

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

3.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 27 GENNAIO 2026**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Caglieri Christian, <i>vice responsabile nazionale di UGL Taxi</i> .....	16
Deidda Salvatore, <i>presidente</i> .....	3	Casu Andrea (PD-IDP) .....	18
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NON DI LINEA</b>		Cerminara Ivan, <i>dipartimentista nazionale settore viabilità di UilTrasporti</i> .....	6, 22
<b>Audizione di rappresentanti di associazioni di categoria del settore dei taxi: AGCI, Confintesa, SATaM, SITAN ATN, SUL Taxi, TAM, UGL Taxi, UilTrasporti, Unimpresa, URI Taxi, USB Taxi e UTI:</b>		Frijia Maria Grazia (FDI) .....	19
Deidda Salvatore, <i>presidente</i> .....	3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 21, 25, 26, 27	Giudici Claudio, <i>presidente nazionale di URI Taxi</i> .....	8, 23
Cacchione Riccardo, <i>componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi</i> .....	10, 24, 25	Grassi Raffaele, <i>delegato nazionale di SITAN ATN</i> .....	4, 21
		Iaria Antonino (M5S) .....	20, 26
		Langella Ciro, <i>presidente nazionale di UTI</i> ...	11, 25, 26
		Maccanti Elena (LEGA) .....	17
		Ottaviano Pasquale, <i>responsabile sezione taxi di Unimpresa</i> .....	7, 22

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Movimento 5 Stelle: M5S; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Azione - Popolari europei riformatori - Renew Europe: AZ-PER-RE; Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE - Centro Popolare: NM(N-C-U-I)M-CP; Italia Viva - il Centro - Renew Europe: IV-C-RE; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto+Europa: Misto+E.**

	PAG.		PAG.
Pagani Massimo, <i>presidente di SATaM</i> .....	13, 26	Ragni Cesare, <i>segretario nazionale taxi di SUL Taxi</i> .....	6, 22
Panzironi Marco, <i>vice presidente di Confin- tesa taxi Roma</i> .....	3, 21	Severgnini Claudio, <i>presidente di TAM</i> .....	14, 27

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
SALVATORE DEIDDA

**La seduta comincia alle 11.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti di associazioni di categoria del settore dei taxi: AGCI, Confintesa, SATaM, SITAN ATN, SUL Taxi, TAM, UGL Taxi, UilTrasporti, Unimpresa, URI Taxi, USB Taxi e UTI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di associazioni di categoria del settore dei taxi nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea.

Ringrazio le associazioni che hanno accolto l'invito della Commissione. Ricordo che l'intervento di ciascuna associazione dovrà essere contenuto in un tempo massimo di cinque minuti. Dopo il vostro intervento ci sarà l'intervento dei deputati e un'eventuale vostra replica.

Iniziamo con gli auditi in presenza.

Do quindi la parola a Marco Panzironi, vice presidente di Confintesa taxi Roma.

MARCO PANZIRONI, *vice presidente di Confintesa taxi Roma*. Buongiorno a tutti. Grazie, presidente.

Ringraziamo il presidente per l'opportunità di essere ascoltati in merito alle proposte di legge attualmente in esame, che

introducono la regionalizzazione del servizio di noleggio con conducente. Fin da subito riteniamo doveroso esprimere una valutazione fortemente negativa rispetto a tali proposte, che giudichiamo prive di razionalità, sia sotto il profilo programmatico sia sotto quello dell'effettivo miglioramento del servizio reso alla cittadinanza. La regionalizzazione del comparto NCC finirebbe per legittimare e aggravare una situazione già oggi evidente nelle principali città italiane: una crescente concentrazione di vettori NCC, titolari delle più disparate autorizzazioni rilasciate da comuni diversi, che operano stabilmente nei grandi centri urbani. Tali operatori svolgono di fatto un servizio sostitutivo del taxi, senza tuttavia essere soggetti ai vincoli fondamentali, assenza di tassametro, mancanza dell'obbligo di prestazione, inesistenza di turni.

Questa situazione genera una concorrenza sleale devastante, che mette in ginocchio il servizio taxi regolare e favorisce esclusivamente gli NCC organizzati e utilizzati come forza lavoro da una nota multinazionale californiana, il cui modello di *business* è ormai ben noto e ampiamente documentato.

Le proposte di legge in esame, pur dichiarando nelle premesse l'obiettivo di migliorare la mobilità dei cittadini, si configurano nei fatti come una vera e propria sanatoria, un premio per quei soggetti che, in violazione delle normative vigenti, operano stabilmente in territori diversi da quelli di rilascio dell'autorizzazione.

Tutto ciò è per noi francamente inaccettabile. Ribadiamo con forza che la professione del tassista e quella dell'operatore NCC devono rimanere due professioni distinte, due binari paralleli che non dovrebbero mai incrociarsi. Ogni tentativo di sovrapposizione altera l'equilibrio del si-

stema, danneggia il servizio pubblico e penalizza chi opera nel rispetto delle regole. In tale ottica, come struttura sindacale, riproponiamo una misura già sottoposta al Ministero competente alcuni anni fa, vale a dire l'installazione obbligatoria di un cronotachigrafo a bordo di ogni vettura NCC, strumento che consentirebbe agli organi di controllo una verifica immediata e oggettiva, volta a stabilire se l'operatore svolga la propria attività prevalentemente nel territorio di competenza o se eserciti stabilmente in un altro comune. Tale strumento è espressamente autorizzato dal regolamento (CE) n. 68/2009 della Commissione europea, e non risulta in alcun modo lesivo della *privacy* del cliente, poiché non riguarda i dati della prestazione, ma esclusivamente l'attività del veicolo. L'adozione del cronotachigrafo garantirebbe un sistema di controllo efficace e restituirebbe il servizio NCC ai territori di origine, oggi spesso lasciati sguarniti proprio per alimentare l'offerta nei grandi centri urbani.

Oltre a quanto detto, l'associazione chiede: l'introduzione di una tariffa minima per i vettori NCC, necessariamente superiore a quella dei taxi, al fine di evitare *dumping* tariffario e concorrenza sleale; una rivisitazione del sistema sanzionatorio taxi e NCC, siccome il taxi, a differenza degli NCC, è un veicolo che può essere utilizzato anche privatamente, riteniamo profondamente ingiusto il ritiro della carta di circolazione, poiché tale misura incide sulla vita privata dell'operatore e della sua famiglia e, nel caso di doppie guide o auto conferita in cooperativa, lede i diritti di terzi incolpevoli; una seria regolamentazione delle piattaforme tecnologiche, tema sul quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta lavorando affinché la tecnologia non diventi uno strumento per eludere le normative vigenti; l'introduzione di targhe professionali, che rendano immediatamente riconoscibile il veicolo adibito a servizio pubblico o a noleggio con conducente; una deroga mirata all'utilizzo dei dispositivi tecnologici alla guida, consentita esclusivamente per finalità lavorative, in considerazione delle peculiarità del servizio svolto.

In conclusione, esprimiamo un profondo disappunto per l'ennesimo tentativo di stravolgere il quadro normativo del settore, peraltro prima ancora di avere concluso l'*iter* di piena attuazione della legge n. 12 del 2019. Riteniamo che il comparto necessiti di certezze, controlli efficaci e rispetto delle regole, non di ulteriori interventi che rischiano di aumentare il caos normativo e operativo.

Restiamo a completa disposizione per eventuali chiarimenti o approfondimenti.

Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie. È stato nei tempi.

Do ora la parola a Raffaele Grassi, delegato nazionale di SITAN ATN.

RAFFAELE GRASSI, *delegato nazionale di SITAN ATN*. Grazie, signor presidente e onorevoli deputati. Il percorso e le procedure per la definizione dei provvedimenti legislativi afferenti al trasporto pubblico non di linea tradizionalmente attraversa diverse legislature. Per la stessa legge n. 21 del 1992 si impiegarono molti anni per l'approvazione.

Non sfugge a questa regola il completamento dell'approvazione della legge n. 12 del 2019, di modifica della legge n. 21 del 1992.

Questa audizione costituisce un ulteriore passaggio dell'*iter* in corso, che ha visto un percorso accidentato, ostacolato, discusso da troppi soggetti in campo politico, istituzionale, economico, sociale. Questa premessa intende porre l'accento sugli aspetti politici ed economici.

La politica — è il suo compito precipuo — deve decidere se intende conservare, tutelare e qualificare il servizio pubblico non di linea, strutturato come lo prevede la legge n. 21 del 1992, regolamentato, amministrato sul piano locale con la trasparenza delle tariffe e dei turni di lavoro, sul piano tecnico e disciplinare. Tale compito non va delegato a organismi e autorità di controllo e di regolazione. Il settore non rientra tra le competenze della concorrenza e delle regole del mercato. È bene che sia consentito di dare il loro contributo alle organizzazioni costituzionalmente le-

gittimate per la rappresentanza degli interessi collettivi e di settore e non ad aziende private, il cui scopo non è l'interesse dell'utenza e del contesto in cui operano, ma, attraverso l'utilizzo di algoritmi orientati affinché prevalga il puro interesse economico, non un servizio efficiente. Tutto il racconto sull'inefficienza del servizio taxi parte da un presupposto errato. Per chi si occupa di sistemi di trasporto e di mobilità la guida culturale e strategica è il postulato che afferma il ruolo fondamentale di un moderno ed efficiente sistema di trasporto come infrastruttura funzionale allo sviluppo e qualificazione di un'economia moderna e avanzata, un elemento qualitativo di contesto.

La conseguenza di tale ragionamento è quella di partire, per la definizione dell'organizzazione dell'offerta, dalla qualità e dall'efficienza del contesto territoriale della domanda di trasporto. Illusoria e strumentale è l'individuazione dell'uso delle piattaforme di società multinazionali per affrontare il tema dell'efficienza del servizio taxi. Tra l'altro, il sistema associativo della categoria utilizza da decenni piattaforme tecnologiche. Qui non si tratta di mettere in contrasto il moderno, che secondo alcuni è rappresentato dalle multinazionali, e la conservazione e la difesa corporativa che, sempre secondo alcuni, è rappresentata dai tassisti.

Il nodo, la domanda è: si vuole conservare il servizio pubblico con tutti i suoi connotati e le caratteristiche? Per noi la risposta che la politica, senza esitare, deve dare è « sì ». Si deve rinunciare e abbandonare la tentazione di liberalizzare il settore, di destrutturarne, di destinarlo ad una « piattaformaizzazione » selvaggia e senza regole, così come sta avvenendo in alcuni settori strategici dell'economia.

Noi, Unimpresa e SITAN, siamo contro tale tentazione — che per qualcuno è progetto — che contrasteremo con tutte le nostre forze. Noi difendiamo la democrazia economica.

Per entrare nel merito delle proposte di legge all'esame della Commissione, il servizio di noleggio con conducente deve essere un servizio pubblico ad offerta diffe-

renziata, con contingentamento delle autorizzazioni. Gli ambiti operativi del servizio devono essere definiti dalle regioni rispetto ai fabbisogni dei comuni, al fine di garantire maggiore efficienza nella fornitura dei servizi. La possibile revisione degli ambiti operativi dovrà essere compensata da un sistema certo di verifiche, controlli e sanzioni per tutti coloro che dovessero risultare inadempienti, attraverso sistemi certi ed efficaci come quelli telematici.

I titoli autorizzativi devono restare comunali, ma con operatività nel territorio determinato dalla regione. Pertanto, i titoli autorizzativi devono essere emessi, su delega della regione, dagli enti locali.

Chiediamo che all'autorizzazione vada abbinata una targa professionale emessa dal Ministero competente, in modo da garantire il controllo certo sul numero di titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica, che dovrebbe essere di competenza regionale.

Bisogna mantenere l'assetto esistente con riferimento alla forma giuridica, perché le attuali figure giuridiche previste, che prediligono le persone fisiche a società giuridiche, sono quelle che garantiscono al meglio il servizio.

Passo agli elementi che qualificano il servizio NCC, ovvero l'obbligo di stazionamento in rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione in attesa della prenotazione; l'obbligo di rientro in rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione al termine dell'ultimo servizio contrattualizzato precedentemente; la possibilità di iniziare il servizio anche al di fuori dell'ambito territoriale previo obbligo di rientro nella rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione al termine dello stesso; l'assoluto divieto di stazionamento su strada.

Naturalmente, la cumulabilità di autorizzazioni taxi non è prevista, salvo che per i natanti.

Reclamiamo la necessità del Registro nazionale presso il CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Occorre definire in maniera sostanziale una maggiore integrazione al trasporto pubblico di linea, fino alla possibile sovrappo-

sizione e sostituzione nell'erogazione di servizi a partire dalle aree a domanda debole. Questa è la posizione di SITAN e Unimpresa. Il collega poi interverrà sul servizio taxi.

