

Il Consiglio di Stato

Signor
Omar Balli
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 116.26 del 30 giugno 2026 Uber in Ticino: una situazione di concorrenza sleale ai danni dei tassisti ticinesi? Il Consiglio di Stato faccia chiarezza!

Signora deputata e signori deputati,

come già affermato in precedenti risposte ad atti parlamentari, al riguardo del tema oggetto della presente interrogazione il Consiglio di Stato, nell'ambito delle proprie competenze e per il tramite dei servizi preposti, ha da sempre riservato la massima attenzione affinché chi gestisce delle piattaforme informatiche sul territorio cantonale operi nel rispetto della legge.

Inoltre, in via preliminare, lo scrivente Consiglio rammenta che lo strumento dell'interrogazione parlamentare è volto a consentire ai membri del Gran Consiglio di ottenere informazioni dal Governo su un oggetto d'interesse pubblico generale e non costituisce la sede appropriata per esprimersi su singoli casi o eventuali procedure amministrative pendenti.

Per consolidata prassi istituzionale, il Consiglio di Stato si astiene pertanto dal formulare considerazioni in merito a fattispecie concrete. La presente risposta si limita quindi a illustrare il quadro normativo e i principi generali applicabili alla fattispecie oggetto dell'interrogazione.

Nel merito delle domande puntuali rispondiamo come segue.

1. Il Governo condivide la preoccupazione che l'attuale situazione possa determinare una sostanziale disparità concorrenziale tra i taxi tradizionali e gli operatori attivi tramite piattaforme digitali?

Il Consiglio di Stato è consapevole delle trasformazioni che il mercato del trasporto professionale di persone ha conosciuto negli ultimi anni a seguito dell'affermarsi delle piattaforme digitali di intermediazione. Tali evoluzioni hanno introdotto nuove opportunità per gli utenti e per gli operatori economici.

Il Governo ritiene che una concorrenza efficace debba svilupparsi nel rispetto delle medesime regole applicabili ai vari operatori, in particolare per quanto concerne gli

obblighi di natura autorizzativa, fiscale, sociale e gli obblighi legati al mercato del lavoro e all'occupazione del personale subordinato. Eventuali differenze di trattamento, ove non giustificate dal quadro normativo vigente, possono infatti incidere sull'equilibrio concorrenziale del settore.

Il Consiglio di Stato segue pertanto con attenzione l'evoluzione del comparto e continua a vigilare nell'ambito delle proprie competenze, affinché la normativa applicabile sia rispettata da tutti gli operatori, attivi attraverso piattaforme o meno.

- 2. Quali verifiche sono state effettuate negli ultimi 3 anni sul rispetto della legislazione cantonale e federale da parte degli operatori che lavorano tramite Uber?**
- 3. Quanti controlli hanno riguardato autorizzazioni, condizioni di lavoro, assicurazioni sociali, rispetto degli obblighi fiscali e licenze professionali? Con quali risultati?**

Come ricordato in via preliminare, il Consiglio di Stato non si esprime in merito a singoli operatori economici né a specifiche attività di controllo che eventualmente li riguardano.

In termini generali, il rispetto della legislazione cantonale e federale da parte degli operatori attivi nel settore del trasporto professionale di persone è verificato dalle autorità preposte nell'ambito delle rispettive competenze. In particolare, la Polizia cantonale è competente per i controlli concernenti il rispetto della legislazione in materia di trasporto professionale di persone, mentre all'Ufficio dell'ispettorato del lavoro competono le verifiche in materia di lotta contro il lavoro nero (LLN) e di applicazione della Legge sul salario minimo (LSM). I controlli sono effettuati sulla base di una pianificazione ordinaria, di segnalazioni ricevute oppure nell'ambito di accertamenti mirati, secondo un approccio fondato sulla valutazione del rischio.

Qualora emergano irregolarità, le autorità competenti adottano i provvedimenti previsti dall'ordinamento giuridico.

Per quanto concerne l'attività svolta dall'Ufficio dell'ispettorato del lavoro nell'ambito della lotta contro il lavoro nero (LLN) e dell'applicazione della Legge sul salario minimo (LSM), nel periodo 2023–2025 sono state sottoposte a controllo quasi 250 aziende operanti nel settore degli autotrasporti. A seguito degli accertamenti effettuati, una decina di aziende hanno evidenziato indizi di infrazione agli obblighi di annuncio e di autorizzazione previsti dalla LLN. Dal profilo della LSM, non sono emerse particolari criticità.

- 4. Il Consiglio di Stato dispone di elementi che consentano di escludere fenomeni di dumping tariffario o di dumping salariale? In caso affermativo, quali?**

Per quanto concerne il dumping salariale, il Consiglio di Stato ritiene che il quadro normativo attualmente vigente preveda strumenti idonei a tutelare il settore. In particolare, le inchieste settoriali commissionate dalla Commissione tripartita in materia di libera circolazione delle persone e svolte dall'Ufficio dell'ispettorato del lavoro non hanno evidenziato fenomeni tali da indurre la Commissione a proporre al Consiglio di Stato l'adozione di un contratto normale di lavoro ai sensi dell'articolo 360a CO.

