

Natale Rampazzo

**RIFKIN E UBER. DALL'ETÀ
DELL'ACCESSO ALL'ECONOMIA
DELL'ECESSO**

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

NATALE RAMPAZZO

RIFKIN E UBER. DALL'ETÀ DELL'ACCESSO ALL'ECONOMIA DELL'ECESSO

SOMMARIO: 1. Introduzione. — 2. Cosa è Uber. — 3. UberPop e la giurisprudenza europea. — 3.1. Italia. — 3.2. Francia. — 3.3. Spagna. — 3.4. Germania. — 4. Cosa sarà di Uber.

1. INTRODUZIONE.

Mobilità. Nel mondo del « tutto ovunque », della diffusione capillare degli strumenti di comunicazione, della pervasività globale dei controlli sui nostri dati, della nostra stessa ubiquità e della conseguente dissoluzione dell'identità individuale in una miriade di frattali 'social', la mobilità fisica occupa ancora un posto rilevante, alla stessa stregua del libro cartaceo rispetto all'*ebook*. D'altro canto appare fortemente in crisi, come buona parte degli istituti giuridici statici e meno flessibili all'innovazione anche 'concettuale', il paradigma proprietario esclusivo ed assoluto, insidiato dal prepotente affermarsi dell'utilità diffusa del bene, dell'economia orizzontale e dematerializzata della condivisione o « à la demande », della (talvolta fittizia) disintermediazione, della semplificazione di processi preesistenti (autentico motivo di successo), del consumo collaborativo ¹ e delle *disruptive technologies* ².

* Il presente lavoro è stato preventivamente sottoposto a referaggio anonimo affidato a un componente il Comitato Scientifico dei Referenti della Rivista secondo le prassi correnti nella comunità dei giuristi.

** Il provvedimento Trib. Milano 2.7.2015 Tassisti Milanesi Artigiani e altri c. Uber e altri è pubblicato *infra* a p. 1068.

¹ O a sua volta creativo, visto che il consumatore diventa erogatore di un servizio a beneficio del pubblico interessato, ad ogni modo da distinguere dall'economia autoimprenditiva rappresentata dalla condivisione (a fini lucrativi) dell'utilità di un bene con altri soggetti. Cfr. al riguardo R. BOTSMA, R. ROGERS, *What's Mine is Yours. The Rise of*

Collaborative Consumption, London, 2010; P. AIGRAIN, *Sharing: Culture and the Economy in the Internet Age*, Amsterdam, 2012; J. SCHOR, *Debating the Sharing Economy*, disponibile su http://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf (October 2014); M. COHEN, A. SUNDARARAJAN, *Self-Regulation and Innovation in the Peer-to-Peer Sharing Economy*, in 82 *Univ. Chi. L. Rev. Dialogue* (2015) 116-133; F. CHASIN, M. MATZNER, M. LÖCHTE, V. WIGET, J. BECKER, *The Law: The Boon and Bane of IT-enabled Peer-to-Peer Sharing and Collaborative Consumption Services*, in *Proceedings of the 12th International Conference on Wirtschaftsinforma-*

Il trasporto di persone costituisce un settore economicamente rilevante e larghi sono i margini di profitto realizzabili dalle imprese che si interpongono nell'offerta del servizio, anche senza alcun investimento infrastrutturale significativo, anzitutto nei mezzi necessari per la sua stessa erogazione, vale a dire nel parco auto³. Ciò è possibile grazie ad economie di scala realizzabili con la polverizzazione dei classici vincoli del mercato del lavoro e alla cosiddetta 'sharing economy' (i cui orizzonti sono ormai in costante estensione), alla cui base è la disponibilità del titolare di un bene a far accedere terzi ai benefici derivanti dal suo godimento⁴. Come modello industriale si assiste all'avvento di un nuovo capi-

tik (WI 2015), Osnabrück, 2015, 332-347; J. HAUCAP, *Ökonomie des Teilens - nachhaltig und innovativ? Die Chancen der Sharing Economy und ihre möglichen Risiken und Nebenwirkungen*, in *Wirtschaftsdienst* 95 (2015) 91-95; A. MAESTRI, F. GAVATORTA, *Content evolution. La nuova era del marketing digitale*, Milano, 2015; J.B. SCHOR, C.J. FITZMAURICE, *Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy*, in L.A. REISCH, J. THØGERSEN, *Handbook of Research on Sustainable Consumption*, Cheltenham, 2015, 410-425; il dossier su *Le partage, une nouvelle économie?*, in *Esprit* 416 (juillet 2015); G. DOMÉNECH PASCUAL, *La regulación de la economía colaborativa (El caso « Uber contra el taxi »)*, in *Revista Ceflegal* 175-176 (agosto-settembre 2015) 61-104; G. SMORTO, *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato Concorrenza Regole* 17 (2015) 245-277, in part. 248 ss. sulla definizione economica del fenomeno e delle sue manifestazioni collaterali.

² Secondo Rachel Botsman (su www.fastcoexist.com), che stabilisce anche dei « key criteria » utili all'identificazione dei nuovi epifenomeni del mercato, si intende per economia collaborativa « an economic system of decentralized networks and marketplaces that unlocks the value of underused assets by matching needs and haves, in ways that bypass traditional middlemen » (es. Kickstarter), per 'sharing economy' « an economic system based on sharing underused assets or services, for free or for a fee, directly from individuals » (es. AirBnB, BlaBlaCar), per consumo collaborativo « the reinvention of traditional market behaviors — renting, lending, swapping, sharing, bartering, gifting — through technology, taking place in ways and on a scale not possible before the internet » (es. eBay), per servizi a richiesta « platforms that directly match customer needs with providers to immediately deliver goods and services » (es. Uber). Da distinguere le nuove iniziative economiche dirompenti che usano la tecnologia per

cambiare la nostra vita reale, riassunte nell'acronimo Natu (Netflix, AirBnB, Tesla Motors e Uber) da quelle che le hanno precedute: molto innovative all'inizio, hanno disegnato la nostra vita digitale (dal motore di ricerca al commercio elettronico, dalla virtualmente 'social' all'accesso permanente alla rete e ai suoi servizi) e hanno fissato degli standard operativi divenuti ormai 'tradizionali' (Gafa: Google, Amazon, Facebook, Apple). V. pure J. JARVIS, *Public Parts: How Sharing in the Digital Age Improves the Way We Work and Live*, New York, 2011, e i *viewpoints* pubblicati su <http://contexts.org/articles/on-the-sharing-economy>. Le declinazioni delle nuove economie partecipate sono svariate e spesso confuse nell'opinione pubblica: a fianco delle espressioni più rutilanti e note della 'share economy', spesso semplici mediatori tra domanda e offerta, c'è un approccio ecosolidaristico e orientato alla generazione di utilità comuni partendo da beni messi in comune; sul punto v. L. GOLDA, *The Sharing Economy: Solidarity Networks Transforming Globalisation*, Aldershot, 2004, e *New Financial Horizons: The Emergence of an Economy of Communion*, New York, 2010, nonché il progetto p2pfoundation (fondato da Michel Bauwens — autore, con J. LIEVENS, di *Sauver le monde: Vers une économie post-capitaliste avec le peer-to-peer*, Paris, 2015 —, Brice Le Blévennec e James Burke).

³ Punto di partenza per un approccio alla questione è il contributo di M. COLANGELO, V. ZENO-ZENCOVICH, *La intermediazione on-line e la disciplina della concorrenza: i servizi di viaggio, soggiorno e svago*, in questa *Rivista* (2015) 43-88, in part. 48 s.

⁴ È il passaggio dall'era della proprietà all'era dell'accesso, come sostiene J. RIFKIN, *The Age of Access: The New Culture of Hypercapitalism Where All of Life Is a Paid-For Experience*, New York, 2000, 4 s.: una vera e propria eversione dei cui risvolti giuridici non si è tuttora pienamente con-

talismo⁵, ibrido, in cui la centralizzazione della proprietà dei mezzi di produzione è sostituita dalla loro delocalizzazione e dall'assunzione della loro gestione da parte di soggetti non proprietari che costituiscono organismi molli ma ramificati — come le 'multinazionali', agevolate dalla cd. globalizzazione economica, ma senza soffrirne le rigidità operative — disimpegnati dagli oneri connessi al possesso dei beni e gratificati da 'rendite di posizione' costituite — specie nel caso che ci occupa, ma anche in quello di AirBnB — da commissioni o provvigioni percepite in ragione della mera mediazione svolta e della 'garanzia' di affidabilità del sistema, unico (ma rilevante) beneficio per le effettive parti interessate. I costi addizionali 'tipici', quali l'assicurazione sanitaria, i contributi per la pensione, la responsabilità, resterebbero a carico dell'offerente (in quanto formalmente 'non dipendente'), delineando un modello di spostamento del rischio all'interno del perimetro relazionale con l'utente. Quest'ultimo diventa poi protagonista di un meccanismo concorrenziale fondato sulla 'business reputation'⁶ attraverso il feedback (purché genuino e non standardizzato⁷) sulla qualità del servizio che può indurre un miglioramento della performance.

sci. L(')ub(e)ificazione dell'economia (o, modificando il titolo dell'opera di Rifkin, l'hybercapitalism'), caratterizzata da una certa liquidità di stampo baumaniano e dalle corsare incursioni in certi settori del mercato (i cui operatori soffrono dell'arrogante concorrenza — ὕβρις — dei nuovi attori) spinge infatti i rapporti contrattuali in un territorio molle, ibrido e, in parte, inesplorato. L'accesso plurale ad un bene di titolarità individuale, d'altro canto, non appare altro che una diversa prospettiva dell'eccesso di disponibilità da parte di un soggetto che consente di sfruttare detto bene oltre le proprie limitate capacità di trarne vantaggio, concedendo ad altri gli spazi di utilità residuale. N. SCHNEIDER, *Owning is the New Sharing*, su www.shareable.net/blog/owning-is-the-new-sharing, pensa che lo sharing sia il nuovo modo di esercizio della proprietà, dischiuso dall'applicazione di nuove tecnologie; cfr. Chr. SOLMECKE, LENSCHENDORF, *Rechtliche Probleme bei Sharing Economy. Herausforderungen an die Gesetzgebung auf dem Weg in eine geteilte Welt*, in *Multimedia und Recht* (2015/8) 493-497; G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, in *Foro it.* (2015) V, 221-227; K. ZALE, *Sharing Property*, in *Univ. Colorado L. Rev.* (forthcoming): ssrn.com/abstract=2646825. Sugli aspetti negativi del 'marketing' dell'altruismo, v. T. SLEE,

What's Yours is Mine. Against the Sharing Economy, New York, 2016.

⁵ Che nasce per erodere margini reddituali dagli attuali monopolisti dei vari settori (del trasporto urbano come Uber, della finanza come Bitcoin, degli avvocati come Weclain) finendo per costituirne un paradossale surrogato (semiprofessionale, parzialmente regolato, ultratecnologico). V. sul punto l'opinione di J. RIFKIN, *The Zero Marginal Cost Society: The Internet of Things, The Collaborative Commons, and The Eclipse of Capitalism*, New York, 2014, 187 e le ottimistiche visioni di P. MASON, *PostCapitalism: A Guide to our Future*, London, 2015, sulla modificazione dei rapporti di produzione e sulle dinamiche domanda/offerta determinate dal progresso tecnologico, che avrebbe ridotto il bisogno di lavoro, aumentato la libertà di circolazione delle informazioni e disintegrato le tipiche relazioni gerarchiche in favore della produzione condivisa.

⁶ V. un quasi datato, ma sempre attuale, D.J. SOLOVE, *The Future of Reputation: Gossip, Rumor, and Privacy on the Internet*, New Haven, 2007, 105 ss.

