

Il carretto è uno dei simboli più noti dell'iconografia folkloristica siciliana: da mezzo di trasporto, grazie alle decorazioni che rappresentavano momenti della storia dell'isola, dell'epica o della religiosità popolare, si è poi trasformato in un veicolo di trasmissione culturale. E quando i siciliani si sono accorti che bisognava innovare il mezzo, e sono passati all'Ape (la mitica *lapa azzura* e sgangherata sulla quale Nanni Moretti, in *Caro Diario*, fa il suo tragicomico viaggio nelle Eolie tra collinette, asini e cactus), non hanno dimenticato di continuare la tradizione decorativa e fare della *lapa* una vera opera d'arte itinerante. Costatare quindi che un veicolo iconico per l'Italia, che la Piaggio produce sin dal 1948, dopo essere stato confinato in Asia rientri in Europa nelle vesti di un servizio innovativo come quello dei tuk-tuk, è entusiasmante. La storia di questo *retour d'Asie* ce la racconta un giovane e brillante imprenditore portoghese, Renato Ladeiro, proprietario del marchio TUK TUK®. Nelle sue parole di entusiasmo ce ne è da

vendere, ma anche frustrazione. Frustrazione nelle difficoltà incontrate a far comprendere e accettare un modo nuovo e diverso di fornire un servizio ai turisti. E a ben guardare non c'è nulla di trascendentale nella sua idea, ma a dispetto di ciò, gli ostacoli che ha incontrato, e che continua ad incontrare, nella sua strada sono tantissimi. Tanti da scoraggiare una persona che non abbia la sua forza e caparbietà. Ladeiro non nega che le regole siano necessarie, anzi le invoca. Ma critica quelle che sono inutilmente penalizzanti, e messe in piedi non a difesa della collettività. Gli sorge quindi il dubbio che alcuni obblighi normativi siano solo dei metodi eleganti per frenare lo sviluppo, ancorché regolato, di un servizio innovativo. Dobbiamo ammettere che non ci saremmo mai aspettati da una persona concreta e sicuramente non sofisticata come Ladeiro, un'analisi così lucida sul tema dell'innovazione e regolamentazione. Applicando le norme tradizionali si blocca l'innovazione e la crescita economica, e

con l'estendere le vecchie regole al nuovo le si uccide. Ci sono chiaramente esigenze contrastanti e sempre più spesso il nostro lavoro di lobbisti (non di facilitatori *please!*) ci porta a mettere sul tavolo delle Istituzioni questo tipo di problematiche. Crediamo fortemente che la soluzione non stia nell'entrare a gamba tesa nel mercato, senza rispettare le leggi, con la scusa di essere nel giusto e che sono le leggi *ad essere antiquate*. Spesso è vero, ma la strada per superare la diffidenza risiede nella pacatezza, in un lavoro certosino, e a volte non proprio veloce, di crescita culturale. Per la difesa dell'interesse di tutti. E non dei pochi. Così facendo si riesce a cambiare e innovare, con la forza della convinzione, non con la forza e basta. Grazie a Ladeiro ne possiamo parlare oggi.

L'editoriale di Mariella Palazzolo

🐦 @Telosae

LADEIRO

LA SECONDA (O TERZA) VITA DELL'APE

“È un déjà-vu, accade ogniqualvolta nei mercati irrompe un prodotto/servizio innovativo: essendo una novità, durante la fase iniziale non vi sono norme che ne regolano l'attività, e l'innovazione opera all'interno di un contesto che potremmo definire *extra-legem*”.

Telos: Tuk-tuk in Portogallo. Da dove è arrivata questa idea innovativa di offrire un servizio alternativo ai turisti?

Renato Ladeiro: Nel 2002 mi trovavo in Thailandia in viaggio di lavoro. Un giorno, a Bangkok, vidi così tanti *risciò* motorizzati che decisi di prenderne uno piuttosto che andare in taxi (a Roma fai come i romani!). Tuk-tuk, taxi ed ancora tuk-tuk... è questo quello che vedrete camminando per la chiassosa, frenetica Bangkok. Io adoro Bangkok, adoro la sensazione di libertà che mi dà e adoro il caos controllato che permea tutta la città. I tuk-tuk sono un elemento cardine di questo caos. Ce ne sono a bizzeffe, ero attorniato da talmente tanti tuk-tuk che una volta tornato a casa, quando mi passava accanto un'Ape mi veniva voglia di cominciare a contrattare un passaggio al guidatore di turno.

Un paio di anni dopo ecco illuminarsi la lampadina: compresi che i tuk-tuk sarebbero potuti diventare un mezzo di trasporto di successo anche in Europa. Grazie anche ad uno scambio di idee con alcuni amici che vivono in Thailandia, con i quali ero rimasto in contatto, presi la decisione di importare in Portogallo la versione thailandese motorizzata del *risciò* tradizionale.

