

CONVIVENZA UBER – TAXISTI. CHE FARE?

di Marco De Mitri > m.demitri@niering.it



Non è la prima volta che mi muovo grazie ad Uber, e la mia esperienza è stata sempre ottima, tanto negli Stati Uniti (dove lo uso molto spesso) quanto in Italia.

Persone cordiali e disponibili, auto pulite, tariffa finale in linea con quella stimata, poca attesa (5-10 minuti), pagamento automatico a fine corsa e senza contante, ricevuta (anch'essa immediata) ottenuta per e-mail, rating finale da lasciare per l'autista attraverso l'applicazione, dopo che ci si è salutati. Tutto vero? Sì, tutto vero.

Nella mia esperienza recente in Florida, con vari spostamenti di diversa durata (da 10' a più di un'ora) e per i motivi e negli orari più diversi, tutto questo si è sempre ripetuto con sorprendente costanza ed uniformità. E questo nonostante i guidatori non siano reciprocamente "colleghi", e tantomeno "dipendenti" di Uber, dando l'impressione di una **rassicurante e concreta efficienza del "sistema"**, che fa sì di sapere già cosa aspettarsi la prossima volta.

Ed il bello è che **non si tratta – quasi mai – di per-**

sone che fanno questo come lavoro, ma solo per arrotondare i loro guadagni o, semplicemente, perché hanno piacere nel guidare e nel conoscere persone nuove. Ho incontrato varie tipologie di persone: dal giovane padre di famiglia alle prese con la fine del suo percorso di studi al pensionato che "si diverte con Uber" dopo una vita passata a fare mille lavori; dalla insegnante che si offre come autista durante i mesi estivi di chiusura delle scuole all'immigrato che raccoglie dei soldi per dare una casa più grande alla sua famiglia.

Anche molti di loro avevano interesse a sapere qualcosa da me. **La domanda più ricorrente era: "Do you have Uber in Italy?"** E la mia risposta era del tipo "sì, ma non è proprio come qui...", ed il discorso finiva invariabilmente sulla forte avversione che servizi come Uber o Lyft, in Italia (e non solo), subiscono da parte di compagnie e cooperative di taxi, con episodi peraltro talvolta caratterizzati da ripetute minacce e notevole aggressività.

Non ho competenze tali da giudicare la cosa in ambito

legale, anche se mi sono fatto l'idea che, in Italia, **l'argomento si colloca in una sorta di vuoto normativo** (mancando una legge che regoli o vieti espressamente questa specifica modalità di trasporto), tanto che è stato facile assistere a sentenze opposte da parte dei giudici fin qui chiamati ad esprimersi in merito.

Faccio comunque le mie considerazioni, cercando di pormi dal punto di vista di un utente, di un guidatore di Uber e di un tassista.

Come utente (e qui parlo per esperienza personale): **se Uber è presente nella città in cui devo muovermi, spesso lo preferisco ai taxi**, in virtù delle questioni di cui ho parlato (economicità, pagamento senza contante, ricevuta immediata, rating sull'autista, ecc.). Aggiungo che, mettendo da parte il discorso economico (è noto che i taxi in Italia hanno tariffe davvero molto alte), tutti gli altri elementi innovativi che rendono piacevole ed appetibile un viaggio con Uber potrebbero essere facilmente messi in atto anche dai tassisti (come la chiamata attraverso una app sullo smartphone). Ed in qualche caso la cosa sta già avvenendo, e potrebbe ridurre la differenza di *diappeal* oggi presente tra Uber ed i taxi.

