

Così Uber mette all'angolo anche i mitici black cab



Il black cab sta a Londra quanto la regina sta a Buckingham Palace. Non

stupisce che al lancio di Uber i taxisti abbiano protestato ferocemente, paralizzando la città a più riprese. Nonostante le critiche, il business invece fiorisce e prolifera. Con 500mila utenti, 7mila autisti impegnati quasi a tempo pieno, Uber, che ha appena raccolto investimenti per oltre 5 miliardi, fa rosee previsioni per il futuro, prospettando di arruolare fino a 4.2000 autisti nei prossimi 18 mesi. Si tratta di un affare serio, i numeri sono di peso, anche se gli utili non sono ancora maturati. Il successo di questo servizio è facile da spiegare: Uber è conveniente ed è semplice. Il consumatore guarda alle

proprie tasche e alla praticità del servizio. Nonostante queste premesse, Uber gode di una fama non sempre brillante, e non solo tra i taxisti degli iconici taxi neri. I motivi vanno dal suo investitore, la banca d'affari più aggressiva al mondo Goldman Sachs, la sede fiscale in Olanda, le corse che a volte costano ben più del preventivo, il sospetto di sfruttamento dei guidatori, che vengono pagati il minimo salariale o anche meno, controlli non sempre accurati sulle abilità al volante dei propri impiegati.

Segue poi l'accusa di gestire in modo improprio i dati che raccoglie sui percorsi e i suoi utenti, ma lo stesso commento si potrebbe scagliare contro molte altre aziende, con Google e Facebook in pole position. Uber suscita domande scomode sul futuro della nostra economia, a cui non abbiamo ancora trovato risposte convincenti. Domande simili a quelle che nascono dall'ascesa di Amazon o iTunes. Questi prodotti o servizi vengono chiamati in inglese disruptive, che a noi suona un po' come distruttivi. E lo sono, perché minano come un terremoto lo status quo. Chi ha vissuto negli ultimi dieci anni nei quartieri residenziali e fuori dal centro benedice l'avvento di Uber, che ha reso la vita molto più facile a chi non può permettersi un appartamento in zona 1, o vivere particolarmente vicino a una fermata della metropolitana. Ai vecchi tempi, se si voleva prendere un taxi la notte per trasportare qualcosa di ingombrante, i famosi black cab spesso si rifiutavano, come declinavano le corse per i passeggeri diretti a Brixton, o più in generale a sud del Tamigi. Non è più così, visto che gli autisti di Uber sono ben disposti ad andare nei quartieri periferici, perché sanno che non gli sarà difficile trovare clienti per il viaggio di ritorno. Intanto i taxisti non si arrendono e si stanno organizzando con nuove app che faranno concorrenza a Uber. Stiamo a vedere che cosa accadrà nei prossimi mesi.