

sciopero

In nome del servizio pubblico i tassisti paralizzano il Paese

ATTUALITÀ

15_01_2026



Ruben
Razzante



Lo sciopero dei taxi di martedì scorso, che ha paralizzato le grandi città lasciando a piedi migliaia di cittadini nelle ore di punta, è stato l'ennesimo capitolo di una storia italiana che si ripete uguale a se stessa: una categoria che si presenta come servizio pubblico essenziale ma che, nei fatti, agisce come una corporazione chiusa, pronta a bloccare il

Paese pur di difendere privilegi consolidati e a farlo, questa volta, anche con modalità che nulla hanno a che vedere con il diritto costituzionale di sciopero.

Le immagini dei cortei, dei fumogeni, delle bombe carta esplose davanti a Montecitorio, dei lanci di uova a Milano contro gli Ncc e delle aggressioni fisiche e verbali raccontano di una protesta che ha oltrepassato il confine della legittimità, trasformandosi in un atto di forza che ha messo sotto scacco non solo le istituzioni ma soprattutto l'utenza, cioè quei cittadini che i tassisti dicono di voler difendere. Perché è difficile sostenere di agire nell'interesse pubblico quando si contribuisce a rendere ancora più caotica una mobilità urbana già fragile, quando si impedisce a chi lavora di lavorare e a chi deve spostarsi di farlo, e quando si alimenta un clima di intimidazione che arriva fino al pestaggio di chi manifesta pacificamente un'opinione diversa, come accaduto al leader di +Europa e dei Radicali, Matteo Hallissey, colpevole di aver esibito provocatoriamente un Pos per denunciare una delle ipocrisie storiche del settore.

Il nodo, infatti, non è solo Uber, non sono solo le multinazionali e gli algoritmi evocati come spauracchio, ma un sistema che da anni resiste a qualsiasi riforma nel segno della libera concorrenza e della trasparenza, difendendo un modello che penalizza i consumatori con tariffe alte, scarsa disponibilità di vetture e un servizio spesso introvabile nei momenti di maggiore bisogno.

In questo contesto, la retorica del “servizio pubblico” stride con pratiche diffuse che vanno dall'uso ancora intermittente del Pos ai redditi dichiarati sorprendentemente bassi rispetto al valore delle licenze e ai volumi di lavoro reali, alimentando il sospetto, più volte denunciato dalle associazioni dei consumatori, di un'evasione fiscale tollerata e mai affrontata con decisione.

Lo sciopero di martedì ha messo in luce anche profonde divisioni interne alla categoria, con sigle importanti come Unione Radiotaxi d'Italia e itTaxi che hanno scelto di non aderire, rivendicando il dialogo istituzionale e accusando i promotori della protesta di aver contribuito in passato al vuoto normativo che oggi denunciano, segno che non esiste un fronte compatto ma una frattura tra chi vuole governare il cambiamento e chi preferisce alzare barricate.

Allo stesso modo, la protesta ha aperto crepe evidenti nel mondo politico, a partire da Forza Italia, dove da un lato il vicepresidente Roberto Occhiuto ha definito anacronistica una mobilitazione volta a tutelare una corporazione e ha invocato una riforma liberale del settore, mentre dall'altro Maurizio Gasparri ha ribadito la necessità di "ascoltare i tassisti", confermando quanto il tema resti politicamente sensibile e

quanto il peso della lobby continui a condizionare le scelte.

Ma al di là delle posizioni di partito, il punto centrale resta uno: in un Paese moderno non è accettabile che un servizio fondamentale per la vita quotidiana delle città sia ostaggio di un numero chiuso deciso decenni fa, impermeabile all'innovazione tecnologica e alla concorrenza, mentre l'utenza paga il prezzo più alto in termini economici e di qualità. Le proteste possono e devono essere pacifiche, perché la violenza, gli sputi, i calci, i lanci di oggetti e il clima da guerriglia urbana non rafforzano le ragioni di chi scende in piazza, ma le indeboliscono e le delegittimano; soprattutto, però, è arrivato il momento di dire con chiarezza che la difesa del lavoro non può coincidere con la difesa di rendite di posizione e che la tutela dei cittadini passa da più scelta, più trasparenza, più concorrenza e prezzi più equi.

Continuare a demonizzare le piattaforme tecnologiche senza affrontare le inefficienze strutturali del sistema taxi significa remare contro l'interesse generale, alimentando una frattura tra servizio e utenti che rischia di diventare irreparabile. Se davvero si vuole difendere il carattere pubblico della mobilità non di linea, la strada non è quella dei blocchi e delle intimidazioni, ma quella di una riforma coraggiosa che metta fine all'idea dei taxi come casta intoccabile e restituisca alle città un servizio accessibile, moderno e finalmente all'altezza delle esigenze di chi le vive ogni giorno.