⁷ Con i limiti evidenziati anche dall'esperienza di successo di TripAdvisor: in generale, v. H. MASSUM, M. TOVEY (ed.), *The Reputation Society: How Online Opinions are reshaping the Offline World*, Cambridge, MA, 2011, spec. 173 ss.

2. COSA È UBER.

La Uber ⁸, fondata a San Francisco nel 2009 da Travis Kalanick e Garrett Camp, ha sviluppato un programma (cd. 'app', ovvero 'application') per 'telefoni intelligenti' connessi alla rete internet, grazie al quale chi voglia trasferirsi da un luogo ad un altro della città 'prenota' il servizio di trasporto erogato da uno degli autisti 'accreditati' ⁹. Il calcolo della controprestazione è effettuato in base alla distanza o al tempo impiegato (ad esempio, in base alla soglia di velocità maggiore o minore di 17 km/h), nonché alla tipologia del mezzo di trasporto utilizzato (dall'utilitaria alle auto di lusso). La recente e più dirompente novità introdotta sul mercato è appunto una variante dell'applicazione generale, denominata UberPop (attivata in Italia nelle città di Milano, Torino, Genova e Padova), che consente un contatto diretto tra autista (un privato) e passeggero e il pagamento, tramite carta di credito, all'azienda. In sostanza il cliente dell'app, che ha conferito i propri dati oltre al numero della carta di pagamento alla società di gestione, attraverso un sistema di localizzazione satellitare, viene individuato dal dispositivo di elaborazione dei dati comunicati (punto di partenza e punto di arrivo). Dopo aver inviato al terminale dell'utente la mappatura del tragitto e il 'preventivo della corsa', l'elaboratore sottopone in tempo reale la richiesta di servizio agli autisti registrati, i quali possono accettare l'incarico di trasporto. In caso positivo, il cliente riceve un numero di prenotazione che deve essere immesso nel programma al fine di confermare la propria volontà. La fase del pagamento è gestita dal sistema di prenotazione, che indica alla fine

⁸ Eletta ormai a simbolo della 'disruptive economy', ma anche di un manifesto di pensiero postindustriale (v. i neologismi 'uberizzazione', *uberization*, *uberisation*, e cfr. www.uberisation.org), Uber è solo la punta dell'iceberg di un sistema alternativo di connessione tra detentore dell'utilità e suo aspirante fruitore che rinuncia alle strutture di interposizione classiche e, come già nelle esperienze del *direct marketing* di qualche decade fa, invece di realizzare collegamenti B2B o B2C, instaura relazioni C2C tra 'prosumer' che soddisfano direttamente i loro interessi minimizzando i costi di intermediazione, svolta da un terzo che mette a disposizione (almeno) la piattaforma di comunicazione elettronica tra utenti. Si v. i casi del trasporto di merci (You2You, GoGoRun-Run), del trasporto aereo (Wingly), della finanza (Smartika, *peer-to-peer lending* o *crowdfunding*: Kickstarter), della locazione di appartamenti (AirBnB) o di posti letto (Couchsurfing), della condivisione di libri (Booxup) e della preparazione di pasti a domicilio (Gnammo), o ancora del *cowor-*

king e dei Fablab. In molte di tali fattispecie si erodono gli interessi economici di una parte commerciale che resta esclusa dalla condivisione, in altre si verifica uno sfruttamento integrale delle potenzialità di talune attività cui viene assegnato un *surplus* produttivo (rispetto alla normale usabilità) attraverso l'integrazione di elementi cooperativi che incorporano ulteriori bisogni da soddisfare. Il processo guidato da Internet di sfruttamento delle risorse sotto-utilizzate — siano esse capitale fisico e finanziario o capitale umano e talento — è inarrestabile e in rapida accelerazione: così in sintesi la previsione di Michael Spence affidata a www.project-syndicate.org (*The Inexorable Logic of the Sharing Economy*).

⁹ Esiste, ad esempio, UberPool, che unisce la ricerca di un autista alla condivisione dei posti disponibili nella vettura, approssimandosi al concetto del *car pooling* e implicando anzitutto risparmi sulla tariffa base proposta da Uber, quindi — sul piano della sostenibilità sociale — riduzione dell'inquinamento e possibilità di fare nuove amicizie.

della corsa la sua durata e il corrispettivo, ed è dunque escluso ogni rapporto economico tra il cliente e l'autista, il quale viene compensato per la sua attività con un fisso giornaliero a condizione che metta a disposizione della società di gestione il tempo determinato nel contratto e accetti non meno del 90% delle richieste notificate.

Dal punto di vista pratico, si tratta di attività assimilabile a quella svolta dai titolari di licenza per taxi e dunque in diretta concorrenza (da stabilire se le[g]ale o meno) con quest'ultima, e, per quanto riguarda la funzionalità dell'applicativo UberPop, il confronto con la centrale radio taxi risulterebbe pressoché immediato (per questo l'attività è detta anche di 'ride-hailing'). Il ruolo della società Uber è quello di provvedere alla gestione della piattaforma tecnologica necessaria a generare e gestire il contatto tra le persone interessate, ciascuna delle quali iscritta nell'apposita sezione, ottenendone in cambio il 20% del corrispettivo. La sostenibilità sociale ed economica del fenomeno, in termini di un'adeguata protezione sia dei diritti dei 'lavoratori' ¹⁰ (qualificati come autonomi) ¹¹, sia dei diritti degli utenti finali del servizio (assicurazioni a copertura della qualità offerta e della responsabilità in caso di danni ¹²), e, ancora, delle pretese tributarie (suscettibili di facile elusione in un mercato 'ambiguo' e poco trasparente) cerca un costante bilanciamento con il vantaggio discendente per i privati (possibilità, per gli uni, di

¹⁰ Sulla controversa qualificazione degli autisti non professionisti come lavoratori o imprenditori si è pronunciata l'11 marzo 2015, in via interlocutoria, la Corte del Northern District of California nel caso *O'Connor et al. v. Uber*, n. C-13-3826 EMC, su cui v. H. Ross, *Ridesharing's House of Cards: O'Connor v. Uber Technologies, Inc. and the Viability of Uber's Labor Model in Washington*, in 90 *Wash. L. Rev.* (2015) 1431-1469. Nel tentativo di applicare il cd. 'Borello test' (dalla causa *S. G. Borello & Sons, Inc. v. Department of Industrial Relations* risolta il 23 marzo 1989 dalla Supreme Court of California) al fine di individuare elementi caratterizzanti un rapporto di subordinazione, il giudice Edward Chen auspicava l'intervento di un atto legislativo o giudiziario in quanto l'esito del test rimaneva ambiguo (p. 27 dell'Order denying Uber motion for summary judgment). È pur vero però che, nel più recente provvedimento (3 giugno 2015) del Labor Commissioner di San Francisco, proprio sulla base del test anzidetto e sul precedente *Yellow Cab Cooperative*, la ricorrente, Barbara Ann Berwick, è stata qualificata come lavoratrice subordinata. Da ultimo, il 1° settembre, il giudice Chen, nella causa indicata, ha autorizzato la proposizione di una *class action* nei confronti di Uber, che potrebbe

coinvolgere centinaia di migliaia di 'driver' operanti in California a partire dal 2009, esclusi quelli vincolati ad una clausola arbitrale (dal 2014), e mirerebbe a modificare la loro impropria classificazione come « independent contractors » in « employees » (p. 30 dell'Order granting in part and denying in part Plaintiffs' motion for class certification). Per l'accertamento della qualità del rapporto lavorativo è stato elaborato, in due terzi degli Stati dell'Unione e applicato con esiti comunque ambigui, l'« ABC test », consistente nel determinare: « (A) whether the worker is free from control or direction; (B) whether the work is done outside the usual course of business of the person or entity that hires the worker; and (C) whether the worker is customarily engaged in an independent trade or business of the same nature as that involved in the work performed for the hiring entity ». A dimostrazione dell'incertezza dominante anche in contesti normativi in cui minore è la dipendenza dal dettato normativo valga il richiamo ad un intervento legislativo contenuto nell'Order denying cross-motions for summary judgment dell'11 marzo 2015, emesso dal giudice Vince Chhabria, anch'egli del Northern District of California, nel caso *Cotter et al. v. Lyft Inc.*, n. 13-cv-04065-VC: « The test [diverso dai precedenti citati] the Califor-

trovare una seconda o addirittura una prima fonte di guadagno ovvero, per gli altri, di ottenere servizi a prezzi inferiori a quelli ‘di mercato’)¹³.

3. UBERPOP E LA GIURISPRUDENZA EUROPEA¹⁴.

3.1. Italia.

Alla base della prima sentenza di un giudice italiano riguardante il fenomeno Uber¹⁵ è la distinzione tra servizio di taxi e servizio di NCC: nel primo (trasporto pubblico non di linea) la tariffa (fissata in via amministrativa) è visibile sin dal momento della partenza sul tassametro omologato ed è determinata da un calcolo misto spazio/tempo e il relativo servizio può essere fruito chiamando i numeri radiotaxi, recandosi in apposite aree di stazionamento oppure ‘al volo’ e soddisfa esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone. Il noleggio con conducente è invece un trasporto privato non di linea, un servizio a preno-

nia courts have developed over the 20th Century for classifying workers isn't very helpful in addressing this 21st Century problem. Some factors point in one direction, some point in the other, and some are ambiguous. Perhaps Lyft drivers who work more than a certain number of hours should be employees while the others should be independent contractors. Or perhaps Lyft drivers should be considered a new category of worker altogether, requiring a different set of protections. But absent legislative intervention, California's outmoded test for classifying workers will apply in cases like this. And because the test provides nothing remotely close to a clear answer, it will often be for juries to decide. That is certainly true here » (p. 19). Cfr. B. MEANS, J.A. SEINER, *Navigating the Uber Economy*, in 49 *U.C. Davis L. Rev.* (2016) (forthcoming): ssrn.com/abstract=2663350. Per una riflessione (europea) sui profili giuslavoristici dell'economia ‘uberizzata’ v. S. LINGEMANN, J. OTTE, *Arbeitsrechtliche Fragen der « economy on demand »*, in *Neue Z. für Arbeitsrecht* (2015/17) 1042-1047; J. ALFARO ÁGUILA-REAL, *La regulación contractual de Uber con sus conductores*, su almacendede-recho.org/36791-2.

¹¹ In tal senso andrebbe riletto il pensiero di M. WEITZMAN, autore di *The Share Economy: Conquering Stagflation, Income, Wealth, and the Maximum Principle*, Cambridge, 1984, il quale individuava una delle cause principali di stagflazione nella rigidità del sistema di retribuzione, non ancorato

alla performance aziendale. Cfr. S. HILL, *Raw Deal: How the « Uber Economy » and Naked Capitalism are screwing American Workers*, New York, 2015, 70 ss.

¹² V. B. ROGERS, *The Social Costs of Uber*, in 82 *Univ. Chi. L. Rev. Dialogue* (2015) 85-102, spec. 90 ss.

¹³ Sulla ‘dark side’ della *sharing economy*, ironicamente allusa dalla locuzione « share-the-scrap economy » coniata da Robert Reich, economista di Berkeley, per significare un nuovo feudalesimo (v. pure l'editoriale di Christopher Mims sul *Wall Street Journal* del 24 maggio 2015: *How Everyone Gets the ‘Sharing’ Economy Wrong*) in cui i veri protagonisti economici saranno i padroni delle piattaforme, che condideranno le briciole, gli « scarti » con i produttori/titolari dei beni/servizi, v. il rapporto di J. PENN e J. WHIBEY, *Uber, Airbnb and Consequences of the Sharing Economy: Research Roundup*, pubblicato il 19 ottobre 2015 sul sito journalistsresource.org.

¹⁴ Un'utile guida alla situazione europea, paese per paese, si può trovare nei *Reports del Journal of European Consumer and Market Law* (2015) nei fascicoli 2 (59-67), 3 (112-119) e 4 (154-159).

