



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA E MANAGEMENT

PROVA FINALE

**"LA SHARING ECONOMY: IL CASO UBER. LA VISIONE
GIURISPRUDENZIALE E LE PROSPETTIVE FUTURE"**

RELATORE:

CH.MA PROF.SSA CLAUDIA SANDEI

LAUREANDO: GIANLUCA MODENESE

MATRICOLA N. 608789

ANNO ACCADEMICO 2014 – 2015

INDICE

INTRODUZIONE	1
CAPITOLO 1 – LA <i>SHARING ECONOMY</i>	
1 Definizione e concetto	2
2 La <i>sharing economy</i> da un punto di vista strutturale	6
CAPITOLO 2 – IL FENOMENO UBER	
1 Genesi e affermazione di una piattaforma	11
2 Le vicende giudiziarie di Uber in Italia	14
2.1 La sentenza del giudice di pace di Genova (2 febbraio 2015, n.8135)	16
2.2 L’ordinanza del Tribunale di Milano (25 maggio 2015, n. 16612)	27
2.3 Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea	37
2.4 La conferma di blocco di Uber Pop	40
2.5 Legge regionale del Piemonte (06 luglio 2015, n.14)	46
BIBLIOGRAFIA	49

(Conteggio parole: 11.172)

INTRODUZIONE

Il presente elaborato è dedicato al fenomeno Uber, alle sue caratteristiche strutturali e alle controversie giudiziarie cui ha dato adito.

Il capitolo primo è tutto focalizzato sulla *sharing economy*, di cui offre in primo luogo una definizione e un concetto, passando poi a metterne in luce le caratteristiche strutturali.

Il capitolo secondo, di gran lunga il più corposo della tesi, illustra in primo luogo le origini e il particolare funzionamento del più noto e innovativo servizio di *car sharing* esistente al mondo, appunto Uber. L'analisi procede poi a fare chiarezza sulle vicende giudiziarie che Uber ha conosciuto nel nostro ordinamento, prestando particolare attenzione agli effetti dell'ordinanza emanata dal Tribunale di Milano nel maggio 2015, che ha bloccato Uber Pop su tutto il territorio nazionale.

Come tuttavia risulta dallo sviluppo dell'analisi, la problematica relativa a questo servizio di *car sharing*, soprattutto con riferimento al conflitto che esso ha introdotto con i tassisti di professione, è ben lungi dal potersi dire conclusa. Risulta, con particolare riferimento all'Italia, ancora un sostanziale vuoto normativo. Pesa in tal senso la profonda novità del fenomeno, che per certi versi sfugge agli schemi e agli schermi della legislazione tradizionale.

Vi è solo da auspicare che ben presto la riflessione del legislatore intorno a queste tematiche di così grande attualità riceva un nuovo impulso e dia adito ad una sistemazione legislativa rinnovata e organica.

CAPITOLO 1

LA SHARING ECONOMY

1 – Definizione e concetto

Il presente elaborato è dedicato al caso Uber, alle polemiche che ha suscitato e tuttora suscita in ogni parte del mondo, nonché alle controversie giudiziarie recenti, che tanto hanno fatto discutere giornali e opinione pubblica. Come noto, Uber rappresenta uno dei servizi di *car sharing* più popolari al mondo ed una delle manifestazioni più eclatanti dell'emergere della contemporanea *sharing economy*. Si tratta, cioè, di un'economia peculiare poiché incentrata sulla dimensione della collaborazione e della condivisione, nel senso che, coloro i quali danno vita al processo economico di *sharing*, condividono l'accesso e l'utilizzo di beni e di servizi, senza averne la proprietà individuale esclusiva¹.

Il meccanismo, almeno a prima vista, è assai semplice, quasi scontato. Per dar vita a un processo di *sharing economy*, è sufficiente che colui che possiede qualcosa sia disposto a

¹ Si veda, per un quadro d'insieme almeno: L. Gold, *The sharing economy: solidarity networks transforming globalisation*, Aldershot, Ashgate, 2004, Chapt. 9 - Rethinking Culture and Economy : Lessons from the EOC p.164 ss. ; C. Koopman, M. Mitchell and A. Thierer, *The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation : The Case for Policy Change*, George Mason University, Mercatus Center, 2014, disponibile su : <mercatus.org> ; P. Aigrain, *Sharing: culture and the economy in the internet age*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2012, p.27 ss.

condividerla con altri, mettendola a disposizione e chiedendo a essi come controprestazione un contributo, il quale può andare dal mero rimborso a una cifra che rappresenti un vero e proprio utile, o anche un pagamento in natura come ad esempio lo scambio casa².

Come si vede, la parola d'ordine della *sharing economy* è *condivisione*. Già da ora appare, così, il quadro valoriale, etico addirittura, se si vuole, di questa economia peculiare. Non mancano, infatti, autori i quali hanno posto l'accento sull'aspetto sociale, fatto di condivisione comunitaria, che vi è dietro la *sharing economy*, la quale come tale si allontanerebbe dai criteri di massimizzazione del profitto che sono tipici dell'*homo oeconomicus* in un'ottica di economia classica³. È stato infatti opportunamente osservato che, quanto meno in talune sue declinazioni, la *sharing economy* si collega ad altre tematiche tipiche del panorama socio-economico odierno, le quali “mirano infatti ad oltrepassare la dimensione aridamente e angustamente utilitaria della vita economica per tentare, attraverso la condivisione economica, un processo di scambio di valori e di elevazione in chiave anti-individualistica della vita sociale”⁴.

In tal senso, almeno in queste sue declinazioni, la *sharing economy* si potrebbe ricollegare per certi versi alle concezioni economiche che traggono origine dalla teoria della decrescita felice (ossia della demitizzazione dello sviluppo fine a sé stesso, visto invece in un'ottica di risparmio), o che pongono sempre più

² R. Diamond e R. Precious, *Il social shoppers marketing e la sharing economy*, Roma, Aracne, 2015, in particolare p. 7 ss.

³ Pongono attentamente l'accento su questa questione I. Pais e M. Mainieri, *Il fenomeno della sharing economy in Italia e nel mondo*, in “Equilibri: rivista per lo sviluppo sostenibile”, n. 1, 2015, p. 11 ss.

⁴ *Ibidem*, cit., p. 13.

l'accento sulla dimensione ecologica e *green* della produzione e dello scambio, e simili⁵.

Naturalmente non tutte le versioni della *sharing economy* condividono determinati orientamenti ideologici. Quel che è certo, non di meno, è che la *sharing economy* ha avuto come sua premessa ineludibile, da un punto di vista storico, la grave crisi economica che affligge da diversi anni a questa parte, in misura più o meno accentuata, la società e che, insieme alla necessità di tornare a una logica di frugalità e di risparmio, induce ad escogitare nuove modalità per allocare e consumare le risorse⁶.

Peraltro, il quadro dei presupposti da cui la *sharing economy* trae origine non sarebbe completo se, accanto alla crisi economica e a nuove ideologie anti-individualiste e rivolte alla tutela dei valori della socialità e dell'ambiente, non menzionassimo anche l'impetuosa crescita che la tecnologia digitale ha avuto specialmente negli ultimi anni. Non è esagerato affermare, infatti, che una *sharing economy* non sarebbe neppure concepibile senza i poderosi sviluppi dell'informatica e in particolare del cosiddetto *web 2.0*, vale a dire la peculiare modalità in cui il web è entrato, grosso modo da un decennio e che postula l'interattività e il carattere dinamico e relazionale del rapporto tra Rete e internauti, nel senso che a questi ultimi è consentito svolgere un ruolo attivo nel web (si pensi al caso eclatante dei *social media*) e in tal modo

⁵ Ibidem, p. 13.

⁶ R. Diamond e R. Precious, *Il social shoppers marketing e la sharing economy*, cit., in particolare p. 8.

divenire sempre più protagonisti nella ricerca di servizi, produzione di beni, advertising delle specie più svariate, ecc.⁷.

Dunque, come si vede, nonostante tragga origine dal ripudio di quelle che si ritengano essere alcune delle tendenze più discutibili se non addirittura distruttive della modernità (dissoluzione dei legami sociali, esasperato individualismo economico, noncuranza e distruzione dell'ambiente ecologico, ecc.), la *sharing economy* fa leva su alcuni dei portati più caratteristici e ineludibili del tempo moderno, soprattutto l'esasperato sviluppo delle tecnologie di tipo digitale (avremo poi modo di vedere come anche dietro il caso Uber agiscano una per una tutte queste componenti).

“La *sharing economy* – è stato, dunque, osservato - non è una reazione temporanea alla crisi, ma si propone come ripensamento strutturale dei rapporti tra economia e società, basato sulla creazione di legame sociale come fondativo dello scambio economico”⁸. Si tratta di un tema che, seguendo sempre la stringente analisi, può essere oggetto di una ricognizione anche economica in senso stretto. Le trasformazioni e i mutamenti di scenario prodotti dalla crisi economica, dall'innovazione tecnologica senza sosta e, in connessione con esse, da una rinnovata sensibilità di tipo culturale, sociale e ambientale, hanno fatto sì che emergessero progressivamente e si affermassero modalità di regolazione nuove, che è impensabile ritenere di potere

⁷ Sul web 2.0 e le sue ricadute in termini economici oltre che di scienza della comunicazione, si veda almeno: D. Gauntlett, *La società dei makers. La creatività dal fai da te al web 2.0*, Venezia, Marsilio, 2013, in particolare p. 110 ss.

⁸ I. Pais e M. Mainieri, *Dossier: sharing economy*, in “Equilibri: rivista per lo sviluppo sostenibile”, cit., in particolare p. 5.

riconduurre alla tripartizione (cara all'economista ungherese K. Polanyi e alla scuola che a lui si richiama) che prevede la connessione dei tre termini: reciprocità – redistribuzione – scambio di mercato⁹.

2 – La *sharing economy* da un punto di vista strutturale

Le due caratteristiche fondamentali che spiegano la *sharing economy* sono le seguenti: *collaborazione* e *condivisione*. La collaborazione rappresenta una sorta di elemento intermedio tra la reciprocità e lo scambio. Significa semplicemente che una pluralità di soggetti costituiscono una rete collaborativa al fine di dare corso a un progetto da cui ciascuno di essi si ripropone di ricavare un beneficio apprezzabile anche in una dimensione individuale. *Condivisione* è invece una categoria intermedia rispetto a termini come redistribuzione e reciprocità. Essa allude al fatto che un gruppo di individui mette in comune le risorse che possiede al fine di produrre un bene o di erogare un servizio utile alla comunità¹⁰.

