

LA UBER-CAZZOLA FUNZIONA

Ai tassisti basterebbe una settimana per dotarsi di una loro App e uscire dal medioevo, così dicono gli esperti

Milano. Se i tassisti pensano di risolvere il problema Uber grazie a un intervento della politica sbagliano, questa volta è diversa. A differenza dei vecchi tentativi di liberalizzazione che puntavano a un semplice aumento quantitativo dell'offerta, ci troviamo di fronte a una rivoluzione qualitativa nel mondo della mobilità. Uber è un "Big Bang disruptor". Così, in un libro di successo, l'editorialista di Forbes Larry Downes ha definito gli attori che sbaragliano i concorrenti con servizi più competitivi attraverso un uso innovativo della tecnologia. Dopo l'ingresso di un Big Bang disruptor agli attori tradizionali del mercato non resta che adeguarsi (e rapidamente)

alle innovazioni tecnologiche per non essere spazzati via. In questo contesto le intemerate sul rispetto delle regole non stanno più in piedi, perché si tratta di regole scritte decine di anni fa, nella preistoria tecnologica. E inoltre i regolamenti che dovevano tutelare i consumatori hanno spesso finito per difendere gli interessi dei regolati, creando una specie di doping amministrativo che ha eliminato artificialmente la concorrenza e la spinta a innovare. "Uber segna l'ingresso tumultuoso della

modernità in quel negozio di cristalleria che è la burocrazia del trasporto locale - dice al Foglio Carlo Alberto Carnevale Maffè, docente di Strategia e Politica aziendale alla Bocconi - Dal punto di vista economico è una straordinaria modalità per ottimizzare risorse scarse come lo spazio umano, le auto e i parcheggi. C'è una rotazione degli asset che migliora l'efficienza del parco automobili, riduce le emissioni, l'utilizzo di suolo e grava meno sulla collettività diminuendo la necessità di investimenti pubblici ormai medievali per parcheggi e spazi riservati". L'innovazione alla

base di Uber è anche di tipo logistico e può avere un effetto dirompente anche sui beni pubblici: "Uber permette di generare e controllare flussi informativi preziosissimi, ad esempio per indirizzare ex ante la polizia urbana, le ambulanze e ridurre l'ingombrante presenza pubblica nei trasporti. Uber produce esternalità positive straordinarie anche per chi amministra la cosa pubblica". Ci sono benefici sia privati sia pubblici, servizi migliori per le nuove esigenze degli utenti e minor necessità di investimenti pubblici. Più importante della costruzione delle infrastrutture diventa la gestione dei flussi di informazioni: "Si va verso un modello organizzativo diverso, con un utilizzo più efficiente dello spazio urbano e senza la necessità di nuovi investimenti - sostiene Carnevale Maffè -, la migliore infrastruttura diventa l'intelligenza distribuita. Si va verso una sostituzione tra capitale fisico e capitale intangibile". A una rivoluzione tecnologica e logistica di questa portata la politica risponde con regolamenti da gioco dell'oca che propongono pause e ritorni in autorimessa: "Così si perde tanto valore, è il trionfo della burocrazia sulla politica, non si può rispondere a una sfida del genere con leggi ad cartellum". E i tassisti, gli sconfitti della Big bang disruption, cosa possono fare per non soccombere? Dovrebbero adeguarsi e dotarsi di una App simile, come hanno fatto i tassisti a New York con Taxi Magic: "Le cooperative di taxi dovrebbero chiedere la licenza d'uso della stessa tecnologia di Uber, dovrebbero fare sistema, se si muovono in una logica separata sono perdenti. Hanno esperienza e una rete diffusa, non manca niente per fare come e meglio di Uber". Quanto tempo ci vorrebbe per adeguarsi alla nuova tecnologia? "Più o meno una settimana".