¹⁵ Sentenza 2 febbraio 2015, n. 8135 (dep. 16.2.15), in *Foro it.* (2015) I, 1845 ss., con nota di A. Palmieri. Le ulteriori sentenze dei giudici di pace di Genova e Torino del maggio 2015, tutte di annullamento dei verbali di contravvenzione, si attestano sul punto dell'inapplicabilità agli autisti Uber delle norme contestate.

tazione e noleggio auto con autista; la tariffa viene concordata al momento della prenotazione, che è obbligatoria e viene effettuata per telefono o con una e-mail. Il giudice di pace, sulla scorta di tale distinzione ha annullato il verbale di contravvenzione in quanto elevato a norma dell'articolo 86 (*Servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi*)¹⁶ del codice della strada (e non dell'articolo 85, *Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone*)¹⁷. Dunque non una pronuncia specifica sulla qualificazione del servizio Uber, ma sulla distinzione summenzionata con inserimento del trasgressore in una categoria professionale diversa da quella contestata dalla polizia municipale: non si trattava dunque di esercizio abusivo del servizio di taxi, ma di noleggio con conducente ai sensi degli articoli 3 e 13 della legge 21/1992, che deve essere esercitato comunque su licenza. In ciò tale attività si distingue dalla forma (lecita) di *car pooling* nei limiti in cui la remunerazione dell'autista non superi la divisione dei costi, comprensivi, tra l'altro, delle spese di benzina, dei pedaggi, dell'assicurazione e anche dell'usura del mezzo¹⁸.

Il tribunale di Milano, sezione specializzata in materia d'impresa A, con ordinanza depositata il 25 maggio 2015¹⁹, accogliendo la tesi di varie cooperative di taxisti e organizzazioni sindacali, sulla base dell'accertamento della sussistenza della fattispecie residuale di concorrenza sleale (nell'ipotesi descritta dall'articolo 2598, n. 3 c.c., in cui rientra chiunque si valga « direttamente o indirettamente di ogni altro mezzo non conforme ai principi della correttezza professionale e idoneo a danneggiare l'altrui azienda ») ha inibito in via cautelare l'utilizzazione sul

¹⁶ 1. Il servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore. 2. Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'art. 8, L. 15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.775 ad euro 7.101. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza. 3. Chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni

di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 ad euro 322.

¹⁷ Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 169 ad euro 679 e, se si tratta di autobus, da euro 422 ad euro 1.695. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi.

¹⁸ Come deciso dalla Cour de Cassation - Chambre commerciale in data 12 marzo 2013, sul caso n. 11-21908.

¹⁹ In *Foro it.* (2015) I, 2181 ss., con nota di A. Palmieri e in *Il dir. ind.* (2015) 245-258, con il commento di L. Giove e A. Comelli.

territorio nazionale dell'«app» (« un sistema in sostanza di radio taxi ») e comunque « la prestazione di un servizio che organizzi, diffonda e promuova da parte di soggetti privi di autorizzazione amministrativa e/o di licenza un trasporto terzi dietro corrispettivo su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta », fissando altresì una penale per ogni giorno di ritardo nell'attuazione dell'ordinanza (a partire dal quindicesimo giorno dalla comunicazione). Il vantaggio competitivo sfruttato dagli «autisti» Uber consisteva nello svolgimento della loro attività in uno spazio anomico (senza rispettare cioè gli oneri imposti dal regime amministrato) la quale, a sua volta, in ragione proprio dei risparmi burocratici ed economici, poteva essere offerta a prezzi inferiori comportando un indebito sviamento di clientela ²⁰. Non sono stati presi in considerazione alcuni aspetti peculiari di tale attività ²¹: anzitutto, gli utenti fanno parte di una cerchia limitata di persone costituenti una comunità identificata e non un pubblico indifferenziato; inoltre, gli autisti UberPop restano soggetti privati, i quali non devono (e non possono) stazionare in luogo pubblico (erogherebbero altrimenti un « servizio su piazza », ai sensi della legge n. 21/1992), sono liberi di accettare o rifiutare la richiesta di trasporto, diversamente dagli esercenti un servizio pubblico che sono obbligati alla prestazione e percepiscono un importo parametrato all'utilità ²² resa al richiedente, sostanzialmente coincidente con una quota di rimborso delle spese corse e ritenute evidentemente congrue dall'utente (e non un corrispettivo definito dall'applicazione di tariffe). Vero è che, rispetto alle similari

²⁰ Discutibile il passaggio dell'ordinanza in cui, in ragione della finalità lucrativa, si trasferirebbe un illecito proprio come la concorrenza sleale dai diretti trasgressori agli «induttori»: « Poiché le società resistenti attraverso l'app gestirebbero direttamente il servizio di trasporto a fini di lucro, la loro condotta — ancorché siano i singoli guidatori a violare materialmente le norme pubblicistiche di settore — dovrebbe ritenersi sul piano giuridico più grave rispetto a quella dei conducenti, con la conseguenza che sarebbero le società resistenti a doversi considerare i principali autori della concorrenza sleale verso le parti ricorrenti ».

²¹ Ulteriori rispetto a quelli «ecosocial friendly» connessi ad una nuova concezione di utilizzazione dell'autovettura in maniera condivisa, al fine di abbattere i costi di impiego dell'auto privata e di ridurre l'inquinamento: v., a tal proposito, lo studio di K.C. STRONG, *When Apps Pollute: Regulating Transportation Network Companies to Maximize Environmental Benefits*, in 86 *Univ. Colorado L. Rev.* (2015) 1049-1093.

²² Tenendo conto di detta utilità diventerebbe comprensibile anche la previsione dell'aumento dei prezzi in connessione con un prevedibile aumento della domanda (cd. *surge pricing*), riflettendosi su una minore disponibilità di altre vetture «pubbliche» e su una maggiore usura del veicolo per effetto della maggiore durata della permanenza in esso, reputata invece dal giudice sufficiente a smentire la sussistenza di un mero rimborso. E pure ammettendo l'esistenza di un corrispettivo, non potrebbe configurarsi una concorrenza (che presuppone alternative e coinvolge meccanismi di scelta) rispetto ad un'offerta saturata dalla domanda che ne eccede i limiti e che viene soddisfatta da un servizio supplementare, aggiuntivo (non si verificherebbe il requisito della « sostanziale comunanza tra le parti della platea dei consumatori »). V. le riflessioni di S.R. WALDMAN, *Surge!*, sul sito www.interfluidity.com/v2/5822.html (30 dicembre 2014) e lo scetticismo verso la «user-friendliness» di Uber, una volta superata la fase *disruptive* e raggiunta quella consoli-

esperienze di *car sharing* e di *ride sharing*, caratterizzate dalla predeterminazione di un itinerario da parte del guidatore e dalla successiva aggregazione di soggetti interessati a condividere le spese, nel caso di UberPop, in assenza di richieste l'autista non si sposterebbe verso le destinazioni indicate dagli utenti ²³. La predisposizione di una piattaforma di collegamento, sia pure con un effetto propulsivo di stimolo e promozione dell'attività asseritamente lesiva, non sembra comunque idonea a considerare Uber, come invece è fatto nella motivazione della sentenza, una figura diversa da quella di intermediario ²⁴, anche in considerazione della tendenziale neutralità degli strumenti informatici, che — si ripete — non giustifica lo scivolamento automatico della responsabilità a carico di Uber per condotte ascrivibili solo agli autisti freelance (segnatamente di norme pubblicistiche poste a presidio anche della pubblica sicurezza ²⁵).

La ricostruzione compiuta in sede cautelare è stata quindi confermata dal collegio ²⁶, dinanzi al quale Uber ha fatto valere di essere un servizio di *matching* (un *marketplace*) relativo alla condivisione di mezzi di trasporto privato, spontaneo e condiviso, all'interno di una *community* di utenti, non intervenendo « né nell'allocazione delle opzioni né nella determinazione di volumi e prezzi degli scambi se non *ex ante* tramite appunto la programmazione dell'algoritmo » e, inoltre, di aver elaborato la piattaforma informatica con il solo obiettivo di realizzare un contatto tra opzioni di acquisto/vendita tra gruppi di soggetti economici « secondo condizioni dinamiche e non predeterminate ». Il giudice lo qualificava, tuttavia, come un servizio effettivamente equiparabile al servizio di radiotaxi, derivandone, al di là della diversità

data, mostrata da E. POSNER, *Why Uber Will — and Should — Be Regulated. Today's Rebel is Turning into Tomorrow's Tyrant*, sul sito www.slate.com (5 gennaio 2015).

²³ Cfr. pure V.C. ROMANO, *Nuove tecnologie per il mitridatismo regolamentare: il caso Uber Pop*, in *Mercato Concorrenza Regole* 17 (2015) 133-140, spec. 136.

²⁴ Per il giudice Claudio Marangoni, invece: « l'applicazione informatica in questione ha di fatto consentito la nascita o comunque un improvviso ed esteso ampliamento di comportamenti non consentiti dalla legislazione nazionale, la sua predisposizione ed utilizzazione apporta un contributo essenziale e insostituibile allo sviluppo di condotte illecite, idonee ad incidere sul mercato in danno dei soggetti ricorrenti, e dalle quali le stesse resistenti traggono diretti benefici economici », integrando per-

tanto la fattispecie di illecito concorrenziale.

²⁵ Infatti, come ha opportunamente notato il collegio (punto 5.1), corrisponde ad un interesse pubblico primario tutelare la sicurezza delle persone trasportate sia tramite garanzie di efficienza delle autovetture utilizzate, sia tramite garanzie di idoneità, serietà ed equilibrio dei conducenti (limiti di età, esclusione di condanne penali, esclusione di utilizzo di sostanze stupefacenti ed alcoliche, periodiche verifiche psico-attitudinali), sia infine tramite adeguate coperture assicurative, le quali, tra l'altro, non operano in caso di trasporto di persone a carattere commerciale effettuato con vetture con l'ordinaria copertura rca.

²⁶ Sentenza del 2 luglio 2015 (dep. 9.7.15), in *Foro it.* (2015) I, 2926 ss., con nota di A. Palmieri.

tecnologica e operativa ²⁷, gli stessi effetti (punto 4.3), e sosteneva altresì che il rapporto concorrenziale venisse definito dall'identità del mercato rilevante, caratterizzato dalla soddisfazione dei medesimi bisogni e dalla sostituibilità tra l'offerta di un servizio e un'altra (punto 4.4). Ciò è possibile solo concependo UberPop e gli autisti come un sistema integrato idoneo ad erogare il servizio in concorrenza ²⁸.

3.2. Francia.

In Francia, ferma restando l'impossibilità, per i soggetti non autorizzati, di raccogliere clienti per la strada « à la volée » ²⁹, era stato inserito, per decreto legge ³⁰, un intervallo di tempo (15 minuti) che gli autisti delle « voitures de transport avec chauffeur » dovevano rispettare, a partire dal 1 gennaio 2014, tra la prenotazione e la « prise en charge effective » del trasportando (art. R231-1-1 ³¹). L'intervallo avrebbe dovuto consentire di distinguere l'attività di tali veicoli da quella dei taxi, i soli abilitati a circolare per le strade alla 'ricerca' di clienti ³². Tuttavia, il Conseil d'État ha sospeso in via d'urgenza e quindi definitivamente annullato il decreto in questione rispettivamente con ordinanza del 5 febbraio e sentenza confermativa del 17 dicembre 2014 ³³ per violazione del principio di libertà di esercizio del commercio e dell'industria. Nella prima decisione (affaire n.

²⁷ Che viene poi dissolta nell'analogia dello « stazionamento su di una piattaforma informatica » con il luogo pubblico su cui stazionano i taxi.