Ho avviato quest'attività partendo dalla città di Coimbra. Ero lì quando questa avventura è cominciata, in un caldo giovedì di luglio del 2010.

Non sono stato io a lanciare il tuk-tuk a Lisbona, sebbene nel 2011 avessi incontrato il Sindaco della città, che però non mostrò alcun interesse o disponibilità ad introdurre questo tipo di veicoli in città. Non potevo immaginare cosa sarebbe avvenuto dopo - una vera invasione di *risciò* motorizzati a Lisbona! Anzi per molti una vera propria *piaga*. Quindi, se non doveste passare per Bangkok, perché non fare un pensierino sul prendere un tuk-tuk in Portogallo?

Per i turisti l'esperienza sui tuk-tuk è quella di percorrere le strade di una città storica godendo di viste uniche. Non è certo un servizio 'taxi' per andare dal punto A al punto B. Come funziona il servizio?

Quando intrapresi quest'attività, il mio obiettivo era - e lo è ancora - offrire ai miei passeggeri un tour culturale della città, con la possibilità di percorrere le strade, i quartieri e i vicoli ripidi e tortuosi tipici del Portogallo e godere del panorama dalle terrazze delle città a bordo di un veicolo *divertente*, che riesce a raggiungere posti inarrivabili per i mezzi solitamente utilizzati dai turisti, ad esempio i tour con i pullman. I nostri clienti hanno inoltre la possibilità di scegliere percorsi differenti, a seconda dei loro gusti e preferenze e del tempo a loro disposizione. E la risposta è stata entusiastica. Offriamo dei percorsi già definiti, ma chi invece ha delle esigenze particolari o ha in mente un suo itinerario preferito, i tuk-tuk possono seguire le indicazioni scelte in tutto e per tutto dal cliente. Ecco alcuni esempi di valutazioni dei nostri giri: *'ci siamo divertiti da matti con la guida e il tuk-tuk. Lo raccomandiamo a tutti! ☺ poco costoso ed è il modo migliore per avere una prima idea della città che visiti e della sua storia'*, oppure *'metodo grandioso per girare le città portoghesi con le loro stradine ripide e strette, anche perché ti permette di andare dove gli altri mezzi non arrivano. E poi ci sono anche le cinture di sicurezza!'*. Quest'ultimo commento mi ha fatto sorridere perché la sicurezza dei passeggeri dei miei tuk-tuk mi sta molto a cuore e vedere che sono anche percepiti come sicuri è un grande risultato.



Renato Ladeiro è l'esempio classico di *self-made man*. Nato nel 1975 in Portogallo, nella città di Figueira da Foz, la sua formazione passa per l'Aeronautica Militare, dove ha frequentato il corso di controllore del traffico aereo, ma il futuro aveva in serbo per lui ben altro. All'età di 23 anni decide di mollare tutto e partire all'avventura! Nello stesso anno, inizia a lavorare per la compagnia American Cruise Line come steward e 5 anni dopo conclude la sua carriera nel settore crocieristico e per assumere l'incarico di assistente manager nel settore *Food & Beverage*. Nel 2004 inizia a lavorare nel ramo delle crociere fluviali in Europa, come maître d'hotel. Nel 2007 - dopo ben 59 Paesi visitati dall'inizio della sua *odissea* a bordo delle navi da crociera - si stabilisce nella città storica di Coimbra - a 50 km dalla sua città d'origine - dove da allora gestisce un servizio di battelli turistici sul fiume Mondego. Nel 2010, grazie alla sua esperienza internazionale, importa in Portogallo il primo risciò motorizzato thailandese per realizzare visite turistiche della città, ed è il primo a diffondere quest'attività nel Paese. Nello stesso anno registra il marchio TUK TUK® in Portogallo. Dal 2015 è consulente in Diritto della proprietà intellettuale, con un *focus* specifico sui marchi registrati e commerciali. È inoltre consulente sulle nuove opportunità di business nel settore turistico; sta portando avanti, gestendola in proprio, un'attività di veicoli elettrici a bassa velocità. Guida inoltre la sua azienda *on line* di utensili e macchinari.

M. Sonsini

Le idee innovative e le norme non sempre vanno di pari passo. L'esperienza di Uber in Europa ne è un esempio. Il sindaco di Lisbona, Fernando Medina, ha annunciato un giro di vite sui tuk-tuk, che limiterà le ore di circolazione e i parcheggi disponibili. Le nuove regole vieteranno ai tuk-tuk alcune strade e obbligheranno la trazione elettrica dal 2017. Come è finita?

