

Uber

Mobilità urbana: scenari futuri e ruolo di Uber in Italia

Giugno 2020

La storia di Uber è iniziata nel 2010 per risolvere un semplice problema: come posso spostarmi al punto A al punto B in modo facile e immediato? Più di 15 miliardi di viaggi dopo si può affermare che Uber ha cambiato il modo in cui persone, cibo e cose si muovono attraverso le città di tutto il mondo: siamo infatti presenti in 10mila città di 69 paesi di tutti e 6 i continenti e ogni giorno contiamo 18 milioni di viaggi attraverso la nostra piattaforma che offre così opportunità di lavoro a circa 5 milioni di driver in tutto il mondo.

In questi 10 anni abbiamo contribuito a cambiare il modo in cui le persone si spostano nelle città, partendo dalle macchine per arrivare a essere un vera e propria piattaforma multimodale di mobilità che include biciclette elettriche, monopattini e mezzi di trasporto pubblico, con l'obiettivo di ridurre l'utilizzo della macchina privata a favore di sistemi di spostamento più sostenibili.

Per fare questo ci siamo messi a disposizione delle istituzioni, dei governi e dei legislatori di tutto il mondo per fornire il nostro contributo nell'ammodernare le leggi che regolano il trasporto delle persone. Abbiamo tanti esempi, dagli Stati Uniti all'Australia, dall'Asia all'Europa, che possono essere oggetto di studio. Nello specifico crediamo che ci siano casi come la Spagna, il Regno Unito, il Portogallo, l'Olanda e la Finlandia, solo per rimanere nel nostro continente, che possono rappresentare uno stimolo anche per l'Italia: ovvero una sempre maggiore efficienza del mercato e una complementarità tra l'operatività dei taxi e quella dei cosiddetti PHV (private hire vehicles), che in Italia sono gli NCC.

L'evoluzione dei servizi di trasporto non di linea è stata favorita negli ultimi anni dalla crescita delle piattaforme digitali, dalle app come Uber ma non solo: è stata confermata anche da diversi esperti e dalla stessa Corte Costituzionale che recentemente si è espressa sul ritorno in rimessa, di fatto dichiarandolo incostituzionale, e sulla necessità di una nuova legge che regoli il trasporto pubblico non di linea proprio tenendo conto delle trasformazioni e delle opportunità create dalla tecnologia.

E proprio da qui, da queste sempre maggiori possibilità vogliamo ripartire, a maggior ragione in questo momento post Covid: l'impegno di Uber nel portare i benefici di una nuova mobilità nel nostro paese è testimoniato anche dall'audizione in Parlamento nel gennaio 2019, un momento fondamentale in cui abbiamo ribadito il nostro impegno a collaborare con le istituzioni per lavorare assieme ad una mobilità sostenibile e in totale sintonia con le leggi del paese.

La nostra visione per l'Italia, dove nel 2019 oltre 4 milioni di persone hanno aperto la App Uber e che vede un rapporto taxi/macchine con conducente per numero di abitanti tra i più bassi d'Europa, è di diventare una vera e propria piattaforma di mobilità che includa diverse alternative di trasporto dagli NCC ai taxi, dalle biciclette elettriche ai monopattini fino alla possibilità di includere nella pianificazione di viaggio anche il trasporto pubblico locale.

E come lo faremo? Offrendo un servizio sempre più sicuro, affidabile e accessibile. Aumentando la nostra presenza nel paese in più città, con un prodotto differenziato, garantendo tutte le misure di sicurezza richieste dalla specifica situazione post lockdown, inclusa la Mask Verification per gli autisti.

Entro la fine dell'anno lanceremo il servizio Uber Taxi a Napoli, servizio già attivo dal 2018 a Torino, ed estenderemo il servizio Uber Black in altre 2 città italiane oltre a Milano e Roma. In questo modo saremo presenti, entro la fine del 2020, in 6 città italiane, permettendo così a circa 11 milioni di persone (overo circa il 20% della popolazione italiana) di avere la possibilità di accedere alla app Uber e ai suoi servizi.

Il tutto contribuendo al dibattito insieme a tutti gli operatori e lavorando con le istituzioni ad una riforma che tutto il settore sta aspettando da oltre 20 anni e che recepisca la recente sentenza della Corte Costituzionale: una vera e propria pietra miliare in tema perché sancisce che il problema principale è costituito dalla mancanza di un quadro legislativo coerente e completo, che tenga conto di tutte le potenzialità offerte dalle piattaforme digitali.

Lorenzo Pireddu, General Manager Uber Italia

INDICE

1. La nostra missione

- 1.1. Uber in breve: dati e statistiche
- 1.2. Il tema della sicurezza e le misure speciali per l'emergenza COVID-19

2. Il trasporto pubblico non di linea nel mondo

- 2.1. Mercati europei liberalizzati
- 2.2. Una nuova soluzione per i taxi
- 2.3. Esempi di regolamentazioni nel mondo

3. Uber in Italia

- 3.1. Breve storia di Uber in Italia
- 3.2. La necessità di una nuova legge
- 3.3. Servizio Taxi e NCC: la legge del 1992
- 3.4. La disciplina del servizio NCC ai sensi della legge 2019
- 3.5. Sentenza della Corte Costituzionale del 2020
- 3.6. Conclusioni

4. Il futuro di Uber in Italia

- 4.1. Una piattaforma multimodale di trasporto
- 4.2. Taxi: essenziali nell'ecosistema della mobilità urbana
- 4.3. I prossimi passi

1. La nostra missione

La missione di Uber è creare opportunità attraverso il movimento. Abbiamo iniziato nel 2010 a risolvere un semplice problema: come accedere ad una corsa con un semplice click? Più di 15 miliardi di viaggi dopo, abbiamo sviluppato prodotti e servizi per avvicinare le persone a dove vogliono essere. Cambiando il modo in cui persone, cibo e cose si muovono attraverso le città, Uber è una piattaforma che apre il mondo a nuove possibilità.

