



Direzione Coordinamento Normativo Funzionale  
U.O. Studi e Applicazione Normativa  
Sezione Polizia Stradale  
Reparto Studi e Coordinamento Normativo

Il Vice Comandante

**Prot. RH/2026/0057768**

**del 06/03/2026**

Alla Camera dei Deputati  
Presidente IX Commissione  
Trasporti, poste e telecomunicazioni  
On. Deidda

**Oggetto: Audizione per indagine conoscitiva TPL non di linea**

In riferimento a quanto in oggetto indicato, previa attenta disamina delle proposte A.C. 2455 e A.C. 2665 pervenute per le vie brevi, questo organo di polizia stradale osserva distintamente e nel dettaglio quanto segue.

**PROPOSTA A.C. 2455:**

In merito ai contenuti dell'articolo 1, comma 1, lettere a), b) e c), nel rispetto del dettato di cui all'articolo 117 della Costituzione, nulla osta al trasferimento del rilascio delle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente alla Regione con conseguenti validità delle stesse su tutto il territorio regionale e obbligo di disciplinare con regolamenti unici il servizio di NCC lasciando ai comuni la sola disciplina per il servizio pubblico di piazza (taxi). A parere di chi scrive, ciò comporterebbe maggiore uniformità territoriale e una differenziazione più nitida delle due tipologie di trasporto pubblico non di linea, ferma restando la necessità di un coordinamento nazionale che eviti differenze tra le regioni e/o le provincie autonome di Trento e Bolzano.

Si concorda sulla possibilità, a tali condizioni, di prevedere che la sede operativa e le rimesse per gli NCC siano situate nell'ambito della regione senza vincolo del territorio comunale.

Appare lodevole la proposta di coordinamento tra le regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il registro elettronico nazionale pubblico che consenta e agevoli i dovuti controlli. Si auspica la possibilità di accesso diretto e a titolo non oneroso per le polizie locali.

In merito, invece, all'articolo 1, comma 1, lettere d) ed e), circa l'inserimento nella legge n. 21/1992 dell'articolo 5.1 con contestuale abrogazione del comma 1 dell'articolo 5-bis, pur non rientrando nelle competenze di questo organo di polizia, si ritiene non consoni il termine "*libero*" riferito all'accesso alle zone a traffico limitato comunali da parte degli NCC che, verosimilmente, sulla base dei proponendi regolamenti unici regionali e sul potere conferito ai comuni da altre norme dell'ordinamento interno<sup>1</sup> dovrebbe essere disciplinato in modo autonomo dai singoli enti locali,

---

<sup>1</sup> Cfr. decreto legislativo n. 267/2000 nonché le disposizioni di cui all'articolo 7, codice della strada.



anche sulla base di una tariffazione che la stessa regione, per il caso di specie, potrebbe stabilire nei limiti minimi e massimi.

Dalla proposta appaiono escluse le zone a traffico limitato territoriali al di fuori del centro abitato enunciate nel comma 1-sexies dell'articolo 6, codice della strada, che, dunque, non consentirebbero, testo alla mano, l'accesso "*libero*" agli NCC.

Ciò, indubbiamente, a parere di chi scrive, comporterebbe una disuguaglianza di trattamento con forte limitazione al potere regolamentare dei comuni sancito dal Titolo V della Costituzione e dalle norme nazionali nonché un mancato coordinamento fra la legge quadro e il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nulla da osservare sui contenuti delle lettere *f)* e *g)* per le quali si condivide quanto proposto.

È il contenuto della lettera *h)*, volto a modificare i commi 4 e 4-bis dell'articolo 11 della legge n. 21/1992, che desta, invece, perplessità e criticità legate alle attività di controllo, che in tal guisa sarebbero aggirate, e alla natura del servizio reso. Si verrebbero di fatto a creare uguaglianze improprie tra il servizio di taxi e quello di NCC a fronte delle quali il servizio taxi verrebbe compresso e ridotto al solo ambito comunale, mentre quello di NCC, totalmente libero e senza possibilità di controllo, avrebbe spazio per l'attività indistinta su tutto il territorio regionale e, addirittura, nazionale.