Per quanto riguarda poi gli "autisti di Uber" (io non lo sono mai stato, ma ho parlato con molti di loro ed il quadro è chiaro): **non sono guidatori professionali e non vogliono esserlo**. Non intendo dire che non guidino con scrupolo ed attenzione (anzi!!!), ma che non fanno di Uber la loro attività lavorativa, salvo qualche caso (presente, ma sporadico) di persone in difficoltà perchè hanno perso il lavoro. Ma, anche in questi casi, i guadagni di una intera giornata (non poi così alti, come mi hanno confermato gli autisti di Uber in Italia) non generano una prospettiva economica tale da sostituire la ricerca di una normale occupazione. **Gli autisti di Uber, dunque, non hanno alcuna intenzione di mettersi in concorrenza con i taxi.**

Ma qui c'è il paradosso: guardando la cosa dal punto di vista di un tassista italiano, è assolutamente vero che i guidatori di Uber sono loro concorrenti, visto che gli utenti (cioè coloro che esprimono "la domanda" di trasporto) sono spesso portati a scegliere Uber invece dei taxi, ponendoli dunque entrambi nel novero delle alternative che costituiscono la loro "offerta" di trasporto, e scegliendo quella che risulta più attrattiva (in base soprattutto al prezzo, ma non solo). I tassisti, inoltre, lamentano che con la presenza di Uber la loro licenza perde valore. A loro dire, tra utenti persi e licenza deprezzata, Uber è un concorrente così forte che li potrebbe portare al fallimento (anche se, curiosamente, non si hanno notizie di tassisti che hanno venduto la licenza per passare alla concorrenza, diventando autisti di Uber...).

E già che ci siamo, **mettiamoci anche dal punto di vista di un governo nazionale**. Prendiamone uno a caso: il nostro. Che si ritrova: una legge sul servizio dei taxi vecchia di oltre due decenni (quando non esiste-

va neanche la tecnologia che oggi rende possibile usare piattaforme come Uber o Lyft), i cittadini desiderosi di usare sempre più modi di trasporto alternativi all'auto privata (avendo purtroppo il trasporto pubblico in costante ridimensionamento ed i taxi che costano una fortuna), i tassisti sul piede di guerra (per l'ingresso nel mercato di un concorrente reale, che non hanno mai avuto) e le città tremendamente in ritardo su tutto, in primis sulla mobilità (anche se poi, a sproposito, alcune di esse si autodefiniscono "*smart city*").

Esiste un modo per salvare capre, cavoli, risparmi e serenità delle persone?

Probabilmente sì, ma la cosa deve essere ben regolamentata, ed ognuno dovrebbe fare un passo indietro e riconoscersi in un sistema nuovo, condiviso e dove c'è la presenza di tutti gli attori.

Si è molto dibattuto sul tema, e **le possibili soluzioni non mancano**. È stato proposto ad esempio di regolamentare servizi come Uber rendendoli legali, ma a condizione che gli autisti possano offrire il servizio solo per poche ore a settimana (in modo da eliminare la possibilità che qualcuno ne faccia davvero la propria professione). Ed ancora, si è pensato di indennizzare i tassisti quantificando la reale perdita del valore delle licenze (sul cui strano meccanismo delle concessioni e del mercato si potrebbe poi aprire un lungo dibattito, ma non mi dilungo oltre). E a quel punto, aprire quindi il mercato della mobilità urbana a tutti gli operatori (conservando ovviamente il trasporto pubblico come punto di forza), ma in un quadro di regole chiaro e definito. Peraltro, gli stessi tassisti potrebbero "appoggiarsi" alla piattaforma di Uber in modo concordato e regolamentato, usandola per le prenotazioni ed i pagamenti, come già avviene in alcune città (l'ho provato personalmente a Boston).

Quelle riportate sono alcune delle ipotesi emerse nel dibattito sul tema degli ultimi mesi, e dimostrano che **con un po' di criterio, buon senso e (soprattutto) competenza in materia, la questione sarebbe gestibile e potrebbe portare ad ottimi risultati**. Ma, per arrivarci, è opportuno ascoltare alla pari tutte le parti interessate e definire la soluzione basandosi su misure ragionate in base alla competenza tecnica nel settore della mobilità urbana, e non invece sulla base dagli esiti attesi in termini di peso elettorale guadagnato o perso. Questo l'auspicio. Vedremo se e come la cosa verrà affrontata nei prossimi mesi.

MARCO DE MITRI



Ing. Marco De Mitri (NIER Ingegneria). Esperto in analisi di fattibilità ed implementazione di sistemi di gestione ISO 39001 per la riduzione del rischio stradale