Uber è una società tecnologica con una semplice missione: rendere disponibili mezzi di trasporto, accessibili ovunque, per tutti con un semplice click. Sin dalla nostra fondazione, abbiamo lavorato per migliorare la mobilità nelle città di tutto il mondo e continuiamo a investire in tecnologia con l'obiettivo di rendere l'utilizzo dell'auto privata un'eccezione, non la regola. Sostituendo la proprietà dell'auto individuale con modalità di trasporto condivise, possiamo ridurre il traffico e l'inquinamento nelle nostre città, rendendo l'accesso ai trasporti più accessibile e affidabile per tutti:

- Rides - siamo i leader della categoria di ridesharing in ogni regione in cui operiamo
- Eats - siamo tra i più grandi player di food delivery al mondo
- Biciclette e monopattini - stiamo contribuendo a rimuovere le auto dalla strada aumentando le opportunità sulla nostra piattaforma

1.1 Uber in breve: dati e statistiche (aggiornate al Febbraio 2020)

Generale

- Uber è disponibile in oltre 10 mila città di 69 paesi dei 6 continenti
- Gross bookings totali nel 2019: 65 miliardi di dollari
- Uber conta oltre 27 mila dipendenti a livello globale

Viaggi in macchina

- Abbiamo completato oltre 15 miliardi di viaggi in macchina
- Solo nel 2019 ci sono stati 6,9 miliardi di viaggi sulla nostra piattaforma
- Oltre 18 milioni di viaggi tramite app Uber ogni giorno
- Il tempo di attesa medio di un utente Uber per una macchina è di 5 minuti

Utenti

- Uber ha 103 milioni di utenti attivi sulla App (Q1 2020)
- Il 10% dei millenials che utilizza Uber negli Stati Uniti ha cambiato approccio alla macchina personale, scegliendo di utilizzare sistemi di ride sharing come Uber

Autisti

- Abbiamo circa 5 milioni di autisti attivi sulla piattaforma Uber a livello globale

- La metà degli autisti negli Stati Uniti guida, in media, meno di 10 ore settimanali
- Gli autisti hanno guadagnato oltre 78 miliardi di dollari attraverso la piattaforma Uber dal 2016 al 2018
- Gli autisti hanno guadagnato oltre 2 milioni di dollari in mance dal 2017 ad oggi

Eats

- UberEats ha oltre 400mila ristoranti partner in oltre 6mila città di 45 paesi a livello globale
- Eats ha generato ordini pari a 4,683 miliardi di dollari nel primo trimestre 2020, registrando una crescita del 50% rispetto al primo trimestre 2019
- Il tempo di consegna medio è di 30 minuti

Nuova Mobilità

- Riteniamo che la micromobilità continuerà a essere una parte fondamentale delle scelte di mobilità dei nostri utenti, specialmente durante l'emergenza Covid
- La nuova attività di mobilità di Uber si è fusa con Lime nel maggio del 2020. Anche se Uber non gestisce più le attività JUMP, gli utenti potranno noleggiare veicoli Lime nell'app Uber in tutto il mondo e in tutti i mercati in cui operano.
- Uber crede pienamente nella sviluppo della nostra piattaforma che includa opzioni di trasporto multimodale per i nostri utenti, in modo che possano trovare il loro modo preferito di spostamento. Ci concentreremo su partnership strategiche che vadano in questa direzione, piuttosto che gestire direttamente le attività.

1.2 Sicurezza

Tra i vantaggi introdotti dalla tecnologia applicata ai servizi di trasporto vi è senza dubbio quello dell'innalzamento degli standard di sicurezza. Uber, ad esempio:

- offre la possibilità di scambiare informazioni prima dell'inizio del viaggio, come il nome e le foto dei passeggeri e dei conducenti, il numero della targa e la foto del veicolo
- assicura la tracciabilità del viaggio tramite GPS e consente quindi ai passeggeri di seguire il percorso sulla mappa all'interno dell'applicazione
- consente di pagare la corsa con pagamento elettronico, garantendo così la tracciabilità dei pagamenti
- assicura che passeggeri e conducenti si valutino a vicenda e forniscano feedback prima di prenotare o accettare una nuova corsa, incoraggiando così tutti gli utenti del servizio a mantenere un comportamento corretto
- fornisce uno staff di supporto attivo 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana, pronto a intervenire in caso di incidente o controversia tra passeggero e conducente.

Misure di sicurezza relative al COVID-19

Per oltre due mesi Uber ha invitato i propri utenti a rimanere a casa, per la loro sicurezza e la sicurezza dei conducenti che continuano a fare viaggi essenziali per la comunità. Ora, mentre le città e le persone cominciano a mettersi in movimento, Uber vuole procedere con cautela e sicurezza.

Durante l'emergenza Covid19, i nostri team hanno lavorato allo sviluppo di tecnologie per garantire la sicurezza di tutti coloro che usano l'app: tutti gli autisti che lavorano con l'applicazione Uber e i corrieri che lavorano con la app Uber Eats di diversi Paesi - tra cui l'Italia - dovranno dimostrare di indossare una mascherina o una copertura per il viso prima di intraprendere un servizio.

Inoltre abbiamo sviluppato una nuova checklist di sicurezza in-app che prevede che autisti e corrieri, prima di andare online, si scattino un selfie per dimostrare di indossare una mascherina o una copertura per il viso, utilizzando la nuova tecnologia "Mask Verification". Gli autisti o i corrieri che non indosseranno la mascherina o la copertura non potranno collegarsi online.

Agli autisti viene anche chiesto anche di confermare di aver adottato misure di sicurezza aggiuntive, come per esempio la regolare sanificazione della propria auto e la fornitura di disinfettanti per le mani per i clienti. Ai clienti viene invece ribadita l'importanza di adottare ulteriori precauzioni di sicurezza come lavarsi le mani prima di salire in macchina, sedersi sul sedile posteriore e aprire i finestrini per favorire la ventilazione.

Queste nuove misure di sicurezza sono state introdotte e rimarranno in vigore per tutta la durata dell'emergenza Covid19. L'Italia è tra i Paesi che adottano questa tecnologia: ai conducenti e ai corrieri italiani viene dunque chiesto di aderire a queste nuove misure di sicurezza. Uber Italia ha inoltre dotato gli autisti NCC di 30mila mascherine e kit igienizzanti, mentre 2mila sono i kit dedicati ai corrieri di Uber Eats nel nostro paese: ciascun kit include 25 mascherine, disinfettante per le mani e salviettine, per un totale di 50mila mascherine.

Infine, a livello globale, Uber ha stanziato 50 milioni di dollari per dare accesso ad autisti e corrieri a dispositivi di protezione individuale, pulizia e sanificazione necessari per lavorare in sicurezza sull'app Uber. Questo include l'acquisto e la distribuzione di oltre 7 milioni di mascherine e oltre 350mila unità di prodotti per la sanificazione e la pulizia in tutta Europa.

