

Perché i tassisti ce l'hanno con Uber?. Come funziona l'app per smartphone che ha generato contestazioni aggressive e scioperi, non solo a Milano

Da sabato 17 maggio a Milano proseguono le proteste – rumorose e aggressive – di alcuni gruppi di tassisti contro Uber, un noto e innovativo servizio di auto a noleggio: sabato in 300 hanno organizzato un presidio ai Giardini Montanelli, impedendo un dibattito organizzato dalla rivista Wired tra Benedetta Arese Lucini, manager italiana di Uber, l'assessore ai Trasporti del Comune di Milano e un rappresentante degli stessi tassisti. I tassisti chiedono che il comune di Milano “chiuda immediatamente l'applicazione di noleggio con conducente Uber” e minacciano di attuare nuovi fermi del servizio dei taxi. Altri disordini si sono verificati anche oggi, di nuovo a Milano.

Cos'è Uber

Uber è un servizio di trasporto, una via di mezzo tra il taxi e il noleggio di macchine private. È stato fondato a San Francisco, in California, nel 2009. È attivo in diverse grandi città del mondo tra cui New York, Londra, Parigi e Amsterdam. In Italia è presente a Roma e a Milano da circa un anno.



Come funziona

Funziona tramite un'applicazione per smartphone: occorre innanzitutto iscriversi, dando i propri dati personali e quelli della carta di credito; dopodiché, ogni volta che si vuole utilizzare il servizio, l'applicazione invia le coordinate GPS del cliente a un centralino che smista le richieste e manda in zona l'autista libero più vicino. Si paga attraverso l'applicazione, con carta di credito: non c'è scambio di denaro diretto tra cliente e autista. Attraverso l'app si può conoscere in anticipo quanto costerà all'incirca una determinata tratta.

Quanto costa? Che tipo di macchine usano?

Uber applica una tariffa mista, a tempo e a distanza, a seconda dell'andatura della macchina (al di sotto di una certa velocità si paga a tempo, al di sopra si pagano i chilometri percorsi). Il centralino calcola in anticipo la tariffa della corsa e in un secondo momento la addebita sulla carta di credito, inviando poi un dettaglio sulla spesa e sul percorso fatto. Uber utilizza una serie di berline di lusso, mediamente superiori ai taxi dal punto di vista dei comfort e delle prestazioni, e infatti è un servizio più costoso rispetto alle tariffe dei taxi (dal 20 al 30 per cento in più).

Perché i tassisti protestano?

Secondo i tassisti, Uber fa loro concorrenza sleale: offre un servizio tecnicamente simile a quello offerto dai taxi ma senza disporre della licenza (la cui liberalizzazione è peraltro un argomento di cui si discute da tempo: il governo Monti se ne occupò tentando di creare un'autorità apposita e una serie di norme che poi vennero del tutto accantonate in seguito alle proteste dei sindacati dei tassisti). Il comitato dei tassisti milanesi sostiene che Uber offra un servizio illegalmente, violando la legge quadro 21 del 1992. Per quanto la situazione dei taxi in Italia abbia delle sue storiche peculiarità – pagare con carta di credito tuttora è difficile se non impossibile, per dirne una tra moltissime – Uber ha incontrato le proteste dei tassisti in quasi tutte le città in cui è arrivato.

E cosa dice la legge in Italia?

La legge 21 del 1992 regola le modalità del trasporto pubblico non di linea, ossia quello “con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea”, e quindi taxi e servizio di noleggio. L'articolo 3 stabilisce che per i servizi di noleggio con conducente “lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco”, ma di fatto Uber raccoglie le chiamate degli utenti quando le auto sono in circolazione. Al contrario del noleggio con conducente, inoltre, la tariffa non è concordata tra utente e autista bensì calcolata automaticamente: come sui taxi.

Le regole del Comune di Milano riguardo a Uber

Il 30 luglio scorso il Comune di Milano fissò, tramite una “determina dirigenziale” più o meno esplicitamente rivolta a Uber, “le modalità e i limiti operativi per il servizio di autonoleggio da rimessa con conducente” nel territorio del Comune. Il Comune stabilì tre cose: innanzitutto che le prenotazioni devono arrivare direttamente alla sede o alla rimessa dell'azienda, anche in “forma telematica”, ma ne deve “rimanere traccia” nell'azienda; secondo, il costo della corsa deve essere stabilito prima tra l'utente e l'azienda e non può essere solo una stima; terzo, le auto in attesa di una chiamata non possono sostare per strada o essere costantemente in giro – pratica esplicitamente vietata – ma devono aspettare nella rimessa (viene data la possibilità di individuare una autorimessa “aggiuntiva” sul territorio del Comune).

E Uber?

Uber si attiene alle decisioni del Comune ma si prepara a lanciare un nuovo servizio, Uber Pop: un sistema che permette a chiunque di registrarsi come autista con Uber e usare un veicolo privato per trasportare clienti del servizio. Nei normali servizi di Uber le auto sono guidate da autisti professionisti; Uber Pop, invece, offre un servizio formalmente simile a quelli di car pooling che permettono a chi si sta per mettere in viaggio con la sua macchina di trovare qualcuno con cui dividere le spese di pedaggio e benzina. A

mediare tra cliente e autista ci sarà sempre Uber, che si occuperà anche del pagamento della corsa e di garantire la qualità del servizio. L'assessore ai Trasporti del comune di Milano, Pierfrancesco Maran, ha detto che chiederà l'intervento del ministero dei Trasporti per fermare Uber Pop, progetto che definisce «irresponsabile».