PRESIDENTE. Benissimo. Grazie.

Do ora la parola a Cesare Ragni, segretario nazionale taxi di SUL Taxi.

CESARE RAGNI, *segretario nazionale taxi di SUL Taxi*. Buongiorno, presidente. Buongiorno, onorevoli componenti della Commissione. Sono Cesare Ragni, segretario nazionale di SUL Taxi, sindacato unitario lavoratori taxi.

Ringrazio il presidente e la Commissione per l'opportunità concessaci di poter rappresentare il nostro punto di vista in questa sede istituzionale.

Siamo qui oggi per ribadire con fermezza un concetto fondamentale, ossia che le norme che regolano il settore della mobilità non di linea esistono e sono pienamente operative. Mi riferisco, in particolare, alla legge n. 21 del 1992, che per qualcuno potrebbe anche essere un po' datata, ma è stata rivista più volte e quindi è l'unico riferimento normativo in grado di definire in maniera chiara e inequivocabile le differenze tra i vari vettori del settore.

La legge distingue nettamente i due servizi: il servizio taxi, che è un servizio pubblico sottoposto a turnazioni obbligatorie, tariffe amministrare e determinate dalle amministrazioni competenti, nonché a specifici obblighi di servizio a tutela dell'utenza, e il servizio NCC, regolato da modalità operative diverse, con una propria utenza e un differente assetto organizzativo.

Alla luce di questa chiara distinzione normativa, troviamo improprio parlare indistintamente di libera concorrenza tra servizi che, per loro natura, finalità e regime giuridico, sono profondamente diversi. Ci chiediamo, infatti, come un servizio pubblico rigidamente regolato e vincolato per calmierare il mercato possa essere messo in concorrenza con un servizio che non ha obblighi di tariffe o turni. Quindi, mi sembra ovvio che la cosa possa essere contra-

ria. Per queste ragioni chiediamo che venga posta al centro dell'azione istituzionale la tutela dell'utenza, meglio garantita da comuni che sono a diretto contatto con le specifiche esigenze locali rispetto alle regioni, attraverso il rispetto e la corretta applicazione delle leggi vigenti, evitando sovrapposizioni e distorsioni che finirebbero per danneggiare sia i lavoratori del settore sia i cittadini.

Ringraziamo la Commissione per l'attenzione e restiamo a disposizione per eventuali approfondimenti.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Do ora la parola a Ivan Cerminara, dipartimentista nazionale settore viabilità di UilTrasporti, accompagnato dal coordinatore tecnico UilTrasporti Piemonte, Andrea Caramagna.

IVAN CERMINARA, *dipartimentista nazionale settore viabilità di UilTrasporti*. Buongiorno a tutti. Ringraziamo la Presidenza della Commissione Trasporti per l'invito.

La legge quadro n. 21 del 1992 disciplina il trasporto pubblico locale non di linea configurando i servizi taxi e NCC come articolazioni di un unico servizio pubblico, attribuendo ai comuni le principali competenze regolatorie. In particolare, spetta ai comuni definire il numero e la tipologia dei veicoli, le modalità di svolgimento del servizio, i criteri tariffari e le condizioni per il rilascio di licenze e autorizzazioni. Tali competenze sono affidate ai comuni in quanto enti direttamente a contatto con il territorio, capaci di monitorare costantemente la domanda e l'offerta di mobilità e di intervenire in modo mirato.

Per questa ragione, sotto il profilo storico e giuridico, il legislatore ha attribuito ai comuni, e non alle regioni, la determinazione del numero, della tipologia e delle condizioni dei servizi taxi e NCC, tenuto conto che i fabbisogni di mobilità non sono omogenei su scala regionale, ma variano significativamente da un comune all'altro.

Un elemento di forte criticità riguarda il ruolo delle piattaforme digitali, per le quali è necessario un intervento regolatorio im-

mediato e puntuale. Nella situazione attuale, tali piattaforme stanno contribuendo in modo significativo al proliferare dell'abusivismo e alla distorsione del mercato. Esse mirano, di fatto, a far operare gli NCC come se fossero taxi, senza che questi siano sottoposti alle regole proprie del servizio rivolto a un'utenza indifferenziata. In particolare, il servizio di NCC non è soggetto a tariffa amministrata e le piattaforme digitali utilizzano algoritmi e moltiplicatori di prezzo che incrementano le tariffe nei momenti di maggiore domanda. Questo meccanismo determina una concorrenza sleale tra i due servizi e non tutela affatto l'utenza più debole, in quanto la espone a dinamiche tariffarie opache e imprevedibili, senza alcuna garanzia di effettiva prestazione.

Particolarmente grave sarebbe, inoltre, l'eliminazione dei limiti territoriali per il prelevamento dell'utenza. Una simile scelta trasformerebbe il servizio di NCC in un servizio operante sull'intero territorio nazionale, facendo venir meno il vincolo con il comune che ha rilasciato l'autorizzazione, vincolo originariamente finalizzato alla soddisfazione dei fabbisogni locali. Ne deriverebbe la possibilità per alcuni operatori NCC di spostarsi stagionalmente, concentrando l'attività, ad esempio, nei mesi estivi nelle località balneari e in quelli invernali nelle aree montane, con una significativa e prolungata riduzione della presenza sul territorio di competenza per ampi periodi dell'anno. Un simile assetto configurerebbe un eccesso di libertà rispetto alla disciplina dettata dalla legge n. 21 del 1992 e porterebbe alla creazione di una figura giuridica e operativa diversa da quella prevista dalle norme vigenti.

Infine, riteniamo che l'eliminazione del foglio di servizio in formato digitale non sia ipotizzabile. Esso rappresenta l'evoluzione naturale del foglio di servizio cartaceo già previsto e costituisce uno strumento essenziale per definire i limiti di operatività del servizio NCC, imponendo lo svolgimento del servizio da rimessa come stabilito dalla legge quadro n. 21 del 1992.

La sua soppressione lascerebbe invariati i limiti e i doveri del servizio taxi, obblighi

che riteniamo fondamentali e che devono essere mantenuti, quali l'obbligo di prestazione, l'applicazione di una tariffa amministrata e trasparente e la presenza garantita in tutti i turni della giornata 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno. Contestualmente, però, il servizio NCC verrebbe di fatto trasformato in un servizio parallelo, ma privo di obblighi propri del servizio taxi. Ciò esporrebbe l'utenza a tariffe poco chiare, all'assenza di garanzie di continuità e qualità del servizio e alimenterebbe una concorrenza sleale tra i singoli operatori, determinando un evidente squilibrio del sistema della mobilità.

Tutte queste ragioni ci portano ad essere fermamente contrari alle proposte di legge presentate. Chiediamo che ogni intervento normativo sul settore del trasporto pubblico non di linea sia improntato al rispetto della legge quadro, alla chiarezza delle regole, alla tutela dell'utenza e alla salvaguardia di un equilibrio corretto tra servizi diversi, ma entrambi chiamati a svolgere una funzione pubblica essenziale.

Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Do ora la parola a Pasquale Ottaviano, responsabile sezione taxi di Unimpresa.

PASQUALE OTTAVIANO, *responsabile sezione taxi di Unimpresa*. Grazie, signor presidente e onorevoli deputati, per averci invitato a questa audizione.

Io vorrei parlare delle competenze dei taxi. Le licenze devono restare comunali, ma con un'operatività nel territorio determinata dalla regione. Pertanto, la licenza deve essere emessa, su delega della regione, dagli enti locali. Chiediamo che alla licenza sia abbinata una targa professionale emessa dal Ministero competente, in modo da garantire il controllo certo sul numero dei titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica, che dovrebbe essere di competenza regionale.

Passando alla natura del servizio taxi, si tratta di un servizio mobile a offerta indifferenziata, con licenze contingentate e tariffe determinate dal comune in base a dei criteri stabiliti dalla regione.

È possibile il cumulo di autorizzazioni NCC con licenza taxi unicamente se eserciti con natanti. È invece vietato il cumulo di licenze taxi.

La licenza taxi viene rilasciata a persona fisica, che esercita con una sola vettura. Si può inoltre conferire ai soggetti giuridici previsti dalla vigente legge n. 21 del 1992 per la sostituzione temporanea e la seconda guida. C'è la possibilità di cederla in gestione per un periodo illimitato, con mantenimento della titolarità anche in caso di perdita dei requisiti, a condizione che il servizio venga svolto da soggetti abilitati.

Occorre definire in maniera sostanziale una maggiore integrazione con il trasporto pubblico di linea, fino alla possibile sovrapposizione e sostituzione nell'erogazione di servizi a partire dalle aree a domanda debole, in modo da mantenere inalterata la natura a carattere differenziato del servizio.

Reclamiamo la necessità del Registro nazionale presso il CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Siamo favorevoli a consentire lo svolgimento del servizio con l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine.

Per quanto riguarda le piattaforme tecnologiche di intermediazione, occorre definire la modalità con cui le piattaforme possono operare, evitando che le medesime realizzino le condizioni in cui la competitività commerciale sia prodotta a spese dell'abbattimento del costo della manodopera e il cui obiettivo sia quello di costituire oligopoli privatistici mediante la delega del trasporto pubblico non di linea.

Si deve impedire che detta disarticolazione passi attraverso l'opaca ambiguità di scelte derivanti da oscuri algoritmi e da indiscriminate logiche commerciali. Quanto alle indebite operazioni di *marketing*, si deve poter garantire al cittadino utente un'informazione certa e affidabile, in linea con gli obiettivi e le prerogative del trasporto pubblico non di linea.

Mi fermo qua.

PRESIDENTE. Grazie.

Do ora la parola a Claudio Giudici, presidente nazionale di URI Taxi.

CLAUDIO GIUDICI, *presidente nazionale di URI Taxi*. Buongiorno, presidente. Buongiorno, onorevoli commissari. Grazie per questa occasione, perché quella che rischia di essere un po' un'aggressione al servizio pubblico taxi, ai lavoratori e all'utenza, dobbiamo provare a trasformarla, invece, in un'occasione di rivendicazione, perché il settore è gravato da un *vulnus*, e mi permetto di dirlo da tassista: i tassisti non sanno comunicare.

C'è una grande confusione in merito all'ordine dei fattori in gioco. Le due proposte di legge praticano, volenti o nolenti, una forma di sanatoria attraverso la razionalizzazione di comportamenti che oggi sono posti in essere da parte degli NCC e delle piattaforme e sono, di fatto, *contra legem*.

Sicuramente non rientra nelle intenzioni dei proponenti, ma questo avverrebbe, tanto più a danno dei piccoli comuni. Più volte dall'onorevole Casu ho sentito citare la questione e anche da altri onorevoli commissari. Rilevo la sensibilità rivolta ai piccoli comuni, ma dobbiamo capire che la dinamica dell'attività di trasporto pubblico non di linea è tipicamente centripeta, si tende ad andare sempre verso il centro, dove c'è maggior *appeal* lavorativo. Questo accade non solo in Italia, ma vale anche per New York, dove mentre su Manhattan è facilissimo trovare un mezzo, su Harlem è molto più difficile. Questa è una dinamica connaturata al servizio taxi.

Ripetutamente avete toccato tre aspetti: la crisi del trasporto pubblico non di linea; il *refrain* del « c'è in tutto il mondo », questo convitato di pietra che è qui, ma non è qui; i piccoli comuni.

Per quanto riguarda la crisi del trasporto pubblico non di linea, si tratta, a nostro parere, di una mistificazione propagandata in modo martellante dai *media* e da *lobby* di interesse. Perché diciamo questo? Lo diciamo con il supporto della scienza statistica, delle indagini demoscopiche, commissionate su Roma, per esempio, dall'Agenzia per il controllo della qualità dei servizi, che anche quest'anno mostrano un indice di gradimento per il servizio taxi romano — così tanto bistrattato — dell'81

per cento. Solitamente le medie di settore, alla luce delle indagini che noi stessi commissioniamo da almeno un decennio, ci danno un gradimento medio dell'85 per cento, con punte del 90 per cento in città come Verona, Brescia, Siena, Perugia e Torino. Queste sono delle eccellenze a livello nazionale. Bene o male gli indici di gradimento ruotano intorno sempre a otto cittadini su dieci. Dunque, a nostro giudizio, non esiste nessuna crisi del trasporto pubblico non di linea. I tempi di attesa nell'86 per cento dei casi sono entro sei minuti.

Viene detto che « c'è in tutto il mondo » quando si parla di questo elemento, che si compone sempre di quattro lettere, ma non è la parola « taxi », bensì un'altra parola, che proviene dalla California.

