

MOTORI & TECNOLOGIA

Vale **62,5 miliardi di dollari** e ne ha appena rastrellati 3,5 in Arabia Saudita. Analisi di **un fenomeno** che ha solo 5 anni...

Uber

Cos'è Uber? Tutto e niente. Come Amazon o Facebook, a dire il vero. È una aggressiva creatura indefinita che potrebbe trasformarsi in qualsiasi cosa. Ad ammetterlo in una recente intervista a una testata americana il suo stesso co-fondatore e amministratore delegato, Travis Kalanick: «Non sono mai stato in grado di prevedere il punto a cui siamo arrivati adesso e non so se sono in grado di dire dove stiamo andando. Stare al timone di Uber è come guidare un'automobile lungo la strada quando c'è nebbia. Devi tenere le mani salde sul volante e guardare di fronte a te. Non hai tempo per volgere lo sguardo alle tue spalle e puoi solo proseguire e goderti il viaggio». Con il piede pigiato sull'acceleratore, s'intende.

In realtà una variabile che parla chiaro c'è, i soldi: Uber vale 62,5 miliardi di dollari. Ne ha appena rastrellati 3,5 dal Public Investment Fund dell'Arabia

Saudita. E ha impiegato solo 5 anni per sorpassare la valutazione di colossi del settore in cui opera come General Motors o Ford.

L'altra variabile, che un'idea su cosa sia Uber ce l'ha molto chiara, sono i tassisti. La prima categoria ad assaggiare il sapore di una rivoluzione imposta. Negli Stati Uniti la chiamano «disruption». Qui, in Italia, si traduce «infischiarci della 21 del 1992», la norma che interviene sull'attività di chi effettua trasporto pubblico, taxi e veicoli Ncc (Noleggio con conducente) compresi. Il problema è lo stesso in tutta Europa, con la Francia che ha appena sganciato una sanzione da 964 mila euro ai danni di Kalanick & Co.. Anzi, era, perché — come detto — il duello con i tassisti è soltanto la punta dell'iceberg. La società fondata nel 2009 a San Francisco è partita proponendosi come piattaforma tecnologica in grado di aiutare gli Ncc a raccogliere i clienti in tempo reale, con l'ausilio di uno smartphone. Ha messo la categoria sullo stesso piano dei tassisti, mentre le leggi di mezzo mondo la vorrebbero in attesa di prenotazioni ad hoc, con la promessa di un servizio qualitativamente più alto e di far arro-

tondare i professionisti in auto scura. Mentre fronteggiava attacchi e critiche su questo fronte anche in patria, tirava fuori dal cappello UberPop: privati cittadini, in questo caso, che condividono lo spazio libero in macchina con l'ausilio della solita app e dando fastidio ai soliti taxi. Non si tratta, quindi, solo di svalutare le licenze delle auto gialle, ma di creare una nuova categoria professionale senza farsene carico. «Negli Stati Uniti, come in Europa e in Italia, sono lavoratori autonomi, così come i tassisti. Di fatto non si sta costruendo un mercato diverso da quello di prima, ma si consente a tante persone di generare un reddito addizionale», ci ha spiegato il Public policy manager Matt Kallman. Ovviamente non è così semplice: sia gli Ncc sia i privati di app muniti contribuiscono al fatturato del colosso americano e hanno un rapporto sempre più simile a quello di un regolare collaboratore o dipendente. Ecco perché negli Stati Uniti 35 mila autisti hanno raggiunto un accordo, a colpi di minacce con class action, e saranno rappresentati da un regolare sindacato, l'International Association of Machinists con cui Uber ha ac-

ettato di dialogare.

Ed ecco perché nei nostri confini si tenta al contempo di aggiornare il ruolo degli Ncc e di individuare un collocamento per i nuovi professionisti a chiamata dell'economia digitale. Intanto l'Europa è stata chiara, seppur con un intervento non vincolante che abbraccia anche altre forme della cosiddetta sharing economy: il «divieto totale deve essere solo una misura estrema». E gli Stati membri devono distinguere tra chi mette a disposizione l'auto occasionalmente per «arrotondare». Le regole, insomma, vanno aggiornate e il boccone, in qualche modo, digerito.

Kalanick ha ben altro per la testa, intanto: con UberRush ha messo un piede — partendo dagli Stati Uniti — in uno dei settori più vitali e promettenti, quello delle consegne a domicilio. Con UberEats si è spostato nel campo, che nei nostri confini stiamo apprezzando con i vari Deliveroo o Foodora, del cibo, sempre a domicilio. E, soprattutto, nel suo Advanced Technologies Center di Pittsburgh sta iniziando a giocare con le vetture senza conducente. Un gioco già concretizzatosi nel primo prototipo presentato in maggio, basato su una Ford Fu-

sion. E una partita molto seria, che vede Uber competere e collaborare con uno dei suoi primi investitori. Google. L'obiettivo è stato esplicitato chiaramente:

abbattere il costo del servizio eliminando la figura del conducente. Così facendo, usare l'app sarà «più conveniente dell'acquistare una macchina», ha di-

chiarato l'insaziabile Kalanick. Le case automobilistiche tentano la stretta di mano, con Fiat Chrysler in primo piano. Il rischio, in caso contrario, è di

diventare le nuove vittime della «disruption»

Martina Pennisi
@martinapennisi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia di Uber

- Uber è stata fondata nel marzo del 2009 da Garrett Camp e Travis Kalanick.

- Prima si chiamava UberCab.

- Il lancio vero e proprio dell'app sia per iOS sia per Android che permette di chiamare e pagare con lo smartphone con carta di credito o Paypal vetture con autista risale al 2010 a San Francisco. All'epoca Ryan Graves vestiva i panni di Ceo, ruolo oggi ricoperto dal co-fondatore Kalanick.

- La prima città raggiunta dal servizio fuori dai confini statunitensi è stata Parigi a fine 2011.

- Nel luglio del 2012 è stata la volta di Londra

- Il debutto italiano risale a marzo del 2013 a Milano.

- Oggi Uber è presente in oltre 400 città di più di 70 Paesi del mondo.

- Fra i suoi finanziatori c'è anche Google. L'app è infatti presente fra le opzioni di spostamento nelle mappe di Google Maps.

- Oggi la società ha un valore di 62,5 miliardi di dollari.

5

I milioni di corse effettuate dagli autisti di Uber ogni giorno in tutte le città del mondo in cui l'applicazione nera di trasporti è presente.

1

Un miliardo di corse effettuate: il traguardo è stato raggiunto dal servizio nel dicembre del 2015. Solo 5 anni dopo l'inizio dell'attività della società californiana.

1

Il milione, circa, di autisti Uber attivi in tutto il mondo. Si tratti di professionisti in possesso di licenza Ncc o di privati che con l'app mettono a disposizione la loro auto.

7

Le migliaia di dipendenti in tutto il mondo. In Italia sono una decina. Non vengono conteggiati gli autisti, che sono agiscono in autonomia.

Travis Kalanick

«Siamo come un'auto che viaggia nella nebbia, non so dove stiamo andando»

Il futuro

«Senza guidatore usare l'app costerà meno rispetto al possesso di un'auto»

