

Presentazione

La disciplina dei servizi di trasporto di passeggeri non di linea forniti attraverso applicazioni *software* è attualmente oggetto di discussione in molti ordinamenti, segnatamente là dove la società Uber ha iniziato ad operare, in una o più delle forme in cui la sua offerta si articola (da UberPop ad UberX, passando per UberBlack ed altre).

La rilevanza del fenomeno da un punto di vista sociale ha alimentato il dibattito giuridico e politico, sovente estrinsecatosi in un cospicuo contenzioso, ma anche in una pluralità di progetti di riforma (molti dei quali poi approvati) della disciplina sui trasporti, volti ad adeguarla alle mutate condizioni.

Il panorama comparatistico, di cui nel presente quaderno si intende dar conto attraverso il richiamo ad alcuni dei più significativi casi o atti rintracciabili nei diversi paesi, mostra un quadro certamente molto frastagliato, come tale difficile da sintetizzare, anche per la inevitabile opinabilità degli esiti cui la schematizzazione dà luogo.

Con questa premessa, più che ad una sintesi vera e propria, si dedicheranno queste poche righe all'enucleazione di alcuni aspetti che, dall'analisi compiuta, sembrano emergere con una certa ricorrenza e sembrano assumere – onde inquadrare il fenomeno nei singoli ordinamenti – una certa pregnanza.

Un primo elemento da rimarcare è che l'ingresso di Uber nel mercato si è avuto in forme più o meno vigorose a seconda dei paesi e dei territori, ciò che si è riverberato inevitabilmente sullo sviluppo delle questioni giuridiche. Così, ad esempio, se la limitata penetrazione di Uber in Austria spiega forse la rarefazione di decisioni, la diffusione e l'impatto del servizio in Francia è presumibilmente alla base della ricchezza degli spunti offerti da quell'esperienza; una ricchezza che, quanto meno per la vastità dei profili interessati, è difficilmente riscontrabile in altri ordinamenti. Concorre a rendere particolare il caso transalpino il succedersi di interventi legislativi, intercalati da pronunce giurisdizionali che hanno coinvolto – in misura assai più marcata che altrove – anche l'organo di giustizia costituzionale.

In altri ordinamenti, allo sviluppo imponente di Uber ha fatto riscontro un precedente inquadramento normativo e/o giurisprudenziale dei servizi di trasporto che, pur nella necessità di taluni accorgimenti, si è mostrato complessivamente

idoneo a regolamentare i servizi di nuovo tipo, almeno in una prima fase (ed in attesa di aggiornamenti normativi): al riguardo, possono citarsi i casi dell'Inghilterra e, forse, della Germania.

Da un punto di vista sociologico, ancor prima che giuridico, la questione fondamentale – al netto della variabilità di alcuni elementi secondari – risiede nella denuncia, da parte degli operatori tradizionali del settore (segnatamente, i tassisti), della concorrenza asseritamente sleale posta in essere da Uber. Tra gli argomenti che vengono addotti a suffragio di tale prospettazione, i più ricorrenti attengono alla violazione del monopolio o, comunque, di situazioni di mercato protetto in favore di vettori tradizionali, alla violazione del principio di eguaglianza in relazione alla diversa regolamentazione, in termini di autorizzazioni richieste, del servizio taxi e del servizio di trasporto attivato tramite Uber, al mancato rispetto, da parte di tale ultimo servizio, di limiti ad esso imposti.

Sotto il primo profilo, si segnala, in particolare, l'attenzione prestata dalla giurisprudenza tedesca a che l'essenzialità del servizio offerto dai taxi venga salvaguardata anche nel mutato contesto di un settore reso più concorrenziale. A testimonianza dell'avvenuto scardinamento di assetti consolidati possono evocarsi quei casi in cui la legalizzazione del servizio offerto da Uber si è associata alla previsione di compensazioni pecuniarie a favore dei tassisti, oltre che a quella di contributi imposti per il miglioramento delle infrastrutture (uno schema siffatto è stato seguito, ad esempio, in Australia, ed in particolare nel New South Wales e nel South Australia, ma anche nel Massachusetts e nel Distretto federale di Città del Messico). In generale, è diffusa l'idea che sia necessaria una nuova regolamentazione, che possa meglio contemperare i contrastanti interessi in gioco (al riguardo, emblematici sono i casi belga, tedesco, norvegese, olandese e – con ogni probabilità – portoghese, nonché quelli di alcuni stati membri degli Usa e di alcune province canadesi).