In tutto il mondo, per esempio, c'è anche la legalizzazione delle droghe leggere. Se andiamo in 23 Stati d'America, ad oggi, troviamo questo odore di cannabis un po' da tutte le parti. Altri Stati hanno fatto un'altra scelta. Noi come nazione sovrana possiamo fare anche altre scelte su un tema piuttosto che su un altro, compreso il trasporto pubblico non di linea.

In merito a questo « c'è in tutto il mondo » io direi che si deve andare ad analizzare bene cosa ci sia in tutto il mondo. L'Università di Oxford di recente, nel giugno scorso, ha ricostruito come, a cospetto di una crescita delle azioni di questa piattaforma tecnologica, crescano sempre più i prezzi per gli utenti e diminuiscono sempre più le garanzie per i lavoratori. Siamo arrivati al 49 per cento di commissione richiesta ai lavoratori.

Giorni fa è partita a Phoenix la prima di 3.000 cause per violenze sessuali a bordo di quelle macchine, perché il *business model* non è sicuro di fatto. Il *New York Times* ha parlato di una campagna avviata da una serie di portatori di interesse che si chiama « *Every Eight Minutes* », tanti sarebbero gli atti di aggressione sessuale che si registrano a bordo di quelle vetture, 400.000 circa casi rilevati.

Secondo me, tanto più all'interno di questa stanza, bisogna fare attenzione a citare una realtà che è molto brava a co-

municare, ma che, evidentemente, dal punto di vista quantomeno della responsabilità sociale d'impresa, ha molto da dover imparare, invece, dal settore taxi e dai tassisti italiani.

Passo ai piccoli comuni, ultima questione che più volte avete toccato. Il problema dei piccoli comuni lo sta affrontando l'azione governativa, nel dare applicazione, nel dare conclusione all'*iter* normativo relativo alla legge n. 12 del 2019. Il problema dei piccoli comuni è legato a che cosa? Cosa prevede il legislatore del 1992, sempre ribadito fino al 2023? Prevede nei piccoli comuni l'esercizio di attività di NCC. Perché di NCC e non di taxi? Perché è a tariffa libera e non amministrata e calmierata come nel caso del taxi. Quindi, al fine di consentire, vista la bassa mole di lavoro, una maggior sostenibilità economica, si verifica purtroppo che questo NCC migra stabilmente nei grandi comuni.

I decreti che il Governo sta portando avanti servono proprio a impedire questo, cioè che questi vettori, autorizzati da quel piccolo comune, migrino stabilmente nelle principali città d'Italia, abbandonando le comunità e ingenerando nella comunità ospitante, invece, un fenomeno di concorrenza sleale a danno dei lavoratori regolari, taxi o NCC che siano.

Vengo alle proposte di legge e concludo, presidente. Da parte nostra le due proposte sono da non ricevere. Vi chiederemmo di sostenere, invece, l'azione governativa di conclusione dell'*iter* applicativo della legge n. 12 del 2019; di sensibilizzare i comuni all'applicazione della legge e al controllo dei propri vettori affinché non migrino stabilmente negli altri comuni abbandonando le loro comunità; di avviare un percorso legislativo — se ce ne sarà l'occasione, ve ne spiegherò il perché — affinché sia ripristinata la piena vigenza dell'articolo 2527, secondo comma, del codice civile, meglio conosciuta come clausola di non concorrenza, perché il suo abbandono sta facendo grossi danni al settore.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Specifico per tutti che l'indagine conoscitiva riguarda le due proposte di legge,

ma potete sottoporci le proposte che volete, in generale, anche più ampie rispetto alle due proposte di legge, sull'intero settore. Pertanto, al di là delle due proposte di legge da giudicare — e abbiamo sfruttato quest'indagine conoscitiva per analizzarle — potete formulare altre proposte sul settore, anche integrando con delle memorie.

Do ora la parola a Riccardo Cacchione, componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi.

**RICCARDO CACCHIONE**, *componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi*. Grazie, presidente. Grazie, onorevoli, dell'attenzione che avete dedicato a questo argomento.

Come introduceva lei adesso, c'è un'esigenza di chiarezza, pure perché — ricordiamocelo sempre — i tassisti poco tempo fa hanno fatto una grandissima protesta, un grandissimo sciopero, a cui ha partecipato oltre il 90 per cento della categoria. Questo è un elemento da tenere in considerazione, perché i tassisti sono arrivati a un determinato momento oggi.

Abbiamo finalmente l'occasione di intervenire su una normativa portandola a conclusione, in un processo che va avanti non soltanto dal 2019, dove già allora avemmo una serie di incontri per riuscire a tracciare un quadro che permettesse anche l'aggiornamento. Anche questa cosa che la legge è vecchia, è rimasta vecchia di trent'anni, è un falso da un punto di vista comunicativo, perché la legge ha avuto almeno sei interventi che hanno modificato complessivamente la questione.

Non è vera neanche la questione delle piattaforme digitali, come se fossero uno strumento che i tassisti temono. Faccio degli esempi. I principali radiotaxi ce l'hanno da molto prima che arrivasse questa multinazionale l'applicazione, ma addirittura ce l'ha il comune di Roma Capitale un'applicazione di questo tipo. È un'applicazione che permette di chiamare un taxi a mezzo di un servizio di applicazione. Si pone, però, indirettamente un problema: permettere che qualcuno utilizzi soltanto l'applicazione per chiamare un taxi determina una selezione del mercato, perché non tutte le persone sono in grado di utilizzare in

maniera *smart* un cellulare per poter chiamare un taxi. Tra l'altro, quell'applicazione non è neanche così performante, perché, ad esempio, non permette di selezionare le esigenze che con anni di esperienza noi abbiamo maturato e sappiamo che ci sono dietro una corsa taxi. C'è la signora anziana a cui forse non interessa quel tipo di servizio, c'è una signora anziana che magari ha un'esigenza particolare, come la macchina alta o la macchina bassa. Quindi, noi diciamo che a quello deve essere sempre abbinato un centralino telefonico, perché è la maniera più perfetta per riuscire a chiamare il taxi.

Questa cosa non significa andare nell'antichità, significa soltanto efficientare il servizio. Se noi guardiamo l'assistenza dei grandi fornitori di servizi di rete, hanno la possibilità di chiamare con l'*app*, ma hanno, assieme a quella, anche la possibilità di avere un colloquio con il centralino. Questo perché la domanda del taxi è una domanda che va, in una maniera, molto distribuita all'interno del settore.

Passo a un'altra questione che spesso è stata avanzata. Io parlo a braccio perché tanto le cose le abbiamo già dette molte volte qui dentro. Io ho sentito anche le due giornate precedenti, ho sentito le osservazioni che sono state mosse dall'onorevole Casu, dall'onorevole Iaria e dalla onorevole Pastorella, ai quali dico di stare tranquilli. La normativa quelle cose che avete sollevato voi già le prevede. I bacini comprensoriali per permettere ai piccoli comuni anche di fruire del servizio taxi sono dentro la legge n. 21 del 1992.

Faccio degli esempi di comuni piccoli. Vedo che l'onorevole Maccanti sorride, io me la ricordo in un'audizione molto vecchia, nel 2015, in cui si parlava del comune di Druento, in provincia di Torino. Esiste questa possibilità, esiste la possibilità che i bacini si compongano sotto la supervisione della regione, perché noi dobbiamo mantenere la supervisione, non permettere di allargarsi fino alla regione. Ricordiamo che la legge n. 12 del 2019 ampliò il bacino del noleggio con conducente, portandolo fino alla provincia. Già quello, da un certo punto di vista, se lo vogliamo vedere come dato

assoluto, crea un elemento minimamente critico, perché vuol dire, e lo sappiamo bene, che il comune di Albano, che ha dei noleggi con conducente, difficilmente fornirà il servizio nel comune di Albano, avendo la possibilità di venire al Colosseo a fornirlo, perché è più remunerativo. Però, abbiamo trovato una via di mezzo, che era quella comunque di mantenere un legame con il territorio, che all'interno della legge n. 21 continua a esserci: una rimessa nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Sono tutte cose che non sono fatte per penalizzare il servizio di noleggio con conducente, ma per mantenere la natura locale di un servizio che deve essere diverso dall'azione che fa, perché loro, a differenza nostra, non hanno una tariffa amministrata. Ce l'avrebbero, però, perché c'è un decreto ministeriale del 1993 — di cui nessuno mai parla — che stabilisce i minimi e i massimi pure per le tariffe del noleggio. Questo impedirebbe anche, forse, alle piattaforme di agire in determinati momenti con domanda e offerta che oscilla e, al ricorrere di determinati eventi, andare a proporre tariffe esagerate, come nel caso di nevicate a Roma, partite e quant'altro. In questi casi arriviamo a leggere tariffe che per un taxi sono assurde, ma le leggiamo. Questa è la cosa che ci lascia perplessi. Che cosa dovrebbe fare la politica? Dovrebbe cercare di limitare questi soggetti. È questo l'argomento.

Dentro quella normativa di cui stiamo discutendo, finalmente, ed è questo che fa salire il calore dentro la categoria, c'è il dato che finalmente vediamo una via d'uscita da una situazione che rimane anomala. È dal 1992 che aspettiamo quei decreti. Oggi abbiamo la possibilità di arrivarci.

Il Registro Elettronico Nazionale per Taxi e Noleggio con conducente (RENT) è un elemento basilare in qualsiasi società civile. Il fatto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa riuscire a sapere quanti sono finalmente i taxi e quanti sono i noleggi con conducente e dove sono allocati è un elemento che verrebbe da definire quasi banale, eppure in Italia non c'era fino a questa modifica.

Vengo alla questione del foglio di servizio elettronico. C'è una distanza spesso tra la politica e il mondo reale. Non vediamo cosa succede con il foglio di servizio cartaceo, quanti ne finiscono nel secchiello dell'immondizia appena finito il servizio. Non avendo una tariffa che va a garantire la questione dal punto di vista fiscale — questo tema magari me lo tengo per la replica — voglio andare a vedere quali sono i soggetti che rischiano sulla questione fiscale, perché noi abbiamo un servizio che l'Agenzia delle Entrate — e non il fornaio sotto casa mia o un amico dei tassisti — definisce. Addirittura su «*Il Sole 24 Ore*» nelle prime dieci posizioni non c'è un tassista. Come mai? Ci sono una serie di categorie artigiane e il tassista non c'è.

Questa ridondanza che c'è in questi due progetti di legge, che noi chiediamo di ritirare, rischia di inficiare, invece, il lavoro che abbiamo fatto e che con fatica si sta concludendo sulla questione dei decreti.

Chiediamo alla politica di ragionare su questa questione.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille.

Do ora la parola a Ciro Langella, presidente nazionale di UTI, accompagnato dal segretario regionale Campania, Vincenzo Donzelli.

Ciro Langella parlerà anche a nome di AGCI, per il quale sono presenti Nicola Ascalone, responsabile settore servizi, e Angelo Mele, delegato per il trasporto taxi.

CIRO LANGELLA, *presidente nazionale di UTI*. Grazie, presidente. Mi ha anticipato.

Buongiorno a tutti. Ringraziamo per l'audizione il presidente e i parlamentari che sono presenti.

Il servizio taxi non è un'attività privata qualunque, ma è un servizio pubblico non di linea. Oggi noi stiamo affrontando il problema del trasporto pubblico non di linea, che è composto dagli NCC e dai tassisti.

Non parlo del trasporto di linea perché forse qualche comune nasconde la propria carenza sparando addosso al trasporto non

di linea. Ci sono città in cui c'è la metropolitana, la funicolare o altri mezzi, dove, però, il servizio viene ritirato a un certo orario.

Il taxi offre un servizio 24 ore al giorno, ed è obbligato a farlo perché il comune assegna una turnazione e dobbiamo coprire tutti gli orari di servizio. Un tassista non può scegliere di non scendere a lavorare senza comunicarlo al comune: è quasi come marcare un cartellino. La tariffa la stabiliscono i comuni ed è una tariffa amministrata, non si può andare né sotto né sopra.

Noi non facciamo una guerra ai nostri « cugini » NCC. La legge è stata fatta nel 1992 e, come diceva il collega Cacchione, sono state fatte varie modifiche: non ultimo, si era cercato di vedere la luce normativa con il decreto del 2019 (mancavano i decreti attuativi). Dal 2019 a oggi ci sono state una serie di complicazioni, compreso il Covid. Ahimé, nessuno ci ha pensato. La nostra categoria taxi non viene sovvenzionata da nessuna istituzione.