²⁸ Dalle ceneri di UberPop rinasce, a Roma, un nuovo servizio 'on demand' (Linea U) che mette a disposizione vetture che si muovono su una linea prestabilita con 9 fermate ad un prezzo fisso. Prossimo il lancio italiano di UberEats (pasti caldi consegnati a domicilio) e UberRush (servizio di corriere urbano).

²⁹ L'oggetto del divieto è di « stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients ».

³⁰ Décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur.

³¹ « La réservation préalable d'une voiture de tourisme avec chauffeur, prévue à l'article L. 231-3, est caractérisée par le respect d'un délai minimal de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du client ».

³² L'Autorité de la concurrence francese aveva emanato un parere sfavorevole (13-A-23 del 16 dicembre 2013) sulla bozza del testo legislativo, basato sulla sussistenza di un'ingiustificata distorsione concorren-

ziale a danno delle « voitures de tourisme avec chauffeur » (VTC, corrispondenti alle nostre « noleggio con conducente »: NCC) e degli stessi consumatori: prezzi delle corse più elevati e tempi di attesa raddoppiati, senza alcun vincolo di funzionalità rispetto allo scopo della regolamentazione. Il parere negativo si fonda sull'assunto dell'assenza di una diretta concorrenza tra i taxi e le VTC per la disomogeneità dei contesti commerciali di riferimento: se i taxi sono gli unici a detenere una sorta di monopolio legale sul servizio alla clientela 'sulla strada', non altrettanto può dirsi dei servizi di prenotazione dei taxi, che assumono in realtà una funzione complementare, integrata, ma non coperta dall'esclusività.

³³ Section du contentieux, 6^{ème} et 1^{ère} sous-sections réunies (séance du 26 novembre 2014 - lecture du 17 décembre 2014), affaire n. 374525, in cui, segnalandosi l'intenzione del legislatore di differenziare « l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport » (riservata, per ragioni di ordine pubblico inerenti alla circolazione e allo stazionamento nelle vie pubbliche, ai tassisti, che la esercitano in uno specifico quadro regolamentare) e « l'acti-

374524), in particolare, si riconosceva l'esistenza di un pregiudizio sufficientemente grave e imminente agli interessi economici di Uber e al settore in cui essa è operativa, nonché la determinazione, proprio attraverso l'estromissione della compagnia dal mercato di riferimento, di un ingiusto vantaggio concorrenziale a favore degli altri operatori. Da ciò si evince, secondo la rappresentazione dei ricorrenti, la lesione della libertà d'impresa, di commercio e di esercizio dell'industria non altrimenti giustificata in vista di un obiettivo di interesse generale e che a sua volta produce il rischio di abuso di posizione dominante da parte dei tassisti, i quali, tra l'altro, non risultano titolari dell'esclusiva legale di fornire servizio di trasporto su prenotazione per telefono o internet (punto 11 della decisione). Ma la conseguenza più controversa e radicalmente contraria alla legge, alla base della sospensione del decreto, consisteva sia nel rischio di perdita di clientela sia nell'ostacolo allo sviluppo di un'attività commerciale, entrambi dipendenti dal ritardo imposto *ex lege* nell'erogazione di un servizio che richiederebbe invece una tempestività di realizzazione.

La 'loi Thévenoud'³⁴, *medio tempore* entrata in vigore, ha innovato il II titolo del I libro della III parte del Code des transports, introducendo nuove disposizioni³⁵, segnatamente restrittive dell'attività delle VTC (tra cui il divieto di geolocalizzazione, che impedisce ai clienti di visualizzare in anticipo la

vitè de transport individuel de personnes suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties » esercitabile anche da altri soggetti (primariamente le VTC), concludeva, in dispositivo, per la nullità del decreto per eccesso di potere, non rinvenendosi alcuna autorizzazione legislativa alla fissazione, attraverso « le pouvoir réglementaire », di condizioni restrittive del secondo tipo di attività.

³⁴ Così battezzata in omaggio al suo proponente Thomas Thévenoud, deputato della circoscrizione Senna e Loira, eletto all'Assemblea nazionale, « secrétaire d'État » incaricato del commercio estero e della promozione del turismo per soli 9 giorni (si è dimesso per questioni personali): Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

³⁵ Di seguito la versione vigente delle norme contestate: L. 3120-2 del Code des transports: « III. - Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours: 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article,

quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1; 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article; 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1° »; L. 3122-2: « Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-1 incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation »; L. 3122-9: « Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu

disponibilità di vetture, e l'imposizione di tariffe forfettarie anziché basate sulla distanza percorsa e sul tempo trascorso). Essa è stata fortemente contestata da Uber, che ha presentato una serie di censure dinanzi alla Commissione europea (con riguardo alla violazione della libertà di prestazione dei servizi, articolo 56 del Trattato Ue, e di stabilimento, articolo 49) chiedendo l'apertura di una procedura di infrazione contro la Francia (già destinataria a fine maggio 2015 di una richiesta di chiarimenti sulla portata normativa della legge in questione).

La controversia giuridica, destinata a rappresentare un caso pilota della 'sharing economy', è particolarmente complessa per la diversità di questioni che pone e che richiedono una tutela multilivello. Ai fini della verifica della compatibilità di talune norme della legge in questione con la costituzione francese, il Conseil d'État³⁶ ha deferito il compito di accertamento della legittimità al Conseil constitutionnel³⁷. Contestualmente, il Tribunal de commerce de Paris, in data 15 dicembre 2014, e la Cour d'appel de Paris, in data 31 marzo 2015, hanno formulato ulteriori questioni pregiudiziali concernenti la legittimità costituzionale rispettivamente dell'articolo L. 3120-2 III³⁸ e degli articoli L. 3122-9 e L. 3124-13 I³⁹) trasmesse dalla Cour de Cassation (Chambre commerciale, financière et économique). Nel primo

d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final ».

³⁶ Conseil d'État, Section du contentieux, 6^{ème} sous-section (séance du 2 avril 2015, lecture du 3 avril 2015), affaire n. 388213, che ha altresì compiuto l'accertamento della ricorrenza delle condizioni di ammissibilità della « question prioritaire de constitutionnalité (QPC) » relativa alle norme summenzionate.

³⁷ Le tre condizioni alle quali la Suprema Corte costituzionale francese può essere chiamata a pronunciarsi su questioni di costituzionalità sono fissate dall'articolo 23-5 dell'ordonnance n. 58-1067 del 7 novembre 1958 (loi organique sur le Conseil constitutionnel) secondo la versione di cui alla legge n. 2009-1523 del 10 dicembre 2009: « que la disposition contestée soit applicable au litige ou à la procédure, qu'elle n'ait pas déjà été déclarée conforme à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel, sauf changement des circonstances, et que la question soit nouvelle ou présente un caractère sérieux ».

³⁸ « Les dispositions du III de l'article L. 3120-2 du code des transports, qui interdisent aux personnes réalisant des presta-

tions mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1^{er} du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, portent-elles atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit et plus précisément à la liberté d'entreprendre, au droit de propriété et au principe d'égalité? ».

³⁹ « 1^{er} - Les dispositions de l'article L. 3122-9 du code des transports qui prévoient l'obligation pour le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur de retourner, dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final, portent-elles atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, et plus précisément à la liberté d'entreprendre, à la liberté d'aller et venir, au principe d'éga-

caso, la Corte, riscontrate le condizioni di ammissibilità della proposizione delle questioni ⁴⁰, ha sottolineato l'incertezza sull'effettiva proporzionalità del divieto di informare il cliente circa la localizzazione e la disponibilità di una vettura rispetto all'obiettivo perseguito, nonché la dubbia aderenza al principio di uguaglianza di un trattamento differenziato di situazioni uguali rispetto ad un'attività non riservata. Nel secondo caso, l'obbligo posto a carico delle VTC di ritornare alla sede del gestore del servizio dopo la prestazione di trasporto effettuata a seguito di prenotazione è stato considerato come potenzialmente lesivo delle libertà d'impresa e di movimento e del principio d'uguaglianza consacrati nella Costituzione. Analoghi dubbi suscitava la previsione del reato 'di essere Uber', consistente appunto nel fatto di organizzare un sistema di connessione tra clienti e non professionisti del trasporto di persone, nondimeno pronti a mettere a disposizione, a titolo oneroso e in via occasionale, la propria vettura per l'effettuazione del servizio.

Il giudice francese delle leggi, trattando congiuntamente le questioni relative agli articoli L. 3120-2 III, L. 3122-2 e L. 3122-9 ⁴¹, si è dunque espresso in data 22 maggio 2015. Lo scrutinio della prima disposizione è stato orientato all'esame di un eventuale contrasto con la libertà d'impresa, con il principio di uguaglianza e con il diritto di proprietà (punti 10-16). Dal punto di vista della tecnica redazionale, il legislatore sembra aver dato corpo ad un giudizio di illiceità di una certa prestazione di servizi vietandola attraverso la descrizione dell'attività interdicensi come contenuto del comportamento proibito: il fatto di informare un cliente (fattispecie onnicomprensiva, distinta dall'attività promozionale di cui al n. 3, che prescinde dalla modalità push o pull dell'ottenimento dell'informazione, vale a dire se ottenuta automaticamente oppure su richiesta specifica dell'interessato) su localizzazione e disponibilità di una vettura adibita al trasporto di persone e situata « sur la voie ouverte à la circulation publique » (definizione più ampia di « voie publique » e inclusiva della « voie

lité, au principe de nécessité des délits et des peines, et au principe de la présomption d'innocence? 2^e - Les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article L. 3124-13 du code des transports qui punissent de deux ans d'emprisonnement et de 300.000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent à des activités de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre 1^{er} du présent livre, ni des taxis, des véhicules moto-

risés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur portent-elles atteinte aux droits et libertés que la constitution garantit et plus précisément à la liberté d'entreprendre, à l'article 34 de la Constitution et au principe d'égalité devant les charges publiques, au principe de nécessité des délits et des peines, et au principe de proportionnalité des peines? ».

⁴⁰ V. *supra* nt. 37.

⁴¹ Unificando a tal fine le richieste pervenute dalla Cour de Cassation con sentenze 375 e 376 del 13 marzo 2015 e dal Conseil d'État con decisione del 3 aprile 2015.

private » aperta dietro consenso del proprietario) in assenza di un'autorizzazione di « stationnement » (appannaggio dei tassisti). La disposizione è stata valutata, da un lato, come avente una portata limitata, dall'altro, come non manifestamente sproporzionata rispetto all'obiettivo e dunque conforme alla Costituzione: è legittimo l'intento del legislatore di assicurare il monopolio dei tassisti, garantito dal regime autorizzatorio, attraverso l'istituzione di limitazioni normative che siano e risultino congruenti con tale intento; d'altro canto, non è escluso che altri soggetti, pur privi dei requisiti, possano lecitamente attuare la condotta vietata al di fuori dell'ambito spaziale di applicazione del divieto (vale a dire all'esterno delle vie aperte alla pubblica circolazione, dunque nelle vie private). Tra l'altro, da un passaggio della decisione (punto 16) può desumersi che il divieto legislativo colpisce le informazioni concernenti « la localisation et la disponibilité d'un véhicule » solo se fornite congiuntamente e non separatamente, lasciando, in un certo senso, un minimo margine operativo ad altri soggetti economici concorrenti con i taxi. Ovviamente, trattandosi di comunicazioni che si svolgono in brevissimo tempo (la ricerca della vettura disponibile da parte dell'utente e il prelevamento di quest'ultimo da parte dell'autista), sarà alquanto complesso allestire meccanismi di controllo in grado di verificare l'osservanza del regime interdittivo.