2. Il trasporto pubblico non di linea nel mondo

L'esperienza internazionale di Uber dimostra il potenziale innovativo al servizio dell'economia locale in cui opera. Le dimensioni e l'impatto di aziende come Uber portano benefici a milioni di persone in tutto il mondo: muoversi all'interno delle città, ordinare cibo e generi alimentari in modo rapido e conveniente, nonché accedere a opportunità di lavoro flessibili. Questo comporta molte responsabilità, come ad esempio garantire i più alti standard di sicurezza, portare un'innovazione continua e trovare continuamente modi di operare con le città e le comunità per massimizzare il nostro impatto.

Uber, grazie alla sua esperienza internazionale, è a completa disposizione dei legislatori per contribuire a sviluppare forme di regolamentazione al passo con i tempi, a beneficio di operatori del settore e consumatori, per quanto riguarda i servizi di trasporto. Ad oggi, quasi tutte le città e gli stati degli Stati Uniti hanno introdotto regole che incoraggiano i servizi di ride sharing e molti altri paesi in tutto il mondo stanno seguendo lo stesso esempio.

2.1 Europa: esempi di mercati liberalizzati

L'industria dei veicoli con conducente (Private Hire Vehicle) in Europa è principalmente un mercato libero, con regole chiare su chi può fare questo lavoro ma senza un limite al numero di persone che possono farlo.

Molti governi, infatti, riconoscono che mettere dei limiti sul numero di licenze non è appropriato in un contesto che tenga conto di nuovi modelli come il ridesharing. I mercati con un numero limitato di licenze rendono il trasporto meno affidabile, meno accessibile e generalmente più costoso.

L'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico ha spesso incoraggiato la riforma del settore. "Le restrizioni all'ingresso nel settore dei taxi costituiscono una limitazione ingiustificata alla concorrenza ... Non ci sono prove che i conducenti stiano meglio nei mercati con numero di licenze limitato ... Un numero crescente di paesi OCSE ha rimosso o allentato le restrizioni sulle licenze. I risultati di queste riforme sono stati fortemente positivi, con tempi di attesa ridotti e maggiore soddisfazione da parte dei consumatori...".

Alcuni esempi di mercati con numero di licenze illimitate in Europa sono Regno Unito, Francia, Portogallo e Norvegia.

Regno Unito: non esiste un limite al numero di veicoli con conducente. Il trasporto a Londra deve concedere le licenze se il richiedente soddisfa i criteri stabiliti dalle normative. Questi criteri sono limitati alle questioni di sicurezza e protezione dei consumatori, non alla domanda del mercato. Le autorità locali possono continuare a imporre restrizioni sul numero di licenze taxi, sebbene il Dipartimento dei trasporti nazionale noti che la maggior parte delle autorità locali si astiene da tali restrizioni e approva tale approccio come "best practice"

Francia. In Francia ci sono 30 mila autisti professionisti indipendenti che utilizzano Uber per effettuare corse. Non esiste un limite al numero di conducenti né in Francia né a Parigi né vi sono restrizioni geografiche. I conducenti possono operare in qualsiasi città in quanto ottengono una licenza nazionale. Questa licenza può essere ottenuta tramite 2 procedure: esame (un test teorico e uno pratico) o equivalente (essere un dipendente nel settore dei trasporti da almeno 12 mesi).

Portogallo: la legislazione non limita il numero di conducenti o veicoli né impone restrizioni operative geografiche. Il governo si è fortemente opposto alla limitazione delle licenze appoggiando il Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente e sostenendo che "in Portogallo, l'attività economica è aperta...Quanto è positivo per la qualità dell'aria che una macchina deve tornare vuota al comune dove ha ricevuto l'autorizzazione e che il cliente deve pagare per quel viaggio di ritorno anche se usa il servizio di sola andata? Quanto è positivo per l'economia che una licenza municipale che costa centinaia di euro venga poi venduta online per oltre centomila euro pochi giorni dopo? È esattamente il contrario".

Norvegia: la legge di riforma entrerà in vigore nel luglio 2020, allentando i requisiti per diventare un autista privato e rimuovendo il limite al numero di licenze.

2.2 Una nuova soluzione per i Taxi

La regolamentazione dell'industria del noleggio con conducente decenni fa prevedeva alcune misure come limiti sul numero di licenze e l'unificazione dei prezzi per garantire un bilanciamento tra domanda e offerta. Misure pensate in un mondo in cui esistevano solo i taxi, con i tassisti che svolgevano un lavoro a tempo pieno e pochi altri mezzi tecnologici a supporto. Con l'espansione delle aree urbane e lo sviluppo demografico nelle città sono cambiate le necessità di trasporto e le regole che i governi si erano dati sono diventate meno utili per rispondere ad esigenze di mobilità sempre più crescenti. Esempi di regolamentazioni obsolete hanno iniziato ad apparire in tutto il mondo, portando in alcuni casi a veri e propri mercati neri e relativa compravendita di licenze di taxi a prezzi fuori mercato.

Riconoscendo l'impatto di normative obsolete e con l'introduzione di molti modelli innovativi come il ridesharing che utilizzano la tecnologia per risolvere molte di queste sfide, c'è stata una forte tendenza verso la liberalizzazione nel settore dei taxi. Di seguito alcuni esempi:

- *Paesi Bassi:* il trasporto di passeggeri è stato liberalizzato nel 2000 con il PTA (Passengers Transportation Act), introducendo un sistema dove - salvo requisiti minimi - il mercato dei taxi è aperto a chiunque. In questo quadro, esistono tre tipi di trasporto di taxi: taxi a prenotazione, taxi a chiamata e taxi di strada. La qualifica è collegata al trasporto, non al conducente o al veicolo. Un singolo veicolo può operare contemporaneamente come un taxi di strada e un taxi a chiamata. Non esiste un monopolio per il trasporto di taxi: dall'introduzione del PTA non ci sono limiti al numero di licenze, né è necessario (o possibile) acquistarne.

