

Camera dei deputati

XIX Legislatura

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Documento di osservazioni e proposte

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea

20 gennaio 2026

3 febbraio 2026

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

innanzitutto, desideriamo esprimere un sincero ringraziamento per l'opportunità concessa a Confartigianato Imprese e Casartigiani di apportare il proprio contributo nell'ambito dell'Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea (taxi e NCC): gli aspetti previsti dell'attività conoscitiva appaiono pienamente condivisibili, tenendo conto della necessità di un processo di riforma organica.

I profondi cambiamenti socioeconomici che hanno caratterizzato gli ultimi anni, in particolare, la pandemia, la conseguente crisi economia e il progresso tecnologico sempre più rapido e diffuso hanno comportato un impatto rilevante sul settore del trasporto persone, generando l'esigenza di adattare la domanda e l'offerta a tali mutate condizioni.

L'evoluzione tecnologica e la conseguente introduzione di nuovi modelli di impresa generati dalle piattaforme digitali se, da un lato, ha facilitato la pianificazione dei servizi, dall'altro, ha portato a un'evidente rottura rispetto alla tradizionale organizzazione dell'offerta di mobilità. Su questo tema, anche il rapporto *“L'economia delle piattaforme digitali in Italia. Analisi delle evidenze derivanti dall'indagine sull'economia delle piattaforme”* del 30 marzo 2023 a cura dell'Istituto nazionale per l'analisi delle politiche pubbliche (INAPP) realizzato con il finanziamento del FSE 2014-2020 (con un campione di oltre 40.000 imprese, rappresentativo dell'intera popolazione delle circa 300 mila imprese che operano in Italia nei settori del turismo, della ristorazione e dei trasporti), analizzando i cambiamenti intervenuti nell'organizzazione delle imprese che utilizzano piattaforme digitali, ha evidenziato alcune criticità e caratteristiche delle piattaforme digitali nel settore dei trasporti.

Infatti, l'avvento delle piattaforme tecnologiche e gli interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che hanno imposto ai vettori l'utilizzo di più piattaforme di dispacciamento per promuovere una maggior concorrenza, da un lato, ha generato una rivoluzione nel settore della mobilità, spingendo verso una maggior apertura del mercato e l'eliminazione delle restrizioni preesistenti, dall'altro ha comportato un'eccessiva proliferazione di piattaforme e una maggior complessità del quadro regolatorio e operativo.

Si è quindi generata una sovrapposizione di richieste: più piattaforme ricevono contemporaneamente richieste dallo stesso utente creando una “domanda fittizia” e, quindi, una indotta carenza di offerta reale, in quanto proveniente da un unico utente. D'altro canto, l'utente

in cerca di un mezzo rischia di dover accedere a più applicazioni tecnologiche, subendo “rimbalzi” tra le varie piattaforme.

Una soluzione potrebbe essere quella di creare un unico aggregatore MaaS (*Mobility as a Service*) nel quale l’utenza possa accedere a tutte le piattaforme di dispacciamento accreditate, al fine di garantire il rispetto del servizio pubblico, semplificare l’accesso per l’utenza, risolvere il problema della ridondanza delle richieste, nonché migliorare l’efficienza complessiva del servizio.

Data l’importanza strategica che il settore del trasporto pubblico locale non di linea riveste, Confartigianato e Casartigiani ritengono essenziale prevedere modifiche alla normativa vigente al fine di adattare la stessa al nuovo contesto socioeconomico e alle nuove forme di mobilità, sia dal lato dell’utenza sia dei vettori, coordinare e aggiornare le normative attuali e quelle recentemente introdotte, tenendo conto anche dell’esperienza maturata nell’applicazione pratica delle norme da parte delle imprese del settore.

Tutto ciò anche per rendere il settore più flessibile, centrato sulle necessità dell’utente e a disposizione dei cittadini, coinvolgendo attivamente le imprese nel processo di riforma.

In sintesi, si ritiene necessario:

- ✓ attuare una **riforma organica** al fine di creare una **regolamentazione più chiara e omogenea** della normativa di settore;
- ✓ **demandare alle Regioni la definizione di criteri e requisiti** più rispondente alle caratteristiche degli ambiti territoriali e dei nodi modali di traffico, in funzione dell’offerta e della domanda;
- ✓ a garanzia dell’utente mantenere il **quadro regolatorio delle tariffe** previsto dalla normativa e prevedere che siano legate ai costi della prestazione e che garantiscano la sostenibilità economica dei servizi, la remunerazione adeguata degli operatori e un accesso facilitato per l’utenza;
- ✓ **prevedere piattaforme tecnologiche integrate** tra loro che confluiscono in un’unica piattaforma tecnologica di riferimento nel territorio;
- ✓ **garantire una maggior operatività e potenziamento del servizio e requisiti più professionalizzanti**;

- ✓ prevedere il **trasferimento temporaneo della titolarità della licenza o dell'autorizzazione** a un terzo soggetto e la possibilità per i titolari di avvalersi di collaboratori familiari;
- ✓ **semplificare gli oneri amministrativi per i titolari di licenza e autorizzazione**, connessi alla gestione della documentazione;
- ✓ **consentire nuovi servizi di trasporto integrativi, a chiamata e sperimentali**, allo scopo di migliorare la qualità dell'aria e partecipare a un'effettiva mitigazione dei cambiamenti climatici in termini di temperatura e consumi energetici attraverso l'incentivazione di una mobilità che consenta una programmazione dei servizi di trasporto che possano garantire: un indice di carico maggiore dei mezzi; una condivisione dei mezzi (al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione); una riduzione dei percorsi a vuoto dei mezzi e dei costi a carico dell'utenza;
- ✓ **integrare**, nella regolazione, i servizi con quelli di cortesia, trasporto passeggeri svolti in ambito turistico, servizi navetta punto a punto;
- ✓ **ampliare le tipologie di vettori utilizzati**, includendo veicoli a guida autonoma, le *golf cart* e i risciò;
- ✓ **normare le caratteristiche tecniche dei veicoli destinati al trasporto di persone a mobilità ridotta (PRM)**, nonché le modalità di utilizzo di dispositivi per consentire il trasporto ai passeggeri di attrezzature per l'esercizio delle attività ludico-motorie, turistiche e sportive;
- ✓ **rafforzare il ruolo delle Regioni** in un'ottica di programmazione di ampio respiro con deleghe specifiche per rispondere ai bisogni dell'utenza;
- ✓ **rafforzare il RENT** associandolo a una **targa professionale e alla digitalizzazione di licenze e autorizzazioni**, dando ai titoli valore giuridico omogeneo su tutto il territorio nazionale; consentire l'accesso al RENT, ai fini degli obiettivi di programmazione e verifica, alle Regioni e alle Città metropolitane, alle Province e per la parte propositiva alle Associazioni di categoria;
- ✓ **armonizzare a livello regionale** l'incontro tra domanda e offerta evitando ridondanze e inefficienze.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea

Confartigianato e Casartigiani esprimono l'auspicio che quanto sopra esposto venga preso in considerazione nell'ambito dell'avvio di una riforma del settore, capace di introdurre strumenti realmente efficaci per affrontare le criticità del comparto.