La seconda disposizione riguarda la tariffazione dei servizi erogati dalle VTC e prescrive che la determinazione del prezzo globale del servizio abbia luogo durante la sua prenotazione e, solo in caso di importo calcolato in funzione della durata della prestazione, possa essere precisato al termine di essa. Ne risulterebbe esclusa, con effetti distorsivi della concorrenza, la « tarification horokilométrique » tipica di Uber⁴². Ad ogni modo, il Conseil ha dichiarato contraria a Costituzione la proibizione di certe modalità di tariffazione di un servizio, in quanto ne sarebbe violata la libertà d'impresa per un motivo che non corrisponde

⁴² A tal riguardo, per una fattispecie analoga, cfr. la causa *Transport for London v. Uber et al.*, n. CO/1449/2015, decisa il 16 ottobre 2015 dalla High Court of Justice, Queen's Bench Division di Londra, giudice Ouseley (<https://www.judiciary.gov.uk/judgments/transport-for-london-v-uber-london-ltd-licensed-taxi-drivers-association-licensed-private-hire-car-association/>), nel senso che la sezione 11 del Private Hire Vehicles Act del 1998, nel prevedere il divieto, per i detentori di una « private hire vehicle licence » (il nostro NCC), di dotarsi di un tassametro (riservato ai 'black cabs') e definendo quest'ultimo « a device for calculating the fare to be charged in respect of any

journey by reference to the distance travelled or time elapsed since the start of the journey (or a combination of both) », non vi includea un apparecchio che riceve segnali GPS nel corso del viaggio, e invia dati GPS a un server esterno al veicolo che provvede a calcolare la tariffa determinata in tutto o in parte in base alla distanza percorsa e al tempo impiegato, inoltrandone quindi il risultato all'apparecchio. La vetustà della legislazione britannica rispetto alle novità tecnologiche applicate ai trasporti (« the legislation has not kept pace with advances in technology ») era già stata constatata dal Transport for London il 15 gennaio 2015, concordando con la soluzione ora affermata in via giudiziale.

all'interesse generale avuto riguardo all'obiettivo perseguito (punti 17-20).

Infine, a tenore della terza disposizione censurata, il conducente di una VTC, al termine della prestazione, è tenuto a tornare alla sede del gestore o in un luogo al di fuori della carreggiata ove sia consentita la sosta (punto di origine), salva la sussistenza di una previa prenotazione o di un contratto con il cliente finale. Tale disciplina, incidendo sulla libertà d'impresa e su quella di movimento, introdurrebbe una disparità di trattamento tra le imprese di VTC e gli altri soggetti che esercitano una « *activité de transport individuel de personnes sur réservation préalable au moyen de véhicules automobiles* » (così è stato decodificato l'ibrido giuridico generato, in un quadro rigorosamente regolamentato, dall'attività degli autisti 'occasional'). L'obbligo di ritorno è però ritenuto legittimo dal Conseil constitutionnel (punti 23-28), in quanto, da un lato, esistono delle deroghe ben identificate, dall'altro, prevalgono ragioni di ordine pubblico inerenti alla sicurezza della circolazione su strada; inoltre, la differenziazione sussiste, piuttosto, tra taxi e VTC, ma, secondo un'interpretazione che estende l'obbligo anche ai taxi che si trovino al di fuori dei luoghi autorizzati di stazionamento, risulta coerente con la normativa di settore.

Al di là del nodo della tariffazione, sciolto favorevolmente alle VTC, ciò che desta perplessità è il ragionamento sottostante all'estensione del divieto di 'caccia al cliente' (« *maraude* »). In sostanza, le VTC non possono andare alla ricerca di passeggeri per strada, esclusiva dei taxi, ma devono 'tornare alla base' tra un trasporto e l'altro, salve le menzionate eccezioni. Attesa la diversità materiale della ricerca di un servizio sulla strada e tramite un'applicazione di mappatura del territorio e di individuazione dell'offerente disponibile più vicino, la proibizione di far visualizzare sugli schermi del dispositivo mobile del potenziale utente le vetture pronte al servizio e i tempi di attesa comporta, in pratica, dal punto di vista concettuale, un'estensione dell'area geografica alla sua versione elettronica, nella quale si pretende di imporre le medesime regole vigenti nello spazio fisico, arricchendo *iussu iudicis* il contenuto delle attività riservate ai taxi con l'inserimento anche della gestione informatica, tramite applicazioni di geolocalizzazione, delle richieste di servizio, precludendola, nei limiti sopra descritti, ad altri operatori.

Da ultimo, la Corte costituzionale francese ⁴³, nella sentenza del 22 settembre 2015, ha ribadito — in relazione alla pretesa viola-

⁴³ Attivata dalla Cour de Cassation - Chambre commercial con la sentenza n. 699 del 23 giugno 2015, su ricorso della Uber che dubitava della conformità a Costitu-

zione, per violazione del principio di legalità dei delitti e di proporzionalità delle pene, del primo comma dell'articolo L. 3124-13, il quale sanziona il fatto di orga-

zione della libertà di impresa (punti 16-17), consistente nell'incriminazione di un'attività corrispondente ad un interesse generale e non contrastante con quella espletata dagli operatori professionali — che solo l'attività di trasporto a titolo gratuito o con spese condivise non rientra nell'ambito delle attività regolamentate e che quella esercitata ad altro titolo è illegale.

La prassi, specie per effetto dell'incalzante progresso tecnologico e delle sue talvolta inusitate applicazioni, genera sempre più spesso l'esigenza sociale di disciplinare determinate manifestazioni di natura economica capaci di incidere su rilevanti aspetti della vita negoziale. Nel caso di specie, con la loi n. 2015-992 del 17 agosto 2015 (art. 15) si è introdotto l'articolo L. 3132-1 nel Code des Transports che qualifica la fattispecie della cd. « covoiturage »⁴⁴, definita come l'utilizzazione in comune di un veicolo terrestre a motore da parte del conducente e di uno o più passeggeri, a titolo non oneroso, escluse la condivisione delle spese, nell'ambito di un « déplacement » effettuato dal conducente per proprio conto (è il caso tipico di BlaBlaCar). La delimitazione concettuale spinge dunque per una valutazione del fenomeno Uber all'interno della cornice normativa apprestata per l'esercizio dell'attività di trasporto in taxi, prevista dal titolo II del libro I della parte III del Code, con conseguente sua esclusione per carenza dei requisiti di fattispecie⁴⁵.

3.3. Spagna.

Con ordinanza del 9 dicembre 2014, confermata il 26 dicembre, il Juzgado de lo Mercantil n° 2 de Madrid, adito dalla locale Asociación del Taxi, sono state adottate le seguenti misure cautelari, valedoli anche nelle altre due città in cui la società Uber

nizzare un sistema di collegamento tra clienti e persone disposte a trasportarli senza essere taxi né imprese di trasporto (v. anche *supra*, nt. 39). V. al riguardo un breve commento di B. DE SEVIN, *Uberpop et BlaBlaCar ou comment délimiter l'économie du partage*, in *La semaine juridique* 40 (2015) 781 s.

⁴⁴ Già contemplata dall'articolo L. 1231-15, introdotto dalla legge n. 2014-58 del 27 gennaio 2014. Su di essa si era già espressa la Cour de Cassation - Chambre commerciale, il 12 marzo 2013, n. 11-21908, nei seguenti termini: « la pratique du covoiturage ne constituait pas un acte de concurrence déloyale lorsqu'elle est effectuée à titre bénévole en se limitant à indemniser le conducteur des frais d'essence du trajet et de ceux induits par l'utilisation du véhicule ». È dunque escluso il « but lucratif »

che dischiude invece le porte al pericolo di concorrenza sleale e di pratiche commerciali abusive. L'interesse pratico della fattispecie è essenzialmente riservato alle problematiche concernenti la responsabilità da circolazione: v., ad es., I. VINGIANO, *Législation du covoiturage: la fin des zones d'ombre en assurance automobile?*, in *Rev. Gén. du droit des assurances* 2015, 279-289.

⁴⁵ Le barriere normative stimolano spesso il business creativo: è il caso di Hetch, servizio parigino di trasporto tra privati, simile alle funzionalità offerte da UberPop, differenziandosene però per l'orario di effettuazione (notturno) e per l'assenza di tariffazione che, da un lato, eviterebbe di configurare questioni di diretta concorrenza sleale con i taxi, dall'altro, consentirebbe di qualificarlo piuttosto come una « covoiturage », ad offerta libera.

aveva cominciato ad operare (Valencia e Barcelona): la cessazione e il divieto del servizio di trasporto in vettura « bajo la denominación uber pop », con inibizione dell'accesso tramite il sito web www.uber.com e dell'uso, in tutta la Spagna, di qualsiasi applicativo o supporto tecnologico o informatico finalizzato alla prestazione di trasporto⁴⁶. Il giudice (Andres Sanchez Magro), avvertendo preliminarmente della tensione dialettica esistente tra l'economia cooperativa e l'« intervencionismo amministrativo », sottopone ad analisi anzitutto la configurabilità, alla luce dell'articolo 15 della pertinente Ley de competencia desleal (n. 3 del 10 gennaio 1991), della fattispecie di concorrenza sleale da parte di Uber in ragione della messa a disposizione di un programma informatico per dispositivi mobili che « posibilita un servicio de transporte de viajeros por parte de conductores sin la preceptiva licencia »; dunque, si ammette in premessa che la Uber svolge attività di intermediazione. Tuttavia, nel verificare la sussistenza del requisito del *fumus boni iuris* al punto 6, il giudice reputava applicabili alcuni articoli della Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, recante disciplina dello svolgimento dei servizi di trasporto e delle modalità di autorizzazione e controllo, che attengono alla necessaria titolarità di una licenza (art. 22.2 e 42) e a requisiti ulteriori abilitanti all'esercizio dell'attività di trasporto, quali ad esempio la registrazione in appositi elenchi (art. 53 e 91). La violazione di tali norme sarebbe il mezzo attraverso il quale la Uber avrebbe acquisito e sfruttato una « ventaja competitiva », configurandosi così un atto di concorrenza sleale ai sensi dell'art. 15.1 della Ley 3/91 che legittima l'emanazione di misure cautelari contenitive dell'incremento del danno subito dai ricorrenti. Particolare interesse riveste infine l'ingiunzione, fatta sia ai fornitori di servizi di comunicazione sia ai gestori di carte di credito, di sospendere, da un lato, la trasmissione e la memorizzazione dei dati, l'accesso alle reti di telecomunicazione e servizi similari in relazione a Uber, dall'altro, le operazioni di disposizione di pagamento a favore della società statunitense. Con la limitazione esplicita alle attività connesse ai servizi di trasporto, le disposte misure cautelari sono state confermate dal medesimo giudice il 29 maggio 2015.