Così, se collaborazione e condivisione, in estrema sintesi, esprimono gli aspetti essenziali della *sharing economy*, i servizi da essa offerti possono essere compresi in riferimento a tre assi, rispettivamente identificabili come:

⁹ I. Pais e M. Mainieri, *Il fenomeno della sharing economy in Italia e nel mondo*, p. 11.

¹⁰ I. Pais e M. Mainieri, *Dossier: sharing economy*, p. 5, nonché I. Pais e M. Mainieri, *Il fenomeno della sharing economy in Italia e nel mondo*, p. 11.

- ottimizzazione delle risorse;
- utilizzo di piattaforme tecnologiche;
- relazione *peer to peer*¹¹.

Vediamo, dunque, uno per uno, questi aspetti.

Occorre iniziare in primo luogo da quella che abbiamo definito “ottimizzazione delle risorse”. Ci si riferisce al fatto che la *sharing economy*, anziché porre l’accento sulla proprietà e sull’acquisto, tende a favorire pratiche che invece presuppongono l’accesso o il riuso. Accesso e riuso che possono aver luogo tanto in forma sincrona (ad esempio, la condivisione della propria abitazione con altre persone) oppure in forma differita (si concede dietro compenso ad una persona di abitare per un certo periodo la propria abitazione)¹².

Abbiamo poi il fenomeno tecnologico. Come già si è anticipato, senza relazioni digitali la *sharing economy* semplicemente non potrebbe esistere. È importante, per gli attori di questo peculiarissimo processo economico, guadagnarsi la reputazione digitale degli altri attori. La fiducia costituisce il collante essenziale per dare avvio alla *sharing economy*. La distanza geografica non è affatto un elemento decisivo mentre, al contrario, “la distanza sociale è più rilevante di quella geografica” nell’ambito della *sharing economy*¹³.

Veniamo poi al terzo e ultimo elemento, anch’esso assai qualificante per intendere il peculiare carattere della *sharing*

¹¹ P. Aigrain, *Sharing: culture and the economy in the internet age*, cit., in particolare p. 39. Cfr. I. Pais e M. Mainieri, *Il fenomeno della sharing economy in Italia e nel mondo*, p. 12.

¹² Ibidem, p. 13.

¹³ I. Pais e M. Mainieri, *Dossier: sharing economy*, cit., p. 6.

economy. Questa, infatti, si fonda integralmente su rapporti *peer to peer*, il che significa favorire in ogni senso e in ogni modo la disintermediazione economica, ciò che molto spesso ci porta al di fuori delle logiche professionali di stampo tradizionale, agevolando il diretto rapporto tra la domanda e l'offerta. Con l'ulteriore implicazione che i confini – anch'essi di stampo tradizionale – tra produttore, consumatore, finanziatore, e simili, vengono a cadere e i ruoli si sovrappongono¹⁴.

Già dagli elementi sopra enunciati si può evincere con chiarezza come la *sharing economy* sia ben più, o ben altro, che l'ennesimo modello volto a massimizzare i profitti. Piuttosto, essa sembra interpretabile alla luce di una logica volta a ridurre i costi, a ridimensionare lo sfruttamento delle risorse (specialmente ambientali), a porre in secondo luogo, come si è detto in precedenza, la dimensione della proprietà individuale rispetto a quella del riuso e della condivisione.

Su un piano strettamente strutturale, tutto ciò non può non tradursi nell'implementazione di modelli organizzativi di nuovo conio. Ecco allora perché gli studiosi, a proposito della *sharing economy*, sono portati a mettere in primo piano la categoria di *piattaforma*, in cui è da vedersi la metamorfosi terminale di quel concetto di *rete* che è stato tra i principali criteri ispiratori dei modelli organizzativi di natura aziendale. Nella *sharing economy*, infatti, siamo in presenza di imprese-piattaforma, le quali corrispondono ai diversi nodi di una rete che connette tra loro clienti che nel contempo assolvono alla mansione dei fornitori.

¹⁴ B. Lamborghini-S. Donadel, *Innovazione e creatività nell'era digitale: le nuove opportunità della digital sharing economy*, in particolare p. 139 ss.

Nella *sharing economy*, “l’impresa non eroga direttamente servizi ma disegna (e, più in profondità, costruisce) l’ambiente in cui avvengono le interazioni. La piattaforma tecnologica, laddove presente, è solo uno strumento, rappresenta la parte visibile di un modello che ridisegna i processi organizzativi e la catena del valore e mette in discussione i confini tra lavoro e tempo libero, tra lavoro retribuito e volontario, tra professionalismo e pratica amatoriale”¹⁵.

Viene ridisegnata – per certi aspetti addirittura rivoluzionata – la catena del valore. Il professionista è anche un amatore; il lavoratore sconfinava volentieri nel tempo libero, il che già significa oltrepassare la logica stringente della monetizzazione tipica dei rapporti professionali tradizionalmente intesi. Il lavoro sconfinava nel volontariato, la retribuzione viene intesa con criteri di tipo assai largo; e non è un caso allora che un economista dalle impostazioni sempre originali e provocatorie come Geminello Alvi, a proposito della *sharing economy*, non abbia esitato a parlare di una riproposizione, in chiave post-moderna, dell’arcaica economia del *dono*¹⁶.

Ecco allora perché due autori come i citati Diamond e Precious hanno ritenuto che la *sharing economy*, quale che sia l’accezione in cui questo concetto è declinato, in ogni caso colpisce al cuore quella che tradizionalmente era la “filosofia del possesso”, con l’esito di disgiungere il valore di una merce o di un servizio dalla sua proprietà esclusiva (individualistica). Scrivono i

¹⁵ I. Pais, P. Peretti e C. Spinelli, *Crowdfunding – La via collaborativa all’imprenditorialità*, Cap. 1 – Collaborazione e condivisione, cit., p. 5, Milano, Egea, 2014.

¹⁶ G. Alvi, *Oekonomia ed economia sostanziale*, in “Equilibri: rivista per lo sviluppo sostenibile”, n. 1, 2015, p. 11 ss.

due autori, propugnando quello che potremmo ben definire una sorta di “manifesto” della *sharing economy*: “Oggi i beni e i servizi vanno *utilizzati, non acquistati. Avere non è più essenziale, anzi, è anti-economico*”¹⁷.

Basti dunque in termini generali, quanto si è detto sin qui a proposito della *sharing economy*, di cui Uber rappresenta una delle manifestazioni cruciali e oggi più discusse.

¹⁷ R. Diamond e R. Precious, *Il social shoppers marketing e la sharing economy*, cit., in particolare p. 29 ss.

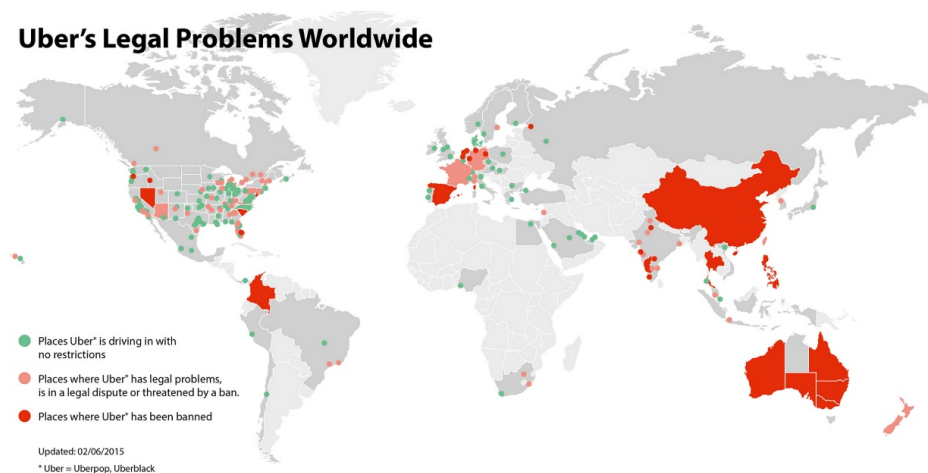
CAPITOLO 2

IL FENOMENO UBER

1 – Genesi e affermazione di una piattaforma

Fondata a San Francisco nel 2009 (città che rappresenta l'incubatore di start up più grande al mondo), Uber si è presto diffusa in tutto il mondo, riscuotendo un notevole successo ma nel contempo dando adito a una serie di controversie legali. Paesi anche molto diversi tra di loro, per regime politico e orientamento verso il libero mercato, hanno di volta in volta autorizzato l'utilizzo di Uber oppure lo hanno osteggiato senza mezzi termini.

Come risulta dalla mappa seguente, i Paesi ove Uber ha subito condanne spaziano da alcuni Stati americani alla Spagna, dalla Cina all'Australia, ad alcune aree del sud-est asiatico. Da ultimo Uber è stata nel mirino delle autorità in Francia; in altri Paesi come quelli scandinavi, il Regno Unito, il Portogallo, la Grecia, diversi Stati sudamericani e la maggior parte degli Stati Uniti d'America, oltre al Sudafrica, Uber, invece, non ha avuto restrizioni e offre liberamente il suo servizio alla clientela.



(Fonte: www.taxi-deutschland.net)

Di tutto ciò si vedrà comunque nel dettaglio più avanti. Occorre ora concentrare l'attenzione sulle specifiche modalità di funzionamento di Uber.

In primo luogo è opportuno chiarire che la piattaforma in questione corrisponde sostanzialmente ad un software utilizzabile da un mobile *device* (*smartphone* oppure *tablet*). Uber, prima che un servizio, è un'applicazione e condizione essenziale per il suo utilizzo è il GPS del *device*, il quale consente di rilevare la posizione in cui il potenziale utente di Uber si trova, così che questi possa contattare l'autista Uber più vicino tra quelli disponibili. All'utente viene così segnalato il nome dell'autista, il suo profilo, la sua foto, l'automezzo che utilizza e il suo codice Uber (è infatti possibile proporsi a Uber come autista e iniziare a esercitare in nome e per conto di Uber dopo avere ricevuto la necessaria autorizzazione da quest'ultima). Sempre tramite *smartphone* viene inserita e comunicata al guidatore la destinazione: compariranno così sul display del telefono il limite minimo e il limite massimo delle tariffe, così da avere un preventivo sostanzialmente affidabile. I pagamenti non avvengono tramite contanti, bensì, solo dopo esser giunti a destinazione, mediante un automatico addebito sulla carta di credito dell'utente (infatti, così come è necessario registrarsi e ottenere l'autorizzazione per esercitare come autista Uber, parimenti è necessario registrarsi – inserendo i propri dati e la propria carta di credito – per potere iniziare a sfruttare il servizio).