- *Polonia*: liberalizzato il settore nel 2019, introducendo un'unica categoria di taxi per tutti i tipi di trasporto di passeggeri con un veicolo privato. Rimosso il limite sul numero di licenze taxi, consentito l'uso di app come tassametri, a condizione che il passeggero sia informato in anticipo sulla tariffa e semplificato il processo per diventare un conducente (nessun esame del conducente, solo controlli medici e penali).
- *Repubblica Ceca*: liberalizzato il settore nel 2020, introducendo un'unica categoria di taxi per tutti i tipi di trasporto di passeggeri con un veicolo privato. Le app simili a Uber possono essere utilizzate al posto dei tassametri purché il passeggero sia informato in anticipo sulla tariffa. Gli esami municipali e di altro tipo non sono più necessari per i tassisti. Ulteriori misure di liberalizzazione sono in fase di studio.
- *Croazia*: liberalizzato il settore nel 2018, introducendo un regime di licenze nazionale "leggero" per conducenti. Il precedente regime prevedeva il test di conoscenza della città che è stato abolito e sostituito con un esame teorico sulle regole del traffico. Non ci sono limiti alle licenze e le app sono consentite come alternative ai tassametri purché il passeggero sia informato in anticipo sulla tariffa.
- *Madrid*: il governo regionale di Madrid ha approvato un decreto nell'aprile 2019 che modifica i regolamenti sui taxi nel tentativo di renderli più competitivi. Questo è un primo passo verso la convergenza tra taxi e noleggio con conducente nel mercato delle prenotazioni, consentendo ai taxi di proporre tariffe in anticipo e anche sconti, con la tariffa amministrata come prezzo massimo. Il regolamento consente inoltre ai taxi di offrire corse condivise, cosa che sta richiedendo un adattamento normativo da parte dei consigli comunali.
- *Finlandia*: chiunque può avere una licenza di taxi e noleggio con conducente purché rispetti i criteri di solvibilità, idoneità e proprietà. Inoltre, il governo si è impegnato pubblicamente per ridurre drasticamente i costi delle licenze e dei veicoli. La nuova regolamentazione prevede che venga concessa una licenza a chiunque soddisfi i criteri di sicurezza:

"L'Agenzia finlandese per la sicurezza dei trasporti concede, su richiesta, una licenza di taxi a una persona fisica: 1) maggiorenne ... 2) di buona reputazione ... 3) la cui licenza di cui alla presente legge non è stata ritirata. 4) se questa persona ... non è stata dichiarata fallita ... 5) che non ha trascurato i suoi obblighi relativi alle tasse ... 6) per i quali un divieto o un divieto temporaneo di attività commerciali non è stato imposto ... e 8) a meno che un precedente comportamento del richiedente ... indichi che il richiedente non è manifestamente idoneo a svolgere le attività soggette a licenza cui si fa riferimento nella presente legge. "

2.3 Esempi di regolamentazioni nel mondo

Molte giurisdizioni riconoscono che Uber non è un operatore di trasporto, un proprietario di flotte o un gestore di conducenti/veicoli, ma viene considerata una Transport Network Company. E 48 Stati degli Stati Uniti hanno approvato la legislazione che disciplina le "Transport Network Companies" (TNC):

"Un TNC non è ritenuto proprietario, controllore, operatore o gestore dei veicoli TNC o dei conducenti TNC che si collegano alla sua rete digitale ... e non è un'associazione di taxi o un proprietario di un veicolo a noleggio."

Le TNC rientrano nell'ambito del ride sharing e molte giurisdizioni regolano il ride sharing in modo diverso rispetto ai taxi. Alcuni esempi:

Stati Uniti (48 stati su 50): regolati come servizi di "ridesharing" o "società di rete di trasporto" - "(f)" autista di società di rete di trasporto "o "autista TNC" indica un individuo che: 1. riceve connessioni a potenziali clienti e servizi connessi da una società di reti di trasporto; e 2. In cambio di un compenso, utilizza un veicolo TNC per offrire o fornire un giro prestabilito a un passeggero al momento della connessione attraverso una rete digitale. (g) "Veicolo dell'azienda di rete di trasporto" o "Veicolo TNC" indica un veicolo che non è un taxi o una limousine "

Stati Uniti (New York City): regolamentato come "Veicolo a noleggio con conducente" - "un veicolo a motore autorizzato dalla Commissione per il trasporto di passeggeri a noleggio nella città, che: (1) ha una capienza massima di 20 passeggeri; (2) ha tre o più porte; (3) non è un taxi o un autobus autorizzato come definito dalla legge dello Stato di New York".

Australia: regolamentato come un "veicolo a noleggio con conducente" - "un veicolo a motore utilizzato per fornire un servizio passeggeri che non è un servizio di taxi" dove "servizio di taxi" indica un veicolo con chiamata su strada

Alcune giurisdizioni equiparano i veicoli con conducente ai taxi:

Stati Uniti: 48 stati e il Distretto di Columbia hanno approvato una legislazione che riconosce i servizi di trasporto basati su app facilitati dalle "società di reti di trasporto". Non ci sono restrizioni quantitative alle licenze di veicoli con conducente con prenotazione anticipata.

Australia: nessuna delle otto giurisdizioni statali australiane limita il numero di veicoli con conducente. Questi governi generalmente hanno mantenuto i limiti di offerta nel mercato della chiamata su strada, ma hanno dichiarato che "i servizi prenotati non dovranno operare in particolari aree geografiche e saranno in grado di accettare prenotazioni per viaggiare ovunque"

Nuova Zelanda: non esiste un limite al numero di veicoli con conducente in circolazione. La Nuova Zelanda ha liberalizzato il mercato dei taxi e noleggio con conducente nel 1989.

3. Uber in Italia

3.1 Breve Storia

Uber è arrivata in Italia nel 2013, a Milano e subito dopo a Roma, con UberBlack. Oggi siamo attivi anche a Torino con Uber Taxi. Uber Black opera in Italia con autisti professionisti con licenza, ovvero gli NCC. Nel 2014 UberPOP è stato lanciato in 4 città e l'anno successivo, nel 2015, è stato chiuso per ordine del tribunale. UberPOP ha contribuito a creare l'ambiente ostile verso Uber in Italia ed è per questo che non lo rilanceremo in futuro.

Lo abbiamo chiarito pubblicamente e ci siamo scusati in un'audizione di fronte al Parlamento, dove ci siamo impegnati a operare in Italia e nelle sue città secondo le norme locali e a contribuire a costruire opzioni di trasporto migliori e più sicure per le persone. Ad esempio, abbiamo offerto la nostra collaborazione all'amministrazione italiana per creare il nuovo registro elettronico che sarà uno strumento fondamentale per combattere il fenomeno dell'abusivismo.