Dalla lettura delle due ordinanze, sovrabbondanti di discussioni e riferimenti dottrinali in punto di procedura, si evince però un approccio semplificante che riposa sulla comoda presunzione che la Uber sia in rapporto di concorrenza sleale con i tassisti, laddove, in alcuni passaggi delle pronunce, emerge l'ambiguità

⁴⁶ Lo stesso tribunale si dovrà pronunciare su BlaBlaCar, accertando se si tratti di una mera « red social » come sostenuto dalla compagnia all'udienza del 1° ottobre

2015 o di una « compañía de transporte encubierta », come ritiene invece la confederazione spagnola di trasporto in autobus, Confibus.

della natura giuridica della sua attività. Ci sono inoltre alcuni salti logici nell'argomentazione che non mettono in sufficiente luce gli elementi normativi rilevanti idonei ad ottenere il medesimo risultato giudiziario (vale a dire l'inibizione dell'uso dell'applicazione UberPop). Uno di questi è la qualificazione del servizio di trasporto erogato dai conducenti collegati alla piattaforma UberPop come pubblico — in funzione dell'indeterminatezza del destinatario dell'offerta, della sua continuatività o periodicità, del corrispettivo prestabilito, ad accesso generalizzato — e non di linea — con tratte concordate con il fruitore del servizio. Gli articoli 100 e ss. della Ley 16/1987 disciplinano l'effettuazione di servizi di trasporto privato che deve soddisfare, tra l'altro, la condizione di essere destinata alle esigenze di « desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados »; i « transportes privados particulares » per i quali non è prevista la corresponsione di « remuneraciones dinerarias directas o indirectas » (ovvero di compensi tendenzialmente superiori al costo del servizio), salvi i rimborsi spese, non sono soggetti ad autorizzazione amministrativa. La nozione problematica presente nella disposizione citata è quella di « allegados », che è ritenuta non riducibile a quella di familiari o parenti, ma estendibile a chi rientri nella cerchia prossima di amicizia del soggetto in questione e che potrebbe ben ottenere un 'passaggio' sia pure partecipando a coprire i costi legati allo spostamento. Dal punto di vista del singolo autista Uber, in tale accezione potrebbero rientrare anche le persone conosciute sui social network e/o a lui aggregate da piattaforme di connessione di profili individuali (registrati sul sito che li gestisce e dunque non 'perfetti sconosciuti') associati da interessi comuni, quale quello di condividere le spese per spostamenti urbani. Invero, la considerazione di Uber come un'impresa esercente un'attività professionale di trasporto di persone vizia l'intera impostazione interpretativa, inducendo l'applicazione alla stessa delle normative fiscali, sociali, contributive vigenti per un datore di lavoro (ivi incluse quelle che impongono ai suoi 'dipendenti' di essere titolari di una licenza, di un'assicurazione per la responsabilità civile, nonché di versare le pertinenti imposte) e potrebbe farla rientrare, tra l'altro, nell'ipotesi di cui all'articolo 101.2, ultima frase, che rinvia al Governo la facoltà di sospendere, proibire o restringere parzialmente o *in toto* servizi di trasporto per motivi di ordine pubblico o altre gravi cause di utilità pubblica o di interesse generale (art. 14)⁴⁷.

⁴⁷ V. DOMÉNECH PASCUAL, *La regulación cit.* 83 ss.

3.4. Germania.

La Corte costituzionale tedesca ⁴⁸ ha dichiarato, laconicamente, inammissibile un ricorso contro la sentenza dell'Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht (OVG) ⁴⁹, la quale, in riforma dell'ordinanza del Verwaltungsgericht Hamburg ⁵⁰ (che aveva accolto per ragioni formali il ricorso di Uber contro due ingiunzioni inibitorie della Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ⁵¹) aveva invece vietato l'app perché gli autisti sono sprovvisti di licenze e assicurazioni. L'OVG ha valutato anzitutto l'applicabilità del *Personenbeförderungsgesetz* (legge relativa al trasporto di persone) ⁵² al caso di specie sulla base della considerazione che le eccezioni previste dal suo § 1 Abs. 2 Nr. 1 sono esclusivamente quelle del trasporto gratuito o di cortesia e del corrispettivo non eccedente il costo effettivo del 'passaggio' in termini di consumi (« Verbrauchskosten »: benzina e olio) ma non di usura (« Betriebskosten »: tasse, assicurazione, riparazioni), mentre le 'corse' costano circa 1,5€/km, dunque un multiplo del costo ammissibile ai sensi del

⁴⁸ Bundesverfassungsgericht Az. BvR 2861/14 del 13 novembre 2014.

⁴⁹ Az. 3 Bs 175/14 del 24 settembre 2014. Molto critico contro una decisione definita una violazione del principio dello Stato di diritto E. LIESE, *Personenbeförderungsverbot über uber pop*, in *Transportrecht* 38 (2015) 222-228. Di diverso avviso U. KRAMER, T. HINRICHSSEN, *Der Fall Uber - Taxen, Mietwagen und der technologische Fortschritt*, in *Z. für Gewerbe- und Wirtschaftsverwaltungsrecht* (2015/4) 145-149, che qualificano Uber come un'impresa di trasporti in concorrenza sleale con i taxi.

⁵⁰ Az. 5 E 3534/14 del 27 agosto 2014.

⁵¹ « Die Untersagungsverfügung der Antragsgegnerin ... erweist sich wegen fehlender sachlicher Zuständigkeit der BWVI als Verkehrsgewerbeaufsicht als formell-rechtswidrig » (punto II.1). Tale incompetenza era determinata dall'inapplicabilità alla fattispecie dei §§ 54 e 54 bis del *Personenbeförderungsgesetz* (che ne avrebbero autorizzato l'intervento), e dall'ipotetica applicabilità (e maggiore pertinenza) del § 15 Abs. 2 S. 1 della *Gewerbeordnung*, secondo cui un'attività commerciale può essere impedita dalla competente autorità nel caso in cui detta attività, subordinata ad un'autorizzazione, venga esercitata senza di essa — purché l'esercente sia identificabile come imprenditore ai sensi del § 2 Abs. 1 del *Personenbeförderungsgesetz* — ovvero, in carenza di tale requisito soggettivo, del § 35 Abs. 1 S. 1 della *Gewerbeordnung*. Cfr. l'ordinanza del Verwaltungsgericht Berlin, 11. Kammer, del 26 settembre 2014, AZ 11 L

353.14, che sanciva il divieto di utilizzo di software (*inter alia*, UberPop) dedicato all'intermediazione di servizi di trasporto per violazione della normativa pertinente, e l'ordinanza confermativa dell'OVG Berlin-Brandenburg del 10 aprile 2015, AZ 1 S 96.14. Analogamente, sullo specifico profilo del comportamento anticoncorrenziale, è intervenuto, in data 18 marzo 2015, il Landgericht Frankfurt, 8. Kammer für Handelssachen, AZ 3-08 O 136/14, su cui v. A. GÄRTNER, J. GROBEKETTLER, *Innovatives Geschäftsmodell oder Taxifahren ohne Lizenz?* - *Zum Uber-Urteil des Landesgerichts Frankfurt*, in *Mitteilungen der deutschen Patentanwälte* 106 (2015) 367-372. In argomento, si v. altresì A. REBLER, *Mi(e)tfahrgelegenheit modern - WunderCar und Uber Pop: rechtliche Grauzone oder schon Illegalität?*, in *Deutsches Autorecht* (2014) 550-553; Chr. BAUER, S. FRIESEN, *UberPop - rechtlich top oder eher ein Flop?*, *ibidem* (2015) 61-66; M. SCHRÖDER, *Ridesharing-Angebote als Herausforderung für das Personenbeförderungs- und das Ordnungsrecht*, in *Deutsches Verwaltungsblatt* (2015) 143-148, nonché una sintesi dei fatti rilevanti in R.-Th. WITTMANN, <http://www.insuralex.net/images/publications/2015/Ride-Sharing-Uber-Pop-in-Germany.pdf> (novembre 2015).

⁵² Su cui v., ad esempio, N. WIMMER, M. WEISS, *Taxi-Apps zwischen Vermittlertätigkeit und Personenbeförderung*, in *Multimedia und Recht* (2015/2) 80-85; B. LINKE, *Gewerbefrei oder « Uber »-reguliert? - Die Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten auf dem Prüfstand*, in *Neue Z. für Verwaltungsrecht* (2015/8) 476-480.

citato articolo. Inoltre, diversamente dal « Mitfahren » (in cui l'autista determina il tragitto condiviso dai passeggeri in base alle rispettive esigenze), nel modello di *business* in discorso sono i passeggeri a stabilire il percorso desiderato cui si adegua l'autista, secondo la sua disponibilità. La forma di trasporto individuabile, secondo l'OVG, è dunque quella del « Gelegenheitsverkehr » (trasporto occasionale, categoria residuale rispetto al trasporto di linea: « Linienverkehr ») di cui al § 46 Abs. 1 del *Personenbeförderungsgesetz* che indica tra i servizi ammissibili quelli resi dai taxi, dagli operatori turistici e da autonoleggiatori (« Verkehr mit Mietwagen ») ⁵³. Il ragionamento sotteso è estremamente formalistico: non rientrando la fattispecie in una categoria generale può solo essere ricondotta alla categoria speciale, ovvero quella dell'occasionalità e non essendo l'attività in questione prevista dalla norma che disciplina tale tipologia di trasporto, essa non è lecita. L'ulteriore passaggio logico della sentenza è che la Uber sia direttamente implicata nella gestione del servizio di trasporto occasionale (come « Unternehmerin des Gelegenheitsverkehrs ») in quanto stipula contratti sia con gli utenti del servizio, fissandone il prezzo — essendo l'unica abilitata al pagamento ed emettendo altresì la relativa ricevuta — sia con gli autisti, determinandone le condizioni di ingaggio (età, condotta, stato del veicolo) e corrispondendo loro un compenso per le ore di disponibilità e per le corse effettuate, governandone l'impiego tramite il ricorso ad una piattaforma informatica. La Uber gestisce dunque l'intera attività di trasporto, dalla pubblicità alla riscossione dei corrispettivi e relativi pagamenti, ma non è titolare delle vetture utilizzate, non agisce come sostituto d'imposta, né versa i contributi sociali per gli autisti. Sarebbero pertanto presenti tutte le condizioni per configurarla come un soggetto imprenditore di servizi di trasporto ⁵⁴, per quanto non sussista un vincolo di subordinazione, evidente anche dall'assenza di presidi e tutele dal punto di vista delle prestazioni sociali. L'esclusione dalle attività autorizzabili per effetto del dettato tassativo del § 46 Abs. 2 consegue alla non configurabilità del trasporto regolato tramite l'app UberPop come servizio di taxi (in quanto le vetture, prive di contrassegni che ne indichino la destinazione funzionale, non sostano nei posti autorizzati in attesa dei clienti e gli autisti di Uber non sono obbligati ad accettare la richiesta di trasporto: § 47 Abs. 1), né come autonoleggio (in quanto le vetture, dopo il servizio, non ritornano presso la sede della società di gestione: § 49 Abs. 4 ⁵⁵).

⁵³ « (1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 ist. (2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig: 1. Verkehr mit Taxen (§ 47), 2. Ausflugs-

fahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48), 3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49) ».

⁵⁴ V. punto 21 della sentenza.

⁵⁵ Cfr. la sentenza del LG Berlin del 9 febbraio 2015, 101 O 125/14.

Inoltre, con lo scopo di prevenire eccezioni di incostituzionalità delle disposizioni astrattamente limitative della libertà di impresa, l'OVG ne ha escluso il conflitto con l'articolo 12 Abs. 1 del *Grundgesetz*, affermando che il « Geschäftsmodell » di UberPop non può funzionare al di sopra delle leggi, specie quelle in materia tributaria e di sicurezza sociale: l'assenza di un meccanismo di verifica dei corrispettivi dei servizi a fini di prelievo fiscale e di una copertura assicurativa per la responsabilità civile nei confronti dei trasportati incide negativamente sulla compatibilità con l'interesse generale ad un trasporto di persone sicuro e affidabile.

In risposta alla tendenza negativa delle presenti pronunce e in attesa delle prese di posizione delle istituzioni europee⁵⁶, la Uber, che intanto si è ritirata dalle città di Hamburg, Düsseldorf e Frankfurt, concentrandosi su Berlin e München, ha lanciato sul mercato tedesco una nuova app (Uber X⁵⁷) con la quale la società, adeguandosi alle prescrizioni legislative, continua ad intermediare servizi di trasporto effettuati da autisti dotati di assicurazione per la responsabilità civile e di permesso di trasporto professionale di persone su automobili autorizzate come vetture a noleggio.

4. COSA SARÀ DI UBER.

La reazione dei governi e dei giudici nazionali, istintivamente protezionistica dei sistemi conosciuti e autorizzati l'una, vincolata alla legge l'altra, è assimilabile al rifiuto dell'ignoto, dettato dalla paura per le conseguenze che ne potrebbero derivare.