Il mercato è cresciuto così in fretta, soprattutto a Lisbona! Credo che le ragioni del *boom* di tuk-tuk siano anzitutto il flusso crescente di presenze in città, ormai tra le mete preferite dei turisti in Europa; secondo, i tuk-tuk rappresentano un'ottima opportunità di lavoro per chi oggi si trova senza occupazione e può avviare un'attività in proprio. Un quadro di regole certe e coerenti è necessario! È un *déjà-vu*, accade ogniqualvolta nei mercati *irrompe* un prodotto/servizio innovativo: essendo una *novità*, durante la fase iniziale non vi sono norme che ne regolano l'attività, e l'innovazione opera all'interno di un contesto che potremmo definire *extra-legem*. Adesso parliamo di tuk-tuk, ma lo stesso ragionamento potrebbe essere applicato in molti altri settori: pensiamo al settore alberghiero - con Airbnb - a quello del trasporto urbano - con Uber - e alle tante altre innovazioni che arrivano a noi consumatori, nate dall'intuizione di un singolo o dalla ricerca aziendale, ma che parimenti si trovano nella situazione svantaggiosa di doversi adattare ad un contesto iniziale privo di regole *ad hoc*, con tutte le difficoltà, ma a volte opportunità, che questo comporta.

È normale che l'innovazione sia *più avanti* rispetto alla regolamentazione; è importante però che le Istituzioni siano disponibili e pronte ad adottare in tempi brevi un quadro di norme certe e coerenti alla situazione del mercato, accogliendo il punto di vista di tutti i soggetti interessati.

Sono d'accordo nel permettere la circolazione solo diurna dei risciò motorizzati: è giusto che gli abitanti dei quartieri del centro città godano della tranquillità della notte, soprattutto perché durante il giorno in questi quartieri circolano una gran quantità di tuk-tuk.

Concordo anche sull'obbligo di circolazione di veicoli elettrici, soprattutto se pensiamo al livello di inquinamento atmosferico ed acustico che i risciò motorizzati in media producono. Credo però che questo sia anche un *escamotage* per disincentivare la circolazione dei tuk-tuk in città poiché gli operatori del settore, per rimanere sul mercato, saranno costretti ad investire risorse che, in alcuni casi, potrebbero non avere. Un'ultima cosa. Sono anche d'accordo sul fatto che gli autisti di tuk-tuk che vogliono fare da guida debbano essere adeguatamente formati. Sapere che alcuni vanno in giro dicendo ai malcapitati turisti che il ponte che attraversa il Tago - Ponte 25 aprile - si chiama così perché è stato inaugurato il 25 aprile del 1974 è un vero scandalo e un segnale che non tutti gli autisti possano svolgere questo lavoro (*ndr* Inizialmente denominato *ponte Salazar*, perché commissionato da António de Oliveira Salazar nel 1960, cambiò nome in seguito alla restaurazione della democrazia in Portogallo, dopo la rivoluzione dei garofani avvenuta appunto il 25 aprile 1974).

Lei è stato il primo a creare un tour operator di tuk-tuk, ma la sua idea è stata immediatamente copiata. Come sta andando la sua lotta sul marchio? E sta allo stesso tempo pensando ad espandersi?

Giustissimo. In Portogallo, sono stato io il precursore di quest'attività, sebbene qualcuno arrivato dopo - ben due anni dopo - si sia attribuito questo titolo! Che dire? La mia intuizione ha iniziato ad essere imitata nel 2012. Nessuno sa - o si è premurato di informarsi - che TUKTUK® è un marchio che io ho registrato, in Portogallo. Ad oggi sono 43 gli operatori accusati di aver violato il mio marchio, e numerosi sono stati i ricorsi avverso alcune sentenze che, a mio avviso, non avevano tutelato il diritto di proprietà intellettuale. Dinanzi a questa situazione e alla necessità di comprendere di più, ho iniziato a documentarmi e studiare diritto della proprietà intellettuale, tanto che sono stato invitato a far parte dell'associazione per la difesa del diritto di proprietà intellettuale. Non posso nascondere la mia frustrazione, ma per dirla all'americana, da un problema è nata un'opportunità. In questi anni infatti non mi sono limitato a giocare solo *sulla difensiva*, ma con il tempo ho maturato altri progetti che lanceremo presto *sulla strada*. Per superare il mercato ormai maturo dei risciò motorizzati, e per essere in linea con le nuove norme che impongono la circolazione di veicoli elettrici per il trasporto turistico, lo scorso anno ho lanciato e-Quad Vehicles®. Si tratta di Golf Cart e altri veicoli elettrici ideali per i trasporti interni in hotel, resort, ospedali, aziende, campi da golf e ovviamente tour cittadini. Ad oggi e-Quad Vehicles® è presente nel mercato portoghese, ma anche in Spagna, Capo Verde, Mozambico, Marocco, Austria, Regno Unito e Svizzera - e chissà, in futuro potremmo espanderci e innovare ancora.

Marco Sonsini