tale ipotesi, il conducente deve fornire all'utente una **ricevuta fiscale cartacea**, contenente le medesime informazioni indicate nel precedente comma 1. Il tassametro fiscale deve essere **riparato o sostituito entro settantadue ore dal malfunzionamento**, nel rispetto di quanto disposto dal decreto di cui al comma 1.

Il **comma 4** dell'articolo 13-*bis* rimette a un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze la determinazione delle **caratteristiche tecniche** e le **modalità attuative e operative** per il **funzionamento del tassametro fiscale** e la **gestione dei dati raccolti**.

Si precisa che tale decreto, da adottarsi entro **sessanta giorni** dall'entrata in vigore della legge in esame, è da considerarsi distinto rispetto al decreto regolato dal comma 1, volto a definire le specifiche tecniche per l'omologazione del tassametro fiscale e il cui termine di adozione è fissato in **trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Infine, il **comma 5** destina la quota di maggiore gettito derivante dall'attuazione del nuovo articolo 13-*bis* al finanziamento del **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale** (c.d. Fondo TPL).

Il **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**, anche ferroviario, nelle **regioni a statuto ordinario** – istituito nel 2013 dalla legge di stabilità (legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 301) – è lo strumento principale con cui lo Stato supporta finanziariamente le Regioni per il trasporto pubblico locale (TPL), sostituendo i numerosi interventi di riforma che si erano succeduti negli anni, a partire dal 1997.

Prima del 1997, tale settore veniva finanziato tramite il **Fondo Nazionale dei Trasporti**, che prevedeva trasferimenti statali sia per contributi di esercizio che per contributi agli investimenti. La **legge-delega sul federalismo fiscale** (legge n. 42/2009) ha previsto la futura applicazione, per il settore del trasporto pubblico regionale, di un criterio "misto" di finanziamento che tenesse conto, oltre che dei costi standard, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale.

Per quanto riguarda i **criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**, si segnala che il **decreto-legge n. 176 del 2022** (poi modificato dal **decreto-legge n. 104 del 2023**) ha disposto che il riparto del Fondo avvenga entro il 31 ottobre di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le seguenti modalità:

- **50%** del Fondo, tenendo conto dei costi standard;
- **50%** del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati del servizio di trasporto pubblico locale e regionale;
- con destinazione annuale dello **0,105%** dell'ammontare del Fondo, e comunque nel limite massimo di **5,2 milioni di euro annui**, alla copertura dei costi di funzionamento dell'**Osservatorio TPL**.

Il citato decreto-legge ha inoltre disposto l'emanazione, entro il 31 luglio 2023, di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per definire gli indicatori per determinare i livelli adeguati

di servizio e le modalità di applicazione degli stessi. Tale decreto non è stato ancora adottato e, pertanto, il **decreto-legge n. 104 del 2023** ha stabilito (art. 17) che, nelle more dell'adozione di tale decreto ministeriale, al fine di assicurare la ripartizione del Fondo, si provveda alla ripartizione integrale del Fondo tenendo conto esclusivamente dei **costi standard**, senza considerare il parametro dei livelli adeguati dei servizi di TPL. Infine, la **legge di bilancio 2025** (art. 1, comma 731) ha esteso al 2025 l'applicazione dei criteri di riparto del Fondo già adottati dal 2020 al 2024, differendo al **30 giugno 2025** il termine per l'emanazione del decreto MIT che dovrà definire gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio, i quali saranno applicabili dal 2026.

Il **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**, anche ferroviario, viene ripartito tra le Regioni secondo le modalità e le percentuali stabilite dal **decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013**.

Si ricorda, infine, che gli **stanziamenti del Fondo TPL** si trovano, nel **bilancio dello Stato**, sul capitolo 1315 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10).

La **Legge di bilancio 2026** ([legge 30 dicembre 2025, n. 199](#)) reca, su tale capitolo, uno **stanziamento per il Fondo TPL** di più di **cinque milioni di euro** per ciascuna annualità dal **2026 al 2028**.

- La **lettera i)** introduce nella legge quadro il nuovo **articolo 14-bis** e, con esso, un **sistema di monitoraggio** finalizzato a far fronte all'**incremento della domanda** del servizio di trasporto pubblico non di linea. Sistema di monitoraggio

Nel dettaglio, il nuovo articolo 14-bis, al **comma 1**, dispone l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un **sistema di monitoraggio centralizzato** per la raccolta e l'analisi dei dati sulla domanda e sull'offerta del servizio, inclusi anche i **tempi di attesa** degli utenti e il **numero di richieste di servizio inevase**. Secondo la proposta in esame, tale raccolta sarà di supporto per il rilascio programmato di un **numero adeguato di licenze** per l'esercizio del servizio di **taxi** e di **autorizzazioni** per l'esercizio del servizio di **NCC**.

