

Roma, 25.02.2025

## **COMUNICATO ALLA CATEGORIA TAXI**

### ***Convegno sul trasporto pubblico locale non di linea***

#### ***Analisi, criticità ed evoluzioni del settore***

Il 24 febbraio 2025 si è svolto a Roma, presso la sede della Cooperativa Radiotaxi 3570, il convegno, promosso da itTaxi, per creare un'occasione di confronto e approfondimento sul trasporto pubblico locale non di linea. L'evento ha visto la partecipazione delle principali strutture operative di Roma, Milano, Bologna, Napoli e di numerose altre città, offrendo un'opportunità unica per analizzare in modo dettagliato lo stato attuale del settore. Durante il dibattito, sono stati ricostruiti i principali eventi degli ultimi anni, con l'obiettivo di chiarire dubbi, sfatare falsi miti e delineare scenari futuri. Assenti - seppur invitati - tutti i sindacati della categoria taxi.

#### **Evoluzione normativa e trasformazioni del mercato**

Il convegno si è aperto con un'analisi della Legge Quadro n. 21 del 1992, che nel corso degli anni ha subito numerose modifiche, compromettendone la solidità e l'efficacia regolatoria. Particolarmente significativo è stato l'intervento normativo del 2019, che ha consentito alle imprese NCC di operare con multi-rimesse a livello provinciale e, in alcune regioni come Sardegna e Sicilia, persino su scala regionale. Questa trasformazione ha ampliato il raggio d'azione degli NCC, permettendo loro di acquisire corse tramite piattaforme tecnologiche senza l'obbligo di rientrare in rimessa, con un impatto rilevante sugli equilibri del settore.

Durante il governo Draghi, attraverso la sottosegretaria Teresa Bellanova, venne offerta ai tassisti l'opportunità di riscrivere la Legge Quadro n. 21 del 1992 tramite una legge delega. Tuttavia, questa proposta fu respinta dalla categoria, mentre alcuni rappresentanti si incatenavano in piazza per protestare contro il governo. Poco dopo, il governo Draghi cadde per motivazioni politiche, indipendenti dalle proteste dei tassisti, sebbene alcuni esponenti della protesta abbiano rivendicato un ruolo nella sua caduta.

In quello stesso contesto storico, Uber prese pubblicamente le distanze dalle richieste di liberalizzazione avanzate da altre multinazionali, dichiarando di ritenersi soddisfatta dell'accordo con itTaxi. A sostenere la liberalizzazione delle licenze taxi e la possibilità di poterle intestare alle società di capitali, in nome di una maggiore concorrenza e libertà sul mercato, rimasero esclusivamente Freenow e Bolt.

Non si intende qui sminuire l'importanza degli strumenti regolatori come i DPCM e i decreti attuativi, che svolgono un ruolo chiave nella gestione del settore. Tuttavia, appare evidente che l'attuale tentativo di spingere il legislatore per emanare nuovi decreti attuativi su una normativa ormai obsoleta e compromessa da numerose sentenze – alcune delle quali della Corte Costituzionale – rappresenti più una misura palliativa che una soluzione strutturale. La necessità di una revisione completa della normativa, con l'integrazione di nuovi principi e il mantenimento di quegli elementi ancora attuali, è un passaggio imprescindibile per il settore.

## **L'ingresso delle multinazionali e la riorganizzazione del settore**

L'ingresso delle multinazionali ha avuto un impatto profondo sulle dinamiche del mercato, inizialmente nelle principali città come Roma, Milano e Napoli, dove la frammentazione delle strutture radiotaxi ha agevolato la penetrazione di queste realtà. Anche in città con una struttura radiotaxi unitaria, come Torino, si è assistito a un cedimento agli standard di mercato attraverso la modifica dello statuto della cooperativa locale. Nel tempo, quasi tutte le strutture hanno seguito questa tendenza, con l'eccezione della Cooperativa 3570 di Roma, che ha resistito all'influenza delle nuove dinamiche competitive. Nel frattempo, alcune cooperative hanno incentivato attivamente l'adozione di piattaforme come Freenow da parte dei tassisti.

## **La presenza di Uber e il dibattito sulle commissioni**

Parallelamente, Uber ha consolidato la propria presenza nel mercato, avviando autonomamente dal 2017 il reclutamento di tassisti, inizialmente a Napoli, con una commissione del 12% per corsa. Successivamente, in diverse città – tra cui Bologna, Torino, Milano, Napoli e Roma – hanno tentato, senza successo, di negoziare accordi con la multinazionale. Già nel 2017 la CGIL aveva suggerito l'avvio di trattative con Uber a Napoli, proposta che fu però respinta dalla struttura locale.

## **Nuove strategie e progetti innovativi**

In risposta a queste trasformazioni, itTaxi ha avviato un ambizioso progetto di aggregazione nazionale, finalizzato a unificare le realtà radiotaxi locali sotto un'unica piattaforma tecnologica proprietaria. L'obiettivo è garantire ai tassisti un'infrastruttura digitale all'avanguardia, riducendo i costi operativi e offrendo maggiore autonomia rispetto a fornitori terzi. Tale iniziativa rappresenta una svolta strategica, preservando il controllo diretto sulla tecnologia e scongiurando il rischio di un'eccessiva dipendenza da società esterne che, in alcuni casi, hanno sfruttato il know-how del settore per commercializzare soluzioni proprietarie, come avvenuto in alcune città d'Italia.

## **Conclusioni**

Il convegno ha rappresentato un momento di confronto approfondito sulle sfide e le opportunità del settore taxi. L'analisi emersa sottolinea la necessità di un aggiornamento normativo, di un approccio strategico e di una maggiore coesione tra operatori, istituzioni e piattaforme tecnologiche, al fine di garantire un futuro sostenibile e competitivo per il trasporto pubblico locale non di linea.

Tutti i fatti e gli episodi narrati durante il convegno sono solidamente documentati e facilmente verificabili, in un contesto in cui spesso prevalgono interpretazioni distorte e strumentali delle realtà operative del settore. La chiarezza delle informazioni e il confronto basato su dati concreti sono essenziali per affrontare con consapevolezza le sfide future del comparto.