



Roma, 11.11.2025

## COMUNICATO

### **Dal conflitto al caos: come la falsa riforma del 2019 ha indebolito i taxi e rafforzato gli NCC**

Le ultime sentenze della Corte Costituzionale hanno smontato, una per una, tutte le narrazioni costruite nel 2019: le modifiche alla Legge 21/1992, sbandierate come la “grande vittoria” di alcuni sindacati taxi, **si sono rivelate un clamoroso autogol**. Doveva essere la stretta sugli NCC “fuori comune”. È stata, invece, la più grande operazione di deregulation a loro favore, con i taxi trasformati in spettatori del proprio indebolimento.

Il dato è semplice: gli NCC oggi possono operare su base provinciale, non sono più obbligati al rientro in rimessa quando affittano con app e godono di un quadro normativo più elastico di prima.

I taxi, al contrario, restano incollati alle stesse regole rigide di sempre, aggravate da un impianto legislativo che ha perso l’unico confine funzionale tra servizio da piazza e servizio da rimessa.

È il paradosso perfetto: **chi ha chiesto la riforma ha finito per danneggiare solo sé stesso**.

Dietro questo disastro c’è un mix noto: sindacati incapaci di leggere lo scenario, politica che ha preferito assecondare la protesta anziché capire il mercato, e una gestione del dossier basata su slogan invece che su competenza.

Il risultato è chiaro a tutti: un settore diviso, una concorrenza drogata e un conflitto permanente che continuerà **finché qualcuno non avrà il coraggio di riscrivere le regole da zero**.

Oggi il problema non è più “taxi contro NCC”, ma il vuoto legislativo creato da quei sindacati (o presunti tali) che si sono spacciati per difensori della categoria e hanno invece consegnato agli NCC un vantaggio strategico su un piatto d’argento.

Gli stessi sindacati che nel 2019 sbandieravano come “vittoria” la riforma che ha indebolito i taxi, che hanno chiesto ed ottenuto le modifiche al Codice della Strada che penalizzano ancora una volta la categoria: aumentando le sanzioni e introducendo anche per i taxi **il ritiro della carta di circolazione** sin dalla prima infrazione, **da un minimo di 30 gg. fino a otto mesi**.

**Una linea punitiva verso i tassisti, mascherata da tutela della legalità. È così che si tutelano i lavoratori?**

Il settore non può continuare a vivere solo di malcontento e di incertezza, di proteste o di scioperi: serve una riforma chirurgica, capace di ridisegnare gli ambiti, chiarire i ruoli e rendere finalmente applicabili le norme. Solo così si potrà uscire da un conflitto sterile e restituire ai taxi il ruolo che gli spetta nel sistema della mobilità. Fino ad allora, la cronaca sarà sempre la stessa: **i taxi pagano, gli NCC avanzano e il caos resta**.

A tutto questo si è aggiunto un errore ricorrente: la tendenza a individuare ogni volta un “nemico facile”. Prima gli NCC, poi una piattaforma, poi un’altra ancora. Ogni volta un bersaglio diverso, ma sempre lo stesso



meccanismo: concentrare la rabbia su un obiettivo immediato, perdendo di vista il quadro complessivo.

La polemica ha sostituito la strategia, l'attacco ha sostituito l'analisi, e la nebbia generata da questo schema ha impedito di vedere lo squarcio che nel frattempo si stava aperto nel settore.

In quel contesto ho provato a fare l'esatto opposto: **costruire soluzioni invece di alimentare la contrapposizione.**

Prima con un accordo con gli NCC, che avrebbe delimitato chiaramente gli ambiti di attività di entrambi i settori, chiudendo definitivamente la partita in maniera condivisa, quindi senza il rischio di ricorsi di alcun tipo. È stato respinto e persino deriso, ribattezzato "Patto del Tortellino", e io sono stato attaccato per averlo provato. Poi con la proposta degli accordi di bacino comprensoriale, naufragata nello stesso modo. Successivamente con l'intesa con Uber, criticata più di quanto lo siano state le vere minacce del mercato, pur essendo un tentativo di regolare un fenomeno già in atto da anni.

Ricordo che Uber opera in Italia dal 2013 soltanto con gli NCC, **nel silenzio di tutti**, e solo ora che, attraverso l'accordo con iTaxi, gira parte delle sue richieste anche ai taxi, si grida allo scandalo.

**Forse per qualcuno sarebbe stato meglio se Uber avesse continuato a girare le proprie richieste soltanto agli NCC, lasciando i taxi del tutto fuori dal nostro mercato?**

Infine, l'ultimo tentativo con **le tariffe predeterminate**, che avrebbero portato trasparenza e modernità e accorciato il vantaggio preso dagli NCC, ritirate per resistenze interne alla categoria. Ogni volta, chi portava una soluzione veniva trattato come un traditore, non come qualcuno che cercava di prevenire il collasso.

Intanto, mentre taxi e NCC si logoravano a vicenda, altri soggetti entravano nello spazio lasciato libero dal conflitto: piattaforme globali di ride-hailing, operatori digitali che intermedian tra privato, flotte aziendali con driver dipendenti, modelli ibridi non soggetti agli stessi vincoli regolatori (come risciò e golf car). Questi attori non vogliono sostituire una categoria, ma entrambe. E la loro crescita ha un alleato preciso: la divisione interna del settore.

Per questo oggi il problema non è più "chi ha ragione tra taxi e NCC", ma **se esiste la volontà di passare alla costruzione di un sistema regolato, moderno, equilibrato**. Regole certe, ruoli distinti, confini rispettati, concorrenza leale dentro gli ambiti assegnati. Solo così si chiude il caos, si protegge il comparto e si impedisce a soggetti esterni di continuare a guadagnare terreno grazie alla nostra frammentazione.

La verità è semplice: le idee c'erano e ci sono ancora, ma non sono state riconosciute. La soluzione esiste, ma richiede un cambio di mentalità: ognuno nel proprio ambito, senza interferire nel lavoro dell'altro e senza pretendere di dettare legge su ciò che non lo riguarda. **Regole certe, non battaglie quotidiane. Governance, non improvvisazione.** Se questo comparto vuole sopravvivere ed evolvere, deve smettere di cercare un nemico e tornare a cercare un giusto equilibrio che consenta a tutti di svolgere serenamente il proprio lavoro.

**Il Presidente**

**Lorenzo Bittarelli**