A ciò si aggiunge la Legge sul salario minimo (LSM), che stabilisce un salario minimo vincolante e attribuisce all'autorità competente gli strumenti necessari per effettuare

controlli mirati e adottare i provvedimenti previsti dall'ordinamento qualora emergano irregolarità.

Alla luce di tali elementi, il Consiglio di Stato non dispone, allo stato attuale, di riscontri che facciano ritenere la presenza di fenomeni diffusi di dumping salariale nel settore.

5. Quanti conducenti Uber autorizzati operano stabilmente in Ticino e quanti provengono da altri Cantoni? Il Governo ritiene che tale fenomeno possa incidere negativamente sull'occupazione locale?

La legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) e l'Ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC; RS 741.58) esplicitano quali dati (e a quali scopi) possono essere raccolti ed elaborati nell'ambito della circolazione stradale. I dati richiesti con la presente domanda non sono contemplati e per questa ragione non si dispone di dati che consentano di determinare il numero di conducenti titolari della licenza di circolazione TPP (Trasporto Professionale di Persone), codice 121 (trasporto professionale di persone con veicoli delle categorie B, B1, C, C1 o F), che svolgono la propria attività tramite la piattaforma Uber, né di distinguere quanti operino stabilmente in Ticino e quanti provengano da altri Cantoni.

In assenza di tali informazioni non è possibile formulare una valutazione oggettiva circa l'eventuale incidenza del fenomeno sull'occupazione locale. Pur essendo ipotizzabile che l'ingresso di nuovi operatori nel mercato del trasporto professionale di persone possa influire sulle dinamiche concorrenziali del settore, la mancanza di dati specifici non consente di esprimere conclusioni in merito ai suoi effetti sul mercato del lavoro ticinese.

6. Il Consiglio di Stato è a conoscenza di quanti tassisti autorizzati operano anche quali conducenti Uber?

No. Per le ragioni indicate in entrata alla precedente risposta, l'autorità non dispone di informazioni che consentano di stabilire quanti titolari di una licenza di circolazione TPP codice 121, svolgano la propria attività anche tramite la piattaforma Uber. I dati gestiti riguardano infatti il rilascio e la validità delle autorizzazioni alla circolazione e non consentono di identificare le modalità con cui i conducenti esercitano concretamente la propria attività professionale o le piattaforme per le quali operano.

7. Il Consiglio di Stato intende proporre una revisione della normativa cantonale affinché tutti gli operatori del trasporto professionale di persone siano sottoposti alle medesime condizioni, agli stessi obblighi e agli stessi controlli?

Il Consiglio di Stato ritiene che il quadro normativo vigente sia già improntato al principio della parità di trattamento tra gli operatori del trasporto professionale di persone. Chiunque eserciti un'attività soggetta alla legislazione applicabile è tenuto a rispettare i medesimi obblighi previsti dal diritto federale e cantonale, indipendentemente dal modello organizzativo adottato o dagli strumenti tecnologici impiegati per l'offerta e l'intermediazione del servizio.

Parimenti, le autorità competenti esercitano le proprie funzioni di vigilanza e di controllo nei confronti di tutti gli operatori sulla base delle rispettive competenze e secondo criteri

oggettivi fondati, in particolare, come detto in precedenza, sulla valutazione del rischio, sulle attività di pianificazione e sulle segnalazioni ricevute.

Alla luce di quanto precede, il Consiglio di Stato non ravvisa, allo stato attuale, la necessità di proporre una revisione della normativa cantonale al solo scopo di garantire l'assoggettamento degli operatori ai medesimi obblighi e controlli, principio che trova già riscontro nell'ordinamento vigente.

8. Il Governo ha avviato contatti con altri Cantoni (in primis Ginevra, ma non solo) che hanno introdotto regolamentazioni più rigorose nei confronti delle piattaforme digitali, al fine di valutarne un eventuale recepimento anche in Ticino?

Come già indicato in altre risposte ad atti parlamentari, l'Ufficio dell'ispettorato del lavoro è regolarmente in contatto con gli altri ispettorati cantonali del lavoro per condividere esperienze su tematiche che toccano l'intero territorio nazionale. Questi scambi permettono di rendere i controlli più efficaci, efficienti e uniformi sul territorio della Confederazione.

Il Consiglio di Stato segue inoltre con attenzione l'evoluzione della legislazione e della prassi adottate negli altri Cantoni. Ciò nondimeno, allo stato attuale non ravvisa elementi tali da giustificare l'avvio di una revisione della normativa cantonale.

9. Il Consiglio di Stato ritiene opportuno promuovere un tavolo di lavoro con rappresentanti dei tassisti, delle piattaforme, dei Comuni e delle autorità competenti per definire una disciplina moderna che garantisca innovazione, ma anche condizioni di effettiva concorrenza leale?