⁵⁶ La Commissione, ad esempio, ha promosso due studi sulla normativa esistente in materia di « passenger transport by taxi, hire car and ridesharing in the EU » (commissionato dal Directorate-General for Mobility and Transport allo Studio Grimaldi) e su « consumer issues in the sharing economy » (realizzato dal Directorate-General for Justice and Consumers), i cui risultati sono attesi nel primo semestre del 2016.

⁵⁷ Sui tentativi di regolamentazione di tale app è aperto un dibattito in vari Stati degli USA, su cui v., di recente, E. DOBSON, *Transportation Network Companies: How Should South Carolina Adjust Its Regulatory Framework?*, in 66 S.C.L.Rev. (2015) 701-725; E. MITCHELL, *Uber's Loophole in the Regulatory System*, in 6 Hous. L. Rev. (2015) 75-97; M. MACMURDO, *Hold the Phone! "Peer-To-Peer" Ridesharing Services, Regulation, and Liability*, in 76 La. L. Rev. (2015) 307-353, e H.A. POSEN, *Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators impose über Regulations on Uber?*, in

101 Iowa L. Rev. (2015) 405-433, che, per meglio soddisfare le esigenze di sicurezza e di efficienza del servizio, sostiene la necessità di una regolamentazione flessibile, preceduta eventualmente da un periodo sperimentale, invece dell'obbligo per Uber di attenersi alle prescrizioni vigenti per i taxi. In tal senso anche l'interessante saggio di B.G. EDELMAN, D. GERADIN, *Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies like Airbnb and Uber?*, in *Stanford Technology L. Rev.* (forthcoming): ssrn.com/abstract=2658603 (24 novembre 2015), i quali propongono un'analisi comparativa tra le efficienze e le debolezze generate dal ricorso a strumenti tecnologici di interazione (costi di transazione e quindi anche del servizio erogato, sfruttamento e allocazione delle risorse, tutela della privacy dei soggetti coinvolti) e indicano gli ostacoli che la normativa dovrebbe provvedere a rimuovere quali la difficile definizione della responsabilità degli operatori, le asimmetrie informative, le discriminazioni nell'accesso al servizio.

La questione giuridica basilare è stabilire se Uber sia da trattare come offerente di un servizio sociale di intermediazione tra persone che intendono condividere il trasporto in auto e dunque ascrivibile alla categoria dei servizi elettronici oppure come un organizzatore e distributore delle richieste di servizio inquadrabile nelle imprese di trasporto; in poche parole: si limita a promuovere l'incontro fra privati oppure offre servizi di trasporto pubblico? La distinzione non è di poco momento, potendo mobilitare o meno, tra l'altro, la disciplina contro la concorrenza sleale. In tal senso merita di essere segnalato il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione europea proposto dal Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Barcelona ⁵⁸ il 7 agosto 2015, dopo aver concesso alle parti, il 17 giugno 2015, un termine per la presentazione di osservazioni ⁵⁹. Il primo dei quesiti è il seguente: « Atteso che l'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, esclude le attività di trasporto dall'ambito di applicazione di tale direttiva, se l'attività di intermediazione tra il proprietario di un veicolo e la persona che deve effettuare spostamenti all'interno di una città, attività che la convenuta svolge con fini di lucro e attraverso la gestione di mezzi informatici — interfaccia e applicazione di programmi informatici ('smartphone e piattaforme tecnologiche', usando i termini della convenuta) — che consentono a tali persone di mettersi in contatto, debba essere considerata una mera attività di trasporto [da cui deriverebbe l'immediata interferenza con le prestazioni offerte in regime di obblighi di servizio pubblico e/o soggetti a forme di controllo all'accesso], un servizio elettronico di intermediazione o un servizio della società dell'informazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione » ⁶⁰. Mentre in Spagna però la legge sulla concorrenza sleale prevede all'articolo 34, I co., la possibilità di rivolgere le azioni indicate all'articolo 32 « contra cualquier persona que ... haya cooperado a su realización », in Italia, invece, la norma residuale dell'articolo 2598, n. 3, c.c. dispone che « compie atti di concorrenza sleale chiunque ... si vale direttamente o indirettamente di ogni altro mezzo non con-

⁵⁸ Asunto 929/2014D2.

⁵⁹ V. al riguardo un interessante punto di vista di J. ALFARO, *La cuestión prejudicial sobre Uber*, sul sito almacendederecho.org (20 giugno 2015), che conclude per una classificazione di Uber come un'impresa di trasporto « que utiliza a trabajadores autó-

nomos — en el mejor de los casos, 'falsos autónomos' o autónomos económicamente dependientes — para prestar el servicio ».

⁶⁰ La domanda di pronuncia pregiudiziale (causa C-434/15) è stata pubblicata sulla GU C 363 del 3 novembre 2015, p. 21.

forme ai principi della correttezza professionale e idoneo a danneggiare l'altrui azienda». Nel primo caso, secondo una certa prospettiva, la definizione di Uber come operatore nel settore dei trasporti ovvero come fornitore di servizi informatici potrebbe essere indifferente ai fini della legittimazione passiva, in quanto la piattaforma tecnologica facilita, promuove e consente l'incontro tra domanda e offerta, in ciò contribuendo di fatto alla realizzazione della fattispecie illecita (ferma restando la tendenziale neutralità del mezzo adoperato). Nel secondo caso, è proprio lo strumento in sé a dover contrastare con la lealtà dei rapporti economici e a poter arrecare danno ad altri operatori; cosa che, in via teorica, di UberPop non può dirsi, provvedendo solo alla connessione tra persone interessate a condividere itinerari e spese, non ingerendosi la società titolare dell'app nelle concrete motivazioni che spingono le parti ad accordarsi su termini e condizioni, ma provvedendo alla percezione e alla distribuzione dei proventi dell'attività ⁶¹.

Probabilmente il *modus operandi* del *software* non cambierà, muteranno senz'altro i controlli e le verifiche su requisiti fisici, tecnici e giuridici degli autisti ai fini della prestazione del servizio, i quali dovranno integrare il contenuto delle disposizioni di sicurezza pubblica prescritte per gli autisti di taxi e di NCC. In tal senso, la regolamentazione di matrice statuale potrà realizzare una parificazione nei requisiti dell'erogazione di un servizio al pubblico, mentre ai tribunali spetterà la distinzione tra servizi di trasporto e servizi di comunicazione ai fini del corretto inquadramento dell'attività espletata attraverso l'app UberPop: si confrontano al riguardo due approcci (uno formalistico, legato all'osservazione tecnica del software e orientato ad ascrivere ad Uber un mero ruolo di intermediario, l'altro sostanzialistico, condizionato da valutazioni di politica sociale ed economica del fenomeno — che coinvolge, come si è visto, aspetti di diritto del lavoro e della concorrenza — perciò incline a rimeditarne la funzione in termini di disciplina e controllo dell'attività svolta da altri soggetti). Intanto, l'Autorità italiana di regolazione dei trasporti, in un documento adottato dal suo Consiglio il 21 maggio 2015, segnalava al Governo l'opportunità di intervenire sulla legge n.

⁶¹ Agendo in sostanza come delegata al pagamento da parte degli utenti e all'incasso da parte dei « fornitori dei servizi di trasporto », o « third party providers » come sono definiti i « driver » nei *Terms and conditions* dell'app, versione inglese (unica fidefacente) dell'8 aprile 2015. D'altro canto, la Uber, nell'insistere di essere « an interactive computer service ... simply [providing]

match-making services that connect independent drivers with potential riders », afferma chiaramente di non erogare « transportation or logistics services », né di operare « as a transportation carrier ». Sulle condizioni dei contratti stipulati tra utenti, fornitori del servizio e nuovi operatori economici sto svolgendo un'analisi giuridico-economica che spero di pubblicare presto.

21/92⁶². Essa ha tenuto conto del fatto che sono emersi nella prassi sistemi alternativi al taxi e al NCC, basati sulla flessibilità e sulla condivisione di risorse quali i servizi tecnologici per la mobilità (STM) abilitanti all'intercettazione e alla fruizione di prestazioni di trasporto a costi inferiori, o anche il *bike sharing*, il *car sharing*, ed il *car pooling*, con l'effetto della creazione di un nuovo segmento del mercato della mobilità e ha dunque proposto una revisione della normativa vigente con il fine di ridurne il regime restrittivo: ad esempio consentendo ai taxisti di praticare sconti sulle tariffe oppure eliminando il vincolo alla radio-taxi della cooperativa di riferimento per quanto riguarda l'acquisizione delle corse oppure dilatando l'area esclusiva di esercizio ad un bacino territoriale sovracomunale (v. allegato 2 alla segnalazione⁶³). Ancora più interessante è la distinzione tra le tipologie di *car pooling*, in cui vengono fatte rientrare, da un lato, « le piattaforme attraverso le quali si promuovono forme di condivisione di servizi di trasporto di cortesia, rese in modo non professionale da conducenti che condividano, in tutto o in parte, con una o più persone messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici, un itinerario prefissato dal conducente, percorso con un mezzo di loro proprietà »; dall'altro, le piattaforme che offrono servizi tecnologici di intermediazione su richiesta e con finalità commerciale, vale a dire ad « un prezzo che non serve esclusivamente a coprire (*rectius*, a condividere) il costo dell'itinerario percorso, definito su richiesta del passeggero, bensì anche ad assicurare un margine di profitto alla piattaforma ed al conducente, per quanto contenuto ». In tale contesto, anticipando la soluzione alla 'Kernfrage', alla questione giuridica fondamentale affrontata, come si è visto, in California e ora al vaglio della Corte di giustizia dell'Unione europea, Uber sarebbe classificabile tra « le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità che, mediante il ricorso ad una piattaforma tecnologica, mettono in connessione passeggeri e conducenti allo scopo di fornire a richiesta un servizio remunerato di trasporto che si svolge sul territorio nazionale » (ne sarebbero esclusi i servizi di natura non commerciale), mentre gli autisti free lance andrebbero a costituire un

⁶² Tale atto normativo caratterizza l'organizzazione dei servizi in funzione dell'interesse pubblico: dalla prevalenza di quest'ultimo discendono le già segnalate diversità delle prestazioni, capillarità territoriale e sociale della fornitura e accessibilità del servizio di taxi sotto il profilo economico, nonché l'obbligatorietà dello stesso, la sua offerta a chiunque ne faccia richiesta, la rigida determinazione pubblica delle tariffe e delle modalità di svolgimento del

servizio, la previsione che lo stazionamento dell'autovettura adibita a taxi avvenga in luogo pubblico e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale (v. p. 2 del documento).

⁶³ Cfr. altresì il riferimento al documento contenuto nel secondo rapporto annuale dell'ART al Parlamento presentato presso il Senato della Repubblica il 15 luglio 2015, punto 3.1.8.2 p. 118.

tertium genus di non professionisti, iscritti in un apposito registro da cui emerge il possesso dei requisiti di base, con l'introduzione di limiti all'attività a carattere orario (si immaginano 15 ore alla settimana) e reddituale (v. allegato 1 alla segnalazione).

Occorre tener presente che sono in gioco non solo gli interessi di lobby contrapposte, circoscritti e diversamente tutelabili, quanto piuttosto un modello di business trasversale e di economia inclusiva che richiede un quadro normativo leggero e coerente, onde evitare intollerabili discriminazioni e aporie nella disciplina di fenomeni identici declinati in settori economici diversi. Un tipico di esempio delle distorsioni e delle incertezze che si possono produrre a seguito di un intervento regolatorio accelerato e non sufficientemente meditato ⁶⁴ (oltre che segno della reazione dei monopolisti di un settore) è dato dalla legge regionale del Piemonte n. 14 del 6 luglio 2015, recante misure urgenti per il contrasto dell'abusivismo, che apporta modifiche alla legge regionale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada (n. 24 del 23 febbraio 1995), introducendo l'articolo 1 *bis* con il seguente tenore: « 1. 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) [taxi e NCC]. 2. Il mancato rispetto delle disposizioni di cui al comma 1 comporta l'applicazione delle sanzioni previste all'articolo 6, comma 2 *bis* ⁶⁵ ». Ai dubbi di opportunità e legittimità nel metodo e nel merito manifestati dall'AGCM il 24 luglio 2015 ⁶⁶ e concretantisi in profili di incostituzionalità per violazione dell'articolo 117, comma 2, lettera e), della Costituzione — concernente le ripartizioni delle competenze tra Stato e Regioni rispetto all'individuazione delle categorie di soggetti che possono offrire servizi di trasporto non di linea — ha fatto seguito la deliberazione del Consiglio dei Ministri

⁶⁴ Al contrario, si v. la legge della Regione Lombardia n. 27 del 1° ottobre 2015 (BURL n. 40, suppl. del 2 ottobre 2015) che, regolando le politiche regionali in materia di turismo e attrattività del territorio lombardo, inserisce l'*home sharing* nella categoria di case e appartamenti per vacanze (strutture ricettive non alberghiere) e, in particolare, consente una gestione non imprenditoriale desumibile dalla disponibilità di un massimo di tre unità abitative e dall'occasionalità del suo esercizio (articolo 26, co. 2, lett. b). Ciò nonostante è stato istituito un minimo standard di trasparenza e protezione, quale la preventiva comunicazione al comune competente, il trilinguismo e la visibilità di tariffe e prezzi, il rispetto delle normative fiscali, urbanistiche, igieni-

co-sanitarie e di pubblica sicurezza, nonché la stipula di una polizza assicurativa per i rischi derivanti dalla responsabilità civile verso i clienti, commisurata alla capacità ricettiva (art. 38). Non è invece richiesta, nell'ipotesi menzionata, la Segnalazione Certificata di Inizio Attività.

⁶⁵ Il quale a sua volta rinvia ai summenzionati articoli 85 e 86 del codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 con succ. modd.) che prevedono, oltre a sanzioni pecuniarie, la confisca del veicolo, la sospensione fino alla revoca della patente di guida e il ritiro della carta di circolazione.

⁶⁶ In risposta alla richiesta di parere formulata dal Dipartimento per gli Affari Regionali Autonomie e Sport presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

volta a procedere all'impugnativa dinanzi alla Corte costituzionale⁶⁷. Infatti, pur riproducendosi il dettato della legge nazionale 15 gennaio 1992, n. 21, quest'ultima appare inadeguata rispetto alle nuove possibilità di mobilità offerte dalle recenti innovazioni tecnologiche come i servizi di trasporto con tricicli elettroassistiti, diffusi nei centri storici, il *car sharing*, che utilizza tecnologie satellitari e *smartphone* per effettuare la chiamata che rende disponibile il veicolo e per calcolare il corrispettivo dovuto, e il cd. servizio Uber. Con la previsione di esclusività dei servizi taxi e NCC nella Regione Piemonte non sarebbe assolutamente possibile offrire servizi innovativi del genere indicato, per la presenza di una « barriera all'ingresso » nel mercato ingiustificata e sproporzionata rispetto ad ogni possibile declinazione degli interessi pubblici sottesi alla disciplina del trasporto, eccessiva rispetto alle finalità di regolazione complessiva del settore e restrittiva con riguardo alla promozione di un assetto sempre più concorrenziale del mercato, visto come un presupposto dello sviluppo economico. Come ricordato dalla stessa AGCM, « a seguito dell'ingresso nel nostro Paese di [UberPop] anche il tradizionale servizio radio-taxi si sta evolvendo verso l'adozione di strumenti tecnologici simili, a dimostrazione di come l'introduzione di queste nuove modalità di fruizione dei servizi di trasporto non di linea rappresenti un ampliamento delle modalità di offerta del servizio a vantaggio del consumatore »⁶⁸.

Qualcosa si muove a livello europeo⁶⁹: infatti, all'inizio di dicembre è stato adottato dal Comitato delle Regioni dell'Unione

⁶⁷ Cfr. la motivazione — riprodotta in estratto nel testo — del ricorso depositato in cancelleria il 10 settembre pubblicata in GU. I Ser. Spec. — Corte Costituzionale n. 43 del 28 ottobre 2015.

⁶⁸ Che auspica — anticipata dall'audizione parlamentare del suo presidente in data 24 giugno 2015 dinanzi alle Commissioni riunite Finanze e Attività produttive, nell'ambito dell'istruttoria legislativa sul disegno di legge C. 3012 recante 'Legge annuale per il mercato e la concorrenza' (www.agcm.it/component/joomdoc/audizioni-parlamentari/audizione-20150624.pdf/download.html) — « in una prospettiva *de iure condendo* [ma 'con la massima sollecitudine'], l'adozione di una regolamentazione minima di questo tipo di servizi, alla luce dell'esigenza di contemporaneamente interessi meritevoli di tutela: concorrenza, sicurezza stradale e incolumità dei passeggeri, anche definendo un 'terzo genere' di fornitori di servizi di mobilità non di linea (in aggiunta ai taxi ed agli Ncc), ovvero piattaforme *on line* che connettono i passeggeri con autisti non professionisti »: adu-

nanza AGCM del 23 settembre 2015, avviso pubblicato il 2 novembre sul sito www.agcm.it/component/joomdoc/allegati-news/AS1222.pdf/download.html.

⁶⁹ Anche nel resto del mondo si registrano diverse prese di posizione: a Canberra, Australia, il *ride sharing* è stato 'legalizzato' (così, in maniera palesemente preconcepita, nella pagina web del governo regionale: www.cmd.act.gov.au/policystrategic/regreform/2015-taxi-industry-innovation-reforms) o, meglio, regolamentato a partire dal 30 ottobre 2015. Seguendo l'esempio del Gobierno del Distrito Federal di Città del Messico, che già il 15 luglio 2015 pubblicava nella Gaceta oficial n. 133bis due « *Acuerdos* » relativi all'iscrizione in appositi registri dei soggetti produttori, utilizzatori o amministratori di applicazioni o piattaforme informatiche per il controllo, la programmazione e/o la geolocalizzazione, grazie alle quali è possibile accedere al servizio pubblico di taxi o al noleggio con conducente, in Colombia, il 25 novembre 2015, ha iniziato il suo percorso parlamentare il

europea⁷⁰ il parere (COR-2015-02698-00-00-AC-TRA) su *La dimensione locale e regionale dell'economia della condivisione* (rel. Benedetta Brighenti). Il documento è significativo perché rivela il modo di percepire a livello istituzionale un nuovo modello economico: esso individua, tra l'altro, un nuovo operatore del mercato, non più mosso dalla volontà di possedere qualcosa o di acquistare un servizio, ma di trarne utilità ovvero di gestire, generare o rigenerare una risorsa comune, in libero accesso, materiale o immateriale, senza intermediazione di un fornitore pubblico o privato. Sotto la logora macrocategoria della condivisione, che include anche servizi ad alto tasso di innovazione tecnologica e con un effetto aggressivo di spiazzamento dal mercato (*crowding-out*) sui servizi tradizionali, è possibile ora specificare degli apporti di tipo collaborativo o cooperativo inseriti all'interno di uno scambio tra pari e identificare quattro tipologie riconducibili all'economia dell'accesso (consistente nel noleggio temporaneo di oggetti piuttosto che nella loro acquisizione a titolo permanente), alla *gig economy* (basata su prestazioni lavorative aleatorie negoziate in un mercato digitale), all'economia collaborativa (quella *peer to peer*) e alla *pooling economy* (fondata sulla messa in comune di beni in proprietà o gestione collettiva e distinta dalla *commoning economy*, economia dei beni comuni)⁷¹. L'applicazione della normativa in materia di antitrust, fiscalità e tutela dei consumatori è inoltre promossa proprio al fine di evitare l'abuso dello strumento della condivisione a fini di distorsione dei mercati preesistenti⁷². È pur vero che l'innovazione è materia che può difficilmente sottostare ad una griglia di minute prescrizioni ela-

progetto di legge sul « servicio privado de transporte mediante plataformas tecnológicas », qualificato come « aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, o en relación con sus actividades comerciales, sean estas de carácter transitorio o permanente ». Il progetto è incentrato sui tre principi di « seguridad, calidad y comodidad, protección de los datos de los usuarios » (art. 6), con l'istituzione di un registro elettronico delle « empresas de red de transporte » presso il Ministero dei Trasporti (art. 18-20) e la subordinazione dell'attivazione della licenza al rispetto di requisiti basilari di sicurezza del mezzo e di assicurazione della responsabilità civile (art. 10).

⁷⁰ Nella 115ª sessione plenaria del 3 e 4 dicembre 2015.

⁷¹ Della genericità delle etichette di esperienze economiche complesse sembra consapevole lo stesso Comitato, allorché in premessa ribadisce, riprendendo il conte-

nuto di un emendamento al progetto di parere, l'esigenza di rivedere in senso olistico, in quanto troppo incentrata su aspetti commerciali e di consumo, la definizione di « economia collaborativa » proposta dalla Commissione europea nella recente comunicazione *Migliorare il mercato unico: maggiori opportunità per i cittadini e per le imprese* - COM(2015) 550: « un complesso ecosistema di servizi a richiesta e di uso temporaneo di attività sulla base di scambi attraverso piattaforme online [che] assicura ai consumatori una scelta più vasta e prezzi più bassi e alle start-up innovative e alle imprese europee esistenti opportunità di crescita (...). Le risorse possono essere utilizzate in maniera più efficiente, accrescendo in tal modo la produttività e la sostenibilità » (p. 3).

⁷² Sugli effetti procompetitivi della presenza sul mercato europeo di Uber si v. il punto di vista di D. GERADIN, *Should Uber Be Allowed to Compete in Europe? And If so How?*, in *Competition Policy International*

borate per un sistema di relazioni che i prodotti di detta innovazione tendono a modificare: la sfida della rincorsa normativa nella regolazione del ‘progresso’ (in buona parte poco prevedibile, soprattutto per le implicazioni socio-economiche che ne derivano) è persa in partenza. Molto più funzionale sembra l’elaborazione di una *set* di clausole fondamentali aperte e flessibili, capaci di costruire un ambiente giuridico idoneo ad incentivare e orientare lo sviluppo verso condizioni di libertà e sicurezza ⁷³.

In attesa della pronuncia della Corte di giustizia europea, si può cominciare, quantomeno, a ragionare su un’emergente economia sociale, civica, ecologica, solidale, ‘non condivisa’ — è il caso di dire — da tutte le rappresentazioni oleografiche e mediatiche dei nuovi operatori del mondo digitale: c’è qualcos’altro al di là di Uber.

Abstract

The digital-sharing economy offers great opportunities of societal development. The Uber-case is paradigmatic of the hurdles slowing down the technological progress: on the one hand, innovation should not be bound by excessive and quickly outdated regulation; on the other, there is a real need to protect the users of services and the competitors from damages or unfair competition.

The paper aims at comparing the different juridical responses to this issue, investigating the recent national legislation, opinions and judgments of some European courts and institutions (France, Germany, Italy, Spain) concerning the question of the qualification of Uber’s economic activity, i.e. if Uber provides a mere transport activity, or an electronic intermediation or information society service”. The determination of its real nature should contribute to a better (‘soft’ or ‘hard’) regulation of the service and of the related questions of fair competition and labour law.

(2015) (forthcoming): ssrn.com/abstract=2615530.

⁷³ In tal senso, S. RANCHORDÁS, *Does*

Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy, in 16 *Minn. J.L. Sci. & Tech.* (2015) 1-63.