Il **comma 2** rimette a un **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza a stabilire le **specifiche tecniche** di attuazione e le **modalità per la raccolta e il monitoraggio** dei dati da pubblicare in formato aperto.

Si valuti l'opportunità di indicare un termine per l'adozione del decreto di cui comma 2 del nuovo articolo 14-bis.

L' **articolo 2** della proposta di legge in esame, composto di tre commi, reca le disposizioni transitorie e finali. Disposizioni transitorie e finali

Il **comma 1** prevede l'**equiparazione** tra le **autorizzazioni** per l'esercizio del servizio di **NCC rilasciate dai comuni** prima della data di entrata in vigore della presente legge alle **autorizzazioni rilasciate dalla regione** in cui è compreso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione medesima.

Il **comma 2** fissa un **termine di dodici mesi** dalla data di entrata in vigore della di legge in esame entro il quale le regioni provvedono a conformare i propri regolamenti alle disposizioni della medesima legge.

Infine, il **comma 3** prevede che le regioni adottino un **piano pluriennale** volto alla progressiva **sostituzione dei veicoli più inquinanti mediante l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni compresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO2**.

Per una maggiore chiarezza ed evidenza grafica delle modifiche apportate dai due provvedimenti in rassegna alla legge quadro sul trasporto pubblico non di linea, si rimanda al seguente testo a fronte.

Testo a fronte

Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea. (L. 21/1992)		
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.C. 2455	Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.C. 2665
Art. 3 (Servizio di noleggio con conducente)	Art. 3 (idem)	Art. 3 (idem)
1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede o la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
3. La sede operativa del vettore e almeno una rimessa devono essere situate nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. È possibile per il vettore disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni predetti, salvo diversa intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata entro il 28 febbraio 2019. In deroga a quanto previsto dal presente comma, in ragione delle specificità territoriali e delle carenze infrastrutturali, per le sole regioni Sicilia e Sardegna l'autorizzazione rilasciata in un comune della regione è valida sull'intero territorio regionale, entro il quale devono essere situate la sede operativa e almeno una rimessa.	3. La sede operativa e la rimessa o le rimesse devono essere situate nel territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione.	3. La sede operativa del vettore e le rimesse devono essere situate nel territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione.
Art. 4 (Competenze regionali)	Art. 4 (idem)	Art. 4 (idem)
1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.		
	2. Le regioni disciplinano l'esercizio del servizio di noleggio con conducente tramite specifici regolamenti unici.	
2. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea , delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.	3. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio del servizio di taxi , delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative nella materia di cui al comma 1, anche al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.	2. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio del servizio di taxi , delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative di cui al comma 1. Gli enti locali possono disciplinarle a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati a livello di comprensorio, per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza del servizio. Le regioni disciplinano l'esercizio del servizio di noleggio con conducente tramite regolamenti, stabilendo: a) il numero e il tipo di veicoli e natanti da adibire al servizio; b) le modalità per lo svolgimento del servizio; c) i requisiti e le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione
3. Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma 1 disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza.	4. Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative nella materia di cui al comma 1 disciplinano l'esercizio del servizio di taxi a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati a livello di comprensorio per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza del servizio.	Abrogato
4. Presso le regioni e i comuni sono costituite commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti. In dette	5. Presso le regioni e i comuni sono costituite commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti. In tali	Identico

commissioni è riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e alle associazioni degli utenti.	commissioni è riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e alle associazioni degli utenti.	
5. Per le zone caratterizzate da intensa conurbazione le regioni possono stabilire norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio, nel rispetto delle competenze comunali.		<i>Identico</i>
	6. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nelle singole regioni sono istituiti i registri elettronici nazionali pubblici dei titolari di autorizzazione al servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante.	
	7. Le regioni, nel predisporre i regolamenti di cui al comma 2, stabiliscono: a) il numero e il tipo di veicoli e natanti da adibire al servizio di noleggio con conducente; b) le modalità per lo svolgimento del servizio di noleggio con conducente; c) i requisiti e le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.	
6. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.		<i>Identico</i>
7. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.		<i>Identico</i>
Art. 5 (Competenze comunali)	Art. 5 (idem)	Art. 5 (idem)
1. I comuni, nel predisporre i	1. I comuni, nel predisporre i	1. I comuni, nel predisporre i

regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono: a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio; b) le modalità per lo svolgimento del servizio; c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi; d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.	regolamenti sull'esercizio del servizio di taxi, stabiliscono: a) il numero e il tipo di veicoli e natanti da adibire al servizio; b) le modalità per lo svolgimento del servizio; c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio; d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio.	regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono: a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio; b) le modalità per lo svolgimento del servizio; c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi; d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi.
	Art. 5.1 <i>(Accesso alle zone a traffico limitato dei comuni compresi nel territorio nazionale)</i>	
	1. I titolari di autorizzazione al servizio di noleggio con conducente hanno libero accesso alle zone a traffico limitato di tutti i comuni compresi nel territorio nazionale	
Art. 5-bis <i>(Accesso nel territorio di altri comuni)</i>	Art. 5-bis <i>(idem)</i>	Art. 5-bis <i>(Accesso nel territorio di altre regioni e istituzione di nuovi ambiti territoriali)</i>
1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso.	Abrogato	1. L'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è valida nell'intero territorio regionale e lo svolgimento del servizio è consentito in tutti i comuni della regione. Il servizio può avere inizio o concludersi anche al di fuori del territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione qualora la destinazione sia una infrastruttura di trasporto ferroviario, marittimo o aereo. Ai veicoli adibiti al servizio di noleggio con conducente è consentito il libero accesso nelle zone a traffico limitato di tutti i comuni compresi nel territorio regionale e ai medesimi veicoli sono concesse le stesse

		facilitazioni previste per il trasporto pubblico locale.
1-bis. Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati.	<i>Identico</i>	2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, al fine di garantire un equilibrio tra l'offerta e la domanda di servizio, di ridurre le aree non coperte dal servizio medesimo e di migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto pubblico non di linea, le regioni, sentite le province e le città metropolitane interessate, sulla base dei dati concernenti la domanda di mobilità, i flussi di traffico e le esigenze di trasporto nell'ambito provinciale e metropolitano, da aggiornare ogni due anni, stabiliscono nuovi ambiti territoriali per l'esercizio del servizio di taxi consentendo di prestare l'attività anche al di fuori del territorio del comune che ha rilasciato la licenza. I comuni interessati sottoscrivono gli accordi tra gli enti locali interessati ai fini dell'esercizio del servizio di taxi negli ambiti territoriali di cui al primo periodo, entro tre mesi dalla loro approvazione.
Art. 6 (Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea)	Art. 6 (idem)	Art. 6 (idem)
1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2. È requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale,	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, e successivamente modificato dall'articolo 2 della legge 18 marzo 1988, n. 111, e dall'articolo 1 della legge 24 marzo 1988, n. 112.		
3. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale, con cadenza almeno mensile, che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.	<i>Identico</i>	3. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale, con cadenza almeno mensile, che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica nonché la conoscenza dei principi riguardanti la sicurezza stradale, l'assistenza ai clienti con disabilità e le regole di primo soccorso e di almeno una lingua straniera. Per il mantenimento dell'iscrizione nel ruolo, i conducenti sono tenuti alla frequenza di corsi di formazione nelle materie di cui al presente comma ogni cinque anni.
Commi da 4 a 7 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
Art. 8 (Modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni)	Art. 8 (idem)	Art. 8 (idem)
1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata.	1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi è rilasciata dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirla in forma singola o associata.	1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi è rilasciata dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, alle persone fisiche che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o ad uso noleggio a lungo termine del veicolo o natante, che possono gestirla in forma singola o associata. L'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è rilasciata dalle amministrazioni regionali, con le modalità di cui al primo periodo.
	1-bis. L'autorizzazione per	

	l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è rilasciata dalle amministrazioni regionali, attraverso bando pubblico di concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità, in leasing o con altro strumento finanziario, di un veicolo o natante, che possono gestirla in forma singola o associata.	
2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante. Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti. Le situazioni difformi devono essere regolarizzate entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.	Identico	2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante. Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti. Le situazioni difformi devono essere regolarizzate entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge. In caso di cumulo di autorizzazioni in numero superiore a due, è obbligatorio l'impiego di almeno un conducente aggiuntivo, socio o dipendente, per ciascuna autorizzazione dopo la seconda. Il rapporto di lavoro è regolato con contratto di lavoro stipulato nel rispetto dei contratti collettivi nazionali di lavoro di settore.
3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con	3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con	3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con

conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.	conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione.	conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione.
4. L'avere esercito servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale ai fini del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi o dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.	4. L'avere esercito servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale rispettivamente ai fini del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi o dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.	<i>Identico</i>
Art. 9 (Trasferibilità delle licenze)	Art. 9 (idem)	Art. 9 (idem)
1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono trasferite, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purché iscritta nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni: a) sia titolare di licenza o di autorizzazione da cinque anni; b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età; c) sia divenuto permanentemente inabile o inidoneo al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2. In caso di morte del titolare la licenza o l'autorizzazione possono essere trasferite ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora in possesso dei requisiti prescritti, ovvero possono essere trasferite, entro il termine massimo di	2. In caso di morte del titolare la licenza o l'autorizzazione possono essere trasferite ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora in possesso dei requisiti prescritti, ovvero possono essere trasferite, entro il termine massimo di	<i>Identico</i>

due anni, dietro autorizzazione del sindaco , ad altri, designati dagli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, purché iscritti nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti.	due anni, dietro autorizzazione, rispettivamente, del sindaco e del presidente della regione , ad altri, designati dagli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, purché iscritti nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti.	
Art. 11 (<i>Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente</i>)	Art. 11 (<i>idem</i>)	Art. 11 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 3 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa o la sede, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Nel servizio di noleggio con conducente è previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un foglio di servizio in formato elettronico, le cui specifiche sono stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministero dell'interno. Il foglio di servizio in formato elettronico deve riportare: a) targa del veicolo; b) nome del conducente; c) data, luogo e chilometri di partenza e arrivo;	4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa o la sede, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. L'inizio e il termine di ogni servizio di noleggio con conducente avvengono, di regola , presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse. L'inizio di un nuovo servizio può avvenire senza il rientro in rimessa nel caso in cui per la medesima giornata siano pervenute prenotazioni di più servizi ovvero pervengano prenotazioni nel corso dello svolgimento di un servizio. Nei casi di cui al terzo periodo il conducente deve possedere la documentazione comprovante le prenotazioni dei servizi in forma cartacea o per mezzo di posta elettronica.	<i>Identico</i>

d) orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio; e) dati del fruitore del servizio. Fino all'adozione del decreto di cui al presente comma, il foglio di servizio elettronico è sostituito da una versione cartacea dello stesso, caratterizzato da numerazione progressiva delle singole pagine da compilare, avente i medesimi contenuti previsti per quello in formato elettronico, e da tenere in originale a bordo del veicolo per un periodo non inferiore a quindici giorni, per essere esibito agli organi di controllo, con copia conforme depositata in rimessa.		
4-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 4, l'inizio di un nuovo servizio può avvenire senza il rientro in rimessa, quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile d'attracco, più prenotazioni di servizio oltre la prima, con partenza o destinazione all'interno della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Per quanto riguarda le regioni Sicilia e Sardegna, partenze e destinazioni possono ricadere entro l'intero territorio regionale.	4-bis. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori del territorio della regione che ha rilasciato l'autorizzazione.	<i>Identico</i>
Commi da 4-ter a 7 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
Art. 12 <i>(Caratteristiche delle autovetture)</i>	Art. 12 <i>(idem)</i>	Art. 12 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
5. Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente portano, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta «noleggio» e	5. Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente portano, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta «noleggio» e	5. Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente portano, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta «noleggio» e

sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura «NCC» inamovibile, dello stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione e di un numero progressivo.	sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura «NCC» inamovibile, dello stemma della regione che ha rilasciato l'autorizzazione e di un numero progressivo.	sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura «NCC» inamovibile, dello stemma della regione che ha rilasciato l'autorizzazione e di un numero progressivo.
Commi 6 e 7 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
		Art. 13-bis (Tassametro fiscale)
		1. A decorrere dal 1° gennaio 2026 i titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi sono tenuti a emettere una ricevuta fiscale per ciascun servizio effettuato. Tale ricevuta è generata tramite un tassametro fiscale omologato e conforme alle specifiche tecniche stabilite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Il tassametro fiscale registra e documenta in tempo reale il corrispettivo da pagare, indicando: a) il numero di licenza del taxi; b) la data e l'orario di inizio e fine servizio; c) l'importo totale dovuto dall'utente; d) l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto applicata, ove prevista, ovvero l'esenzione ai sensi dell'articolo 10, comma 1, numero 14), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.
		2. Il tassametro fiscale è collegato a un sistema di memorizzazione e trasmissione dei dati che consente all'Agenzia delle entrate di monitorare le operazioni in modalità telematica. I dati memorizzati sono trasmessi ogni giorno all'Agenzia delle entrate, garantendo la protezione

