

A Parigi il triplo di auto E a Londra il mercato è del tutto liberalizzato

IL CONFRONTO

PARIGI Uber, Covid, caro-carburante: i flagelli che si sono abbattuti sul mondo dei taxi ha colpito indistintamente le grandi capitali del mondo, eppure la situazione è molto diversa a seconda di un unico, fondamentale, dato, quello delle licenze. Quante sono, quanto costano, come si ottengono.

I confronti fra le città non sono facili, in quanto in Europa il modo in cui viene regolamentato il settore non è omogeneo. Qualche sia il paese, la città e il contesto, tuttavia, i taxi rappresentano sempre un servizio pubblico e per questo sono sottoposti a controlli e funzionano - con gradi anche diversissimi di liberalizzazione - con il rilascio di una licenza. La penuria di taxi è un problema che nei periodi recenti si è presentato a tutti i governanti della metropoli. Perfino nella liberalizzatissima Londra. Con circa 168 mila taxi (tra cab ufficiali e altri Ncc) la capitale britannica da 10 milio-

ni di abitanti è oggi una delle città che offre il servizio con il minore tempo di attesa. Non sempre la situazione è stata facile. Fino al 2019 a dominare la situazione è stata la "guerra" tra Uber e i taxi tradizionali. Oggi il mercato è del tutto liberalizzato, e a Londra non esiste un limite al rilascio delle licenze ufficiali: basta superare alcuni esami medici e dimostrare un'adeguata conoscenza toponomastica della capitale. Il costo di una licenza è di circa 1200 euro,

con una quota di rinnovo annuale di circa 150 euro.

GLI ESPERTI

A Parigi, nonostante le autorità abbiamo deciso anni fa di far fronte ai problemi legati alla scarsità di taxi, il problema non è risolto. Questo nonostante il paragone con le città nostrane sia comunque eloquente: se a Roma si contano 2,79 taxi ogni mille abitanti, a Parigi sono dieci. Gli esperti denunciano tuttavia ancora gravi insufficienze, con un orizzonte ancora più catastrofico se

si pensa ai grandi eventi di prossima venuta come le Olimpiadi. Unica attenuante all'allerta rossa, il grado di efficienza del sistema di trasporti pubblici, in particolare la metropolitana. All'ora di punta resta tuttavia sempre un'impresa trovare un taxi nella ville lumière. Nonostante la ripresa post-pandemia, i numeri non sono tornati quelli del pre-Covid. In causa: la penuria di autisti. Una licenza a Parigi può arrivare a costare 200mila euro. Possono essere rivendute solo le licenze ottenute prima del 2014. Quelle rilasciate in data successiva sono recuperate dalla Prefettura, che stabilisce il numero chiuso. Gli operatori del settore - in particolare la compagnia G7 che ha quasi la metà del mercato dei taxi a Parigi - ritengono che occorrerebbero almeno 600 nuove licenze in più ogni anno.

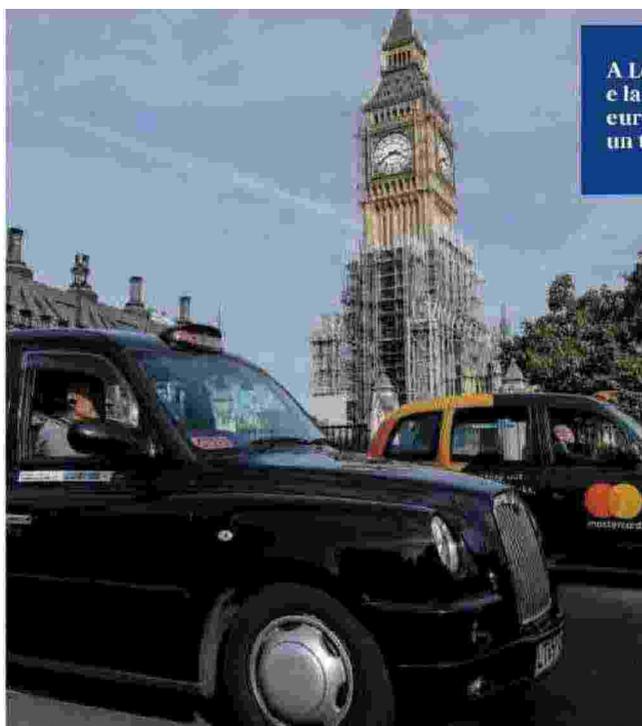
L'offerta alternativa per gli utenti è diminuita anche sul fronte degli autisti Uber: almeno 6.000 si sono ritirati durante la crisi sanitaria e tra il 2021 e il 2022, con il numero di candidati

che è crollato del 50 per cento. Non facilita la situazione il caro-carburante, che pesa sul volume d'affari dei taxisti, le cui tariffe sono in Francia strettamente regolamentate. Lo stato ha autorizzato in marzo un aumento del 3,5 per cento dei costi sul tassamento. Per gli addetti ai lavori si tratta di una misura del tutto insufficiente per ammortizzare il costo dei carburanti o per consentire di investire in un'auto ibrida o elettrica.

Per far fronte alla penuria dei taxi, la Germania ha fatto una piccola rivoluzione nel 2018. Oggi a Berlino non esiste limite alle concessioni. Si contano tuttavia solo 7200 taxi alle dipendenze di 3300 diverse società, con un calo costante. I tassisti hanno dovuto cedere le armi per adattarsi ai tempi moderni anche a costo di perdere diverse battaglie, in particolare hanno dovuto accettare di introdurre una tariffa legata al tempo, i pagamenti con carta di credito, la concorrenza di Uber e Bolt.

Francesca Pierantozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Londra il mercato liberalizzato e la capitale inglese è la metropoli europea dove i tempi di attesa di un taxi sono minori

NELLA CAPITALE INGLESE NON CI SONO LIMITI AL RILASCIO DEI PERMESSI IN QUELLA FRANCESE 10 MACCHINE OGNI MILLE ABITANTI