Il tassista la mattina scende, mette in moto la macchina (se parte, perché se non parte è un danno alla sua cassa), va a lavorare, rispetta il turno che gli ha dato il comune, rispetta la tariffa e ha l'obbligo di condurre all'interno del territorio tutti. Non è a piacimento, una scelta del tassista, se un passeggero lo vuole o non lo vuole trasportare: ha l'obbligo di trasportarlo. Mi soffermo su questo, che è una cosa abbastanza importante che si porta dietro la legge n. 21 del 1992, una legge che non a caso è nata nel 1992. Ci sono state delle modifiche perché ci sono stati degli aggiornamenti nel corso della vita, ma credo che quella legge non bisogna toccarla, perché è stata l'unica che è riuscita a mantenere un servizio pubblico non di linea nelle città e a garantire alcune cose.

Non voglio andare contro qualcuno, ma il problema tra noi e gli NCC nasce con l'ingresso di una multinazionale o di qualche multinazionale, un ingresso abusivo. Loro fanno tariffe su un'applicazione, fanno un algoritmo, lo fanno abusivamente, perché — come diceva sempre il collega Cacchione che mi ha preceduto — dal 1993

anche gli NCC dovrebbero avere una tariffa. La legge n. 21 del 1992 dice che dopo un anno dall'emanazione della legge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve emanare una legge per una tariffa minima e massima, rispetto alla quale non si può andare né sotto il minimo né sopra il massimo, cosa che non fanno.

Il corrispettivo del servizio di trasporto del noleggio con conducente è direttamente concordato tra l'utenza e il vettore. Questo ce lo dice la legge n. 21 del 1992: utenza e vettore. Non capisco che c'entra una terza persona, che addirittura non è italiana e non paga le tasse in Italia, che c'entra che fanno loro il prezzo a modo loro.

L'altra volta ho sentito l'intervento di un membro della Commissione, il quale parlava della signora Giuseppina. La signora Giuseppina tutte queste multinazionali non la garantiscono nemmeno se sta in città, non solo se sta nel comune limitrofo. Se passano queste cose significa che i tassisti e gli NCC si sceglieranno loro i clienti e che la povera signora Giuseppina rimarrà là.

Secondo me, in questa Commissione dobbiamo prendere qualcosa di buono. Voi ci dovete dare una mano a completare i decreti: completando i decreti togliamo quel vuoto normativo che c'è e, una volta e per sempre, risolviamo la problematica.

Quando parliamo di tecnologia, qualcuno dice che noi siamo una *lobby*, che siamo della preistoria. Signori, i radiotaxi d'Italia hanno tutte le tecnologie possibili e immaginabili: si può prenotare con *WhatsApp*, si può prenotare con SMS, si può prenotare con l'applicazione, si può prenotare in tanti modi. La preistoria era quando il passeggero alzava la mano o addirittura fischiava e prendeva il taxi. Siamo andati avanti e loro ci hanno copiato. Sono entrate nel nostro territorio nazionale delle multinazionali, che portano i loro profitti da altre parti. Questi signori che prendono una gabella da sopra i tassisti o i noleggiatori, che sono il 20 per cento minimo, dove le pagano le tasse?

Dobbiamo migliorare assieme. A noi fa piacere questo confronto, perché è un confronto diretto con i parlamentari, con chi deve fare le leggi e con chi deve gestire

questo Paese. A noi non va bene il confronto attraverso i *media*. Qualche parlamentare fa un confronto attraverso i *media* perché ha la possibilità di farsi lui un po' di pubblicità e non dà diritto di replica ai tassisti. Questa è la realtà che stiamo vivendo.

Vi dico un'altra cosa. Io faccio il tassista da 35 anni, il mio sindacato è del 1948 e ha difeso solo ed esclusivamente i tassisti. Io non conosco un tassista che abbia una villa al mare. Noi viviamo sul filo del precariato: forse qualcuno pensa in questo filo del precariato di inserirci qualcosa, per farci diventare non solo 40 mila famiglie che non possono più vivere, ma addirittura aggiungerne altre. Quando protestiamo c'è un motivo.

Scusate, sono figlio del Vesuvio, quindi ho il fuoco nelle vene.

**PRESIDENTE.** Questa indagine conoscitiva è stata approvata all'unanimità, da parte di tutti i parlamentari della Commissione, quindi c'è la volontà di tutta la Commissione di confrontarsi con voi in maniera costruttiva. Lo dico per chi ci ascolta, per ribadire che non c'è alcuna volontà di evitare il confronto.

Do ora la parola a Massimo Pagani, presidente di SATaM, accompagnato dal segretario generale Emilio Boccalini.

**MASSIMO PAGANI, presidente di SATaM, intervento in videoconferenza.** Grazie, presidente e onorevoli membri della Commissione.

Sono qui accompagnato, come ha detto il presidente, dal segretario generale.

Vi ringrazio per l'opportunità che ci viene concessa oggi di rappresentare il nostro punto di vista sullo stato del settore del trasporto pubblico non di linea, un comparto che riteniamo strategico ed essenziale per la mobilità dei cittadini, in particolare nelle aree urbane e metropolitane.

Il trasporto pubblico non di linea è riconosciuto come servizio pubblico essenziale di interesse generale e proprio per questa sua natura il legislatore ha previsto un sistema di regolazione articolato, che vede il Governo centrale demandare alle

regioni l'organizzazione del servizio attraverso i comuni, in particolare nella determinazione dei contingenti necessari a soddisfare la domanda per l'utenza, nella disciplina omogenea delle modalità di esercizio sul territorio.

In questo quadro normativo si inserisce l'azione della regione Lombardia, che nel mese di dicembre 2025 ha aggiornato il regolamento di bacino e nei giorni scorsi ha novellato la legge regionale n. 6 del 2012, confermando l'impianto regolatorio del settore.

Riteniamo fondamentale ribadire un principio cardine del settore: il trasporto pubblico non di linea si fonda su un'offerta garantita dalla presenza di due distinte tipologie di operatori, ciascuna con funzioni, regole e modalità operative specifiche, il tutto accompagnato da un rigoroso controllo dei contingenti e delle norme di esercizio. Le due figure si differenziano principalmente per le modalità di acquisizione della domanda: il servizio taxi opera su suolo pubblico e intercetta l'utenza in maniera immediata e indifferenziata; il servizio di noleggio con conducente opera esclusivamente su prenotazione preventiva presso la sede o la rimessa del vettore.

Da queste modalità operative discendono tutte le condizioni di prezzo per l'utenza. Nel caso del servizio taxi il costo della prestazione è determinato attraverso uno strumento omologato e piombato, il tassametro, che applica una tariffa amministrativamente determinata. Questo sistema garantisce trasparenza, certezza del prezzo e tutela, sia per l'utente sia per l'operatore. Il cittadino sa che il costo del servizio è certo nel tempo; variabili sono le condizioni di viabilità e le scelte tariffarie delle amministrazioni locali, e non soggette a fluttuazioni improvvise legate a picchi di domanda. È un sistema che protegge l'utenza dagli aumenti artificiali dei prezzi e che tutela l'operatore da pratiche di *dumping* economico, evitando che il valore del servizio venga schiacciato da dinamiche speculative. Diversamente, per il servizio di noleggio con conducente il prezzo è frutto di una contrattazione preventiva che dovrebbe collocarsi all'interno dei valori mi-

nimi e massimi depositati presso la Camera di commercio territorialmente competente.

Negli ultimi anni, tuttavia, si è affacciato sul mercato un terzo soggetto, oggi operante in una zona grigia normativa: le piattaforme tecnologiche di intermediazione. Queste piattaforme non sono operatori di trasporto, non sono vettori, non sono soggetti a contingenti, ma incidono in maniera determinante sull'organizzazione del servizio e sulla formazione del prezzo. Il loro ingresso ha prodotto un'alterazione profonda della percezione della domanda e dell'offerta, sia da parte degli utenti sia da parte degli operatori, introducendo un meccanismo distorsivo basato sulla determinazione algoritmica del costo del servizio, algoritmi opachi che in caso di eccesso di una domanda generano aumenti artificiali delle tariffe, penalizzando l'utenza, e in caso di eccesso di offerta comprimono i compensi degli operatori, scaricando su di loro il rischio di impresa.

In entrambi i casi il beneficiario finale non è né il cittadino né l'operatore, ma un soggetto terzo che estrae il valore dal servizio pubblico senza assumerne gli obblighi, senza essere sottoposto a controlli, senza garantire continuità, qualità e universalità del servizio.

Questo modello rischia di svuotare dall'interno il concetto stesso di trasporto pubblico non di linea, trasformandolo da servizio regolato a mercato deregolamentato, governato da logiche speculative e non dall'interesse collettivo.

Per questo chiediamo con forza che il legislatore riaffermi il valore della regolazione pubblica del settore, tuteli la distinzione tra taxi, NCC e attività di mera intermediazione, impedisca che strumenti tecnologici diventino un mezzo per aggirare le regole, anziché supportarle. La tecnologia può e deve essere alleata del servizio pubblico, ma non può sostituirsi alla legge, né riscrivere unilateralmente le regole del mercato. Difendere il servizio taxi oggi significa difendere equità e trasparenza a tutela dell'utenza e della legalità.

Ringraziamo per l'attenzione e restiamo a disposizione per ogni approfondimento. Grazie a tutti, anche ai colleghi presenti.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Do ora la parola a Claudio Severgnini, presidente di TAM.

CLAUDIO SEVERGNINI, *presidente di TAM, intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente e commissari, per questa opportunità.

Solo una brevissima premessa, perché lo hanno già detto tanti miei colleghi. L'assetto regolatorio — come sappiamo — discende dalla legge quadro di settore, più volte modificata e implementata negli anni, ma mai modificata nella sua sostanza. I trasporti taxi e NCC sono un servizio pubblico locale con caratteristiche differenti, ma sempre gestibili a livello locale, perché nascono per essere complementari al servizio pubblico di linea, anche nei centri urbani a domanda debole.

Questa premessa è importante perché ci sembra di aver capito che le proposte di legge che sono state presentate in questa Commissione non vanno più nella direzione che fino a oggi il legislatore ha tracciato, neppure seguendo i recenti dettami della Consulta. Il servizio di NCC non è legato a un sistema tariffario obbligatorio e neanche all'obbligo di prestazione: gestisce i propri clienti, al contrario del servizio taxi, che non ha clienti prescelti, ma utenti indifferenziati. Questa è la grande differenza: da una parte utenti e dall'altra clienti.

Il taxi è un servizio pubblico, gli NCC sono ormai diventati un servizio « al » pubblico. Soggetti diversi che operano con regole e finalità diverse non possono essere messi in concorrenza tra loro, salvo cambiare radicalmente le regole e portare uno di questi servizi sullo stesso livello di offerta dall'altro.

In sintesi, o togli i lacci operativi e regolamentari ai taxi o questi lacci operativi li metti agli NCC. Stesso mercato, stesse regole: non ci vuole molto per capirlo, è il presupposto base per mettere in concorrenza due soggetti. Siamo sicuri che sia davvero questa la strada che i cittadini chiedono?

Le tariffe imposte evitano che l'utente si possa trovare in posizione di svantaggio verso l'offerta: si chiama « superamento delle asimmetrie informative ». Un algo-

ritmo che modifica le tariffe in funzione della domanda accentua, invece, questo svantaggio informativo per l'utenza, che non potrà mai sapere a quale spesa andrà incontro fino a quando non ne fa richiesta.

In queste proposte, che mirano — come dicono i relatori — a migliorare l'offerta e a stimolare la concorrenza, non vedo l'introduzione di equilibrate regole di servizio; al contrario, vedo solo il tentativo di aprire il territorio a tutta la regione per gli NCC e a scardinare i loro obblighi di legge, *in primis* quello del rientro in rimessa.

In merito all'obbligo di rientro in rimessa, però, vorrei precisare una cosa che pochi hanno evidenziato: il noleggiatore quando propone il costo del servizio, a seguito di una prenotazione, nel contesto della sua prestazione inserisce sempre il costo del rientro a vuoto in rimessa. Quale servizio aggiuntivo si può pretendere se il rientro in rimessa è già pagato dal primo cliente?

Ricordiamo che, proprio per questo motivo, al noleggio con conducente non è concesso l'uso promiscuo dell'auto. Ogni spostamento deve essere registrato e non è concessa la circolazione a vuoto. Per contro, ogni spesa relativa al mezzo, compresa l'IVA all'acquisto, può essere completamente detratta, al contrario del titolare della licenza taxi, di cui l'IVA va conteggiata a costo. Sono due differenze sostanziali.

Addirittura, nella proposta di legge a prima firma Caroppo si propone che le richieste di servizio per NCC possano sovrapporsi, ovvero mentre si svolge già un primo servizio in città poter prendere un nuovo servizio. Un vero e proprio radiotaxi, senza regole e controlli. Grande apertura per il servizio di noleggio, da un lato, e, dall'altro, non si vedono sostanziali proposte di flessibilità del sistema taxi, rimane rinchiuso nelle sue regole stringenti, in un limbo che non si può neanche definire mercato.