L'utente riceverà poi, tramite mail, a guisa di fattura, il riepilogo di tutta l'operazione conclusasi e del suo costo. Sfruttando la tipica logica interattiva del *web 2.0* e dei social media, nella "filosofia" di Uber è di importanza fondamentale la dimensione del *feedback*. Dopo la corsa, infatti, è possibile

valutare, col classico sistema che prevede da 1 a 5 stelle, la prestazione erogata dall'autista. Così, i successivi utenti di Uber, nel momento in cui si vedranno comparire sul display del loro smartphone sigla, nome e immagine dell'autista, potranno preventivamente scorrere i pareri e le recensioni che altri utenti di Uber gli hanno dedicato, decidendo così definitivamente se avvalersi oppure declinare il suo servizio.

La logica del risparmio – rispetto a un qualunque servizio professionale di taxi – di Uber, è lampante. Ed esce confermata anche da un ulteriore requisito su cui la Casa madre insiste, vale a dire la divisione del prezzo della corsa: divisione, che, ancora una volta, viene ottenuta mediante i tipici sistemi di *condivisione* in uso nel *web 2.0* e nei *social media*. L'utente, infatti, può invitare i suoi “amici Uber” a condividere con lui la corsa, dividendo in parti eque la spesa relativa. Sul telefono degli amici comparirà un pop up con la richiesta di condivisione della corsa, con i due tipici bottoni corrispondenti al rifiuto o all'accettazione della stessa. In caso di accettazione, l'importo verrà suddiviso in parti eque tra le carte di credito di ciascuno degli utenti.

Ma non sono finite qui le caratteristiche dell'offerta di Uber e che – indiscutibilmente – la rendono così allettante (specie se confrontata ai prezzi non di rado proibitivi che le normali corse in taxi hanno in un Paese come l'Italia).

Per concludere, un'ulteriore caratteristica del servizio di Uber sta nel fatto che essa consente inoltre un servizio a fasce differenziate. Oltre l'opzione low cost di Uber, detta Uber X, vi sono tutta una serie di mezzi di trasporto via via più ampi e lussuosi, evidentemente pensate per le diverse occasioni dell'utente. Si va dunque dal servizio Uber X, utile nei momenti di

urgenza per spostarsi da un punto all'altro della città, sino a servizi di trasporto pianificato (che non a caso Uber definisce *taxi*), e poi a servizi di gamma superiore come il *Black* (in cui l'auto è una berlina di alta gamma), oppure il servizio *SUV*, erogato appunto mediante un Superior Utility Vehicle, sino al top di gamma: il servizio *Lux*, ove ammiraglie delle maggiori case automobilistiche (Porsche, Mercedes, ecc.) sono offerte per trasporti a prezzi affatto convenienti.

Sin qui le caratteristiche di Uber, inquadrare all'interno del generale fenomeno, in ascesa a livello globale, del *car sharing*. Come si è anticipato, però, Uber è stata al centro di una serie di controversie giudiziarie, in Italia e fuori. È dunque alle vicende italiane che occorre, ora, porre l'attenzione, mettendole in risalto nella successiva parte dell'elaborato.

2 – Le vicende giudiziarie di Uber in Italia

È bene anzitutto ricordare che le vicende giudiziarie, in Italia almeno, non hanno riguardato la piattaforma Uber *sic et simpliciter*, bensì uno specifico servizio offerto da Uber, Uber Pop, con cui di fatto viene offerto – come si legge anche nelle sentenze, di cui andremo subito ad occuparci – un servizio per molti versi simile a quello del taxi tradizionale con la differenza che il “driver Uber” non deve possedere alcuna licenza professionale ma deve semplicemente soddisfare i requisiti richiesti dalla società californiana quali ad esempio patente di guida da almeno tre anni e senza aver mai avuto sospensioni, fedina penale immacolata, ecc.

Il pagamento del servizio viene effettuato tramite carta di credito, direttamente all'azienda, la quale rilascia poi una percentuale (che si attesta intorno all'80%) al guidatore.

Dunque, l'aspetto specifico di Uber Pop, che lo distingue da altri servizi di *car pooling* come il celeberrimo BlaBlaCar, sta proprio nella situazione concorrenziale che si viene a creare rispetto al servizio offerto dai tassisti muniti di regolare licenza.

Dapprima, nei mesi passati, è stato solo un rumoreggiare dei tassisti e dei loro rappresentanti sindacali, chiaramente contrari al servizio offerto da Uber; tutto ciò si scontra, però, con il consenso riscosso presso larghe fasce della pubblica opinione come già dimostrato dal ben accetto tentativo di liberalizzazione del servizio taxi operato senza successo, nel 2006, al tempo del secondo governo Prodi, dall'allora ministro allo sviluppo economico Pierluigi Bersani.

A oggi, le vicende giudiziarie fondamentali, nel nostro Paese, sono poco numerose. La prima riguarda una sentenza del giudice di pace di Genova del 13 febbraio 2015; la seconda, in assoluto sino a oggi la più rilevante, è quella del Tribunale di Milano, il quale in data 25 maggio 2015 ha disposto il blocco dell'applicazione su tutto il territorio nazionale, accogliendo così il ricorso che era stato avanzato dai tassisti. In seguito, Uber e le società connesse, uscite sconfitte dall'ordinanza di primo grado, hanno fatto reclamo in appello, vedendosi però confermare l'ordine inibitorio dell'applicativo.

Sono state, inoltre, emesse altre tre sentenze nel mese di aprile 2015, due da parte del giudice di pace di Torino e una da parte del giudice di pace di Milano, su cui brevemente porteremo l'attenzione.

Dopo aver analizzato il tentativo di regolamentazione proposto dall’Autorità di regolazione dei trasporti, concluderemo il capitolo soffermandoci sulla diatriba avuta tra la Regione Piemonte e il Governo, il quale ha impugnato davanti alla Corte Costituzionale una modifica di legge regionale approvata in materia di servizi di trasporto pubblico non di linea.

2.1 – La sentenza del giudice di pace di Genova (2 febbraio 2015, n. 8135)

Si tratta della prima rilevante sentenza che nel nostro Paese ha riguardato Uber. Mediante la suddetta, infatti, il giudice di pace genovese accoglieva il ricorso di un autista, già iscritto al portale Uber, nei riguardi di un provvedimento di sanzione che la Polizia Municipale gli aveva comminato contestandogli l’esercizio abusivo dell’attività di tassista. Si tratta di una sentenza indubbiamente rilevante, dal momento che sviluppa analiticamente il peculiare servizio offerto da Uber, profilando, soprattutto, un’importante distinzione di fondo tra il servizio di taxi tradizionalmente inteso e un servizio come quello offerto da Uber che, come risulta con chiarezza dal testo della sentenza, viene assimilato a una sorta di servizio di noleggio con conducente, in ogni modo eterogeneo rispetto al servizio tassistico tradizionale.

Lo svolgimento dei fatti, nei suoi lineamenti essenziali, risulta appunto dal testo integrale della sentenza¹⁸. Ai sensi dell’art. 86 del Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285) la Polizia Municipale di Genova, tramite verbale specifico,

¹⁸ Consultabile online presso il portale <www.quotidianogiuridico.it>

contestava a un autista iscritto al portale della multinazionale Uber un'infrazione riguardante, appunto, l'esercizio abusivo dell'attività di tassista. Gli veniva, perciò, comminata una multa pari a 1.750 Euro, aggravata da due ulteriori misure come il ritiro della patente e il sequestro del libretto dell'auto. Per parte sua, l'autista presentava ricorso opponendosi al suddetto verbale in cui gli veniva contestato di esercitare abusivamente la professione di tassista. In rappresentanza degli interessi dell'autista di Uber, il legale ha sostenuto fundamentalmente, di fronte al giudice di pace, la tesi per cui l'attività svolta per conto di Uber non integra l'adibizione del veicolo a taxi, come invece veniva contestato all'autista dalla Polizia Municipale, richiamando il suddetto art. 86 del Codice della Strada.

Interessanti le motivazioni addotte dal giudice, che sostanzialmente conferma la tesi difensiva presentata dal rappresentante legale dell'autista. Secondo il verdetto del giudice, il trasporto effettuato dal ricorrente, fondato sul contatto telefonico tramite il portale Uber, non integra un servizio propriamente tassistico, bensì gli estremi di un servizio di autonoleggio con conducente e tariffa pattuita, in conformità a quanto statuito dagli artt. 3 e 13 della L. n. 21 del 1992, dunque libero.

Anche gli orientamenti giurisprudenziali precedenti, tanto a livello nazionale quanto a livello europeo, ad opinione del giudice, confermano questa interpretazione. Il giudice di pace, infatti, richiama, a sostegno della propria posizione, due sentenze della Corte di Cassazione (rispettivamente la n.22296 del 2010 e la n.23341 del 2009), nonché la sentenza n. C-454 e 455/12 della

Corte di Giustizia europea¹⁹. Particolare risalto assume, in questo contesto, la succitata sentenza n. 23341 del 2009, nella quale la Corte di cassazione ha sancito la compatibilità fra il servizio di noleggio automobilistico e l'attribuzione di un compenso concordato proporzionalmente alla distanza percorsa. Non vi sarebbe dunque contraddizione, secondo la Corte di Cassazione, tra un servizio di noleggio di auto e, in aggiunta a esso, la prestazione di un autista.

Ad ulteriore sostegno della propria posizione, oltre alle summenzionate sentenze, il giudice di pace ha posto in evidenza come nella propria comparsa di difesa il Comune di Genova abbia di fatto rivendicato una posizione che si discostava rispetto a quella implicitamente contenuta nel verbale della Polizia Municipale. Quest'ultima, come si è detto, contestava all'autista l'esercizio abusivo del servizio di taxi mentre la comparsa di difesa del Comune parlava di noleggio con conducente, non già di servizio tassistico in senso proprio²⁰.

Come già si è anticipato, il nucleo della motivazione a sentenza del giudice di pace, portato ad accogliere la tesi difensiva dell'autista rigettando la fondatezza del verbale della Polizia Municipale e la stessa comparsa di difesa da parte del Comune, risiede dunque nell'approfondimento della impossibilità di confondere il servizio di taxi e il servizio di autonoleggio con conducente (muovendo dal presupposto, naturalmente, che proprio quest'ultimo è, in ultima analisi, il tipo di servizio offerto da Uber).

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem.

Infatti, prosegue il testo della sentenza, nel servizio tassistico propriamente inteso, il quale ha le caratteristiche del trasporto pubblico ma non di linea, sin dal momento della partenza la tariffa deve obbligatoriamente risultare visualizzabile sul tassametro ed essa viene determinata sulla base di un calcolo misto i cui fattori sono tanto il tempo impiegato per compiere il tragitto quanto i chilometri dello stesso. Per utilizzare il servizio di taxi, inoltre, è possibile chiamare telefonicamente i numeri di radiotaxi, oppure recarsi di persona presso le aree delimitate da strisce gialle ove i tassisti sono soliti sostare con le loro vetture in attesa della clientela.