Uber in Italia in breve:

- Arrivo nel 2013 a Milano e Roma con Uber Black
- Nel 2014 lancio di UberPOP in 4 città
- Nel 2015 UberPOP è stato chiuso tramite decisione del tribunale
- Nel 2016 lancio di Uber Eats in Italia (ora disponibile in 14 città)
- Nel marzo 2017 i tribunali locali hanno confermato il divieto di UberPOP
- Nel maggio 2017 il tribunale di Roma stabilisce che Uber Black non rappresenta concorrenza sleale per i tassisti e chiede un aggiornamento della legge
- Dicembre 2018 Uber lancia Uber Taxi a Torino
- Approvato l'obbligo di rientro in rimessa nel maggio 2019. Uber ha adattato il suo servizio Black per conformarsi alla nuova legge
- Lancio delle biciclette elettriche Jump nell'ottobre 2019 a Roma
- La Corte Costituzionale nel marzo 2020 ha dichiarato il ritorno in rimessa non costituzionale

3.2 La necessità di una nuova legge

Nel 2019 in Italia circa 4 milioni di persone hanno aperto la nostra applicazione per cercare di accedere ai nostri servizi. Sfortunatamente solo una parte di questi ha avuto la possibilità di farlo. Si può fare decisamente meglio, sia Uber sia l'intero settore dei trasporti.

Prendiamo alcuni numeri per capire in che modo l'offerta di trasporto pubblico non di linea all'estero è gestita diversamente. Il rapporto tra la somma totale di taxi e auto con conducente ogni mille abitanti è 12 su 1000 a Londra, 5,6 a Parigi. A Milano 3,8. A Roma solo 3 vettori non di linea ogni mille abitanti. E questa proporzione non tiene conto del turismo, che è particolarmente rilevante nel nostro Paese.

In Italia stime prudenti parlano di oltre 50 mila possibili opportunità di lavoro, in un sistema più aperto alla concorrenza, in un arco di tempo di circa 2-3 anni. Oggi ci sono obblighi particolarmente stringenti per gli operatori NCC, che di fatto comportano restrizioni significative alla concorrenza nel settore e nel mercato nel suo insieme.

Questa non è un'opinione di Uber, ma una criticità più volte rilevata da soggetti istituzionali autorevoli, prima fra tutte l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che a luglio 2014 nell'ambito della segnalazione annuale a Parlamento e Governo, ha invitato l'esecutivo a prevedere la cancellazione delle distorsioni concorrenziali introdotte nel 2008.

La stessa Autorità dei Trasporti ha posto in evidenza l'opportunità di rimuovere alcuni vincoli connessi con lo svolgimento del servizio di taxi e di noleggio con conducente, e di prevedere una regolamentazione delle piattaforme tecnologiche che svolgono attività di intermediazione tra domanda e offerta.

Il Fondo Monetario Internazionale, nel suo documento del 2020 dedicato alle priorità di riforma del mercato in Italia, sottolinea la necessità di un nuovo quadro normativo per favorire la concorrenza nei servizi di trasporto, compresi i servizi di noleggio di veicoli privati e quelli offerti attraverso nuove piattaforme tecnologiche per collegare i passeggeri con i conducenti. Tuttavia, la misura di esecuzione non è stata adottata entro i termini della delegazione concessa al Ministero dello Sviluppo Economico e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, l'Autorità di regolamentazione dei Trasporti, nella sua relazione del maggio 2015, ha avanzato la proposta di legislazione per regolamentare le piattaforme che offrono servizi tecnologici di intermediazione su richiesta, al fine di adattare il quadro giuridico al progresso tecnologico salvaguardando, al contempo, la sicurezza dei consumatori.

Le nuove tecnologie possono essere disruptive, ma crediamo fermamente che, a fronte degli evidenti benefici concorrenziali e per i consumatori, una nuova regolamentazione sia necessaria. Infatti un quadro normativo che garantisca la sicurezza e il rispetto di standard elevati potrebbe certamente aumentare le opzioni di mobilità per i consumatori e creare nuove opportunità di lavoro, con effetti benefici sull'intera economia.

Senza contare che questo permetterebbe una graduale evoluzione delle abitudini di mobilità dei cittadini, trasformando e aumentando esponenzialmente la domanda di mobilità, con una evidente ricaduta positiva per tutti gli operatori di trasporto, in primis taxi ed NCC.

3.3 Servizio Taxi e NCC: la legge del 1992

La controversia tra taxi e NCC è molto più "vecchia" di Uber. Infatti nel corso degli ultimi 30 anni, in parallelo con la crescita del Paese, non si è riusciti a costruire una linea costante e chiara di politica dei trasporti, tale da accompagnare non solo la crescita economica del Paese, ma anche di intercettare i cambiamenti e le evoluzioni propri di un settore economico-industriale che è uno dei cuori storicamente pulsanti nel mondo per innovazione e ricerca.

In questo contesto non fa eccezione il trasporto pubblico non di linea: questa modalità di trasporto si è venuta a caratterizzare per una disciplina frammentaria, incoerente, spesso asimmetrica tra pubblico e privato, fortemente disomogenea e incapace di essere quello che doveva essere: un'alternativa coerente e praticabile da tutti i cittadini al trasporto pubblico di linea.

Solo di recente, grazie alla sentenza della Corte Costituzionale n. 56 del 2020, si è iniziato ad intravedere un percorso capace di dare maggiore certezza al legislatore nazionale e regionale per consentire di sistematizzare definitivamente questo settore.

I trasporti pubblici non di linea sono disciplinati a livello nazionale dalla legge n. 21 del 15 gennaio 1992 («Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea»), che è il testo chiave nel quale l'ordinamento italiano ha disciplinato le modalità con cui si forniscono le uniche due tipologie di servizio di trasporto pubblico ammesse dal legislatore: il servizio di taxi e il servizio di noleggio con conducente (NCC).

La legge del 1992 determina una distinzione tra i due servizi pubblici locali non di linea, i taxi e gli NCC: il servizio taxi è un servizio pubblico mentre il servizio Ncc è un servizio privato. Cercando di bilanciare in modo proporzionato i due servizi, lo stazionamento dei veicoli degli NCC, nei comuni dove si effettuava il servizio, doveva avvenire all'interno delle rimesse.

Ne consegue che sono proprio i Comuni a dover stabilire, nel proprio territorio, con proprio regolamento, il numero e il tipo dei veicoli del servizio taxi quanto di quello di NCC, indicando i requisiti per ottenere la licenza o l'autorizzazione all'attività, le modalità per l'effettuazione del servizio ed i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi che, invece, per gli NCC possono essere liberamente determinati.

3.4 La disciplina del servizio NCC ai sensi della legge 2019

La disciplina del servizio NCC contenuta nella legge del 1992 è stata oggetto nel tempo di molteplici interventi. Il quadro normativo cambia definitivamente a partire dal decreto legge n.135 del 2018, convertito poi dalla legge n. 12 del 2019, che modifica la disciplina del trasporto di persone mediante NCC, introducendo ulteriori requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio, sui quali è recentissimamente intervenuta la Corte Costituzionale con la sentenza n. 56 del 2020. Il decreto-legge n.135 del 2018 ha apportato una serie di modifiche novità relative ai servizi di noleggio con conducente.