A favore del servizio taxi indico solo una proposta: estendere i nuovi ambiti territoriali alle aree di servizio taxi. È una proposta ridondante, perché è nell'articolo 4 della stessa legge, è una prerogativa già in campo della legge quadro. Sono poche le

regioni che hanno colto le potenzialità della legge vigente. Come proposta operativa per migliorare il sistema di trasporto non di linea sollecitiamo i comuni e le regioni a rendere operative tutte le potenzialità di legge già esistenti.

Chiediamo l'operatività del RENT e poi potremo parlare di come distribuire al meglio le risorse del servizio partendo da questi comuni, che in questi anni hanno impropriamente emesso autorizzazioni NCC non utili alla comunità: non sanandole, come propone il deputato Iaria, ma eliminando quei rami secchi che non hanno utilità sui loro territori, per sostituirli con servizi dove davvero servono.

Al termine ho due risposte da dare, la prima agli onorevoli Casu e Pastorella, che hanno chiesto più volte come gestire servizi a domanda debole. Nei piccoli centri il servizio di NCC può essere dato in concessione a chi ha già un'attività primaria. A differenza di chi è titolare di licenza taxi, al titolare dell'autorizzazione NCC è concesso avere un codice ATECO di apertura attività anche diverso rispetto alla sua attività primaria, in concomitanza all'attività di noleggio. Ecco che l'attività ATECO può essere data al meccanico, oppure al benzinaio, al ciclista, al gestore dell'autorimessa e a quant'altro, proprio per rispondere a questa utenza debole e fare in modo che la sua autorizzazione primaria continui nel suo lavoro ininterrotto, salvo richieste specifiche in maniera adeguata nel proprio territorio. Qualora dovesse aumentare questo genere di richiesta, i comuni possono autorizzare le autovetture di noleggio a inserirsi in piazza al posto del servizio taxi, qualora fosse assente.

Chiudo con un'ultimissima notizia. A Londra i *black cab* stanno scomparendo, perché le *app* gestiscono in proprio il servizio. Fortunatamente in Italia abbiamo la legge n. 21 del 1992 che tutela il servizio pubblico locale. Non vorrei fare la fine dei *black cab*.

PRESIDENTE. Do ora la parola a Christian Caglieri, vice responsabile nazionale di UGL Taxi.

CHRISTIAN CAGLIERI, *vice responsabile nazionale di UGL Taxi, intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente, per l'occasione di poter esprimere un pensiero.

La politica ha il dovere di fare le riforme tenendo conto dell'attuale regolamentazione e della questione deontologica. Attenzione, però, perché l'intreccio tra potere economico e potere politico non sempre funziona. Dico questo per il semplice fatto che non si può favorire una multinazionale a discapito di 40 mila piccole aziende artigiane con il *curriculum* che ha *Uber*. Chi ci metterà la faccia e si assumerà la responsabilità storica di privilegiare una multinazionale che nel mondo intero ha fatto sparire i taxi con *driver* sfruttati e senza tutele, con 400 mila denunce per aggressioni sessuali, una modalità di operare che viola la legge n. 21 del 1992 per concorrenza sleale (stessi servizi, diverse regole), con elusione della normativa NCC, con abbandono delle comunità territoriali, con tariffe non regolamentate che triplicano (o anche più, se la domanda aumenta), che sposta ricavi in paradisi fiscali, algoritmi che discriminano in base alla razza o al genere? Questo è il quadro generale che *Uber*, con il suo modello, ha proposto come modalità di trasporto. Chi si prenderà questa responsabilità? L'onorevole Pastorella oppure l'onorevole Caroppo o il presidente della regione Calabria, Occhiuto?

A tutti i presenti voglio ricordare alcuni passaggi della famosa inchiesta di *L'Espresso*: « *Uber files* ». Ascoltate bene, magari vi aiuterà a comprendere meglio che tipo di modello economico propongono. Mark MacGann, capo dei lobbisti di *Uber*, dichiara: « *Uber* ha giocato con la vita della gente. Io sono disgustato e mi vergogno di essere stato parte di questa politica aziendale volgare e violenta, convincendo i Governi che *Uber* avrebbe avvantaggiato gli autisti rispetto ai taxi. Abbiamo venduto una menzogna alla gente ».

Poi c'è il *racket* dei *rider*, pagati 3 euro. Apro un altro virgolettato: « Abbiamo creato un sistema di disperati ». È la confessione di una *manager* italiana di *Uber Italy* intercettata dalla Guardia di finanza, poi

accusata di caporalato. Lavoratori sfruttati, sottopagati, spiati, programmi segreti per bloccare i *computer* aziendali durante le perquisizioni della polizia, massiccia attività di *lobby* per reclutare politici, comprare consensi, condizionare e orientare leggi e regolamenti in tutto il mondo.

La multinazionale americana ha lanciato un'aggressiva conquista di nuovi mercati, scontrandosi con le leggi e le autorità di controllo di molti Paesi. Per affermarsi e sconfiggere i taxi ha adottato la filosofia del fatto compiuto, che viene riassunta dagli stessi *top manager* di *Uber* con frasi sconcertanti, tipo « siamo fottutamente illegali, meglio chiedere il perdono che il permesso »; « prima partiamo con l'attività, poi arriva la tempesta di regole e controlli ».

Signori, i sindacati dei tassisti e i lavoratori del settore chiedono alla politica di fare tutto il possibile perché ciò non accada anche in Italia, accelerando, con l'approvazione dei decreti attuativi, il DPCM per la regolamentazione delle piattaforme tecnologiche, per far sì che la signora Giuseppina arrivi all'ospedale senza essere molestata.

Noi abbiamo ribadito più volte che in linea di massima non siamo contrari alla concorrenza, purché le regole siano uguali per tutti, ricordando che la direttiva Bolkestein sulla concorrenza esclude i servizi amministrati, come siamo noi.

In trent'anni di servizio ho imparato che stare sulle strade delle grandi città è innanzitutto un dovere nei confronti di tutti i cittadini, soprattutto per gli anziani e tutta l'utenza debole. Per questo il taxi ha obbligo di servizio e turni obbligatori, con fasce orarie protette, per garantire il diritto alla mobilità con tariffa amministrata, che non aumenta mai — e sottolineo « mai » — grazie a un algoritmo.

Attenzione, signori, il servizio taxi è complementare e integrativo al TPL e non sostitutivo, fa parte del tessuto sociale, non esiste solo per generare profitto e soprattutto non sposta capitali all'estero eludendo il fisco. Il servizio può sicuramente migliorare e deve stare al passo con i tempi, ma non va distrutto: va aiutato, va regolamentato, e le regole le devono rispettare tutti gli attori coinvolti.

Concludo. Questo Governo sta provando a dare un'immagine diversa al nostro Paese e io mi auguro che questa linea politica valga anche per noi.

**PRESIDENTE.** Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**ELENA MACCANTI.** Grazie, presidente.

Un saluto a tutte le persone che sono intervenute, anche da remoto. Come sapete, siamo alla terza giornata di audizioni. Voglio ringraziarvi dal cuore. Io sono stata tra le maggiori sostenitrici di questa indagine conoscitiva, non per un vezzo, ma perché credo che sia il momento di fare chiarezza e che siamo arrivati in un momento storico, anche da parte di questo Governo, dove o chiudiamo adesso il percorso avviato con la legge n. 12 del 2019 o mettiamo davvero il servizio pubblico in grave difficoltà.

Vi ringrazio per la grande chiarezza. C'era bisogno di grande chiarezza, lo avete detto voi, ma lo dico anch'io per prima, perché anch'io, che mi occupo da anni di questa questione, spesso mi rendo conto che anche alcuni parlamentari, che non si occupano da anni di questa questione, forse non conoscono tutta la situazione.

Intanto, vorrei ringraziare Claudio Giudici, che ha citato l'indagine sul gradimento dei taxi. Peraltro, io ho avuto l'onore di partecipare, qualche volta, anche alla presentazione che avete fatto a Roma. Il gradimento dei taxi è dell'85 per cento, e io ci credo, io arrivo da una città come Torino. Voi oggi qui rappresentate — l'ho sentito perché vi conosco, ma anche da quello che avete detto e dall'accento — la variegata situazione italiana: Firenze, Torino, Milano, Roma, Napoli. La situazione italiana, però, non è la stessa dappertutto. È facile, per qualche *influencer* e per qualche politico, magari mettersi fuori da Termini in una situazione complicata per quel giorno, fare le riprese e dire che tutto non funziona. Abbiamo assistito anche agli attacchi di qualche professore universitario. È facile fare questo, ma magari non sanno che in una città come Roma la situazione del

traffico è complicata, la metropolitana — quando c'è e quando funziona — chiude a mezzanotte e, come ha detto qualcuno, si pretende che il trasporto pubblico non di linea supplisca alle carenze del trasporto pubblico locale.

Vi ringrazio perché, in realtà, il livello di soddisfazione del servizio taxi — e lo posso confermare, arrivando da una città come Torino — è elevato. C'è sempre da migliorarsi, e io vi ringrazio perché voi oggi qui avete portato proposte concrete e avete portato chiarezza, alla quale vorrei anch'io contribuire. Io ho chiamato *Uber*. Vi ringrazio perché quest'oggi ci avete dato anche qualche informazione, per esempio sui casi di violenza sessuale, per i quali si è aperto un procedimento. Chiederemo conto alla multinazionale, soprattutto chiederemo conto di come pensa di tutelare la sicurezza degli utenti nel nostro Paese. Mentre noi abbiamo le auto bianche, che quando girano nella nostra città — e lo dico da mamma di due ragazzine di 16 anni — costituiscono anche un presidio di sicurezza, abbiamo altre situazioni che possono rappresentare un pericolo per la sicurezza.

Così come chiederemo conto certamente a comuni e regioni, innanzitutto ai comuni, perché i comuni hanno una grande responsabilità e si sono spesso sottratti alla responsabilità programmatica nella gestione del trasporto pubblico locale non di linea per garantire il trasporto pubblico locale, tanto caro a tanti parlamentari qui nei comuni. Voi, oggi e anche nelle precedenti audizioni, ce l'avete detto con chiarezza perché oggi non c'è il servizio di trasporto pubblico locale nei comuni a domanda debole. Ci è stato confermato da alcuni dati, e io sono rimasta sconvolta (non che non lo sapessimo): nei comuni sotto i 15 mila abitanti, probabilmente anche sotto i 5 mila abitanti, ci sono in pancia 200 autorizzazioni di NCC. Dove sono queste 200 autorizzazioni di NCC? Sono nelle grandi città a fare concorrenza sleale e lasciando scoperti quei territori.

Vi ringrazio anche per aver ribadito la differenza tra taxi e NCC, che forse a qualcuno non è chiara, ma ciascuno ha il

suo da fare: il taxi con la tariffa amministrata, l'obbligo di servizio e tutti i vincoli che ci avete raccontato; gli NCC con un altro sistema di regole. Lo capirebbe anche un bambino che se noi parifichiamo i due servizi, ma manteniamo le regole del gioco c'è evidentemente una concorrenza sleale.

Io vi ringrazio, perché oggi avete chiesto una cosa assolutamente chiara, quella di andare avanti sui decreti attuativi, e da questo punto di vista mi assumo l'impegno, dimostrato e non da dimostrare, a nome della Lega e del Ministro Salvini, di portare avanti questi decreti attuativi, che ricordo non sono stati lasciati in qualche cassetto, come avvenuto negli anni passati, quando nessuno li ha tirati fuori — penso al Ministro De Micheli e al Ministro Giovannini, tanto per citare gli ultimi — ma sono bloccati da alcuni ricorsi al TAR, anzi segnatamente da una sentenza assolutamente non condivisibile del TAR, rispetto alla quale pende un ricorso al Consiglio di Stato e rispetto alla quale andremo fino in fondo.

Per quel che riguarda il RENT, condivido con voi la considerazione che l'istituzione di quel registro è stata una rivoluzione, perché, colleghi parlamentari, che in questo Paese non si sapesse quante licenze taxi e quante autorizzazioni NCC ci fossero è un dato che deve farci tremare i polsi. Indubbiamente è migliorabile, e su questo c'è tutto il nostro impegno. Ripartiamo dai decreti attuativi, colleghi, e non disperdiamo il servizio pubblico legato a questa categoria, ma difendiamolo, come loro stessi ci hanno chiesto, motivandolo. D'altronde, le persone che oggi sono qui, come quelle che sono venute nelle altre audizioni, non hanno rappresentato una difesa della categoria, ma hanno rappresentato con forza una difesa dell'utenza, e questo lo rappresenteremo, nel corso delle prossime audizioni, anche ai consumatori. Seguiteci e andiamo avanti sulla strada intrapresa.