Tutto ciò, evidentemente, non vale per Uber; ma si tratta solo del punto di partenza che consente al giudice di rimarcare una serie di differenze ulteriori tra le due tipologie di servizi (quello tassistico e quello di autonoleggio). Nel caso del servizio di taxi, osserva il giudice, la clientela è naturalmente casuale, dal momento che il servizio prevede solo chiamate momentanee, non già accettazione di prenotazioni vere e proprie. In tal senso, allora, si parla di un trasporto non di linea avente carattere pubblico. Viceversa, osserva il giudice, nel caso del servizio di autonoleggio con conducente ci troviamo di fronte a un servizio avente carattere non di linea ma privato. Il servizio di taxi, infatti, è volto a soddisfare il bisogno di singoli individui o anche di piccoli gruppi di persone, i quali rappresentano un livello indifferenziato e omogeneo di utenza, come del resto risulta anche dalle tariffe a essi applicate, che sono determinate su un fondamento amministrativo e mediante l'applicazione di un tassametro omologato.

Tutt'altro, invece, il discorso che occorre fare nel caso del servizio di autonoleggio. L'utenza, infatti, in questo caso, non è

indifferenziata bensì specifica. Anche il corrispettivo dovuto viene di volta in volta concordato senza dunque l'applicazione di criteri di uniformità (previsti dalla presenza di un tassametro, e simili), come del resto emergeva già in un'ulteriore sentenza della Corte di Cassazione richiamata dal giudice di pace, precisamente la sentenza n. 22483 del 2006.

E ulteriori elementi differenziali tra i due servizi possono essere posti in luce. Ad esempio, sempre il giudice di pace, richiamandosi questa volta alla suddetta sentenza della Corte di Giustizia (C-518/2013) fa riferimento al fatto che anche le corsie preferenziali rappresentano un ulteriore aspetto che diversifica i due servizi. Come è notorio, esse sono utilizzabili dai tassisti, ma non certo dalle vetture a noleggio come quelle messe a disposizione dalla multinazionale Uber.

Degne di rilievo a questo riguardo, le osservazioni del giudice di pace genovese: “Uber è una condivisione volontaria di un'auto privata per esigenze di mobilità all'interno di un social network. Infatti si differenzia dal servizio di trasporto pubblico perché non è obbligatorio, non ha tassametro, non ha partenze da piazzole riservate e non ha un'utenza differenziata”²¹. Che sono poi gli elementi evidenziati di sopra.

Da qui la conclusione secondo cui l'interpretazione del vigile urbano che aveva contestato all'autista la violazione dell'art. 86 del Codice della Strada è da ritenersi a tutti gli effetti – citazione testuale – “non corretta”; anche perché, semmai, l'autista di Uber svolge un'attività la cui disciplina concerne l'art. 85, in materia di noleggio delle autovetture con autista, piuttosto che l'art. 86 del

²¹ Ibidem.

Codice della Strada, che disciplina invece l'attività dei tassisti in senso stretto²².

Infatti, l'art. 86, in quanto disciplinante il servizio di taxi, prende le mosse da una serie di definizioni di chiarezza inequivocabili, qualificando il servizio di taxi letteralmente come un "servizio di piazza con autovetture" (cosa che evidentemente non può dirsi nel caso del servizio di autonoleggio come quello offerto da Uber). Ragion per cui, è soggetto alla sanzione amministrativa che va da Euro 1.775 (appunto quella comminata all'autista) sino a un massimo di Euro 7.101 soltanto chiunque, senza essere in possesso della licenza che è prevista dall'art. 8, legge 15 gennaio 1992, n. 21, adibisca un veicolo al servizio di piazza con conducente o taxi. Violazione, da cui scaturisce anche l'accessoria sanzione – anch'essa comminata al driver di Uber – della sospensione della patente di guida e della confisca del veicolo²³.

Fin qui, in sintesi, la sentenza e le sue motivazioni. L'osservazione che in primo luogo viene da fare è che a tutt'oggi, certamente anche a causa della novità del servizio, si è diffusa una grande confusione, sicché, molto probabilmente in buona fede, anche un pubblico ufficiale come un vigile urbano può essere portato a ritenere che l'esercizio di un servizio di autonoleggio possa integrare gli estremi di una violazione del Codice della Strada che disciplina il servizio di taxi.

Tuttavia, l'analisi sin qui svolta, riguardante cioè il rigetto della presunta violazione contestata all'autista di Uber, configura solo il primo nucleo fondamentale della sentenza del giudice di

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

pace genovese. L'infondatezza della violazione dell'art. 86 del Codice della Strada, che disciplina l'attività dei tassisti, infatti, non implica eo ipso, osserva il giudice, che non risulti invece, dall'attività dell'autista di Uber, l'infrazione del suddetto art. 85, comma 4, che i vigili non hanno contestato ma che tuttavia punisce, fra le altre cose, "chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso"²⁴.

Dunque, rigettare la pretesa dei vigili non significa convalidare e legittimare tout court – per il giudice di pace – l'attività di Uber. Di qui, allora, il carattere in fondo chiaroscurale e problematico di questa sentenza. Il ricorso è stato accolto; ma ciò non implica automaticamente la legittimità di Uber Pop. Risulta, infatti, dalla motivazione, che gli autisti di Uber Pop in definitiva svolgerebbero un servizio di noleggio con conducente abusivo, poiché gli farebbe difetto la debita autorizzazione all'esercizio del servizio.

Questa prima sentenza relativa al caso Uber nel nostro ordinamento può a tutti gli effetti definirsi storica. Anche perché essa stessa, proprio in virtù del suo carattere ambivalente, dovuto al fatto che da un lato accoglie il ricorso dell'autista ma dall'altro dichiara l'illiceità del servizio, più che offrire una soluzione sembra agitare ed esasperare un problema che, a conti fatti, resta aperto.

Come era prevedibile, la sentenza ha suscitato una serie di reazioni in materia. Tra le quali si distingue quella condotta dal deputato Ivan Catalano (eletto tra le fila del Movimento 5 Stelle), il quale non esitava ad affermare, a ridosso della sentenza

²⁴ Codice della Strada, art. 85, consultabile online presso il portale <www.interlex.it>

genovese, che “è probabilmente troppo presto per poter affermare con certezza che il servizio Uber Pop vada inquadrato come servizio NCC abusivo”²⁵. Ancor più diretta e immediata la reazione di Benedetta Arese Lucini, al tempo, general manager di Uber Pop in Italia che ha poi concluso di comune accordo il rapporto di lavoro con Uber in data 04 agosto 2015, la quale, subito dopo la sentenza del giudice di pace di Genova ha dichiarato, con parole che sono state raccolte dai maggiori quotidiani italiani: “La motivazione della sentenza conferma che il servizio non è in nessuna maniera un taxi abusivo. Infatti, se il servizio di taxi è un trasporto pubblico (sebbene non di linea), e come tale obbligatorio, caratterizzato da tassometro, partenza dalle piazzole riservate e utenza indifferenziata, Uber è cosa del tutto diversa. È condivisione volontaria della propria auto per esigenze di mobilità privata all’interno di un social network (anche se le verifiche e le garanzie a favore degli utenti sono – in termini di sicurezza – addirittura maggiori che nel servizio di taxi)”²⁶.

Quel che tuttavia emerge, sia dalla presa di posizione dell’on. Catalano (di cui andremo a occuparci ancora più oltre) sia dalle parole della stessa Arese Lucini, è il sostanziale vuoto legislativo che si avverte in materia. È, quindi, indispensabile provvedere urgentemente ad una nuova e organica normativa del

²⁵ I. Catalano, *Uber Pop: un servizio di NCC abusivo?*, 18 febbraio 2015, consultabile online presso il portale <www.ivancatalanodep.blogspot.it>

²⁶ Si veda l’analisi delle parole della general manager di Uber Pop Italia, a riscontro della sentenza genovese, svolta da G. Filetto, *Uber Pop, un errore dei vigili urbani: ecco perché la patente va restituita*, in “La Repubblica”, 17 febbraio 2015, p. 41.

settore del trasporto e della mobilità, che tenga conto delle nuove tecnologie che di fatto lo hanno già rivoluzionato.

Indubbiamente il problema legato all'assenza di un quadro normativo articolato e organico, è palpabile. Ad esempio, il presidente di F.A.I. Trasporto Persone, Francesco Artusa, mette in evidenza la gravità delle ripercussioni che, nel caso di un servizio di noleggio con conducente come Uber, si avrebbero qualora si verificasse un sinistro. Sempre nel suddetto articolo di *Repubblica*, facendo riferimento alle parole di Artusa, viene ricordato come emblematico il caso di un duplice omicidio colposo che ha avuto luogo negli Stati Uniti, precisamente in Colorado, ove da un lato l'assicurazione si è rifiutata di pagare per il risarcimento facendo leva sulla motivazione che il mezzo era assicurato esclusivamente a fini privati, e dall'altro lato Uber stessa ha ritenuto di doversi astenere dal versare risarcimenti, in ragione del fatto che gli autisti sono da considerarsi indipendenti²⁷.

In ultima istanza, la normativa, in Italia almeno, è carente poiché in primo luogo è vecchia. I succitati artt. 85 e 86 del Codice della Strada, infatti, risalgono al 1992. Oltre vent'anni fa, che sono addirittura anni luce, se rapportati alla velocità travolgente con cui il settore di internet e delle comunicazioni telematiche si evolve giorno dopo giorno. Allora, infatti, internet non esisteva ancora o stava emettendo i primi vagiti, e tanto meno esistevano smartphone, app, e simili. Un'altra era, un'era geologica, se rapportata al presente²⁸.

Sempre secondo il citato on. Ivan Catalano, il servizio di Uber Pop è da ritenersi sostanzialmente affine al cosiddetto *car*

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem.

pooling. Sennonché, il problema, ancora una volta, risulta dal fatto che l'ordinamento italiano – ha osservato il deputato in un intervento del 15 febbraio 2015 – non offre una definizione specifica di *car pooling* né vi sono delle esplicite norme che ne circoscrivano gli ambiti di legittimo esercizio²⁹. In ogni modo, sarebbe del tutto cervelotico ritenere tout court illecito il servizio di *car pooling* (inteso, sia detto per inciso, alla stregua della condivisione di un veicolo con altri individui per un determinato tragitto, in cui i partecipanti al viaggio rimborsano parte delle spese di viaggio al proprietario del veicolo stesso).