10. Rispettivamente, in modo più puntuale, il Governo ha contatti con i Comuni per garantire una certa uniformità territoriale per il servizio taxi (permessi, tariffe, collaborazione intercomunale)?

11. In tal senso, il Consiglio di Stato ha valutato di proporre una legislazione più uniforme che limiti distorsioni fra regolamenti comunali?

Le competenze delle diverse autorità in materia sono chiaramente definite dalla legislazione vigente. L'autorità cantonale è competente per il rilascio delle licenze di condurre professionali, previo superamento dei prescritti esami, nonché per i controlli tecnici dei veicoli adibiti al trasporto professionale di persone.

Le questioni relative al rilascio delle autorizzazioni per l'utilizzo del suolo pubblico, all'assegnazione degli stalli di sosta e, più in generale, all'organizzazione del servizio taxi sul territorio, rientrano invece nella competenza dei Comuni. Per quanto concerne le tariffe, esse sono disciplinate dalle eventuali normative comunali; in assenza di una specifica regolamentazione trovano applicazione le ordinarie dinamiche di mercato.

Alla luce della ripartizione delle competenze, non è attualmente previsto un coordinamento cantonale volto a uniformare tali aspetti sull'intero territorio.

12. Il Governo non ritiene doveroso valutare un'implementazione legislativa che permetta ai conducenti professionisti (taxi autorizzati, Uber), che offrono un servizio pubblico a tutti gli effetti, di utilizzare le corsie preferenziali per i mezzi pubblici (così da sgravare sia il traffico che i tempi di percorrenza dei conducenti professionisti, con conseguente risparmio anche per gli utenti di questo servizio)?

In Svizzera la condivisione delle corsie riservate ai bus non è regolamentata in modo uniforme. Sono i cantoni o i Comuni a definire chi ha diritto di servirsi di singole corsie e carreggiate riservate ai bus, e a segnalarle quindi di conseguenza.

Taxi e Uber costituiscono un servizio di trasporto alternativo e/o complementare ai mezzi pubblici (che circolano secondo piano orario) e non sono tenuti a rispettare tratte o orari predefiniti.

I conducenti professionisti, taxi o Uber, sottostanno ad obblighi di impresa privata, che sono distinti da quelli derivanti dal mandato delle aziende del trasporto pubblico.

Secondo le disposizioni attualmente in vigore, i taxi possono già servirsi di corsie e carreggiate preferenziali, quando l'autorità cantonale, a conoscenza delle condizioni locali, decide sull'opportunità e tenuto conto di tutti gli interessi, in base agli artt. 34 e 74b dell'Ordinanza federale sulla segnaletica stradale (OSStr), se e in che misura aprire una carreggiata riservata ai bus, localmente anche ad altri utenti della strada.

Sul tema il Consiglio federale si esprime già nel 2008, proponendo di respingere la modifica di legge proposta allora con mozione, di apertura generalizzata di queste corsie a taxi ed autobus privati, preferendo tutelare il ruolo del trasporto pubblico.

Considerata la densità di mezzi pubblici nell'odierna situazione del traffico, specialmente su tratti percorsi da diverse linee bus, consentire la circolazione ai taxi sulle medesime corsie riservate ai bus del servizio di linea infatti non garantirebbe una circolazione senza intralcio o ritardi sull'orario predefinito.

In particolare in città, dove il numero di taxi in circolazione è elevato, l'utilizzo delle corsie preferenziali da parte di altri utenti non deve diventare la regola, bensì rimanere l'eccezione.

Il Consiglio di Stato non ritiene dunque dover dar seguito alla richiesta dell'interrogazione di promuovere una modifica legislativa per consentire a taxi o Uber, che non offrono un servizio di tipo pubblico ma privato, di utilizzare le corsie preferenziali dedicate ai bus di linea.

Resta all'autorità cantonale di valutare, a dipendenza delle condizioni del traffico, quando prevedere l'eccezione di utilizzo della carreggiata riservata a taxi e Uber, ovvero quando non risulti pregiudizievole all'esercizio dei mezzi del trasporto pubblico nonché alla sicurezza degli utenti della strada.

13. Con quale tempistica il Governo intende presentare eventuali misure concrete a tutela del settore del trasporto professionale ticinese?

Come indicato in risposta alla domanda precedente il Governo non ritiene di dover promuovere una modifica legislativa per consentire a taxi o Uber di utilizzare le corsie preferenziali dedicate ai bus del trasporto pubblico.

RG n. 3977 del 19 agosto 2026

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 6 ore.

Vogliate gradire, signora deputata e signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente

Marina Carobbio Guscetti

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Consiglio di Stato (di-dir@ti.ch; dss-dir@ti.ch; decs-dir@ti.ch; dt-dir@ti.ch; dfe-dir@ti.ch; can-sc@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Area del supporto e del coordinamento (dt-asco@ti.ch)
- Istituto delle Assicurazioni sociali (ias@ias.ti.ch)
- Divisione dell'economia (dfe-de@ti.ch)
- Ufficio dell'ispettorato del lavoro (dfe-uil@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Polizia cantonale (polizia-segr@polca.ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)