La prima riguarda il fatto che la richiesta del servizio NCC possa essere effettuata anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Al tempo stesso viene prevista la presenza di almeno una rimessa nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, permettendo di stabilire ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni, purché siano della medesima area metropolitana o provincia del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Inoltre è stata prevista la possibilità che sia possibile prelevare o accompagnare a destinazione l'utente al di fuori dell'area metropolitana o della provincia in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Da ultimo, si è introdotta la possibilità di tenere in formato elettronico il foglio di servizio che è obbligatorio, ma che al momento non risulta in vigore.

Infine, si introduce la possibilità per i conducenti di NCC di attendere il cliente che ha effettuato la prenotazione del servizio con una fermata sul suolo pubblico.

3.5 La sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 2020

In questa situazione normativa è intervenuta la Corte costituzionale con la recente sentenza n. 56 del 2020: una sentenza molto importante, perché definisce con precisione l'ambito del settore, offrendo al legislatore tutti gli elementi per tracciare il futuro del trasporto non di linea.

In particolare, la sentenza della Corte dichiara illegittime le disposizioni relative all'obbligo di rimessa da parte del conducente di un NCC all'inizio e al termine di ogni singolo servizio. La Corte poi aggiunge che, rispetto all'obiettivo di voler garantire ed assicurare che il servizio NCC sia dedicato e rivolto ad un'utenza specifica, la norma delineata dal Legislatore è del tutto sproporzionata. Come sottolinea la Corte "la necessità di ritornare ogni volta alla sede o alla rimessa per raccogliere le richieste o le prenotazioni può essere evitata, senza che per questo si creino interferenze con il servizio di strada, proprio grazie alla possibilità, di utilizzare gli strumenti tecnologici".

Inoltre la Corte Costituzionale ha dichiarato illegittime la disciplina che consentiva l'inizio di un singolo servizio da un luogo diverso dalla rimessa. La Corte, infatti, fa emergere la necessità che nel trasporto non di linea non vi siano forme sproporzionate o irragionevoli di aggravii normativi che vadano a pesare in modo intenso sull'assetto organizzativo e gestionale di chi opera nel settore.

L'obiettivo della Corte è di delineare un panorama del settore più adeguato alla sfida dei cambiamenti in corso, a partire da quelli fondati sull'uso di strumenti tecnologici, aprendo il trasporto non di linea ad un maggiore dinamismo al suo interno. In estrema sintesi: un "servizio tecnologico per la mobilità".

La sentenza della Corte evidenzia che la distinzione di una prestazione dei taxi rispetto a quella degli NCC è sempre più inadeguata a presentare il quadro del trasporto locale non di linea. La ragione di questa inadeguatezza della disciplina normativa si fonda sul fatto che entrambi i servizi usano sempre più le piattaforme digitali quali strumenti e modalità principali per un esercizio efficace della propria prestazione.

Ogni argomentazione che utilizzi tanto il criterio della differenza di utenza (indifferenziata vs. specifica), quanto il criterio della territorialità (stazionamento in luogo pubblico dei mezzi vs. ritorno in rimessa), come fattori distintivi tra i taxi e gli NCC, sembra non avere più reale fondamento. La convergenza dei primi sui secondi è palese, posto che i taxi stanno divenendo progressivamente sempre più dipendenti dalle piattaforme digitali.

Nel ridefinire le regole di bilanciamento tra i due tipi di trasporto locale non di linea, la sentenza della Corte inoltre delinea il panorama sul futuro, cioè sulla realtà che quotidianamente i cittadini manifestano con le loro scelte di trasporto. Se tutti gli attori ormai iniziano ad usufruire e a beneficiare dei miglioramenti che l'evoluzione tecnologica sta portando nel settore della mobilità non di linea, allora bisogna prendere atto degli ostacoli

presenti e rimuoverli per introdurre quelle innovazioni che hanno reso in larga misura evidentemente obsolete le modalità tradizionali di prestazione dei servizi.

Rimangono alcune questioni aperte, la principale delle quali riguarda la pianificazione dei trasporti locali che trova nelle esperienze regionali e locali forme diverse di maggiore o minore concentrazione e distribuzione delle funzioni e delle competenze. Gli assetti organizzativi in questo contesto fanno sì che le competenze in materia di trasporto pubblico locale siano il terreno migliore per far emergere una nuova dimensione del concetto di territorialità, tale da favorire una espansione più integrata di quella «platform economy», comune ormai anche ai taxi e non più soltanto a chi svolge il servizio NCC.

3.6 Le prospettive normative del settore. Considerazioni finali.

In conclusione, la strategia di rimozione di alcuni dei vincoli attualmente esistenti operata dalla Corte è importante, perché ha messo sostanzialmente in evidenza il fatto che ormai anche i taxi, che devono per legge rispondere ad una chiamata indifferenziata, cercano invece sempre più di definire un rapporto diretto e specifico con la propria clientela, senza intermediazioni, tramite l'uso di piattaforme digitali, dentro l'unico vincolo di dover ricevere la chiamata soltanto nel comune che ha rilasciato la licenza.

Ne consegue, quindi, un cambiamento profondo del concetto di prenotazione, che vede sempre più una sovrapposizione reciproca tale per cui si vengono a mescolare le caratteristiche del sistema esistente alle caratteristiche del nuovo che sta emergendo.

La sentenza della Corte n. 56 del 2020 è un vero e proprio landmark in tema perché, come riporta il professor Clementi su [Il Sole 24 Ore](#), sancisce che il problema principale è costituito dalla mancanza di un quadro legislativo coerente e completo.

Le nuove modalità che la tecnologia mette a disposizione evidenziano la necessità di una profonda revisione del settore, di cui questa sentenza è il primo chiaro e potente segnale. Una revisione che sia capace di far emergere, nell'erogazione di questo servizio pubblico e privato, tutte le potenzialità offerte dalle piattaforme digitali.

4. Il futuro di Uber in Italia

La nostra visione a lungo termine in Italia è quella di diventare una piattaforma multimodale che includa diverse alternative di trasporto, dalle macchine con conducente, ai taxi, alle biciclette, ai monopattini, fino alla possibilità di accedere al servizio di trasporto pubblico. Il primo passo in questa direzione in Italia sarà la coesistenza tra i diversi servizi di trasporto pubblico non di linea, per costruire insieme città più intelligenti e più pulite.

