

PROPOSTA DI LIBERALIZZAZIONE SERVIZIO TAXI IN FRANCIA SECONDO IL RAPPORTO ATTALI

I nostri cugini transalpini, sono da alcuni giorni alle prese con un programma di rinnovamento economico che, se attuato in tutti i suoi 316 punti, dovrebbe rilanciare l'economia francese e "svegliare" il mercato. E' il rapporto Attali (lo pronunciano Attali con l'accento sulla i!), che prende il nome dal suo ideatore Jacques Attali, economista, già consigliere di Mitterand e ora alla presidenza della banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo. Il presidente francese Sarkozy, proprio per rilanciare la crescita, e mettere davvero mano a una ristrutturazione profonda del Paese, ha deciso di radunare in spirito bipartisan i migliori cervelli nazionali e non solo (nella Commissione figurano gli italiani Mario Monti e Franco Bassanini). Ne è uscito un documento poderoso che ricorda fortemente la legge Bersani delle liberalizzazioni. La relazione della commissione Attali, raccomanda una serie di misure "per aumentare il numero di taxi", fra cui l'attribuzione gratuita dispiegata su due anni di licenze ai richiedenti iscritti alla fine del 2007. Propone anche di autorizzare molti autisti a utilizzare la stessa targa o anche eliminare le restrizioni territoriali che limitano il carico dei clienti. Secondo la relazione, un'"apertura completa" del mercato taxi e veicoli di piccola rimessa (VPR, automobili con autista) permetterebbero di avere un totale da 50.000 a 60.000 taxi e VPR a Parigi e hinterland contro 16.000 oggi. Ecco, a seguire le "decisioni" del rapporto Attali riguardanti il comparto taxi:

DECISIONE 209

SOPPRIMERE L'ESIGENZA DEL BREVETTO PROFESSIONALE PER APRIRE UNA RIMESSA E SOSTITUIRGLI IL CONSEGUIMENTO DI UN CAP O CINQUE ANNI DI PRATICA SOTTO LA RESPONSABILITÀ DI UN TITOLARE DEL CAP.

I taxi (46.000 attivi di cui solo 15.300 a Parigi; fatturato: 2 miliardi di euro). Per potere oggi esercitare l'attività d'autista di taxi, occorre soddisfare le condizioni seguenti:

- Superare con successo l'esame professionale d'autista di taxi;
- acquisire un'autorizzazione di parcheggio sulla via pubblica, sia gratuitamente presso il sindaco o il prefetto di polizia a Parigi, sia a carattere oneroso tramite un autista di taxi che cessa la sua attività;
- rispettare le tariffe massime fissate da decreto del ministro dell'economia e da decreto prefettizio preso in ogni dipartimento. Essendo un numero estremamente limitato di licenze gratuite accordato ogni anno, il prezzo di rivendita delle licenze è molto elevato nelle città in cui l'offerta è ovviamente insufficiente (140.000 euro a Tolosa, circa 190.000 euro a Parigi, 400.000 euro a Orly). Molti fattori illustrano l'urgenza di porre fine al numero chiuso dei taxi. L'aumento della popolazione nella Île-de-France, l'evoluzione del traffico aereo e del traffico ferroviario, la crescita del PIL dal 1981 permette di valutare circa ad 8.000 il numero di licenze che avrebbero potuto essere create per soddisfare la domanda nella regione parigina, proprio quando più di 6.500 autisti taxi in affitto o lavoratori dipendenti aspettano di potere acquisire una licenza. A Londra e a New York, i sistemi di targhe di taxi non sono stati liberalizzati e queste città contano circa altrettanti taxi che Parigi, ma delle automobili dette "di piccola rimessa" (VPR) permettono di rispondere alla domanda: sono 50.000 a Londra, 42.000 a New York, contro appena 100 a Parigi. La riforma non deve dunque soltanto concentrarsi sui taxi ma sviluppare nuove offerte di trasporto dedicate a segmenti specifici della domanda. La legge del 20 gennaio 1995 ha reso le licenze trasferibili dopo il loro sfruttamento effettivo e continuo durante una durata di 15 anni, durata ridotta a 5 anni dopo il primo cambiamento. Inoltre, questa legge ha precisato che il rilascio di nuove autorizzazioni non dà diritto ad indennità a profitto dei titolari di autorizzazioni precedentemente rilasciate. Un'apertura completa del mercato dei taxi e dei veicoli di piccola rimessa parigini permetterebbe di avere al totale da 50.000 a 60.000 taxi e VPR a Parigi ed in vicino sobborgo (contro 16 000 oggi), cioè un guadagno d'occupazione da 35.000 a 45 000. In Irlanda, dopo la liberalizzazione dei taxi nel 2000, il numero di taxi è aumentato del 150% in 3 anni e la densità di taxi è considerevolmente aumentata, che passano da 1 per 186 abitanti ad 1 per 72 abitanti (contro 1 per 360 a Parigi e sobborghi). Se questa stessa densità prevalesse, ci sarebbero 80.000 taxi a Parigi, cioè una creazione di 64.000 posti di lavoro. Nelle grandi città di provincia, in cui la densità di