Grazie.

ANDREA CASU. Colgo l'aspetto autocritico dell'intervento dell'onorevole Maccanti, essendo la Lega il partito che più a lungo ha governato l'Italia negli ultimi dieci anni ed essendo alla guida del Ministero da oltre tre anni. Vorrei tanto che ci fosse un

centesimo della passione dimostrata in questo intervento della collega Maccanti quando affrontiamo la questione della grande crisi del trasporto pubblico locale, che avete giustamente chiesto di considerare. Del resto, non si può chiedere al trasporto pubblico locale non di linea di supplire alle carenze, alle difficoltà e alla crisi del trasporto pubblico locale, che però è una crisi che ha una responsabilità politica evidente nel momento in cui, dal 2009 ad oggi, sono stati applicati progressivamente tagli per 1 miliardo 700 milioni di euro sul trasporto pubblico locale e sussistono problemi enormi, con un'Italia sempre più a due velocità, in cui ci sono cittadini e porzioni di territorio che vivono tagli nei servizi e aumento dei costi ogni anno. Peraltro, anche nell'ultima manovra finanziaria non solo non ci sono state risorse in più, ma ci sono state risorse in meno, perché nemmeno i 120 milioni di euro previsti nella manovra finanziaria precedente sono stati confermati, passando così da un fondo nazionale di 3 miliardi 350 milioni di euro, con Salvini Ministro, a 3 miliardi 300 milioni di euro. Quindi le responsabilità sono anche politiche. Non si può pensare che il trasporto pubblico locale non di linea sia un'isola rispetto a una crisi complessiva del trasporto pubblico locale.

Questa era una risposta dovuta alla passione dell'onorevole Maccanti, che speriamo ci sia anche per il resto del trasporto pubblico locale.

Entrando nel merito delle questioni poste, vi ringrazio perché avete anticipato in alcune risposte parte della risposta alla domanda che intendo porvi, che rivolgo in particolare a chi non avesse già risposto in questo ambito. Vi dico qual è la mia preoccupazione. Io credo fortemente nel fatto che si debba trovare una via per garantire il servizio pubblico su tutto il territorio nazionale, sia di linea — e questa è una battaglia che faccio personalmente, ma che non tutti facciamo in quest'Aula, ma noi la facciamo — sia non di linea. Ebbene, per garantire il servizio pubblico non di linea c'è un elemento — forse prima non mi sono saputo spiegare, per cui mi correggo — io non ho mai pensato o detto che le attuali

leggi proibiscano che ci sia un servizio, che il servizio sia previsto anche nelle aree a domanda debole e che non ci siano degli istituti finalizzati a garantire quel servizio.

Io ho rappresentato una denuncia, frutto della mia esperienza politica personale, di assenza nella realtà di questa possibilità, di questa opportunità. Quindi, nel momento in cui stiamo facendo un percorso per capire cosa va riformato e non per essere semplicemente coloro i quali agiscono in difesa, perché vivono dei cambiamenti, delle rivoluzioni, allora cercano di capire come difenderci, ma vogliono immaginare come programmare delle riforme, dei cambiamenti, delle azioni, in cui il legislatore disegna delle regole per orientare dei percorsi, mi pongo — ho fatto questa domanda agli operatori, noi abbiamo avuto tre cicli di audizioni fino ad adesso di rappresentanti dei taxi, incontreremo i rappresentanti degli NCC, incontreremo altri rappresentanti interessati e gli amministratori locali, e a tutti rivolgerò questa domanda — e vi pongo la seguente questione: secondo la vostra esperienza che cosa dovremmo fare non solo per prevedere gli istituti, ma anche per consentire che possa essere conveniente svolgere questo lavoro? Badate, l'obiettivo non è precarizzare la condizione dei lavoratori, l'obiettivo è garantire ai lavoratori la possibilità di fare questo lavoro, ma anche garantire ai cittadini un servizio efficiente su tutto il territorio nazionale, con delle diversità, chiaramente dovute dalla conformazione dei luoghi. Noi questo lo capiamo.

Il rischio di questa discussione, un rischio che io vedo tutto, non so se anche altri lo vedono — è possibile, siamo in democrazia, non dobbiamo tutti vederla allo stesso modo — è che noi ci confrontiamo molto aspramente su come garantire il servizio nelle aree dove c'è una fortissima domanda, anzi su come impedire, o consentire, o garantire, dicendo che lo facciamo per garantire un servizio indifferenziato di piazza per tutti i cittadini, ma nella pratica noi non lo stiamo garantendo a tutti i cittadini, ma a tutti i cittadini che vivono o che si devono recare nelle aree dove la domanda è forte. Quindi, siamo

dentro una logica di mercato che riguarda solo una parte di Paese e non l'intero Paese, solo una parte della città e non tutte le città.

Ho ascoltato un passaggio, durante i vari interventi, che si riferiva proprio a tale questione: alzare la mano per chiamare un taxi nel momento in cui ci sono tutte queste rivoluzioni tecnologiche è la preistoria. Personalmente non penso che sia la preistoria, io penso che sia un diritto. Difatti, se un servizio indifferenziato di piazza si chiama in questo modo e noi lo consideriamo un servizio pubblico, dobbiamo prevedere, rendendolo anche sostenibile, che non sia semplicemente a chiamata. Poi, se ho capito male, se non è così, è meglio. Io sto cercando di chiarire i passaggi in cui penso che abbiate male interpretato il mio pensiero.

Noi dobbiamo prevedere che esista un servizio indifferenziato di piazza, che ci sia questa possibilità e che non tutti i taxi siano già occupati o prenotati, e quindi ragionare su un'accessibilità dei dati, delle informazioni. Avete fatto anche degli esempi, ho sentito parlare di cronotachigrafo, strumenti che possono aiutare a valutare effettivamente dove c'è la domanda, dove c'è l'offerta, come si deve orientare, insieme agli enti locali. È una discussione aperta, che, però, deve essere orientata a consentire che questo servizio sia effettivamente garantito ai cittadini.

Credo che questo debba essere un obiettivo comune e mi auguro che ci possa essere da parte degli operatori la consapevolezza che, se questa discussione non avviene nei luoghi della decisione pubblica e non avviene tenendo conto non solo della volontà delle parti, degli interessi di alcune rappresentanze, ma anche di un equilibrio complessivo, poi ci si ritrova magari a fare dei decreti che vengono bocciati dalla Corte costituzionale o in altre sedi, e non, invece, a trovare le soluzioni ai problemi che dobbiamo affrontare.

Grazie.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Vorrei innanzitutto ringraziare i rappresentanti dei sindacati e delle associazioni dei tassisti che oggi sono qui con noi. Associandomi a

quanto detto dalla collega Maccanti, per me, che non sono esperta come lei e mi occupo in Commissione anche di altri temi, magari più legati al mare e alla *blue economy*, oggi siete stati molto chiari, limpidi e trasparenti. Si è chiarita bene e capita bene la posizione dei sindacati e delle associazioni dei tassisti, che credo sia corretta sotto tanti punti di vista.

Io vorrei farvi una domanda, che è la stessa che vi ha posto il collega Casu, che faccio non solo da parlamentare che prende il taxi tutte le volte che viene a Roma per arrivare qui, ma anche da vicesindaco di una città di provincia, quindi non da un'esperienza di grande città, ma proprio da una città di provincia, che effettivamente qualche volta alcune difficoltà le incontra nel trovare le risposte giuste per potenziare ed efficientare questo servizio. D'altronde, il fine ultimo del lavoro che stiamo facendo è provare ad attivare un percorso, un'indagine conoscitiva per comprendere non solo le esigenze dei tassisti, che così bene garantiscono un servizio capillare sui nostri territori, ma anche come poterlo rendere ancora più efficiente, laddove ci sono delle criticità. Ripeto, per certi versi le grandi città hanno problematiche legate alla forte presenza di persone, al traffico e via elencando, ma nelle città di provincia, nelle città più piccole, si potrebbe migliorare ulteriormente il servizio, però con esigenze diverse.

Vengo, dunque, alla mia domanda: quali sono gli ostacoli — mi collego a quanto detto in precedenza da un audito, vale a dire che non ci sono tassisti che hanno ville al mare — che impediscono ai tassisti di lavorare di più e meglio, garantendo allo stesso tempo un servizio più efficiente ai cittadini? Aggiungo: se poteste indicarci una priorità normativa, al di là della necessità di lavorare sul completamento della legge del 2019, su cui il Parlamento dovrebbe lavorare da subito, quale ci indichereste? Alcune proposte le avete fatte, però credo che ci sia la necessità di lavorare in maniera più continuativa su questo servizio e non «*stop and go*», soltanto quando emergono le criticità. Il lavoro di questa Commissione e del Parlamento in

generale dovrebbe essere più costante, insieme a voi, per trovare il metodo migliore per poter efficientare il servizio e fare in modo — questo, del resto, è il nostro obiettivo — di garantire un servizio efficiente e assicurare a chi lavora in questo settore di essere tutelato e potersi trovare a lavorare nelle condizioni migliori.

Questo è l'approccio di Fratelli d'Italia, questa è la nostra volontà, su questo vogliamo collaborare. In questo mi permetto di ringraziare il presidente della Commissione Trasporti, che ancora una volta ci sta dimostrando che, attraverso il dialogo e il confronto, probabilmente si arriva più facilmente a trovare le soluzioni. Questo ci tenevo a dirlo perché — lo ripeto — il lavoro che stiamo mettendo in campo è un lavoro importante, come è importante che da questo lavoro venga fuori qualche soluzione migliorativa sia per voi che per il servizio.

Grazie.

ANTONINO IARIA, *intervento in videoconferenza*. Ringrazio gli auditi. Io sono il proponente di una delle proposte di legge che vanno a modificare la legge n. 21 del 1992 e voglio farvi una domanda molto diretta, considerato che continuo a sentire che la mia proposta di legge favorisce le multinazionali. Ebbene, vorrei che a tal riguardo ci fosse una risposta da parte vostra.

Sempre con riferimento alla mia proposta di legge, continuo a sentire che essa danneggia il lavoro dei tassisti. Anche su questo vorrei una risposta. Nella mia proposta di legge — qualcuno degli auditi l'ha detto, forse il delegato nazionale di SITAN ATN — mi limito a individuare l'ambito regionale sia come regolatore che come ambito dove possono lavorare gli NCC, al fine di limitare una delle problematiche che sono emerse e che non riusciamo a controllare, vale a dire che uno può prendere una licenza in un comune della Calabria e operare a Roma. Se la mia proposta di legge venisse approvata, l'ambito di lavoro degli NCC sarebbe limitato all'ambito regionale. Analogamente, per i tassisti chiedo di rivedere gli ambiti territoriali, perché limitano il lavoro di alcuni vostri colleghi, considerato che sono ambiti

territoriali obsoleti e non più rispondenti alle esigenze della mobilità attuale.

Vorrei stare, dunque, in maniera specifica sulla mia proposta di legge e chiedervi quali sono i punti veramente non accoglibili e quali i punti — cosa che, vi assicuro, non corrisponde al vero — dove favorisco le multinazionali o voglio distruggere la tariffa concordata, dove voglio distruggere l'autotrasporto non di linea pubblico. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento da parte dei colleghi, do la parola ai nostri auditi per le repliche.

MARCO PANZIRONI, *vice presidente di Confintesa taxi Roma*. Grazie. In merito a tutto quello che è stato detto, vorrei dare solo una risposta ai deputati qui presenti che si sono espressi.

Noi vogliamo aiutare a definire un ambito congruo, ma partendo dalla realtà che, secondo noi, già attualmente risponde a quei requisiti di capillarità sui territori. Per quanto concerne gli NCC e i taxi, la territorialità è molto importante come, tra l'altro, è stato ribadito anche da varie sentenze, nei vari gradi di giudizio. Dunque, se si mantiene la territorialità, a quel punto si creerebbe già di per sé, di fatto, la soddisfazione dell'utenza capillarmente distribuita sul territorio italiano. Quella, dunque, già è una risposta: mantenere sicuramente la territorialità.

Dopodiché, per quanto concerne le grandi città, dove potrebbe esserci a volte il problema contrario, cioè di mancanza di vettori, anche in quel caso, valutando e organizzando meglio le regole, sicuramente si può migliorare, ma certamente non si può migliorare solamente dando agli NCC, quindi a vettori diversi da quelli del taxi come è regolamentato dalla legge, la possibilità di operare come i taxi.

Quantomeno, se si volesse equiparare il servizio, bisognerebbe farlo con delle regole uguali. Se dobbiamo giocare tutti sullo stesso territorio, dobbiamo utilizzare tutti le stesse regole.