Ad oggi siamo presenti a Milano e Roma con Uber Black, a Torino con Uber Taxi, e recentemente abbiamo annunciato il nostro piano di lancio di Uber Taxi a Napoli. E siamo a disposizione di tutte queste amministrazioni per un confronto sullo sviluppo e gli scenari futuri della mobilità urbana.

Ma il nostro obiettivo è estendere ulteriormente la nostra presenza in Italia per consentire a più italiani di utilizzare la nostra app e i nostri servizi. Stiamo lavorando per raggiungere nuove città, offrendo prodotti diversi in modo da incontrare le diverse esigenze normative e consentire ai cittadini di scegliere la loro opzione di trasporto preferita, con l'obiettivo finale di ridurre l'uso di auto private e portare benefici all'intera comunità.

4.1 Una piattaforma multimodale di trasporto

Con oltre un miliardo di automobili sulle nostre strade, è facile demonizzare le quattroruote. Ma il problema non è il veicolo in sé, quanto piuttosto le sue modalità di utilizzo. La proprietà dell'auto comporta un costo considerevole in termini di inquinamento, traffico e parcheggio. In tutta Europa il traffico comporta un costo pari a oltre 100 miliardi di euro all'anno, ovvero l'1 per cento del PIL dell'UE. Le auto sono uno dei beni più costosi che le persone possiedono e tuttavia rimangono inutilizzate per il 96 per cento del tempo. Questo sottoutilizzo richiede spazio e fino a un terzo degli immobili nelle città è dedicato ai parcheggi.

Guardando alle grandi città europee, in 10 di queste due persone su tre possiedono un'auto privata e oltre un terzo possiede due o più auto. Roma ha la più alta percentuale di proprietari di auto con l'85 per cento delle persone che ne possiedono una e non meno del 60 per cento afferma di possedere due o più veicoli.

Gli studi sul ridesharing mostrano vantaggi consistenti per le città. Le app per smartphone che consentono di ottenere un passaggio o noleggiare / condividere facilmente un'auto, sono già utilizzate come alternativa alle singole auto. Ma il dato ancora più interessante è che man mano che gli utenti diventano sempre più esperti nell'utilizzare diverse opzioni di mobilità condivisa, aumenta anche l'utilizzo dei mezzi pubblici.

I dati Uber confermano queste indicazioni, infatti gli utenti utilizzano la nostra app anche per accedere ai mezzi pubblici. Due terzi delle persone intervistate affermano di considerare Uber, in combinazione con i mezzi pubblici, come valida alternativa alla proprietà di auto privata. Con una riduzione del 10 per cento della proprietà di auto private, si stima che sia possibile raddoppiare la domanda di trasporto pubblico.

Un futuro migliore è possibile: le persone utilizzano il ridesharing e i mezzi pubblici semplicemente perché è un'opzione migliore rispetto all'uso della propria auto. La tecnologia ci permette di affrontare queste sfide e, in ultima analisi, di migliorare la qualità della vita nelle città.

Nuova Mobilità e trasporto pubblico

Maggiori opzioni di trasporto le persone hanno a portata di mano, più diventa facile spostarsi senza possedere un'auto. Oltre al ridesharing, in molti casi può essere più veloce o più economico prendere una bicicletta elettrica, un monopattino elettrico o i mezzi pubblici. La nuova piattaforma di mobilità di Uber offre queste alternative in modo semplice, affidabile e conveniente.

Introdurre bici elettriche, monopattini elettrici e accesso ai trasporti pubblici nell'app di Uber consente una maggiore flessibilità nel modo in cui le persone si muovono, consentendo loro di scegliere l'opzione migliore per ogni tipo di viaggio. Questo è parte integrante della visione di mobilità di Uber che ha l'obiettivo di essere una piattaforma unica per tutte le esigenze di trasporto nelle città di tutto il mondo.

Uber Movement

Ogni giorno migliaia di persone usano Uber per spostarsi nelle città in cui operiamo. Possiamo dire di conoscere bene i loro spostamenti e mettiamo i nostri dati, in forma anonima e aggregata, a disposizione delle amministrazioni locali che lavorano a nuovi progetti di mobilità urbana. Ecco perché abbiamo sviluppato Movement: una piattaforma basata sul web che utilizza i dati di Uber per aiutare gli urbanisti a prendere decisioni sul futuro delle loro città.

Grazie a Uber Movement possiamo stimare in modo affidabile il tempo necessario per muoversi in una città. Poiché Uber è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, possiamo confrontare le condizioni di viaggio in diversi momenti della giornata, giorni della settimana o mesi dell'anno e capire come i tempi di viaggio sono influenzati dai grandi eventi e manifestazioni o da altre variabili. Questi dati, forniti in forma aggregata, diventano estremamente utili per valutare quali infrastrutture di trasporto diventano necessarie.

Negli ultimi sei anni e mezzo abbiamo imparato molto sul futuro della mobilità urbana e su cosa questo significhi per le città e le persone che le abitano. Abbiamo visto come un maggiore accesso ai trasporti e un minore uso delle auto private possano cambiare in meglio il modo in cui viviamo le nostre città.

Nuova mobilità a Roma

Questa visione di piattaforma sta diventando realtà nella capitale d'Italia. A Roma abbiamo lanciato il servizio di bike sharing Jump (ora di proprietà di Lime) che ha raggiunto i 100

mila viaggi nei primi 4 mesi, rendendo Roma una delle città che sono cresciute più velocemente in Europa.

Roma sarà anche la prima città italiana in cui integreremo il sistema di trasporto pubblico nell'app Uber, offrendo a romani e turisti la possibilità di pianificare il loro viaggio, combinando ridesharing, biciclette e monopattini elettrici di Lime e tutte le infrastrutture di trasporto pubblico.

Infine, abbiamo messo a disposizione dell'amministrazione romana la piattaforma Uber Movement per supportarli nella sfida di promuovere un modello di mobilità più sostenibile.

4.2 Taxi: essenziali nell'ecosistema della mobilità urbana

La tecnologia di ridesharing può aiutare a connettere i taxi con più passeggeri, in modo più efficiente che mai. Creando vantaggi per i consumatori ovvero rendendo il servizio più affidabile e accessibile. Creando vantaggi per i taxi, ovvero migliorando l'utilizzo, riducendo i costi e sbloccando una nuova domanda. Il tutto a vantaggio delle città, ovvero riducendo il traffico causato da migliaia di veicoli che circolano mentre sono "vuoti".

Oggi i taxi non hanno un sistema ottimizzato per intercettare i propri clienti. Le macchine possono trovarsi nel posto sbagliato al momento sbagliato, contribuendo così ad aumentare il traffico, generando guadagni limitati, con scarsa affidabilità e accessibilità per i passeggeri.

