

La rivolta dei tassisti contro Uber, l'app che chiama gli autisti privati. Intanto arriva ezDriver, la risposta italiana

MILANO – 31 MAGGIO 2013 - Una volta aperta la app, sullo schermo dello smartphone appare una mappa che visualizza la nostra posizione e quella delle auto con conducente più vicine. Viene visualizzato il tempo di attesa previsto e per la prenotazione basta un tocco. Il pagamento avviene con carta di credito e una volta terminata la corsa si può lasciare un commento sulla qualità del servizio.

Sembra bello e semplice, ma l'introduzione di questa esperienza in Italia, ideata dall'americana Uber, sta sollevando un polverone. In questi giorni è a Milano il Coo Ryan Graves, arrivato da San Francisco per illustrare il servizio durante il Wired Next Fest dove è stato accolto dalle proteste dei sindacati dei tassisti e Ncc (noleggio con conducente). L'app è arrivata a Milano a marzo e a Roma a maggio. Vale solo per Ncc, al momento non per i taxi. «L'accoglienza degli utenti è stata sorprendente - spiega Benedetta Arese Lucini, country manager di Uber per l'Italia - l'app è stata aperta 400mila volte solo a Milano».

Non si può dire lo stesso per i tassisti e il Fai, sindacato che rappresenta gli autisti Ncc. Secondo le sigle il servizio è contro la legge. Il Comune di Milano gli dà ragione: «Il sistema Uber contrasta in alcuni suoi aspetti sia con la legge 21/1992 sia con la legge regionale 11/2009, in particolare per quel che riguarda l'obbligo di stazionamento dei veicoli utilizzati all'interno delle autorimesse (e dunque il divieto di stazionamento su suolo pubblico) e la determinazione del costo della corsa che non viene concordata preventivamente con l'utente». Le auto, dunque, dovrebbero rimanere nella rimessa e uscire una volta chiamate, non restare in strada, magari dove ci sono eventi in corso e dunque molta domanda.

Uber contesta questa interpretazione: «Siamo convinti di rispettare la legge - continua Benedetta Arese Lucini -. La normativa in questione nasce nel '92, viene cambiata nel 2008 e poi è stata sospesa per 11 volte perché in contrasto con le direttive europee». La contestazione del Comune di Milano è però ferma ed entra anche nel merito della determinazione del prezzo della corsa. Il costo a Milano prevede 5 euro per la chiamata (7 a Roma), 10 euro di corsa minima (12 a Roma) e per il resto un algoritmo che a partire dalle rilevazioni gps fa una valutazione basata sullo spazio e il tempo trascorsi. In occasioni particolari, come festività o eventi particolari, il prezzo può salire «ma in linea con la domanda», spiega Uber.

Scrivono il Comune: «Il sistema di geolocalizzazione agisce di fatto come un "tassmetro" senza che all'utente sia garantita l'omologazione dello strumento (l'applicazione per smartphone "Uber Driver") e senza che sia rispettato l'articolo 13 della legge 21/1992: "Il corrispettivo del trasporto per il servizio di noleggio con conducente è direttamente concordato tra l'utente e il vettore". Continueranno anche nei prossimi giorni gli approfondimenti già intrapresi nelle scorse settimane, necessari per definire eventuali provvedimenti che tutelino la totale regolarità del servizio».

Anche su questo punto Uber ha obiezioni. Come si arriverà in fondo? «Io resto ottimista e spero che il servizio possa continuare in Italia. Intanto andiamo avanti, se ci fermeremo dovrà decidere il giudice. Spiace che il Comune di Milano si sia espresso senza volere un confronto con noi. Nemmeno i tassisti ci fanno parlare. Restiamo comunque aperti a una collaborazione e ad aprire la app anche ai taxi». Non che il problema sia solo italiano, anche se qui ha raggiunto la sua espressione più vivace. Il servizio c'è in 35 città. A New York, inizialmente era attivo anche per i taxi, non solo Ncc. C'è stata una sospensione voluta dall'amministrazione, poi ha ripreso in una fase sperimentale. «Abbiamo trovato protezionismo e governi corrotti in molti Paesi - dice il Coo di Uber Ryan Graves -. La nostra fortuna è che gli utenti si sono sempre mossi in nostro favore e ce l'abbiamo fatta».

Il costo delle corse è generalmente superiore, anche se non di molto, rispetto ai taxi. «La cosa peggiore che sta facendo Uber è mettere praticamente sullo stesso piano due offerte molto diverse: taxi e auto a noleggio» afferma Francesco Artusa, vicepresidente dell'associazione di categoria Fai Trasporto Persona.

In settimana è inoltre arrivata ezDriver, una app molto simile a Uber ma italiana, idea di una start up sostenuta dai servizi e la consulenza di PoliHub, l'incubatore del Politecnico di Milano gestito da Fondazione Politecnico di Milano. L'ad è Tommaso Lazzari, ex dipendente di Uber per cui ha lanciato il servizio ad Atlanta, e ha fondato l'azienda con il Cmo Giovanni Stella, il Coo Nicola D'Angelo e il Cto Manuel Zanchetta.

Tra le differenze, il sistema di prezzo: 5 euro per la chiamata e poi 1,80 euro a chilometro, corsa minima 10 euro complessivi. Dipende dalla tratta, ma si traduce in un 10-20% in più del taxi. «Il nostro obiettivo è la clientela business - spiega Giovanni Stella - per ora abbiamo 35 autisti su Milano e stiamo crescendo. In prospettiva vorremo fare scegliere all'utente il mezzo preferito, taxi compreso».

Per non incappare nell'ostilità che sta incontrando Uber, ezDriver ha avviato un dialogo con i sindacati, a partire dal Fai. Inoltre consente la prenotazione dell'auto il giorno prima e stima che il tempo medio di attesa sia di 20 minuti, garantendo che l'auto parta dalla rimessa. Con i sindacati, ezDriver vorrebbe chiudere un accordo. È vicino? «Porremo delle condizioni - risponde Artusa -. I 20 minuti devono essere il minimo di attesa, le auto non possono stare in strada. Poi proporrò delle tariffe fisse per zona. E la corsa minima dev'essere 25 euro, il nostro servizio è di qualità e ha tempi e costi conseguenti».

Luca Salvioi