La proposta appare dunque non in linea né con lo spirito costituzionale né con le norme sulla concorrenza e sulla disciplina di settore.

Nella modifica proposta per il comma 4 dell'articolo 11 della legge n. 21/1992 si concorda sul fatto che per gli NCC sia consentito lo svolgimento di più servizi nell'arco della medesima giornata senza il rientro in rimessa purché le prenotazioni siano pervenute e registrate sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile di attracco ovvero, se giunte durante il servizio, entro un tempo limite stabilito espressamente dal regolamento unico regionale che deve risultare dalle registrazioni sul foglio di servizio cartaceo o elettronico.

Non si condivide affatto la rimozione dell'obbligo di tenuta del foglio di servizio, ancorché elettronico, poiché, unico strumento valido e necessario per i controlli.

La sola documentazione comprovante le prenotazioni tenuta a bordo del veicolo NCC non sarebbe infatti sufficiente a soddisfare le finalità dei controlli poiché carente di elementi essenziali rinvenibili, al contrario, proprio nei fogli di servizio.

Inoltre, tale rimozione comporterebbe altresì un mancato o difficile controllo fiscale da parte degli organi preposti che, al contrario, sebbene sia previsto nella A.C. 2665 con l'introduzione dell'articolo 13-bis nella legge quadro per i soli taxi, è previsto per il solo servizio taxi.

La modifica proposta per il comma 4-bis dell'articolo 11 della legge n. 21/1992 circa il prelevamento dell'utente e l'arrivo a destinazione anche al di fuori del territorio regionale, appare troppo estensiva e volta a eludere i controlli se non circoscritta ad un ambito specifico come, ad esempio – o come invece ben specificato nella lettera *d)* del comma 1 dell'articolo 1 della proposta A.C. 2665 –, un'infrastruttura di trasporto ferroviario, marittimo o aereo.

Nulla da osservare sui contenuti delle lettere *i)* e *l)* per le quali si condivide quanto proposto.



Si concorda infine anche sul contenuto del proposto comma 2 circa il riconoscimento regionale dei titoli autorizzativi per il servizio NCC già rilasciati dai comuni alla data di entrata in vigore della legge.

## **PROPOSTA A.C. 2665:**

In merito ai contenuti dell'articolo 1, comma 1, lettere a), b) e c), nel rispetto del dettato di cui all'articolo 117 della Costituzione, nulla osta al trasferimento del rilascio delle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente alla Regione con conseguenti validità delle stesse su tutto il territorio regionale e obbligo di disciplinare con regolamenti unici il servizio di NCC lasciando ai comuni la sola disciplina per il servizio pubblico di piazza (taxi). A parere di chi scrive, ciò comporterebbe maggiore uniformità territoriale e una differenziazione più nitida delle due tipologie di trasporto pubblico non di linea, ferma restando la necessità di un coordinamento nazionale che eviti differenze tra le regioni e/o le province autonome di Trento e Bolzano.

Si concorda sulla possibilità, a tali condizioni, di prevedere che la sede operativa e le rimesse per gli NCC siano situate nell'ambito della regione senza vincolo del territorio comunale.

In merito, invece, all'articolo 1, comma 1, lettera d), circa la sostituzione nella legge n. 21/1992 del testo dell'articolo 5-bis, pur non rientrando nelle competenze di questo organo di polizia, si ritiene non consono il termine "*libero*" enunciato al terzo capoverso del novellato comma 1 (punto c) del testo prosaico) riferito all'accesso alle zone a traffico limitato comunali da parte degli NCC che, verosimilmente, sulla base dei proponendi regolamenti unici regionali e sul potere conferito ai comuni da altre norme dell'ordinamento interno<sup>2</sup> dovrebbe essere disciplinato in modo autonomo dai singoli enti locali, anche sulla base di una tariffazione che la stessa regione, per il caso di specie, potrebbe stabilire nei limiti minimi e massimi.

Dalla proposta appaiono escluse le zone a traffico limitato territoriali al di fuori del centro abitato enunciate nel comma 1-sexies dell'articolo 6, codice della strada, che, dunque, non consentirebbero, testo alla mano, l'accesso "*libero*" agli NCC.

Ciò, indubbiamente, a parere di chi scrive, comporterebbe una disuguaglianza di trattamento con forte limitazione al potere regolamentare dei comuni sancito dal Titolo V della Costituzione e dalle norme nazionali nonché un mancato coordinamento fra la legge quadro e il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Per la restante parte del testo del nuovo comma 1 si concorda con quanto proposto.

Appare consona la modifica proposta circa il prelevamento dell'utente e l'arrivo a destinazione anche al di fuori del territorio regionale circoscritta a un'infrastruttura di trasporto ferroviario, marittimo o aereo.

Per quanto concerne le proposte al comma 2 dell'articolo 1 della A.C. 2665 si concorda sulla necessità di consentire lo svolgimento del servizio taxi anche al di fuori del comune che ha rilasciato la licenza purché gli ambiti siano opportunamente identificati dalle norme regionali e

---

<sup>2</sup> Cfr. decreto legislativo n. 267/2000 nonché le disposizioni di cui all'articolo 7, codice della strada.



circoscritti a specifiche e peculiari necessità territoriali. Non appare condivisibile una estensione *tout court* senza criteri e senza motivazioni comprovate.

Appare lodevole la proposta della lettera e) di modifica al comma 3 dell'articolo 6 della legge n. 21/1992 che subordina il rilascio e il mantenimento dell'autorizzazione per il servizio NCC a una specifica formazione sui principi della circolazione stradale, sull'assistenza a persone affette da disabilità, su elementi di primo soccorso e sulla conoscenza di almeno una lingua straniera.

Si concorda sulle proposte enunciate alla lettera f) di modifica ai commi 1, 2 e 3 dell'articolo 8 della legge quadro.

Nulla da osservare sul contenuto della lettera g) per la quale si condivide quanto proposto.

Per quanto attiene al contenuto della lettera h) che introduce l'articolo 13-bis nella legge quadro, si concorda con quanto proposto, ma preme osservare che i precetti enunciati nei due periodi del nuovo comma 3 non trovano alcun riscontro sanzionatorio se violati e si configurano quali norme imperfette. Nemmeno, trattandosi di norme di nuova introduzione, può rinvenirsi una fattispecie sanzionatoria nelle disposizioni di cui alla medesima legge quadro nonché in quelle di cui all'articolo 86, codice della strada. Tali illeciti, dunque, non sarebbero mai puniti. Si rileva, quindi, un mancato coordinamento con l'apparato sanzionatorio della legge quadro stessa e del codice della strada.

Lodevole la proposta della lettera i) di introdurre l'articolo 14-bis nella legge n. 21/1992 che prevede l'istituzione di un sistema di monitoraggio centralizzato presso il MIT sia per i taxi che per gli NCC.

In ultimo, si concorda con le proposte enunciate nell'articolo 2 della A.C. 2665 circa il riconoscimento regionale dei titoli autorizzativi per il servizio NCC già rilasciati dai comuni alla data di entrata in vigore della legge nonché l'istituzione di un piano pluriennale per la sostituzione dei veicoli più inquinanti.

Tuttavia, in riferimento a quanto previsto nel comma 2 del citato articolo, a parere di chi scrive, sarebbe opportuno coordinare e subordinare l'entrata in vigore della legge all'entrata in vigore dei regolamenti unici regionali al fine di evitare periodi di interregno nei quali non vi sono norme vigenti per l'esercizio e il controllo delle attività e i trasgressori potrebbero non essere perseguiti.

In conclusione, per quelle che sono le competenze e le specificità di questo organo di polizia stradale, si condividono, di massima, le proposte presentate, auspicando che siano tenute in considerazione le osservazioni concernenti l'esecuzione delle attività di controllo degli organi di polizia stradale, il coordinamento tra le varie norme nazionali e la necessità che la nuova disciplina entri in vigore unitamente ai regolamenti unici regionali.

Infine, si coglie l'occasione in sede di modifica per richiedere la sostituzione della norma di riferimento per la circolazione stradale nel testo del comma 2 dell'articolo 6 della legge quadro.

A oggi sono infatti ancora richiamati i commi 8 e 9 dell'articolo 80 dell'abrogato codice della strada di cui al d.P.R. n. 393/1959.