La tecnologia di ridesharing aiuta a risolvere queste sfide. Le app possono connettere i taxi con i potenziali clienti nel posto giusto e nel momento giusto, non in una specifica area ma in tutta la città. Le funzioni di sicurezza digitale aiutano a ripristinare la fiducia; il feedback digitale aiuta a garantire che la qualità soddisfi le aspettative dei clienti e i prezzi dinamici aiutano ad ottimizzare i guadagni.

Il settore dei taxi ha bisogno di riforme per beneficiare dei vantaggi offerti dalle nuove tecnologie. I taxi e il ridesharing possono essere infatti regolati in modo diverso. Per questi motivi i taxi sono parte integrante della nostra strategia di espansione. Abbiamo esempi sia in Italia sia all'estero di collaborazione con i taxi e abbiamo capito le loro esigenze e ora siamo pronti a collaborare con loro per creare una partnership vantaggiosa per tutti.

Torino è la prima città in cui abbiamo sperimentato il nostro servizio di taxi in Italia e una delle prime in Europa. Abbiamo imparato molto dal settore dei taxi e prevediamo di continuare a crescere, a Torino e nelle altre città in cui siamo presenti.

L'esperienza di Torino ci ha confermato che esiste un'enorme opportunità per il settore dei taxi e per Uber, in termini di collaborazione e partnership, in cui il taxi può sfruttare la tecnologia Uber in termini di domanda ed efficienza e Uber può imparare dall'esperienza del taxi settore nel campo della mobilità.

Un partner per l'Italia

Molto prima dell'arrivo delle piattaforme digitali, tutti gli operatori hanno chiesto una riforma per il settore della mobilità in grado di aprire il mercato e allo stesso tempo offrire garanzie per gli autisti.

Uber vuole offrire il proprio contributo, condividendo le proprie esperienze e partecipare al dibattito che coinvolge istituzioni, rappresentanti ed esperti. Crediamo fermamente che, ad oggi, esista una solida base di una visione condivisa tra tutti gli attori coinvolti che ci fa sperare che la tanto attesa riforma sia finalmente a portata di mano.

Nel 2017 un ampio consenso da parte di tutti gli attori è stato dato al memorandum d'intesa preparato dal Vice Ministro Nencini. Nel parlamento precedente sono state anche realizzate iniziative legislative pertinenti, come la legge n. 2962/2017 del senatore Walter Tocci.

La nostra proposta per un'innovazione vera e rispettosa nel settore della mobilità prevede:

- Una discussione aperta con tutti gli attori del settore per contribuire insieme a un'industria della mobilità migliore e più sicura
- Consentire ai taxi di eseguire un prezzo diverso per i viaggi prenotati da app
- Ripensare il prezzo per le prenotazioni per consentire ai taxi di dare trasparenza al prezzo delle corse, permettendo così al cliente di conoscere la tariffa in anticipo.
- Un'organizzazione più trasparente ed equilibrata dell'offerta, basata sulle dinamiche della domanda, anche tenendo conto delle fluttuazioni generate dagli afflussi turistici.
- Consentire a taxi e NCC di offrire un vero sistema di corse condivise. Diverse destinazioni raggiunte da un minor numero di auto significa ridurre il traffico e l'inquinamento. E corse meno costose per il singolo passeggero.
- Un fondo di uscita per coloro che desiderano uscire dal mercato per sostituire il valore delle licenze di taxi
- Un regolamento più semplice sia per NCC sia per i taxi nel sistema di trasporto delle città.
- Ripensare e rimuovere le norme vecchie e obsolete che oggi finiscono per essere contro i taxi e NCC, con particolare attenzione al traffico e all'ambiente (ad esempio i limiti attuali per l'attività di carpooling).

4.3 Prossimi passi

Sappiamo che il processo legislativo è difficile e, anche se una riforma è attesa da oltre 20 anni, intendiamo trarre il meglio dalla legislazione attuale tenendo in considerazione il lungo ma costruttivo dibattito tra istituzioni, rappresentanti del settore ed esperti.

Riteniamo che un equilibrio sostenibile stia nel riconoscere le Regioni come le aree di servizio naturale delle licenze degli NCC, come ribadito recentemente dalla Corte Costituzionale, anche nel rispetto del memorandum d'intesa che è stato firmato nel 2017 da più attori al Ministero di Trasporti. Contestualmente intendiamo aderire anche alle indicazioni delle diverse aree di servizio regolate all'interno di ogni Regione.

Responsabilità, visione e cooperazione sono i pilastri che ci guidano nei prossimi passi che prenderemo:

- Condividendo gli insegnamenti che abbiamo raccolto in 11 anni di esperienza nel trasporto di centinaia di milioni di persone in tutto il mondo, con l'obiettivo di essere una parte attiva nella definizione di nuovi servizi. Questo è un processo che abbiamo già avviato nelle città in cui abbiamo avuto l'opportunità di lavorare a fianco delle istituzioni, come Roma.
- Lavorando con tutti gli operatori del trasporto delle nostre città: NCC, taxi, trasporto pubblico e micro-mobilità per costruire un futuro di multimodalità veramente efficiente.
- Offrendo una gamma di servizi sempre più completa in modo da offrire maggiori opportunità ad un numero sempre più elevato di italiani

Oggi siamo pronti a fare il prossimo passo nel nostro viaggio in Italia, aumentando la nostra presenza nel paese con nuovi prodotti e servizi. Ma non lo faremo da soli e quindi intendiamo avere un dialogo aperto e costruttivo con tutti coloro che consentono alle persone di spostarsi ogni giorno in città, per capire il modo in cui lavorano e capire come integrarsi al meglio per generare ulteriore valore a favore della comunità.

Per rendere il nostro servizio più accessibile agli italiani e aiutare il settore NCC a riprendersi dopo la crisi COVID-19, abbiamo ridotto le tariffe Uber Black a Milano e Roma. Il nostro obiettivo è quello di essere più accessibili, andando incontro alle esigenze economiche di tutti, specialmente in questo periodo delicato. Soddisfando così le sempre maggiori esigenze di spostamento e mobilità in città.

Infine, nel corso del 2020 lanceremo Uber Taxi a Napoli e Uber Black in altre 2 città italiane, portando la presenza di Uber in 6 città in Italia e consentendo a quasi 11 milioni di cittadini italiani (quasi il 20% della popolazione italiana), nonché turisti che speriamo tornino presto nella nostra penisola, di accedere all'app Uber e ai suoi servizi.