		dei dati personali dell'utente.
		3. In caso di malfunzionamento del tassametro fiscale, il conducente è tenuto a fornire all'utente una ricevuta fiscale cartacea, in cui sono annotate le informazioni di cui al comma 1. La riparazione o la sostituzione del tassametro fiscale è effettuata entro settantadue ore dal malfunzionamento, secondo quanto stabilito dal decreto di cui al medesimo comma 1, secondo periodo.
		4. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le caratteristiche tecniche e le modalità attuative e operative per il funzionamento del tassametro fiscale e la gestione dei dati raccolti.
		5. La quota di maggiore gettito derivante dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo è destinata all'ulteriore finanziamento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.
Art. 14 (Disposizioni particolari)	Art. 14 (idem)	Art. 14 (idem)
1. I servizi di taxi e di noleggio con conducente sono accessibili a tutti i soggetti portatori di handicap.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2. I comuni, nell'ambito dei regolamenti di cui all'articolo 5, dettano norme per stabilire	2. Le regioni e i comuni, nell'ambito dei regolamenti di cui agli articoli 4, comma 7, e 5,	<i>Identico</i>

specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità, in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.	dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità, in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.	
		Art. 14-bis (Monitoraggio della domanda e dell'offerta del servizio di trasporto pubblico non di linea)
		1. Al fine di far fronte al consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico non di linea, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un sistema di monitoraggio centralizzato per la raccolta e l'analisi dei dati sulla domanda e sull'offerta del servizio, compresi i tempi di attesa degli utenti e il numero di richieste di servizio inevase, al fine di supportare il rilascio programmato di un numero adeguato di licenze per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.
		2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le specifiche tecniche di attuazione e le modalità per la raccolta e il monitoraggio dei dati da pubblicare in formato aperto.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Come ricordato in premessa, il trasporto pubblico locale, incluso quello non di linea, ricade nella **competenza residuale** delle regioni, salvo i profili attinenti alla tutela della concorrenza, che, ai sensi dell'articolo 117, comma secondo, lettera e) della Costituzione, sono di competenza statale.

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Quanto all'**ordinamento eurounitario**, si ricorda che l'Unione Europea interviene sempre secondo il **principio di attribuzione** (art. 5 [TUE](#)).

Da questo punto di vista, essa ha competenza esclusiva circa la definizione delle regole di **concorrenza** necessarie al funzionamento del **mercato interno**. Tale potere esclusivo, evidentemente, ha un impatto anche sul settore dei trasporti, quale attività di impresa. Tuttavia, la **materia specifica** del **trasporto pubblico non di linea non è oggetto di norme specifiche** rientranti nelle attribuzioni esclusive degli organi dell'Unione. Essa, invece, rientra nelle materie che l'articolo 4, lettera g), del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), definisce di **competenza concorrente**. Inoltre, l'articolo 58 del TFUE stabilisce che la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti deve essere realizzata attraverso la **politica comune dei trasporti**, prevista dalla Parte III, Titolo VI, del Trattato (articoli 90-100).

In questa chiave, l'ordinamento UE interviene sul settore del trasporto riconducendolo ai **principi generali**, tra cui la **libertà di stabilimento** e di **libera prestazione dei servizi**, come sancito dagli articoli 49 e 56 del TFUE. Tali principi promuovono l'accesso libero al mercato interno, ma sono accompagnati dalla necessità di garantire una concorrenza equa tra i fornitori di servizi.

Pertanto, anche le pronunce della Corte di Giustizia dell'UE convergono nel ritenere ammissibili misure di organizzazione del settore taxi/NCC – come contingenti di licenze, requisiti territoriali o obblighi di servizio – purché siano **non discriminatorie, proporzionate e giustificate** da interessi pubblici (mobilità urbana ordinata, sicurezza, qualità del servizio, ecc.).

Al riguardo si segnala che, con la sentenza del 20 dicembre 2017 (causa [C-434/2015](#)), la grande camera della Corte di giustizia ha chiarito che il servizio fornito da Uber, pur reso mediante la piattaforma informatica, non può essere limitato alla nozione di servizio digitale, trattandosi, effettivamente, di un servizio di trasporto, assoggettato alla relativa disciplina.

Con la sentenza dell'8 giugno 2023 (causa [C-50/2021](#)), la prima sezione della Corte di giustizia ha ritenuto che l'autorizzazione aggiuntiva richiesta dalla città di Barcellona, ulteriore rispetto a quella prevista a livello nazionale, in via di principio, viola la concorrenza, salvo che l'autorità preposta dimostri che essa risponda a un imperativo pubblico.