

Le regole e il mercato Tutte le differenze tra auto bianche Uber e noleggiatori Le licenze valgono fino a 400 mila euro

Lo scontro

Ogni ncc può lavorare anche al di fuori del Comune che gli ha dato l'autorizzazione

ROMA Una licenza di taxi sul mercato di Milano e Roma oscilla tra 150 e 200 mila euro, poco meno a Napoli, ma a Firenze raggiunge anche i 350 mila e a Venezia tocca la cifra record di circa 400 mila. «Questa è la nostra liquidazione — dicono i tassisti — quando andremo in pensione», pensando alla futura vendita della licenza. A oggi i Comuni ne hanno concesse circa 50 mila. Sull'altro lato della barricata ci sono i noleggiatori con conducente (ribattezzati «ncc»): le autorizzazioni rilasciate dalle amministrazioni comunali sono complessivamente circa 80 mila. E anche in questo caso è sempre l'ente locale a concedere il permesso al noleggiatore che poi può rivendere il documento per una cifra che si aggira sui 50-60 mila euro.

Rinnovi e controlli

Lo scontro feroce e strisciante che da anni va avanti tra tassisti e ncc si è arricchito negli ultimi tempi dell'arrivo di «Uber», la multinazionale che tramite una *app* manda un'auto con autista a prendere il cliente per accompagnarlo dove desidera. «Uber paga le tasse all'estero, ma lavora qui

in Italia — ricorda Angelo Mele, tassista e presidente di un'associazione di categoria Assodemoscoop — e questo non mi sembra giusto». Mele, sposato e padre di due figli di 12 e 15 anni, ha acquistato la sua licenza per 200 milioni di vecchie lire nel 2000: «Noi siamo controllati — ricorda —. Quando ogni cinque anni rinnoviamo la licenza, se in Comune scoprono che abbiamo la fedina penale sporca, ce la ritirano. E poi ogni anno facciamo i controlli per l'uso di stupefacenti e alcol. Chi controlla gli autisti di Uber?».

Il trattamento fiscale

Le differenze tra chi guida un'auto bianca e un noleggiatore sono molte, a cominciare dal trattamento fiscale: i tassisti italiani guadagnano 1.100 euro al mese, vale a dire meno di un metalmeccanico. A Roma la media dichiarata è di 1.150, a Milano di 1.200 euro. Il calcolo viene fatto in base agli studi di settore, ma non bisogna dimenticare i costi di gestione (manutenzione dell'auto, carburante e assicurazione, condivisi con gli ncc). Rimane alto, però, il sospetto che un tassista incassi molto di più. Un ncc, invece, paga le tasse in base a quanto fattura e pure qui, per esplicita ammissione di qualche noleggiatore, «c'è una quota di "nero", come in

molte altre categorie». Il tassista ha una tariffa comunale (a Roma 97 centesimi a chilometro) più 2,80 euro di quota fissa di partenza (che varia in base all'orario), oltre ai supplementi per bagagli e numero di passeggeri. Per un noleggiatore, invece, il costo del viaggio deriva dalla libera contrattazione tra lui e il cliente. Inoltre, i conducenti hanno la possibilità di lavorare anche fuori dal comune in cui hanno ottenuto l'autorizzazione, elemento questo di grande scontro tra le due categorie.

L'accusa di monopolio

«La *deregulation* e i mancati controlli hanno portato oggi solo truffe ai danni dei cittadini», sostiene Mele riferendosi ai casi di licenze ncc falsificate.

«I tassisti dovrebbero rendersi conto che non possono continuare a mantenere posizioni di privilegio nel mercato — replica Giulio Aloisi, 55 anni, da 34 noleggiatore —. Mi dispiace solo notare che *Uber* e la liberalizzazione del settore non c'entrino nulla con la protesta di questi giorni». Aloisi, sposato e padre di due ragazzi di 12 e 14 anni, sottolinea: «Non è vero che noi rubiamo lavoro ai taxi e anche *Uber* deve essere regolato. Ma basta monopoli».

Francesco Di Frischia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La parola****NCC**

È la sigla che sta per «Noleggio con conducente» ed è un sistema di trasporto pubblico non di linea. In questo caso è spesso vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico negli ambiti territoriali ove sia esercitato il servizio di taxi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA