Un clic e arriva l'autista la rivoluzione della app che fa arrabbiare i tassisti

Dagli Usa all'Italia, ma a Roma e a Milano monta la polemica contro Uber

MARCO CIAFFONE
FABIO TONACCI

ROMA — Più efficace di un decreto sulle liberalizzazioni, più potente delle lobby. Una nuova app per telefonini sta «facendo evolvere il modo in cui si muove il mondo», scrivono con una punta di megalomania i suoi creatori. Più prosaicamente, sta scardinando il sistema di spostamento su taxi e auto a noleggio in città. Si chiama *Uber*: nome tedesco, cuore a stelle e strisce. Nata a San Francisco nel 2010, è un'applicazione gratuita per trovare autisti privati nelle vicinanze e prenotare una corsa su auto di lusso. Basta un clic. Semplice come tutte le idee geniali (tant'è che anche Google la sta finanziando), *Uber* ha fatto infuriare i tassisti di Roma e Milano. E con qualche ragione.

Funziona così: si scarica sullo smartphone gratuitamente, si inseriscono i dati della carta di credito e *Uber* visualizza la mappa del luogo, con l'indicazione delle auto disponibili. Tutte macchine di un certo livello: Bmw, Audi, Mercedes, anche Limousine, al massimo vecchie di cinque anni. A bordo c'è un autista privato in giacca e cravatta. Il cliente clicca su quella a lui più vicina e avrà una stima di quanto pagherà per la corsa. Se accetta, vedrà l'auto avvicinarsi sulla mappa. Dopo il viaggio con chauffeur in livrea, il costo è addebitato in automatico sulla carta di credito.

Il servizio è già attivo in 35 città del mondo, da New York a Melbourne. Dal marzo di quest'anno anche a Milano e a Roma, con tariffe leggermente diverse. Nella capitale la chiamata costa 7 euro, a Milano solo 5. L'importo totale è calcolato da un algoritmo che mescola tempo e distanza percorsa col gps. In generale, il prezzo è superiore del 20-30 per cento rispetto a una corsa diurna di taxi. La notte però le tariffe di *Uber* diventano più competitive. «La partenza è stata ottima, centinaia di chiamate — racconta Arianna Tordi, community manager dell'azienda americana — all'estero offriamo servizi low cost, abbiamo *Uber blacks*, che è il segmento vip, e *Uber suv*, per capienze superiori. Speriamo di riuscire a portarli anche da noi». Attualmente ci sono una cinquantina di vetture attive a Roma e a Milano, anche se *Uber* non vuole precisare l'esatto numero: «Politica dell'azienda», spiegano.

Se un colosso come Google, che di solito annusa il business prima degli altri, ci ha investito ad agosto 258 milioni di dollari, vuol dire che *Uber* è già qualcosa di più di una scommessa. Potrebbe diventare lo strumento per realizzare il sogno di Mountain View: l'auto senza conducente. In questo senso viene letta anche l'acquisizione di *Waze*, applicazione israeliana di navigazione social, che Google si è comprata con mezzo miliardo di dollari. «Useremo questi fondi — ha scritto uno dei fondatori di *Uber*, Travis Kalanick, nel suo blog — per espanderci in Asia, accelerare l'acquisizione di nuovi clienti e autisti, combattere gli sforzi protezionistici».

Ecco, di questi ultimi in Italia e in Europa ne sta incontrando parecchi. A Milano tassisti e conducenti Ncc hanno lanciato lo slogan "*Uber* go home". I sindacati hanno presentato due esposti al Comune, ottenendo un regolamento che vieta l'attesa delle auto di *Uber* in strada (è obbligatorio avere una rimessa) e per concordare prima il costo della tratta. A Roma, dove ci sono 7734 tassisti e 1114 noleggiatori, stessa "calorosa" accoglienza. «*Uber* viola la legge 21 del 1992 — spiega Loreno Bittarelli, presidente nazionale di Uritaxi — stanno mettendo in atto un vero e proprio servizio pubblico su piazza senza autorizzazione». E Nicola di Giacobbe di Unica Taxi-Cgil aggiunge: «Non hanno tassametro, fanno una contrattazione tra privati, ma per trasportare terze persone serve che la vettura sia autorizzata. Dubito che le loro lo siano». *Uber*, sul punto, ribatte: «Siamo perfettamente legali». E non va oltre. Politica dell'azienda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cos'è Uber

È una **app gratuita** per smartphone, lanciata nel 2010 a San Francisco

Uber **permette di trovare autisti privati** nelle vicinanze e prenotare una corsa

L'azienda sviluppatrice ha un valore di **3,5 miliardi di dollari**

In Italia

Il servizio è attivo a **Milano** e **Roma**

sarà presto attivo a *Firenze* e a *Torino*

Il cliente può attribuire al servizio un **"rating"**

Il costo della corsa è **addebitato** sulla carta di credito

Come funziona

1. **Si scarica la app** sul telefonino
2. Si inseriscono i dati della carta di credito e si fa la **registrazione**
3. Uber visualizza la **mappa** del luogo dove si trova l'utente e le auto disponibili vicine
4. Cliccando su un'auto, si **prenota la corsa** e l'auto arriva

Punti critici

PAGAMENTO
il calcolo della tariffa è delegato a Uber e non è concordato prima

STAZIONAMENTO
le auto a noleggio dovrebbero partire dalla rimessa e non dalla strada

Quanto costa?

Quota fissa

A Milano

5€ la chiamata + 10€ di corsa minima

A Roma

7€ la chiamata + 10€ di corsa minima

+ la quota variabile:

È una somma che Uber calcola con un algoritmo a partire dalle rilevazioni del gps

20-30% in più

rispetto a un normale taxi

Le auto

Vetture con meno di 5 anni

Audi A6 e A8

Mercedes classe E e S

L'autista indossa **giacca e cravatta**

Nel Mondo

Il servizio è attivo a:

- SAN FRANCISCO
- LOS ANGELES
- CHICAGO
- WASHINGTON
- PHILADELPHIA
- SAN DIEGO
- DENVER
- PHOENIX
- BALTIMORA
- LONDRA
- MONACO
- STOCCOLMA
- SYDNEY
- MELBOURNE
- SINGAPORE
- NEW YORK
- SEATTLE
- BOSTON
- MINNEAPOLIS
- DALLAS
- ATLANTA
- INDIANAPOLIS
- DETROIT
- SACRAMENTO
- TORONTO
- AMSTERDAM
- PARIGI
- BERLINO
- TAIPEI