Concludo dicendo che però l'introduzione della multinazionale, quale essa sia,

comunque l'introduzione di gestori privati non può migliorare il servizio, in quanto utilizzano gli stessi vettori che ci sono. Non è che si portano i vettori da casa — parlo in maniera molto semplice — quindi sicuramente è un servizio che non aiuta nessuno, se non un discorso commerciale che favorisce chi gestisce il servizio pubblico. Tutto qui, ma non è quella sicuramente la soluzione. Grazie.

RAFFAELE GRASSI, *delegato nazionale di SITAN ATN*. Grazie, presidente.

Ho letto la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Iaria, Fede e Traversi. Non tanto nella proposta, ma nella presentazione di cosa si vuole fare con questa nuova proposta di legge, io leggo che le competenze regionali, che sono scritte nel testo della relazione accompagnatoria, sono competenze regionali esistenti. Pertanto, di nuovo non vedo nulla, perché basta leggere la legge n. 21 del 1992 (legge presentata la prima volta nel 1976, l'ultima volta nel 1987 per essere approvata nel 1992) che già allora — quindi, nel 1976 — le prevedeva e le prevede ancora oggi, dal momento che la legge è in vigore.

Per quanto riguarda la proposta di legge, si propone di abrogare il comma 3 dell'articolo 4 per ricomprenderlo nel nuovo comma 2 dell'articolo 4. Mi sembra il gioco delle tre carte: lo si prende da una parte e lo si mette nell'altra, ma le stesse cose sono già previste, ripeto, nella legge n. 21.

Quando, al numero 2) dell'articolo 5-*bis* si stabiliscono nuovi ambiti territoriali — quello a cui si faceva probabilmente riferimento prima — 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, mi sembra di essere nella prateria, dove ognuno va dove vuole. Se si vogliono anche cambiare gli ambiti, ci sono le istituzioni preposte dalla legge per poterlo fare.

Nelle disposizioni transitorie e finali, quando si dice che le autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio devono essere equiparate tutte, io la leggo come condono o sanatoria, scegliete voi il termine più corretto per quanto riguarda la proposta di legge Iaria.

Per quanto riguarda, invece, la proposta di legge a prima firma Caroppo, si parla tanto del fatto che la tecnologia aiuta, ma poi si parla di foglio di servizio e questo deve essere cartaceo. Tutti a dire quanto è bella la tecnologia, ma quando si parla di foglio di servizio dobbiamo tornare al cartaceo, così — come ha detto qualche collega — nel cestino li trova sicuramente. Quando serve vanno bene gli strumenti tecnologici, quando non serve li si butta via.

Ancora, nel comma 4-*bis*, come sostituito dalla lettera *h*) della proposta di legge Caroppo, si prevede che il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente siano su tutto il territorio nazionale, ma ci sono le necessità dell'utenza locale, quella che l'onorevole Maccanti e l'onorevole Frijia reclamavano giustamente (ma anche lo stesso onorevole Casu ne parlava), dicendo che in alcuni comuni, in alcune parti d'Italia c'è bisogno del servizio. Ma questo la legge lo prevede già. Se si vuole fare qualcosa, la legge lo prevede.

Infine, nella proposta di legge Caroppo si prevede che « Le autorizzazioni all'esercizio del servizio di noleggio con conducente già rilasciate dai comuni alla data di entrata in vigore della presente legge si intendono equiparate alle autorizzazioni rilasciate dalla regione in cui è compreso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione ». Ma abbiamo dimenticato che abbiamo avuto Francavilla a Mare con 250 autorizzazioni, o comuni della regione Calabria, e sono tantissimi? Come la consideriamo? Non la consideriamo una sanatoria o un condono? Noi questo vediamo. Addirittura così si chiude la proposta, essendo questo il comma 2 dell'articolo.

CESARE RAGNI, *segretario nazionale taxi di SUL Taxi*. Io mi chiedo soprattutto una cosa: quando si vogliono fare dei cambiamenti, ben vengano, siamo disponibili, si cerca sempre di collaborare e ringraziamo questa Commissione per quello che sta facendo; però per cambiare qualcosa, secondo noi, dovremmo portare a termine quello che è stato avviato. Se noi non portiamo a termine quello che è partito — parlo dei decreti attuativi — come facciamo a dire che quello che si è fatto e si sta

facendo va cambiato? Cambiamo qualcosa tanto per? Noi riteniamo che prima si possa concludere un *iter* e portare a termine quello che al momento è in corso; poi, sempre collaborando e valutando le varie situazioni, proviamo a cambiare, per introdurre una miglioria o per qualsiasi situazione che possa rendere il servizio il più possibile attuale. Questa è la nostra opinione. Grazie.

IVAN CERMINARA, *dipartimentista nazionale settore viabilità di UilTrasporti*. Ringrazio la Presidenza per la possibilità di replica. Noi come UilTrasporti respingiamo le due proposte di legge e soprattutto chiediamo al Governo di portare a conclusione l'*iter* legislativo.

Quando sono uscito dalla stazione ho visto un NCC che è sceso a caricare due persone, le ha chiamate per nome, ha guardato il telefonino e li ha fatti salire. Guardo la targhetta e leggo « Lanciano ». Ma dove siamo oggi? Io mi trovo a Roma e vedo « Lanciano ». Poi su *internet* leggo che ci sono 250 chilometri di distanza. Cosa ci fai da Lanciano alla stazione Termini? Non vorrei mai che questo NCC il 6 febbraio poi lo trovassi a Cortina, alle Olimpiadi. Oppure sono già lì? Io vengo da Torino e la nostra è una realtà abbastanza particolare, perché abbiamo 312 comuni. In questi 312 comuni ci sono un'infinità di NCC che lavorano in pianta stabile a Torino. In tutti questi comuni, allora, mancano gli NCC, poiché lavorano solo ed esclusivamente a Torino.

Noi vorremmo, innanzitutto, per la territorialità, che questi NCC lavorassero solo nel capoluogo dove sono state rilasciate le autorizzazioni. Grazie.

PASQUALE OTTAVIANO, *responsabile sezione taxi di Unimpresa*. Grazie per la facoltà di replica, presidente. Volevo rispondere all'onorevole Casu. Noi siamo e vogliamo essere un servizio pubblico da piazza, perché il taxi lei lo prende anche col dito. Se lo trova, mette il dito avanti e si ferma, se è vuoto lavora. E siamo fieri di fare questo. La legge n. 21 disciplina i due settori, taxi e NCC, noi da piazza, loro da

rimessa. Il problema più grave è che noi vogliamo essere da piazza, mentre loro vogliono fare rimessa e vogliono stare in piazza. Non c'è più un equilibrio tra i due settori. Non vogliono entrare più nella rimessa? La tecnologia va avanti, uno si deve adeguare all'innovazione.

Io appartengo a una delle più vecchie famiglie napoletane. Mio padre e mio nonno facevano i vetturini, i cocchieri. Poi uscì la colonnina, la famosa « radiotaxi », era un cassettoncino che si metteva sotto il sediolino, si modificava il sediolino. Noi trasportavamo i bambini a scuola, onorevole Maccanti. A Napoli, alla scuola svizzera, le mamme ci facevano chiamare per portare i bimbi a scuola.

Noi prendiamo la prenotazione istantanea, gli NCC vogliono fare questo con l'innovazione e le piattaforme. Dovrebbero uscire dalla rimessa su prenotazione; quando escono dalla rimessa, non essendo bianchi uno non gli mette la mano davanti, però loro in giro per la città con la piattaforma vogliono prendere la corsa istantanea. Non è più un servizio che lei prenota, ma lo prende come prende il taxi. Questa è la confusione che si sta creando sui due settori. Tutti questi NCC, le cui licenze sono state rilasciate dai comuni limitrofi, stanno nelle grandi città e lavorano. È come diceva il collega della UIL, che ha visto un NCC con scritto « Lanciano ». Io a Milano l'ho preso di Caltanissetta e mi disse che i vigili appoggiano i taxi. Mi parlò della legge n. 21 del 1982 e mia moglie, che è avvocato, mi guardò e dissi che forse era la legge del 1992. E i vigili appoggiano i taxi! Da Caltanissetta a Milano venne a prendermi un NCC.

Ho finito. Grazie.

CLAUDIO GIUDICI, *presidente nazionale di URI Taxi*. Grazie, presidente.

Innanzitutto, voglio ringraziare i partiti qui presenti e mi rammarico del fatto che uno dei partiti proponenti, Forza Italia, non sia qui presente, perché, al di là dei punti di vista, che possono rimanere differenti, la disponibilità all'ascolto che tutti ci state offrendo incontra la nostra gratitudine.

Vorrei partire, *in primis*, dalla domanda che l'onorevole Frijia ci ha fatto, cioè quale proposta potrebbe portare avanti. Nella memoria che vi ho depositato, come vi dicevo anche nel precedente intervento, riporto che secondo noi è il ripristino e la piena efficacia dell'articolo 2527, secondo comma, del codice civile. Purtroppo il Consiglio di Stato, sempre eccellente — secondo noi — nei suoi giudizi, su questa faccenda, guardando poi come si è sviluppato il mercato, ha fatto un grosso danno.

Nel 2020 il Consiglio di Stato relativizza la portata della clausola di non concorrenza prevista dal codice civile, solo per un soggetto: vale per tutto l'ordinamento economico, non vale per il settore taxi. È relativizzato, cioè all'interno dei nostri statuti di radiotaxi non possono essere previste clausole di non concorrenza.

E vi ricordo l'importanza del ruolo del radiotaxi, delle cooperative radiotaxi nei territori, per i servizi che erogano a totale carico dell'economia dei tassisti, completamente gratuiti per la cittadinanza, quali infrastrutture tecnologiche, universali, quindi non soltanto *app*, che già abbiamo dal 2012, ma telefonia, messaggistica, servizi d'accoglienza, dai teatri agli aeroporti e alle stazioni, tutto a carico dei tassisti, a vantaggio della comunità, lo ricordo. Pensate provare a chiedere di fare tutto questo alle multinazionali, che, ricordo, impiegano un dipendente per ogni trenta che noi impieghiamo. Nella mia struttura abbiamo 32 dipendenti, nel consorzio che rappresento a livello nazionale saranno almeno 150, e considerate che *Uber* Italia ne impiega 20 in Italia, forse. Quindi, pensate anche alla portata, alla ripercussione sociale dell'attività del radiotaxi.

Purtroppo, dunque, il Consiglio di Stato nel 2020 ci dice che non possiamo avere clausole di non concorrenza interne agli statuti, seppur previste dal codice civile, che impediscano al vostro tassista di utilizzare « n » ulteriori applicativi. Cosa ha comportato questo? La parcellizzazione dell'offerta, a tutto danno dell'utente, perché nell'illusoria prospettiva di avere tanta più concorrenza, i taxi sono sempre quelli. A Roma ne avete 8.000, ipotizzate che fino al

2020 con 3 radiotaxi avevate grosso modo 3.000 possibilità per ogni radiotaxi utilizzato, per ogni numero di chiamata (8.000 diviso tre, all'incirca 2.666, se vogliamo essere più precisi). Benissimo, aggiungiamoci poi l'app di quella multinazionale tedesca, l'app della multinazionale americana, altre app degli stessi tassisti, provenienti un po' da tutti i territori. Oggi avrete una decina di strumenti di chiamata. Questo ingenera il fenomeno delle chiamate ripetute.

Lei, onorevole Iaria, per avere le stesse possibilità di reperire quegli 8.000 taxi, dovrà tentare con molti più strumenti. Allora, ripristinare la vigenza dell'articolo 2527 del codice civile, secondo noi, è fondamentale.

Poiché ho finito il tempo, come mi dite, vengo soltanto alla questione dei piccoli comuni. Poi a lei, onorevole Iaria, risponderanno i colleghi circa i danni che anche indirettamente sul settore taxi comporta la sua proposta di legge. Mi interessava, invece, l'approccio dell'onorevole Casu. Il trasporto pubblico locale sicuramente è in difficoltà e non è questa la sede per dirlo, non spetta a noi. Che si rifugga, come sistema Paese, dall'utopia di sostituire per esempio il trasporto pubblico locale, i bus, con vetture M1, quindi quelle fino a nove posti. Dall'Università di Dresda, il professor Stefan cosa ci dice? Un bus porta mediamente 130 persone; noi, per portare quelle 130 persone su veicoli M1, avremmo bisogno di 91 mezzi. Quindi, un bus dovrebbe essere sostituito da 91 mezzi. Immaginate, dal punto di vista del traffico, il caos che si creerebbe! Questo in prospettiva, come visione strategica. Grazie.

