

Dal mondo

## Prima dei Robotaxi, le metropoli varano la Uber-tax o tariffe extra

10 Settembre 2018

Autoveicoli in coda e file senza soluzione. Le grandi città guardano al fisco come leva per la decongestione



D'altra parte, non c'è abbastanza spazio per tutti nella propria auto, persino senza conducente. Guidare in città diventa sempre più costoso, è un dato di fatto, che alla guida vi sia un essere umano o un robot, a prescindere, spostarsi tra le vie urbane richiede oramai uno sforzo economico "individuale" mai raggiunto prima. L'esempio oggi più discusso dal *management* dell'industria automobilistica riguarda il caso-scuola di New York, dove la tariffa più alta, quasi 3 dollari a miglio, per

l'attraversamento nel centro di Manhattan in un'auto è ora riservata a coloro che utilizzano applicazioni, *app*, per stabilire un collegamento diretto fra passeggeri e autisti privati, come Lyft Inc. e Uber Technologies Inc. La sovrattassa è riscossa dallo Stato di NY. Ma le autorità della *grande mela*, in particolare il suo comitato consultivo Fix NYC, hanno anch'esse deciso di ricorrere a una tassazione extra per frenare la corsa all'utilizzo di automobili private gestite da grandi aziende ma non corrispondenti ai criteri alla base dell'uso condiviso di automobili tra un gruppo di persone, con il fine di ridurre i costi di viaggio. A dire il vero, a differenza di quanto accaduto per lo Stato di NY, la sovrattassa cittadina una volta varata è stata riposta in agenda, quindi rinviata a un imprecisato futuro. Però c'è e in qualunque giorno potrebbe, il sindaco, renderla effettiva sulle strade di New York, affiancandola a quella già in vigore e di competenza statale. Lo stesso discorso vale per Londra, dove se si è mattinieri scatta la sovrattassa di 15 dollari. Ma il medesimo trend corre dal Regno Unito agli Usa fino in Australia, Canada e persino nel vecchio Continente, l'Europa.

In realtà, la ragione della brusca frenata sull'adozione della nuova Uber-tax newyorchese è da attribuire al fatto che i pendolari abituati alle metropolitane stracolme e agli autobus "malati" ora

guardano con favore all'opzione offerta da Uber e Lyft, che garantirebbero un salto avanti veloce all'era dei taxi senza conducente. A ogni modo, nel corso del 2017 il numero di trasporti tramite le applicazioni per lo spostamento rapido e individuale o condiviso ha superato il muro dei 4 miliardi di corse. E di queste, in media, chi ha un reddito superiore ai 100mila euro ne fruisce per 40-50 volte l'anno. Dati i numeri, non è un a sorpresa che anche i big tradizionali delle quattro ruote e i colossi del web stiano pensando di irrompere su questo mercato investendo oltre 60mld di dollari in un triennio. L'importante è non perdere il treno. Un paradosso, forse.

### **Città sommerse da lamiere ma a costi contenuti**

Ciò che seduce 1 milione di pendolari dell'area metropolitana di New York è che le applicazioni sul mercato promettono prezzi molto inferiori ai 2 dollari, il tasso per miglia applicato dai taxi tradizionali della città; inoltre le offerte veicolate dalle app costituiscono una ricetta con orari non stop, dribblando quindi i tempi dei trasporti tradizionali. Insomma, che lo si tassi o no, il servizio seduce milioni di abitanti metropolitani.

### **Il rischio congestione che corre con le app-ride**

Il trasporto basato su app, come Uber e Lyft, riempirà ogni angolo delle grandi città. Il rischio quindi è che l'aggiunta di più veicoli, non la loro riduzione, possa finire per aggiungere nuova congestione ai flussi del traffico tradizionale.

### **Solo il fisco salverà le metropoli?**

Domanda ambigua, idem per la risposta. Ciò che emerge come una certezza incontestabile è che in tutto il mondo le città stanno aggiungendo tariffe e sovrattasse alle società che operano nel settore dei trasporti e dei viaggi condivisi o, in alternativa, stanno considerando modi innovativi per frenare la congestione che hanno causato. Londra, ad esempio, addebita \$15 per la guida in determinate aree nelle prime ore diurne, e Washington D.C., Chicago e Seattle stanno aggiungendo tariffe alle auto condivise. Anche lo Stato australiano del New South Wales, che include Sydney, sta aggiungendo tariffe per ridurre il traffico.