taxi è meno rilevante (si conta un taxi per 1.000 a 3.000 abitanti nelle 15 più grandi città di provincia), le creazioni di posti di lavoro potranno essere molto più importanti che a Parigi.

DECISIONE 210

AGEVOLARE L'ENTRATA SUL MERCATO DELLE VPR E DI DIVERSE OFFERTE SPECIALIZZATE SU ALCUNI SEGMENTI DEL TRASPORTO URBANO.

- Mantenere per le VPR i criteri attuali di competenza professionale applicabili ai taxi (fedina penale pulita, rispetto delle norme d'igiene e di sicurezza, conoscenza della città, ecc.).
- Instaurare la libertà tariffaria, sempre che le tariffe siano annunciate in anticipo in occasione della presa del cliente, per favorire l'emergere di gamme di veicoli adeguate ai bilanci di varie clientele
- Trasferire la supervisione delle VPR al ministero responsabile dei trasporti ed evitare che lo stesso ufficio sia responsabile sia dei taxi sia delle VPR.
- Incoraggiare la creazione di flotte di "VPR/taxi verdi" che beneficiano di aree di parcheggio dedicate, simili a quelli del "Vélib" a Parigi, che permette di offrire agli utenti spostamenti in veicoli a propulsione ibrida o che utilizza combustibili poco inquinanti.

DECISIONE 211

AUMENTARE IL NUMERO DEI TAXI

- Rilasciare gratuitamente, con una procedura d'attribuzione dispiegata su due anni, una licenza inalienabile a tutti i richiedenti iscritti entro fine 2007.
- Dopo l'apertura dell'offerta di taxi e di vpr, autorizzare i taxi a controbilanciare sul prezzo delle corse gli aumenti del gasolio/benzina con un supplemento pur conservando una tariffa massima.
- Autorizzare più autisti a utilizzare la stessa targa di taxi, a condizione di sorvegliare che gli autisti non superino il numero di ore di lavoro autorizzate al giorno (ad esempio instaurando una carta di sblocco per ogni automobile).
- Eliminare il cronotachigrafo parigino. Fissare un'ampiezza di servizio unico di 11 ore equivarrebbe ad aumentare il numero di taxi a Parigi di circa 600 automobili senza peraltro aumentare la superficie d'occupazione della viabilità.
- Eliminare le restrizioni territoriali che limitano il carico dei clienti in alcune zone .
- Fondere sotto la stessa denominazione "taxi franciliens" i taxi parigini, quelli di Orly e di Roissy e île-de-France e fissare una tariffa forfettaria dagli aeroporti a Parigi
- Creare una via preferenziale dedicata ai taxi, agli autobus e al covoiturage tra Parigi e gli aeroporti
- Associare interamente il ministero responsabile trasporti, a lato del ministero dell'interno, alla gestione dell'offerta di taxi per tenere meglio conto degli interessi degli utenti
- Autorizzare i prefetti a sostituirsi al sindaco nell'attribuzione di nuove licenze di taxi, nelle città in cui l'evoluzione del numero di taxi non ha seguito l'evoluzione demografica
- Fondere il mercato secondario autorizzando senza indugio la vendita delle licenze ora detenute.

Riferimenti:

<http://www.liberationdelacroissance.fr/files/rapports/rapportCLCF.pdf>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Jacques_Attali

http://www.corriere.it/politica/08_gennaio_26/governo_crisi_agnese_fa9c1b5c-cbe2-11dc-91ff-0003ba99c667.shtml

<http://actu.orange.fr/articles/france/Taxi-la-Fnat-appelle-a-un-arret-de-travail-et-des-manifestations-mercredi.html>