



stranieri. Tra gli italiani ancora non c'è molta consapevolezza del servizio. Tanti non sanno nemmeno che esista Uber, altri temono addirittura che sia illegale...», spiega. Arrivati a destinazione, sul display del cellulare dell'autista, in bella vista a segnare il percorso fatto, compare la cifra da pagare. Non esistono contanti, il pagamento avviene in automatico con la carta di credito associata all'account Uber, necessaria all'atto della registrazione. Salutiamo Gabriele, proprio mentre ci arriva una mail di riepilogo del viaggio appena concluso. Altro giro, altra corsa. E decidiamo di provare i comfort di Uber Lux. La procedura di prenotazione è la stessa, così come il percorso. L'app ci dice che nelle vicinanze c'è Modou, a bordo di un'Audi A6. Anche in questo caso l'attesa è minima, un paio di minuti inferiore a quella specificata sull'applicazione, ma il prezzo, ovviamente, è più alto (15 euro). Siamo già sulla strada, quando arriva Modou, francese di origini africane, rigorosamente in giacca e cravatta. Accosta, scende dall'auto e ci apre la portiera. A bordo ci chiede se gradiamo una bottiglietta d'acqua o una caramella. «Il compito principale di un buon autista deve essere quello di mettere a proprio agio il cliente. Sia per quanto riguarda i comfort a bordo che nella guida». Modou è partner di Uber da nove mesi, parla quattro lingue e prima lavorava in Francia. «All'estero questo servizio è più radicato rispetto a Milano. Infatti i miei clienti sono quasi tutti turisti cinesi. In un giorno posso arrivare anche a fare venticinque corse, ma in ogni caso non scendo mai sotto le quindici. Lavoro soprattutto di notte e durante i grandi eventi, come la Fashion Week». In tanti ci tengono ad arrivare davanti all'ingresso dell'appuntamento a bordo di un'auto di lusso. C'è chi ha lasciato il proprio lavoro per "cambiare vita" e si è messo in "vetrina" online incuriosito dalla novità, e chi invece aveva già un'esperienza pregressa alle spalle. Infatti, tantissimi conducenti, prima di associarsi a Uber, facevano i tassisti. Come Matteo, che dopo una vita a bordo di un taxi decise di vendere la licenza e aprire un'agenzia immobiliare insieme al fratello. «Un investimento andato male e mi sono ritrovato a cinquant'anni senza più un lavoro. È stato un periodo nero, ma nel 2013 Uber mi ha dato la possibilità di rimettermi in gioco, dato che ho sempre fatto l'autista di professione. È stata una svolta incredibile e ora lavoro come dipendente di una società di noleggio, perché comprare una nuova licenza mi era pressoché impossibile (costano tra i 10 mila e i 20 mila euro, a fronte dei 150 mila medi necessari per acquistarne una da taxi), e guadagno tra i 2000 e i 2500 euro". Nell'ultimo anno, alcuni autisti Uber sono stati vittime di aggressioni. Lanci di uova e scarabocchi con bombolette spray sulle vetture. Bollati come «tentativi di intimidazione dalla concorrenza». Intanto, dall'azienda fanno sapere di essere «in attesa di una legge che colmi il vuoto normativo». La legge quadro in vigore è quella approvata nel '92 «per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea». Secondo cui i conducenti di veicoli in possesso di autorizzazione NCC, come nel caso di Uber, non possono sostare su suolo pubblico, ma stazionare solo all'interno delle autorimesse. Secondo i tassisti basterebbe applicarla per stanare eventuali irregolarità, mentre dall'azienda statunitense fanno sapere che «i tempi cambiano e bisogna aggiornarsi». riproduzione riservata.