### **C'è molto in gioco, per questo le grandi aziende automobilistiche studiano il nuovo mercato**

I servizi basati sulle *app* hanno già attirato un numero significativo di abituali utilizzatori di bus e metropolitane grazie al fatto che le corse offerte vanno da \$2 o \$3 di spesa per ogni miglio percorso. Anche le industrie e i marchi più tradizionali si stanno muovendo sul medesimo terreno. Grandi aziende come la General Motors Co., l'unità Waymo di Alphabet Inc. e altri, cercano infatti da tempo di abbassare il costo ben al di sotto di \$1 per miglio ricorrendo a un'auto a guida

autonoma.

## **E il futuro della guida in autonomo potrebbe rivelarsi a breve una realtà, più di 60mld di dollari pronti per essere investiti nonostante una tassazione extra**

Waymo prevede di lanciare il suo primo servizio di taxi senza conducente nell'area di Phoenix entro la fine dell'anno. Se le città riscuotono tasse e supplementi elevati sui singoli conducenti e, in ultima analisi, su piloti *robotaxi*, ciò comporterà dei costi per un business emergente che sta attraendo grandi investimenti nel perseguimento di grandi rendimenti. Secondo la società di consulenza Alix Partners, i costruttori di automobili, le aziende tecnologiche e le flotte aziendali dovrebbero investire 61 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni per lo sviluppo di veicoli autonomi. I responsabili delle politiche urbane utilizzano le tasse sulla congestione del traffico per incoraggiare la condivisione e scoraggiare la guida individualizzata, aumentando allo stesso tempo le entrate per il trasporto di massa. Per fare un piccolo esempio, il budget più recente dello Stato di New York include una tassa di 2,75 dollari per chi percorre Manhattan con un'automobile Uber o Lyft a sud della 96th Street, un'area che copre il centro della città, e 2,50 dollari per chi è in un taxi giallo, cioè tradizionale. Se però assumi un servizio di *carpool*, cioè di condivisione della guida, come Via Transportation Inc., allora l'addebito è di soli 75 centesimi.

## **Un freno fiscale per le auto a noleggio?**

Verso la fine di giugno, nel frattempo, Washington D.C. sollevò la tassa già esistente sulle corse tramite app dall'1 al 6%, con l'obiettivo di raccogliere 23 milioni di dollari per il sistema di trasporto pubblico. Chicago ha anche alzato le tasse quest'anno su Uber e Lyft e ora addebita un supplemento di 67 centesimi per singolo spostamento. Il consiglio comunale di Seattle ha detto ad aprile che sta studiando il passaggio a bordo e gli effetti sui trasporti in città.

## **Come le aziende interessate rispondono all'aumento della leva fiscale? Prediligendo il car-sharing**

Le aziende che prendono il volo stanno iniziando a reagire. Lyft sta lavorando sulle modifiche alla sua app che offriranno ai guidatori potenziali più opzioni di *car pooling*. In questo momento, l'app mostra un'opzione di *car pooling* tra diversi servizi da solista. Un terzo delle corse di Lyft optano per il *car pooling* nei mercati in cui viene offerto, l'azienda spera di spostare il comportamento degli utenti offrendo più opzioni di *carpool*. Lyft sostiene ufficialmente le tariffe e i prezzi di congestione se tassano tutti i fornitori di servizi di trasporto allo stesso modo. Uber ha una visione simile. Uber vede i singoli conducenti, non i passeggeri, come la principale causa di congestione, e la compagnia sostiene incentivi per convincere le persone a condividere e a riorientarsi sul *carpool*.

di

**Stefano Latini**

URL: <https://www.fiscooggi.it/rubrica/dal-mondo/articolo/prima-dei-robotaxi-metropoli-varano-uber-tax-o-tariffe-extra>