**RICCARDO CACCHIONE**, *componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi*. Cercherò, facendo uno sforzo, di essere breve, però alcune questioni sono in sospeso e necessitano di risposte.

La questione del codice del consumo che ha sollevato il collega Severgnini da Milano è un elemento importante. In questo incontro quasi mi trovo in una situazione particolare: abbiamo parlato più noi dell'utenza di quanto in generale se ne

parli. Noi non abbiamo fatto una difesa, come spesso viene raccontato, corporativa. Tutti gli interventi che abbiamo sentito sono stati di colleghi che continuano a focalizzare l'importanza del servizio di trasporto pubblico taxi in funzione della garanzia dell'utenza, perché di fronte abbiamo un'azione importante, contraria, assolutamente deprecabile, da parte di multinazionali che fanno un'azione distorsiva del mercato; un'azione distorsiva che crea quelle disattenzioni rispetto ai territori minori che diventeranno ancora più forti, perché — non ce lo scordiamo, lo diceva prima qualcuno — il numero della flotta è questo, la domanda è questa, quello che cambia è la qualità della risposta in funzione dei soggetti ai quali la stai dando. La signora anziana che deve andare all'ospedale di sera e si trova con l'algoritmo che le spiega quale sarà il costo, anziché con la tariffa amministrata dall'ente locale, ha un problema. Dovrebbe essere un problema di carattere generale.

L'onorevole Frijia portava l'esempio di La Spezia, se non sbaglio. C'è una risposta, è dentro i decreti. A Sanremo, che è sempre in Liguria, anche se lontano da La Spezia circa 250 chilometri, c'erano delle licenze di La Spezia che lavoravano così stabilmente a Roma che il titolare di quelle licenze non aveva neanche l'autorizzazione della Camera di commercio della provincia di Sanremo. Quindi, questa situazione, che finalmente possiamo pensare si stia avvicinando alla conclusione, ha un elemento cardine, che è quello di portare un equilibrio.

Circa i danni che porta a questa situazione la sua proposta di legge, onorevole Iaria, non è molto complicato da spiegare, e io la faccio breve perché voglio parlare di un altro argomento: se noi portiamo più licenze della regione a lavorare qua dentro, il problema che solleva l'onorevole Casu viene del tutto trascurato, perché vengono tutti a lavorare a Roma e finisce così. La sanatoria rispetto a chi fino ad adesso ha fatto i comodi suoi diventa praticamente lettera scritta col sangue, e oltretutto avremo un enorme bacino pronto a lavorare con le multinazionali, che creano un problema.

E andiamo sulle multinazionali. Di chi stiamo parlando? Di una società che in Italia fattura — lo so che questa è una delle questioni che io porto spesso, però, visto che parliamo di utenza, è una questione che va sollevata — 11 milioni 600 mila euro, l'equivalente di quanto fatturerebbero 450 taxi. La differenza per lo Stato, però, è un'altra, ed è che quella società definisce il suo utile aziendale con 660.000 euro, che in percentuale è il 5,7 per cento. Un tassista, se decidesse di presentare la dichiarazione dei redditi con un utile del 5,7 per cento, con le funzioni aggiornate dell'Agenzia delle Entrate e degli studi di settore, avrebbe l'Agenzia delle Entrate la mattina dopo che bussava al portone, perché c'è uno squilibrio assurdo in questa situazione. Uno squilibrio così assurdo che — visto che ci piace tanto parlare anche di ricadute sociali, come faceva prima l'onorevole Casu — dovremmo ricordare che favorire un soggetto come questo, in un Paese che ha circa 6 milioni di persone che rinunciano alle cure mediche preventive, sarebbe un guaio abbastanza grande.

Allora, io mi chiedo quale sarebbe l'elemento per il quale io devo favorire un soggetto che fa elusione fiscale. E questa non è sul bollettino del tassista, era su studi internazionali — che purtroppo in Italia non vengono ripresi dalla stampa — che, nel determinare quella che i giornalisti definivano in maniera scherzosa la « *Champions League* dell'evasione fiscale », assegnavano la coppa con largo margine a *Uber*. Facevano questa assegnazione perché *Uber* ha 50 società specializzate nella fiscalità mondiale che gli permettono di evadere le tasse. Rispetto a questa questione c'è uno squilibrio: da una parte ci sono i tassisti, che contribuiscono alla fiscalità del Paese, che pagano le tasse, che contribuiscono alla scuola di mia figlia, che contribuiscono alla sanità di un Paese, e dall'altra parte c'è bisogno di una società come questa? Io ho dei dubbi.

Allora, se devo fare una proposta rispetto alla legislazione che vorrei avere, è quella di andare a intervenire su questi soggetti in maniera stringente, pesante, per colpirli, dobbiamo dirlo in maniera chiara.

Non possiamo girarci intorno; non servono ridondanze e leggi che già ci sono, dobbiamo intervenire in maniera pesante per impedire che questi soggetti facciano il loro *business* a danno del servizio pubblico di trasporto delle città, altrimenti queste situazioni diventeranno quello che già sono in altri contesti europei. Non ci scordiamo che la sede fiscale di questa gente non è più nelle Bermuda o nel Delaware, ma è nella civile Olanda. È lì che portano i soldi, è lì che quei soldi finiscono, in barba alle tasse.

Un'ultima cosa. Negli atti che noi depositeremo metteremo anche, per avere chiarezza, il bilancio pubblico di *Uber*, che abbiamo comprato noi con 10 euro, dove si vede chiaramente questo.

Quando l'onorevole Pastorella l'altra volta diceva che quando non sa come fare per effettuare una prenotazione chiama *Freenow*, direi all'onorevole Pastorella, poverina, di svegliarsi. Tutti i radiotaxi hanno il servizio di prenotazione.

PRESIDENTE. No, scusi. Non può dire questo.

RICCARDO CACCHIONE, *componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi*. Mi scuso per l'espressione, però dire che lei si deve rivolgere a *Freenow*, come ha detto nella scorsa audizione, perché non può fare la prenotazione, non è vero.

PRESIDENTE. Oltre ad aver finito il tempo, non può parlare in questo modo della deputata Pastorella, che peraltro non è neanche presente.

RICCARDO CACCHIONE, *componente del coordinamento nazionale e referente per il settore taxi di USB Taxi*. Mi scuso.

CIRO LANGELLA, *presidente nazionale di UTI*. Risponderò ai tre onorevoli che hanno posto le domande.

Prima l'onorevole Casu diceva che ci sono stati dei tagli sul servizio pubblico di linea, quindi è al corrente dei tagli. Lei è al corrente dei tagli che ci sono stati sul servizio taxi? Nessuno, perché noi non

abbiamo mai ricevuto niente da nessuno. La cosa strana è che noi stiamo qua, tutti, seduti a questo tavolo, per difendere l'utente, perché l'utente è quello che ci dà da mangiare giornalmente. Oltre a fare il trasporto dell'utente, a noi non dà niente nessuno, quindi noi lo stiamo garantendo perché ce lo siamo guadagnato negli anni quell'utente. Non è che oggi tutti conoscono il servizio taxi, a partire dalle carrozzelle per finire alle auto, alle tecnologie, la verità è che sono stati sempre i lavoratori a svolgere quel servizio 24 ore al giorno.

Per venire alla domanda, i comuni hanno gli strumenti per poter risolvere questo problema. Lo strumento è la legge n. 21 del 1992. Qualcuno del comune da cui provengo — peraltro, il sindaco è del suo partito ed è Presidente dell'ANCI, non è una persona sprovveduta — ha dichiarato che le licenze taxi, quando c'è stato il decreto *Asset*, erano in esubero e si dovevano solo riformulare i turni di servizio. E così si sta procedendo. Dico questo perché, come diceva l'onorevole Maccanti, non è tutto uguale il territorio nazionale, ma ogni comune ha la sua criticità.

Mi riallaccio alla risposta su La Spezia, dove ci sono tassisti che, peraltro, sono anche nostri associati. Conosciamo quel territorio, purtroppo ci sono tante distrazioni nei comuni limitrofi che fanno sì che possano andare a lavorare da tutte le parti. Però lo strumento ce l'abbiamo: la legge n. 21 del 1992 consente di aprire il comprensorio, quindi è là che si devono sedere il sindaco con gli altri sindaci dei comuni vicini e aprire il comprensorio, laddove c'è bisogno. Ma non solo perché lì c'è bisogno si può fare una legge nazionale e distruggere l'intera nazione.

Lei, onorevole Iaria, ha presentato questa proposta: la proposta viene presentata e poi si fa l'indagine conoscitiva? Mi suona un po' strano, perché di solito chi promuove una proposta dovrebbe già conoscere le leggi o il funzionamento del servizio di trasporto non di linea.

Mi consenta, io sono stato nelle istituzioni, rispetto molto gli uomini delle istituzioni, come rispetto i cittadini.

ANTONINO IARIA. Presidente, dire che non conosco le leggi... [*intervento fuori microfono*].

PRESIDENTE. Per cortesia, non è un dialogo. Ognuno ha il diritto di dire quello che ritiene, nella correttezza. Siccome siamo anche in diretta sulla *web-tv*, non si capisce niente se parlate entrambi.

CIRO LANGELLA, *presidente nazionale di UTI*. Io non ho detto che lei non conosceva la legge. Ho detto che non conosceva bene come funzionava il servizio. C'è la legge e poi c'è il servizio e come funziona. Non mi permetterei.

Le dico un'altra cosa. Se ho capito, lei è un deputato del MoVimento 5 Stelle. Quando è stato approvato il decreto n. 12 del 2019 lei faceva parte del Governo, quindi non vedo perché sparare su un decreto che è stato approvato anche dal suo partito. Significa che all'epoca qualcosa si era fatto, adesso cerchiamo di completarlo e poi iniziamo a parlare di altro. Non se la prenda.

Concludo, presidente. Lei si offende quando qualcuno le dice che vuole difendere le multinazionali, ma non è che qualcuno vuole offendere qualcun altro. Quando viene proposta una legge del genere, dove si propone il tassometro fiscale per i tassisti e non si propone un satellitare a bordo degli NCC, significa che, non tenendo sotto controllo gli NCC, apriremo un *far west* a favore delle multinazionali. Grazie.

MASSIMO PAGANI, *presidente di Sa-TaM, intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente. Rinvio le osservazioni alle proposte di legge oggi oggetto di questa indagine conoscitiva allo scritto che provvederemo a inviare a voi membri della Commissione.

L'unica osservazione che adesso mi permetto di presentare è l'invito a questa Commissione stessa e al Parlamento a procedere in questa legislatura al completamento dell'*iter* normativo oggi in corso, prima di andare ad affrontare nuovi percorsi.

Ringrazio, comunque, per il tempo che ci avete dedicato.

CLAUDIO SEVERGNINI, *presidente di TAM, intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente. Vi leggo un comunicato che ha emesso la società *Uber* in vista dei Giochi olimpici invernali 2026: «Area di servizio estesa per le Olimpiadi. Durante i Giochi olimpici e paralimpici invernali 2026, Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige saranno le regioni principalmente interessate agli eventi e ai flussi di mobilità. Per la durata dei Giochi, l'area di servizio di *Uber* sarà temporaneamente estesa, offrendo la possibilità di andare *on-line* e ricevere corse in tutte e tre le regioni».

A proposito di questa nota, in combinato disposto con la richiesta della modifica dell'articolo 5-bis sostenuta dall'onorevole Iaria e altri, che dice: «l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è valida per l'intero territorio regionale e lo svolgimento del servizio è consentito a 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», devo capire per quale motivo il deputato Iaria sostiene che questa non sia una proposta di legge penalizzante per il servizio taxi e a favore delle multinazionali. In base a queste due letture che ho appena riportato, da una parte, non si percepisce per

quale motivo debba essere fatta un'estensione territoriale così ampia, che di fatto va a sfiorare la completa estensione nazionale — perché domando all'onorevole come si potrà poi controllare la funzionalità vera e il rispetto del territorio regionale e non extra regionale di questi soggetti — e, dall'altra parte, non si comprende il parallelismo di disposizioni fatte non considerando assolutamente quelli che sono i regolamenti e le leggi da parte di applicazioni come quella di *Uber*.

Quindi, le due cose insieme comportano che questa proposta di legge, oltre a essere una proposta di legge a trazione NCC, è di fatto una proposta che apre il servizio a livello nazionale alle multinazionali che utilizzano queste vetture su tutto il territorio. Mi fermo qui. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Vi ringrazio per la vostra disponibilità e ringrazio anche i colleghi. Come avete potuto vedere, al di là delle memorie che avete già depositato, aspettiamo anche le vostre proposte, in generale, sul settore. Grazie.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13.35.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 3 marzo 2026*



\*19STC0180660\*