Non è affatto impossibile un'interpretazione sistematica, sostiene Catalano, che consenta di ricondurre il servizio di Uber Pop al *car pooling* in quanto forma lecita di uso proprio del veicolo. Resta tuttavia la necessità di fissare un criterio che consenta di distinguere forme lecite di esercizio del *car pooling* da forme di esercizio abusivo ed è inevitabile individuare tale criterio nel fine di lucro. L'elemento della lucrosità consentirebbe, quindi, di delimitare l'esercizio abusivo del servizio di NCC rispetto a un esercizio non abusivo del medesimo servizio. Affatto lecito è da considerarsi il *car pooling* laddove l'autista, a fronte del trasporto offerto ad altri passeggeri, venga da questi compensato con un rimborso spese, eventualmente comprensivo delle spese variabili, oltre che di quelle fisse.

Vi è in proposito anche un interessante precedente giurisprudenziale: si tratta della sentenza n. 11-21980 della Corte di Cassazione francese, emessa il 12 marzo 2013. Anche in Francia, come in Italia, si ravvisa un deficit a livello normativo, nel senso che manca una definizione adeguata ed esplicita, in

²⁹ I. Catalano, *Uber Pop: un servizio di NCC abusivo?*, cit.

termini giuridici, del *car pooling* (in francese *covoiturage*). Nonostante tale deficit normativo, la suprema corte d'Oltralpe non ha esitato ad affermare e ribadire la liceità del *car pooling*, a patto che esso si mantenga entro limiti ben definiti, che sono poi quelli per cui la remunerazione corrisposta all'autista non oltrepassi la divisione dei costi, includendo in questi oltre alle spese di benzina, dell'assicurazione e dei pedaggi, anche quelle relative all'usura del mezzo di trasporto³⁰.

In linea con quanto affermato dalla Giurisprudenza francese, bisognerebbe, dunque, focalizzare l'attenzione sul tipo di remunerazione che viene corrisposta agli autisti di Uber Pop. Occorre verificare, cioè, se si tratti sostanzialmente di un rimborso spese (sia pure inteso in senso lato, includendo cioè in esso anche ammortamento e spese di gestione del servizio), o se non si tratti anche di "altro", nel qual caso, intende suggerire Catalano, il servizio dovrebbe considerarsi abusivo.

Assai problematica, risulta, a giudizio dell'intelligente analisi offerta dal parlamentare, la modalità di retribuzione corrisposta agli autisti di Uber Pop: calcolata "al minuto"³¹.

La tariffazione secondo il criterio del minutaggio, infatti, potrebbe facilmente implicare la corresponsione di somme superiori a quelle che l'autista effettivamente sostiene: il che significherebbe incorrere nell'infrazione, con relative sanzioni, disciplinata dal Codice della Strada, art. 85, comma 4.³²

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

³² Ibidem.

A tal riguardo, è rilevante il passaggio, in molte città italiane come ad esempio Milano, da un rimborso calcolato al minuto ad uno chilometrico in linea con le tabelle ACI.

2.2 – L’ordinanza del Tribunale di Milano (25 maggio 2015, n.16612)

Questa, che ci accingiamo ad analizzare ora, è certamente da considerarsi la più rilevante delle pronunce giurisprudenziali che ad oggi abbiano avuto luogo nel nostro Paese riguardo a Uber. Tramite questa ordinanza, infatti, il Tribunale di Milano ha bloccato l’applicazione Uber Pop in tutto il territorio nazionale e da essa sono scaturite le successive polemiche dell’opinione pubblica nonché il reclamo (respinto) presentato dalla multinazionale californiana, che analizzeremo in seguito nel dettaglio.

Sarebbe tuttavia errato ritenere che essa sia la sola che si sia avuta dopo quella di Genova esaminata nel paragrafo precedente. Come si è anticipato brevemente, nel nostro Paese hanno avuto luogo almeno altre tre sentenze, tutte a firma di un giudice di pace, sulle quali occorre brevemente portare l’attenzione prima di procedere all’analisi dell’ordinanza milanese.

Dopo il pronunciamento genovese di cui si è detto, una sentenza del giudice di pace di Milano il 1° aprile 2015 obbligava il Comune del capoluogo lombardo a restituire ad un pensionato, autista di Uber, patente e libretto che gli erano stati sequestrati dalla polizia milanese, con dinamiche affatto analoghe a quelle tratteggiate nella sentenza genovese di cui sopra. Appurato, infatti,

dai poliziotti che l'uomo stava trasportando in macchina persone che lo avevano contattato tramite la piattaforma Uber, gli è stata contestata la violazione dell'art. 86 della L. 285 del 1992 del Codice della Strada. La contestazione, ancora una volta, era quella di esercitare abusivamente un servizio di piazza che, invece, solo un tassista, munito di auto propria e di debita licenza, nel nostro ordinamento può esercitare.

Questa sentenza è rilevante poiché non solo accoglie il ricorso dell'autista (un pensionato 65enne), ma nel contempo riconosce esplicitamente il deficit normativo che affligge il nostro Paese su questa materia.

In maggio, invece, si sono registrate due sentenze dei giudici di pace di Torino, anch'esse rilevanti poiché hanno accolto il ricorso presentato da alcuni autisti di Uber a causa dei verbali che erano stati loro comminati dalla Polizia Municipale in forme analoghe alle vicende genovesi e milanesi analizzate di sopra. Il legale che ha difeso i due imputati presso il tribunale torinese, nonostante le sentenze dei giudici di pace non formino giurisprudenza, vale a dire non possano avere il peso di un precedente vero e proprio, ha tuttavia indicato come da esse emerge "un'indicazione chiara": non solo nel senso della liceità del servizio Uber Pop, bensì anche, in linea generale, circa la necessità di riformare il quadro normativo attuale³³.

Ma non vi è dubbio che la più rilevante tra tutte, sia l'ordinanza del Tribunale di Milano del 25 maggio 2015, con la quale, il tribunale del capoluogo lombardo ha accolto il ricorso da parte di società di gestione di servizi di radiotaxi di Milano,

³³ D. Longhin, *Uber: arrivano altre due sentenze che annullano i verbali dei vigili*, 22 maggio 2015, "La Repubblica", p. 12.

Torino e Genova, oltre che di alcune organizzazioni sindacali e associazioni di categoria del settore taxi locali, contro Uber e alcune società locali a essa connesse.

Secondo le parti ricorrenti, le società resistenti avrebbero ideato l'app Uber Pop attraverso la quale verrebbe offerto un servizio del tutto equiparabile a quello di un radio taxi e le attività di queste società andrebbero qualificate sul piano giuridico alla stregua di condotte di concorrenza sleale ex art.2598 n.3 del codice civile in quanto, alla luce della violazione delle norme pubblicistiche che regolano il settore, possono acquisire un vantaggio concorrenziale che offre loro la possibilità di non sostenere determinati costi, sostenuti, invece, da coloro che forniscono un servizio taxi regolare. Conseguentemente, i *driver* aderenti ad Uber Pop possono offrire lo stesso servizio ad un prezzo notevolmente inferiore rispetto alle tariffe praticate dai tassisti regolari.

Le norme di natura pubblicistica violate dalle società riguarderebbero sia quelle che individuano i requisiti soggettivi che devono possedere gli operatori di trasporto pubblico non di linea sia quelle che disciplinano le modalità di svolgimento del servizio stesso³⁴.

In questo caso il focus viene posto, dunque, sulla concorrenza sleale praticata da Uber e sul conseguente mancato guadagno per gli operatori dei taxi che vedono ridursi la propria clientela, attratta dalla maggiore economicità del servizio Uber Pop.

³⁴ *Ordinanza del Tribunale di Milano, 25 maggio 2015*, consultabile online presso il portale <www.ilsole24ore.com>.

Si noti, inoltre, che la sentenza in oggetto veniva emessa proprio nel maggio 2015 ossia nel mese in cui prendeva avvio la grande manifestazione di respiro internazionale dell'Expo milanese, tuttora in corso, la quale, dato l'amplissimo numero di turisti e visitatori attesi, avrebbe certo rappresentato un'ottima occasione di lucro per i suddetti autisti di Uber e altrettanti danni economici e d'immagine per i tassisti regolarmente esercitanti (questa motivazione, presentata nel ricorso, viene infatti riproposta e accolta anche dalla corte giudicante).

Per parte loro, le società resistenti – e in primo luogo Uber International B.V. e Uber International Holding B.V. – hanno contestato che Uber Pop rappresenti un servizio di trasporto taxi a tutti gli effetti. Secondo le società colpite dal ricorso, infatti, saremmo qui in presenza semplicemente di un'applicazione informatica, la quale consente di favorire forme di trasporto condiviso che gli utenti direttamente realizzano. Ci troveremmo, cioè, sul piano sociale, di fronte a una nuova concezione di utilizzo dell'autovettura – questa la tesi dei resistenti fedelmente riportata nel testo della sentenza - il che consentirebbe di abbattere i costi di impiego dell'auto privata, nel contempo riducendo l'impatto ambientale, in primo luogo l'inquinamento³⁵.

Dunque, i resistenti esaltano il profilo *social* (congiuntamente all'aspirazione *green*) che il servizio di *car sharing* avrebbe alla base della sua "filosofia". Non si tratterebbe, cioè, di un servizio di taxi abusivamente svolto. Al contrario, mediante Uber Pop, si creerebbe una *community*, membri della quale sono da considerarsi soltanto coloro i quali liberamente accettano di installare e condividere sul proprio *smartphone* o *tablet*

³⁵ Ibidem, p. 5.

l'app Uber Pop. Il che – si legge testualmente nella sentenza – dovrebbe, secondo le società resistenti, porre “in risalto il carattere privato del trasporto, in quanto per usufruire del servizio sia come guidatore che come passeggero è necessario aderire al gruppo Uber. L'ideazione della piattaforma tecnologica sarebbe pertanto volta esclusivamente a dotare di maggiore efficienza forme di condivisione di trasporto privato, allargandone la cerchia dei fruitori”.³⁶

Ecco per quale ragione, a detta di Uber e delle altre società resistenti, contestare il carattere abusivo del servizio offerto da Uber Pop, in base a istanze di concorrenza sleale e simili, è del tutto privo di fondamento. I tassisti – prosegue così la tesi delle resistenti – offrono un servizio pubblico e non hanno possibilità di rifiutare la prestazione. Per contro, gli autisti di Uber Pop volontariamente decidono di condividere con gli utenti il tragitto che percorrono e sono del tutto liberi di rifiutare la richiesta che viene loro rivolta tramite l'uso della app³⁷.

