

Uber ha passato un terribile 2015 nell'Europa dei luddisti

Roma. A fine dicembre la Information technology and innovation foundation (Itif), think tank americano indipendente che si occupa di innovazione tecnologica e policy, ha pubblicato le nomination per il suo premio annuale al luddista dell'anno. Tra i "killer di innovazione" più influenti del 2015, secondo la fondazione americana, figura anche l'Europa, intesa come intero continente, appaiata niente meno che alla Cina. La ragione? "Aver preferito i tassisti ai passeggeri che usano il car sharing". Il premio sarà consegnato tra qualche giorno, ma è facile capire perché l'Europa potrebbe vincere. Uber, la principale società di car sharing al mondo, ha trascorso il suo 2015 in Europa perennemente sotto attacco, presa di mira dai bandi dei governi, dai provvedimenti legali delle magistrature, dalle proteste delle lobby, soprattutto quella dei tassisti, che a volte, come a Parigi all'inizio dell'anno scorso, sono finite nella violenza. Il New York Times ha pubblicato ieri un reportage dalla Germania, uno dei mercati più difficili per Uber, e nello specifico da Francoforte, città da cui la società, lo scorso novembre, si è ritirata, chiudendo gli uffici dopo 18 travagliati mesi di attività. E' un evento poco comune: nel corso del 2015 Uber si è espansa fino a operare in 67 paesi, una crescita esagerata e senza precedenti. I luoghi da cui ha

cessato l'attività o ha smesso di fornire alcuni dei suoi servizi si contano sulle dita di una mano, e sono quasi tutti in Europa. Quest'anno la società è stata costretta a ritirarsi del tutto oltre che da Francoforte anche da Amsterdam, Bruxelles, Parigi e, dopo una sentenza del tribunale di Milano, da tutta Italia. Londra sta valutando una revisione del regolamento dei trasporti che sembra tagliata su misura per escludere il car sharing. Insomma, è in corso una grande guerra europea contro Uber, che coinvolge con poche distinzioni tutto il continente, e bisogna capire se la colpa è dell'Europa o di Uber. Per il New York Times, la colpa è di Uber.

La strategia di espansione della società, fatta di aggressività e di disruption, studiata per mettere in evidenza la superiorità del servizio sui taxi e imporre di conseguenza la propria presenza sul mercato a discapito delle regolamentazioni, funziona quasi alla perfezione nella libertaria America. Anche lì ci sono intoppi, l'ultimo è arrivato a metà dicembre da Seattle, la cui amministrazione cittadina ha consentito agli autisti di Uber e del concorrente americano Lyft di costituirsi in sindacato pur essendo non contrattualizzati. Ma in Euro-

pa, scrive il New York Times, questa strategia sembra strutturalmente inadatta, capace di trasformarsi in "una serie di passi falsi legali e culturali". Non che non funzioni: ovunque passi, Uber si lascia dietro una scia di utenti soddisfatti. Ma se Uber in America e nel mondo è abituata a imporre le sue regole, in Europa sono le regole a imporsi su Uber. Questo atteggiamento aggressivo e poco rispettoso dei rapporti di lavoro tradizionali non fa parte della nostra cultura, dicono in coro i tassisti e perfino alcuni dei passeggeri di Uber a Francoforte; ci sono delle regole da rispettare prima di ogni cosa: della convenienza, della facilità d'uso, della concorrenza, del miglior servizio all'utente. Uber avrebbe dovuto adattarsi al mercato europeo, sembra dire il Nyt, capire che lacci, laccioli e garanzie, che rendono il mercato del lavoro tanto sicuro ma al tempo stesso tanto rigido non possono essere spianati con un clic, vanno assecondate, e con le corporazioni bisogna sempre scendere a compromessi. La battaglia non è ancora finita, ma per Uber in Europa il 2015 è indubbiamente stato un anno nero. Per chi sperava che l'aggressività della compagnia, spesso eccessiva ma sempre sana, avrebbe smosso l'ingessatissima Europa, questa è una pessima notizia.

Twitter @eugenio_cau