Il secondo profilo è quello che più di ogni altro è stato evocato, segnatamente in relazione alla necessità o meno per i conducenti legati ad Uber di possedere una autorizzazione, in relazione alla loro equiparabilità o meno ai professionisti che effettuano il servizio taxi. In posizione per certi versi estrema si pongono quella giurisprudenza belga e la giurisprudenza svedese che operano una equiparazione tra conducenti Uber e tassisti, ma la regola generale può individuarsi (fatte salve alcune eccezioni, come quella norvegese) nella richiesta di autorizzazioni, il cui rilascio viene condizionato al rispetto di requisiti imposti, per l'essenziale, in vista della tutela di pubblici interessi, ed in special modo della sicurezza stradale e dei

passaggeri (si pensi, ad esempio, alle verifiche inerenti all'idoneità ed alla condotta dei conducenti, alle revisioni periodiche dei veicoli o alle polizze assicurative richieste). La disciplina delle condizioni richieste risulta di particolare momento, giacché da essa dipende l'esistenza stessa del servizio (si ponga mente, tra gli altri, al dibattito attualmente in corso in Inghilterra): non mancano, in effetti, casi nei quali l'imposizione di condizioni ritenute eccessivamente onerose ha comportato un abbandono da parte di Uber dell'attività in determinati luoghi (si pensi alle città canadesi di Calgary, Edmonton e Vancouver, nonché alla Svezia ed all'Ungheria), ciò che talora si è tradotto anche nell'emersione di problematiche inerenti alla tutela del diritto al lavoro dei conducenti ad essi affiliati (al riguardo, può menzionarsi il caso attualmente pendente di fronte alla giurisdizione del Texas).

Un aspetto per certi versi collegato è quello della necessità per Uber di dotarsi delle autorizzazioni previste per chi effettua il servizio di trasporto: sulla questione la giurisprudenza si è interrogata alle più diverse latitudini, oscillando tra la soluzione affermativa e quella negativa, in rapporto alla configurazione di Uber alla stregua di un esercente il servizio di trasporto ovvero di un agente di mera intermediazione tra cliente e prestatore del servizio (nel primo senso, è da menzionare, ad esempio, la giurisprudenza amministrativa tedesca, nonché una parte della giurisprudenza belga; a prevalere, complessivamente, è tuttavia l'inquadramento del secondo tipo). Sul punto specifico, il rinvio pregiudiziale sollevato dalla giurisdizione spagnola dovrebbe consentire alla Corte di giustizia dell'Unione europea di dare un contributo rilevante in sede classificatoria.

Per quanto attiene al terzo profilo, la violazione dei limiti imposti al servizio di trasporto gestito da Uber è tematica su cui molte giurisdizioni si sono soffermate. Tra queste, meritano di essere segnalate soprattutto quelle francesi, che sul divieto di contrattazione non mediata dalla *applet* e sull'obbligo di "ritorno alla base" – in modo forse più netto che in altri ordinamenti, dove pure la giurisprudenza ha preso posizione: la Germania è tra questi – hanno fondato, in larga misura, la giustificazione della diversità dei requisiti richiesti per lo svolgimento del servizio taxi e per quello fornito attraverso Uber.

La ricchezza delle implicazioni giuridiche che emergono dal contenzioso occasionato dallo sviluppo di Uber, già oggi di estremo rilievo, è peraltro destinata ad incrementarsi in maniera significativa nell'immediato futuro. Ne è prova la circostanza che non poche delle statuizioni che sono state menzionate sono, in realtà, provvedimenti cautelari, con il che il merito delle decisioni resta impregiudicato (a questo stadio si pongono, tra l'altro, le principali controversie

originatesi in Argentina, nonché a Puerto Rico, in Portogallo ed in Spagna). E, almeno in taluni casi, la decisione si preannuncia di particolare interesse, specie là dove i giudici si trovino ad affrontare questioni nuove o questioni prospettate da punti di vista nuovi. Al riguardo, ad esempio, può segnalarsi il ricorso attualmente pendente contro la normativa municipale di Rio de Janeiro, di stampo restrittivo, promosso da associazioni di consumatori: l'ottica appare invertita rispetto all'*id quod plerumque accidit*, giacché se di solito sono i tassisti a denunciare una distorsione della concorrenza, in questo caso sono i clienti a rivendicare una possibilità di scelta che la posizione (*de jure* o *de facto*) dominante degli esercenti il servizio taxi tende a limitare. Una problematica, questa, che non appare troppo distante dalla denuncia dell'abuso di posizione dominante che ha dato origine al rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia sollevato da un tribunale belga, o dalla denuncia di illegittima creazione di un monopolio a favore dei taxi su cui è stata da ultimo chiamata a pronunciarsi la *Sala Constitucional* costaricense.

Paolo Passaglia

...