E non starebbero solo qui, a giudizio delle società resistenti, le fondamentali differenze che intercorrono tra tassisti e autisti di Uber Pop. Gli autisti di Uber Pop, infatti, proprio in quanto membri di una *community* virtuale, rappresentano – si legge testualmente nella sentenza, che fedelmente riporta le motivazioni dei resistenti – “un gruppo chiuso, che interagisce esclusivamente attraverso la app, mentre i tassisti svolgerebbero un servizio “di piazza”, che prevede lo stazionamento sul luogo pubblico e implica

³⁶ Ibidem.

³⁷ Ibidem.

la destinazione dell'auto ad uso pubblico, in quanto offerta alla collettività senza necessità di pattuizioni".³⁸

Ben diversa, invece, la situazione dei tassisti. Questi, infatti, ottengono la loro remunerazione – sostengono sempre le società resistenti – mediante tariffe amministrare e versate a titolo di corrispettivo. I guidatori di Uber Pop, invece, non otterrebbero altro se non il rimborso delle spese di viaggio e dei costi inerenti al veicolo³⁹.

Di qui, allora, la formulazione, in termini giuridici, della sostanziale differenza che intercorre tra il servizio di taxi e l'applicazione Uber Pop. Mediante l'utilizzo di Uber Pop, infatti, autisti e utenti configurano quello che, giuridicamente parlando, va definito come un contratto atipico. Il quale, in quanto tale, è una manifestazione del fondamentale principio di autonomia negoziale, scolpito nell'art. 1322 del codice civile. Insomma, proprio perché si tratta di una manifestazione di autonomia negoziale e libera contrattazione fra le parti, non siamo in presenza – sempre secondo le società resistenti – di un servizio di trasporto pubblico e ciò ha come ineluttabile conseguenza l'infondatezza della contestazione secondo cui, utilizzando l'applicazione Uber Pop, autisti e utenti starebbero violando norme di natura pubblicistica⁴⁰. Non essendovi violazioni di norme pubblicistiche, il servizio Uber Pop non va a integrare alcun illecito di natura concorrenziale.

Dunque, l'accusa di sviamento di clientela, che i ricorrenti muovono ai resistenti sarebbe priva di fondamento. I resistenti, infatti, insistono a definire se medesimi come una *community*, vale

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ibidem.

a dire un gruppo chiuso (per quanto numerosi possano essere i membri che ne formano parte). Quel che conta, cioè, secondo i resistenti, è l'attività che si svolge sulla piattaforma, di conoscenza reciproca e di conseguente decisione di condividere un servizio di trasporto.

Inoltre, sembra ai resistenti che i ricorrenti siano nel torto anche perché il loro ricorso presuppone la negazione del capitale principio costituzionale della libertà dell'iniziativa economica (ex art. 41 Cost.). Negazione della libertà dell'iniziativa economica che essi perseguirebbero (anche se esplicitamente non affermerebbero) mediante una disputabile interpretazione dell'art. 2598 c.c., il quale statuisce appunto la normativa relativa agli atti di concorrenza sleale.

Insomma, in quanto manifestazione di diritti di libertà costituzionalmente garantiti, il servizio erogato tramite Uber Pop – sostengono i resistenti – altro non fa se non soddisfare un legittimo interesse della collettività, del tutto conforme a principi antitrust, pro-concorrenziali e ostativi rispetto alla formazione di monopoli (laddove si evince dall'assunto della posizione dei resistenti, che invece atteggiamenti anticoncorrenziali, rivendicazione di posizioni monopolistiche e pro-trust sarebbero, invece, le premesse da cui muovono i ricorrenti).

Dunque, citare in giudizio Uber Pop al fine di vederne cessati i servizi, entrerebbe direttamente in conflitto con i principi capitali disciplinati dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea in materia di libertà di stabilimento, di libera prestazione di servizi e concorrenza (TFUE). Emerge anche, nella posizione dei resistenti, l'assunto, già affiorato dall'analisi dei vari commentatori e osservatori precedentemente passati in rassegna,

che il suddetto Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea imporrebbe – si legge testualmente nella sentenza – “una ricostruzione evolutiva del quadro normativo nazionale e segnatamente della legge n. 21/1992 e dell’art. 86 C.d.S.”.⁴¹

Dunque, affiorerebbe, ancora una volta, anche nella posizione di Uber e delle società che vi si ricollegano, il tema del sostanziale deficit normativo che affliggerebbe in materia il nostro ordinamento, con particolare riferimento al più volte menzionato art. 86 del Codice della Strada.

Così, di fronte alle contrapposte posizioni di ricorrenti e resistenti, il giudice propendeva per affermare la sussistenza di un rapporto di concorrenza tra gli erogatori del servizio di taxi e gli autisti di Uber. Come si legge in sentenza, “gli elementi rilevabili in atti ed evidenziati dalle argomentazioni delle parti sono tali, a parere di questo Giudice, da confermare che l’attività svolta dalle società resistenti sia effettivamente e oggettivamente interferente con il servizio taxi organizzato dalle società, svolto dai titolari di licenze e assistiti dalle organizzazioni sindacali che figurano tra le parti ricorrenti”.⁴²

Non si può certo dire che gli autisti di Uber contattino di loro iniziativa – osserva il giudice – potenziali clienti stazionando pubblicamente sulle strade. Tuttavia, checché ne dicano i resistenti circa la natura di comunità virtuale o di gruppo chiuso, quantunque in continua crescita, degli aderenti all’app Uber Pop, tale modalità tecnica appare del tutto assimilabile al servizio di radiotaxi già da diversi anni diffuso in tutte le società italiane. Vi sarebbero dunque gli elementi per parlare di una concorrenza sleale.

⁴¹ Ibidem, p. 6.

⁴² Ibidem, p. 9.

Ulteriori punti a favore dei ricorrenti e a sfavore dei resistenti, a giudizio del giudice, emergono dalla considerazione del fatto che le valutazioni svolte dai resistenti, secondo cui quanto pagato dall'utente non sarebbe se non un puro e semplice rimborso spese, appaiono di dubbio fondamento, come del resto risulta confermato dall'analisi della produzione documentale presentata dalle ricorrenti e che lascia presumere che in realtà gli autisti di Uber ottenevano un vero e proprio corrispettivo per una prestazione erogata⁴³.

Quanto poi all'ulteriore elemento fatto valere dai resistenti, secondo cui, a differenza dei tassisti, gli autisti di Uber Pop non soggiacciono a turni obbligatori e tanto meno all'onere di doversi fare carico di tutte le richieste di trasporto rivolte dagli utenti, esse non risultano rilevanti ai fini di una diversificazione del servizio offerto da Uber e dai tassisti. A tal proposito, il giudice non esita a definire "paradossale" la tesi fatta valere dai resistenti. Infatti, l'essere sottoposti a turni obbligatori, accettare le richieste di trasporto rivolte dagli utenti, e simili, sono tutte cose sottoposte ad una regolamentazione amministrativa fondata su una precisa scelta del legislatore. Ora, il fatto di erogare un servizio di autotrasporto, come fanno gli autisti di Uber, pur essendo privi di licenza, significa semplicemente sottrarsi agli oneri che la legge prevede per il servizio di autotrasporto. Oneri di cui si fanno carico i tassisti e che vengono invece sistematicamente elusi – sostiene il giudice – dagli autisti di Uber.

Di qui allora la laconica conclusione onde, "sulla base delle considerazioni innanzi svolte, ritiene dunque il giudicante che la

⁴³ Ibidem.

predisposizione e l'utilizzazione dell'app Uber Pop integri la fattispecie di illecito concorrenziale di cui all'art. 2598 n.3 c.c.”.⁴⁴

In ultima istanza, le parti resistenti venivano condannate a causa dell'accertamento e della concorrenza sleale posta in essere da esse ai sensi dell'art. 2598, n. 3 c.c. Così, in via cautelare e urgente, veniva inibita alle medesime parti l'utilizzo sul territorio nazionale dell'applicazione denominata Uber Pop. A titolo di penale per il ritardo nell'attuazione dell'inibitoria veniva, inoltre, fissata la somma di €20.000,00 per ogni giorno di ritardo a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione dell'ordinanza. Infine, venivano condannate le parti resistenti in solido al rimborso delle spese del giudizio, in favore delle ricorrenti, per un importo complessivo di €12.800,00.

Naturalmente, l'esito di questa controversia appare rovesciare completamente la tendenza che era sembrata emergere nelle precedenti pronunce dei giudici di pace.⁴⁵

Quanto alla pubblica opinione, com'era comprensibile, diverse e persino opposte sono state le reazioni. Da un lato, l'esultanza dei tassisti, che ritengono di vedere finalmente riconosciuti e difesi i propri diritti. Dall'altro, l'avversione a questa sentenza del pubblico della rete e dei *social media*, dei Codacons, di molta altra gente comune, che continua a rivendicare i diritti di libertà di intrapresa economica e l'arbitraria restrizione

⁴⁴ Ibidem, p. 13.

⁴⁵ Per un commento approfondito all'ordinanza, si veda anche: L. Giove e A. Cornelli. *Il blocco dell'app Uber Pop: concorrenza sleale nei confronti del servizio pubblico di taxi* in “Il diritto industriale”, 03/2015, p. 245 ss.

del mercato che anche in fatto di autotrasporti questa sentenza finirebbe per avere⁴⁶.

2.3 Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità

Le vicende giudiziarie fin qui analizzate fanno emergere l'assenza di una normativa chiara in materia di servizi di trasporto locale non di linea, in particolar modo a riguardo delle piattaforme tecnologiche che svolgono attività di intermediazione, tra le quali rientra anche Uber Pop.

Un tentativo di regolamentazione è stato proposto dall'Autorità di regolazione dei trasporti (in seguito indicata solo come Autorità) con una segnalazione, al Governo e al Parlamento, di interventi legislativi correlati allo sviluppo del settore dei trasporti (atto approvato dal Consiglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti nella seduta del 21 maggio 2015)⁴⁷.

Le proposte di modifica normativa conseguenti alle indicazioni dell'Autorità riguardano solamente la legge 15 gennaio 1992, n.21 recante "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea". Tale legge fornisce la disciplina quadro dei servizi di taxi e noleggio con conducente

⁴⁶ Si veda una sintesi delle diverse posizioni nell'articolo di P. Calzeroni, *Il Tribunale di Milano: blocco di Uber Pop in tutta Italia*, in "Il Secolo XIX", 26 maggio 2015, in particolare p. 31 ss.

⁴⁷ *Atto di Segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea*, consultabile online presso <www.autorita-trasporti.it>

demandando a Regioni ed Enti Locali quella di dettaglio e quella inerente la gestione dei servizi.

La stessa Autorità sottolinea, come abbiamo evidenziato nel corso della nostra analisi, che la diffusione dell'utilizzo di piattaforme tecnologiche che connettono passeggeri, mezzi di trasporto e conducenti abbia, di fatto, reso obsolete e superate le norme risalenti a diversi anni fa ed, oltre a ciò, abbia creato un nuovo e specifico segmento del mercato della mobilità urbana non di linea rispetto a quello sottoposto a obblighi di servizio pubblico.

Nonostante le proposte dell'Autorità riguardino anche il servizio taxi e NCC, focalizzeremo il nostro interesse circa quelle relative alla disciplina sulle nuove forme di mobilità, definite come “servizi tecnologici per la mobilità (STM)”.

I *driver* di Uber risultano, appunto, conducenti non professionisti registrati su “piattaforme STM” e il loro costante aumento, sviluppatosi in parallelo all'espansione di questo servizio, ha reso necessaria l'indagine condotta dall'Autorità e la conseguente proposta di introduzione di una disciplina a riguardo che dovrebbe, di fatto, sancire una marcata differenza tra il servizio taxi e quello offerto da Uber.

Secondo l'Autorità, la disciplina delle nuove forme di mobilità, andrebbe inserita in un nuovo articolo (art. 3-bis) della legge quadro del 15 gennaio 1992, n.21 e si applicherebbe solamente alle piattaforme che forniscono servizi remunerati e non a quelle configurabili come *car pooling* di natura non commerciale finalizzate ad interconnettere conducenti e passeggeri e definite “di cortesia”.⁴⁸

⁴⁸ Ibidem, allegato 1 – *Proposte di modifica della L. n. 21/92*

L'Autorità tende, quindi, a rimarcare la natura commerciale del servizio di trasporto proposto separando i casi in cui il prezzo della corsa copre solamente le spese sostenute dal conducente da quelli in cui vengono conteggiati anche ulteriori costi di natura commerciale. In quest'ultimo caso il servizio è reso ad un prezzo che non serve esclusivamente a coprire il costo dell'itinerario percorso ma anche ad assicurare un profitto sia alla piattaforma sia al conducente.

La disciplina dell'art.3-bis prevedrebbe la registrazione delle piattaforme che prestano il servizio di trasporto presso le regioni in cui esso viene svolto oltre alla possibilità di svolgere attività di intermediazione anche a favore di soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione di servizio di noleggio con conducente.

Le imprese fornitrici di servizi tecnologici possono, inoltre, svolgere la loro attività di intermediazione a favore di conducenti non professionali che dispongano di determinati requisiti personali (ad esempio età maggiore di ventuno anni, patente da almeno tre anni, auto di proprietà, ecc.), nei limiti del lavoro occasionale e per un massimo di quindici ore settimanali.⁴⁹

Le imprese fornitrici dovrebbero dotarsi, necessariamente, di assicurazione per responsabilità civile e dovrebbero fissare i corrispettivi del servizio in modo chiaro e trasparente.

Il quadro d'insieme, che risulta dalle indicazioni fornite dall'Autorità, anche in materia di taxi e NCC, dovrebbe stimolare lo sviluppo del mercato delle attività di trasporto caratterizzate da obblighi di servizio pubblico e renderlo più efficiente.

⁴⁹ Ibidem, allegato 2 – Raffronto tra la disciplina vigente e quella che risulterebbe dalle proposte di modifica dell'Autorità.

Muovendo dalle considerazioni svolte dall’Autorità, appare, quindi, difficile condividere il ragionamento svolto dal Giudice della precedente fase cautelare.⁵⁰ Il provvedimento non chiarisce, infatti, il motivo per cui Uber dovrebbe considerarsi in concorrenza con le società di trasporto pubblico non di linea o, addirittura, essere considerata anch’essa società di trasporto pubblico.

Il sopraindicato atto di segnalazione al Governo e al Parlamento è stato illustrato, con audizione informale del Presidente dell’Autorità, in data 2 luglio 2015 alla Camera dei Deputati - “Commissione X – Attività produttive, Commercio e Turismo” e “Commissione VI – Finanze” - che stanno esaminando il disegno di legge C.3012 recante “Legge annuale per il mercato e la concorrenza”.

2.4 La conferma di blocco di Uber Pop

L’ordinanza del Tribunale di Milano che, come già visto, in data 25 maggio 2015 ha disposto il blocco di Uber Pop, ha suscitato opposte reazioni tra i tassisti e i consumatori e sollevato un polverone mediatico, tanto più dopo la decisione di Uber di presentare reclamo avverso l’ordinanza (procedimenti per reclamo riuniti, iscritti ai nn. R.G. 35445/2015 e R.G. 36491/2015).

Altroconsumo, la prima e più numerosa associazione di consumatori in Italia, in seguito alle lamentele di iscritti e non, che contestavano il venir meno del servizio offerto da Uber a

⁵⁰ *Ordinanza del Tribunale di Milano, 25 maggio 2015*, vedi punto 2.2 del presente elaborato

seguito del provvedimento sopracitato, si è schierata al fianco delle società reclamanti nel procedimento pendente avanti il Tribunale di Milano avverso l'ordinanza precedentemente emessa.⁵¹

L'associazione ha rimarcato come anche l'Autorità di regolazione dei trasporti nella propria segnalazione al Governo (vedi. 2.3) fugasse ogni dubbio sulla natura del servizio offerto da Uber che deve essere considerato di mero "intermediario", fornitore di servizi tecnologici per la mobilità e non fosse quindi da considerarsi, sotto alcun profilo, in un rapporto di concorrenza con le società di servizio taxi. A sostegno dell'infondatezza dell'accusa di concorrenza sleale, viene riportato quanto stabilito dallo stesso intestato Tribunale in una precedente analoga fattispecie: "[...] Orbene, ogni qualvolta una norma è dettata per restringere od eliminare la concorrenza in un settore determinato, a vantaggio di una categoria di operatori economici, e con esclusione di una categoria concorrente, è palese che essa, quali che siano le sue finalità e senza nulla togliere loro di meritevolezza sul terreno pubblicistico in cui sono destinate ad operare, è non solo indifferente sul piano della disciplina concorrenziale, ma addirittura di segno contrario a ciò che su tale piano costituisce indice di slealtà concorrenziale." (cfr. Trib. Milano 24 settembre 1979).⁵²

Nonostante la mobilitazione, appena vista, di numerose fasce della popolazione, il tribunale di Milano ha, dapprima, bocciato la sospensione dell'inibitoria con un'ordinanza del 10 giugno 2015 e,

⁵¹ Atto di intervento di terzo presso Tribunale civile di Milano 08 giugno 2015 – Consultabile al sito <www.altroconsumo.it>

⁵² Ibidem, p.19.

in seguito, ha respinto anche il reclamo presentato da Uber con ordinanza del 02 luglio 2015.⁵³

Con il reclamo presentato, Uber ha fatto leva principalmente su questi argomenti:

i.) Uber Pop costituirebbe un servizio differente da quello offerto dai taxi, rappresentando solamente un applicativo informatico che ha la funzione di connettere gli utenti della propria *community* consentendo loro di condividere dei mezzi di trasporto privati. In aggiunta, l'attività di Uber non dispiegherebbe nè risorse umane né mezzi materiali nell'esecuzione della transazione e sarebbe quindi errato imputare ad Uber ed ai propri driver un comportamento ascrivibile alla concorrenza sleale, ex art.2598, n.3 c.c.

ii.) Il più volte rimarcato vantaggio concorrenziale, individuabile in un risparmio di costi per i conducenti di Uber, sarebbe del tutto inesistente in quanto il prezzo delle corse non sarebbe fissato dalla piattaforma bensì “dal punto di incontro tra domanda e offerta e dalle autonome determinazioni delle parti contraenti”.⁵⁴

iii.) Non ci sarebbe alcuna prova riguardo la riduzione della domanda di servizio di taxi a causa dell'applicativo Uber Pop ed anzi, secondo un'analisi condotta dalla società “Demoskopea” per conto di Uber, la riduzione del fatturato risulterebbe irrilevante.

⁵³ Procedimenti per reclamo riuniti, nn. R.G. 35445/2015 + 36491/2015, consultabile online al sito <www.unicataxibologna.it>

⁵⁴ Ibidem, cit., p.8

Il Collegio, tuttavia, ha per gran parte confermato l'ordinanza di primo grado e le tesi portate a sostegno dal primo giudice. Quest'ultimo aveva definito il ruolo di intermediazione svolto da Uber come "del tutto assimilabile al servizio di radiotaxi da anni in uso"⁵⁵; definizione riconfermata dal Collegio che ha sottolineato la funzionalità della app di mettere in contatto la domanda e l'offerta del servizio di trasporto, ritenendo non rilevante, per le finalità perseguite, se questa sia svolta o meno tramite risorse umane.

Il comportamento delle società reclamanti va, inoltre, valutato in connessione all'attività dei singoli *driver* di Uber che mettono a disposizione la propria auto per recarsi nella destinazione scelta dal cliente. Per questo motivo, il servizio di Uber Pop non può essere assimilato alle attività di *car sharing* o di *car pooling* che invece prevedono la condivisione di un tragitto che il conducente avrebbe comunque realizzato. Ecco perché il rapporto di concorrenza va valutato in connessione al sistema integrato composto dal gestore della piattaforma e dai *driver*; sistema che senza una delle due parti non potrebbe operare.

Provando, ogni modo, ad escludere il rapporto diretto di concorrenza tra Uber Pop e il servizio taxi – sostiene il Collegio – questo non può, di certo, essere eliminato tra i *driver* di Uber e i tassisti e vista l'intermediazione svolta da Uber, è da ritenersi anche essa partecipante degli atti di concorrenza.

Una volta confermato il rapporto di concorrenza, il Collegio passa poi a rimarcare le modalità illecite di essa, sottolineando come il mancato rispetto delle norme pubblicitiche

⁵⁵ *Ordinanza del Tribunale di Milano, 25 maggio 2015, p.9, consultabile online presso il portale <www.ilsole24ore.com>.*

(inquadramento già sostenuto dal primo giudice con riferimento alla Legge n.21/1992) configuri la concorrenza praticata da Uber come sleale in quanto consente ai *competitor* di realizzare risparmi di costo e di semplificare in maniera sostanziale la propria attività organizzativa e di vigilanza. I vantaggi di costo – sottolinea il Collegio – sono, infatti, innegabili visto che i *driver* non devono sottoporre le vetture a verifiche e controlli, non devono aderire a specifiche polizze assicurative e, con ogni probabilità, possono realizzare risparmi fiscali, vista la scarsa trasparenza del settore. Il cliente appare, inoltre, escluso da ogni meccanismo di negoziazione del prezzo e, dai contratti sottoscritti tra Uber e i propri *driver*, emerge l'esistenza di un tariffario prestabilito dalla casa madre che presenta anche aumenti per i clienti in occasione di eventi particolari o di picchi di domanda.

La più volte rimarcata aspirazione *green* viene messa in dubbio dal Collegio in quanto, accogliere la tesi di Uber che la propria clientela non sarebbe sottratta ai tassisti, sarebbe come affermare che i loro clienti si rivolgerebbero, altrimenti, ai mezzi di trasporto pubblico di linea (tram, ecc.) o a biciclette e *city car* e quindi il servizio non ridurrebbe in alcun modo l'inquinamento della città o il livello del traffico.

Di primaria importanza, secondo il Collegio, è tutelare la sicurezza delle persone trasportate e leggendo le clausole di esonero da responsabilità di qualsiasi genere che Uber fa sottoscrivere ai propri *driver*, non può che allarmare la mancanza di tutela degli ignari passeggeri trasportati che non ricevono alcuna garanzia a riguardo dello stato dell'auto e delle condizioni della persona conducente. Per tale motivo, Uber Pop, allo stato attuale, non soddisfa nemmeno i requisiti che la proposta dell'Autorità

regolatrice dei trasporti ha indicato come necessari per la liceità del servizio.⁵⁶

Infine, l'ultima argomentazione del reclamo di Uber, secondo cui la flessione della domanda del servizio di taxi risulterebbe marginale (soprattutto nella città di Milano), viene smentita dal Collegio che afferma che in un periodo di alto afflusso di persone, vista la concomitanza di Expo, sarebbe stato lecito attendersi un notevole aumento della domanda di taxi, cosa che, invece, come sostenuto anche dall'indagine della società Demoskoepa, non è avvenuta o, quantomeno, non nella misura prevedibile.

Il rigetto del reclamo proposto dalle società Uber e connesse ha confermato, dunque, il blocco dell'applicativo Uber Pop ordinato precedentemente, dallo stesso Tribunale, in data 25 maggio 2015 e ha, ovviamente, suscitato opinioni contrastanti tra le parti. I legali delle società di servizio taxi hanno sottolineato come “è la terza volta nell'arco di meno di tre mesi, che i giudici milanesi hanno emesso provvedimenti volti al blocco della app. A questo punto non ci sono davvero più alibi: il servizio non potrà più essere riattivato”.⁵⁷

Di parere opposto la general manager di Uber Italia che fa sapere che “non smetteremo di lavorare per trovare nuove soluzioni in linea con i suggerimenti delle autorità e per continuare ad

⁵⁶ *Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea*, vedi punto 2.3 del presente elaborato.

⁵⁷ Intervista ai legali M. Giustiniani, N. Moravia, G. Gigliotti dello Studio Legale Pavia e Ansaldo, reperibile all'articolo “*Il tribunale di Milano respinge il ricorso dell'azienda: Uber resta bloccata*” del 09 luglio 2015 del quotidiano “Il secolo XIX”.

offrire alle persone e alle città un'alternativa economica, affidabile e sicura per muoversi".⁵⁸

2.5 Legge regionale del Piemonte (06 luglio 2015, n.14)

A conclusione del presente capitolo, andremo ad analizzare la modifica, approvata dalla Regione Piemonte, alla norma in materia di trasporto a pagamento.

La Seconda Commissione del Consiglio regionale del Piemonte, in data 02 luglio 2015, ha approvato, all'unanimità, la proposta di legge regionale dal titolo "Misure urgenti per il contrasto dell'abusivismo. Modifiche alla legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24 (Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada)." ⁵⁹

La legge, promulgata dal Presidente della Giunta Regionale, in data 06 luglio 2015, prevede l'inserimento dell'articolo 1 bis, nella sopracitata legge, in cui viene stabilito che "il servizio di trasporto di persone, che prevede la chiamata, con qualunque modalità effettuata, di un autoveicolo con l'attribuzione di corresponsione economica, può essere esercitato esclusivamente dai soggetti che svolgono il servizio di cui all'articolo 1, comma 3, lettere a) e b)" ossia da coloro che svolgono il servizio taxi o di noleggio con conducente.

⁵⁸ Ibidem

⁵⁹ *Misure urgenti per il contrasto dell'abusivismo. Modifiche alla legge regionale 23 febbraio 1995, n.24*, Consultabile online presso il portale <www.regione.piemonte.it>

In questo modo vengono esclusi, dall'esercizio del servizio di trasporto di persone, i *driver* di Uber a cui saranno applicabili le sanzioni previste dagli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 (Nuovo codice della strada).⁶⁰

Questo tentativo della Regione Piemonte mette ulteriormente in evidenza la necessità di dare una risposta legislativa ad una normativa carente in materia.

Tuttavia, una volta che sembrava intrapresa la strada verso una maggiore chiarezza normativa in merito al servizio di trasporto di persone a pagamento, il Consiglio dei Ministri ha deliberato di impugnare, davanti alla Corte Costituzionale, la sopra riportata Legge regionale Piemonte, n.14 del 06 luglio 2015, con un Comunicato datato 31 luglio 2015.

Il Governo ha motivato la decisione affermando che “una disposizione in materia di servizi di trasporto non di linea si pone in contrasto con i principi nazionali e comunitari in materia di concorrenza e pertanto presenta profili di incostituzionalità per violazione dell'art 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione”.⁶¹

La decisione del Governo è maturata, anche, in seguito a un parere dell'Antitrust che, rispondendo a una richiesta di opinione della presidenza del Consiglio dei Ministri, ha incolpato la

⁶⁰ Ibidem, art. 6, comma 2 bis

⁶¹ *Comunicato del Consiglio dei Ministri n.76 del 31 luglio 2015*, consultabile al sito <www.governo.it>

Regione Piemonte di arrogarsi il potere di occuparsi di questioni di mercato che la Costituzione riserva al legislatore nazionale.⁶²

L'Autorità garante della concorrenza ha ricordato, comunque, che già in una precedente segnalazione (ai fini della legge annuale per la concorrenza del luglio 2014, Rif.AS1137) aveva evidenziato che “l'inadeguatezza del complesso delle norme vigenti emerge anche in considerazione delle nuove possibilità offerte dalle piattaforme di comunicazione on-line tra utenti e operatori NCC e taxi, che agevolano la comunicazione tra domanda e offerta di mobilità, consentendo un miglioramento della mobilità di offerta di trasporto di passeggeri non di linea, in termini sia di qualità sia di prezzi”.⁶³

⁶² *Attività consultiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), Rif. AS1202 del 24 luglio 2015. Consultabile alla sezione “Segnalazioni e pareri” del sito <www.agcm.it>*

⁶³ *Ibidem*

BIBLIOGRAFIA

AIGRAIN, P., 2012. *Sharing: culture and the economy in the internet age*. Amsterdam: Amsterdam University Press.

ALVI, G., 2015. Oeconomia ed economia sostanziale, *Equilibri: rivista per lo sviluppo sostenibile*, n. 1.

CALZERONI, P., 26 maggio 2015. Il Tribunale di Milano: blocco di Uber Pop in tutta Italia. *Il Secolo XIX*.

CATALANO, I., 18 febbraio 2015. *Uber Pop: un servizio di NCC abusivo?*. Consultabile online presso il portale <www.ivancatalanodep.blogspot.it>

DIAMOND, R. e PRECIOUS, R., 2015. *Il social shoppers marketing e la sharing economy*. Roma: Aracne.

FILETTO, G., 17 febbraio 2015. Uber Pop, un errore dei vigili urbani: ecco perché la patente va restituita. *La Repubblica*, p.41.

GAUNTLETT, D., 2013. *La società dei makers. La creatività dal faidate al web 2.0*. Venezia: Marsilio.

GOLD, L., 2004. *The sharing economy: solidarity networks transforming globalisation*. Aldershot: Ashgate.

GIOVE, L. e CORNELLI, A., 2015. Il blocco dell'app Uber Pop: concorrenza sleale nei confronti del servizio pubblico di taxi. *Il diritto industriale*, 03/2015, p. 245 ss.

Intervista ai legali: GIUSTINIANI, M., MORAVIA, N. e GIGLIOTTI, G., 09 luglio 2015. Il tribunale di Milano respinge il ricorso dell'azienda: Uber resta bloccata. *Il secolo XIX*.

KOOPMAN, C., MITCHELL, M. and THIERER, A., 2014. *The sharing economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change*. George Mason University: Mercatus Center. Disponibile su <mercatus.org>.

LAMBORGHINI, B. e DONADEL, S., 2006. *Innovazione e creatività nell'era digitale: le nuove opportunità della digital sharing economy*. Milano: Franco Angeli.

LONGHIN, D., 22 maggio 2015. Uber: arrivano altre due sentenze che annullano i verbali dei vigili. *La Repubblica*, p.12.

PAIS, I. e MAINIERI, M., 2015. Il fenomeno della sharing economy in Italia e nel mondo. *Equilibri: rivista per lo sviluppo sostenibile*, n. 1.

PAIS, I., PERETTI, P. e SPINELLI, C., 2014. *Crowdfunding – La via collaborativa all'imprenditorialità*. Milano: Egea.

FONTI NORMATIVE

Dlgs. 30 aprile 1992, n.285 (Codice della Strada). Art. 85 e Art.86 consultabili online presso il portale <www.interlex.it>

Legge regionale del Piemonte: "Misure urgenti per il contrasto dell'abusivismo. Modifiche alla legge regionale 23 febbraio 1995, n.24", 06 luglio 2015, n.14. Consultabile online su <www.regione.piemonte.it>

PRECEDENTI GIURISPRUDENZIALI

Giudice di Pace di Genova, 02 febbraio 2015, n.8135. Disponibile su <www.quotidianogiuridico.it>

Trib.Milano, 25 maggio 2015, n.16612. Consultabile online su <www.ilsole24ore.com>

Trib. Milano, 02 luglio 2015, procedimenti per reclamo riuniti, nn. R.G. 35445/2015 e 36491/2015. Consultabile online su <www.unicataxibologna.it>

ALTRI DOCUMENTI CONSULTATI

Attività consultiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, 24 luglio 2015. Rif.AS1202. Consultabile su <www.agcm.it>

Atto di intervento di terzo presso Tribunale civile di Milano, 08 giugno 2015. Consultabile online su <www.altroconsumo.it>

*Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento
sull'autotrasporto di persone non di linea.* Consultabile online
su <www.autorita-trasporti.it>.

Comunicato del Consiglio dei Ministri, 31 luglio 2015, n.76.
Consultabile su <www.governo.it>