

Il mese scorso, **UBER È STATA AL CENTRO DELLE CRONACHE** per il ben noto contenzioso con le **ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DEI TASSISTI**. Una questione che riaccende i riflettori sull'esigenza, ormai imprescindibile, di **AGGIORNARE LA NORMATIVA** per renderla al passo con l'evoluzione della mobilità

Il braccio di ferro per ottenere l'affermazione dei propri interessi sul campo, anzi sulla strada, dura da tempo. I riflettori di chi si interessa all'evoluzione di nuove forme e sistemi di mobilità sono puntati sull'intenso confronto in atto tra il vento della rivoluzione spinto dalle piattaforme web e dalle app, come Uber, e "l'ancien regime" della tutela delle categorie professionali, delle leggi consolidate. È stato per davvero un "uno-due"

di **Pietro Teofilatto**



La mobilità al centro del ring

Uber, il servizio di trasporto automobilistico privato che agevola il collegamento diretto tra passeggeri e conducenti attraverso un'app, è approvato ufficialmente in Italia tre anni fa

sul ring a ridosso delle vacanze pasquali nelle aule del Tribunale di Roma, ma con riflessi a livello nazionale.

Un breve flash. Adorato dalla clientela, detestato dai tassisti, Uber, il servizio di trasporto automobilistico privato che agevola il collegamento diretto tra passeggeri e conducenti attraverso un'app, è approvato ufficialmente in Italia tre anni fa, esordendo a Milano. Da allora il servizio si è propagato in altre città, come Roma e Firenze, ma contemporaneamente all'espansione, così come nelle principali metropoli

europee e a seguito delle proteste dei tassisti, è arrivato in più occasioni di fronte alla magistratura.

L'ORDINANZA DEL TRIBUNALE DI ROMA: STOP A UBER

Il Tribunale della Capitale è stato chiaro. Accogliendo il ricorso delle associazioni di categoria dei tassisti, ha accertato lo svolgimento di attività in contrasto con la legge vigente e "la condotta di concorrenza sleale", vietando l'uso delle piattaforme informatiche su cui si basano i servizi di Uber.

necessità di revisione della legislazione (datata 1990!). Rinvio che, insieme alla concomitante proroga al 2018 del Piano nazionale della mobilità sostenibile - proroga che di fatto ostacola i servizi dei bus low-cost sulle tratte interregionali organizzati da piattaforme digitali come Flixbus - fotografa il "fermo macchine" del Parlamento sulla via delle nuove forme e sistemi di mobilità.

Fanno da cornice l'influenza delle forti proteste dei tassisti, contrari a interventi legislativi non ben coordinati, e l'imbarazzante immobilità dei lavori per la revisione del Codice della Strada, congelati da ottobre 2014.

SCENDE IN CAMPO ANCHE L'ANTITRUST

Eppure già nel 2015 l'Autorità dei Trasporti segnalava al Governo ed al Parlamento la necessità di una rapida riforma del settore taxi e NCC ed il Consiglio di Stato riteneva assolutamente legittime le operazioni contrattuali tra le piattaforme web e i fruitori del servizio, auspicando un'apposita regolamentazione nell'interesse sia degli utenti finali, sia per il rispetto della sicurezza dei passeggeri, non potendosi applicare ai servizi offerti dalle nuove piattaforme le norme



della legge quadro sull'autoservizio pubblico non di linea (approvata quasi 30 anni fa!).

E proprio questo marzo anche l'Autorità della Concorrenza e del Mercato ha rimarcato l'urgenza di mettere la normativa al passo con l'evoluzione del mercato. L'Autorità ritiene che la strada da seguire per la riforma debba passare da un alleggerimento della regolamentazione, garantendo sia maggiore flessibilità ai soggetti dotati di licenza taxi, sia eliminando le disposizioni che limitano su base territoriale l'attività degli operatori NCC.

Riforma utile per garantire una piena equiparazione dal lato dell'offerta e per facilitare lo sviluppo di servizi più innovativi e vantaggiosi per i consumatori attraverso piattaforme digitali (tipo UberBlack e Mytaxi). Rilevato che una riforma pro-concorrenziale deve essere però congiunta a forme di compensazione per limitare l'impatto sociale, l'Antitrust pone l'accento su una regolamentazione minima, "adeguando l'offerta alle nuove forme di mobilità che si svolgono grazie ad applicazioni web utilizzatrici di piattaforme tecnologiche

per l'interconnessione di passeggeri e conducenti".

Inoltre l'Autorità auspica l'intervento legislativo per contrastare l'abusivismo e un'iscrizione delle piattaforme in un registro pubblico, con l'individuazione di requisiti e obblighi per i conducenti e per le piattaforme, anche di natura fiscale. Il messaggio per il legislatore è ancora più chiaro. Non si può negare che la miglior tutela del consumatore passa anche attraverso una sana e corretta concorrenza, con maggiore attenzione allo sviluppo di nuove forme di produttività, attraverso l'aggiornamento delle leggi e con una giustizia vigile sulle trasformazioni sociali ed economiche, nonchè sul rispetto della legge.

La concorrenza peraltro richiede necessariamente che si rinnovino gli elementi base della produzione, così come alla fine stanno promuovendo le nuove app di servizi di mobilità, si chiamino Uber o le nuove Lyft o Sidecar, pur con non pochi elementi da migliorare.

Fermare lo sviluppo di questi sistemi per concorrenza sleale sembra indicare che proprio il "fare concorrenza" sia scorretto, che ricercare nuovi sistemi di riduzione dei costi e di miglioramento dei servizi rasenti la slealtà imprenditoriale.

Occorre allora che l'attività normativa si concretizzi sulla Gazzetta Ufficiale, equilibrando e promuovendo - con attenzione al mercato ed ai principi legislativi - la corretta concorrenza, non fermandola.

Anche se la questione si fa sempre più politica, non sembra tuttavia che la politica sia in grado di decidere

L'ASSEMBLEA PUBBLICA DI ANIASA

Si terrà il 25 maggio a Milano (Palazzo Clerici) l'Assemblea Pubblica di Aniasa, occasione per la presentazione del Rapporto Annuale sullo stato del settore, giunto alla 16° edizione e patrocinato

dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso dell'evento sarà presentato anche studio uno studio sulla crescente diffusione del car sharing.

Con ordinanza targata 7 aprile ha dichiarato illegittime le modalità con cui è esercitato il noleggio con conducente, imponendo lo stop su tutto il territorio nazionale entro 10 giorni.

Fine delle corse allora per UberBlack? Sorge un interrogativo: si può stabilire con provvedimenti della magistratura la prosecuzione o la fine di un servizio di mobilità in costante crescita sul mercato? La decisione della 9° Sezione del Tribunale Civile di Roma è arrivata infatti dopo che già nel 2015 i giudici di Milano, sempre accogliendo un ricorso cautelare degli operatori dei taxi, avevano ordinato il blocco dell'app UberPop, uno dei servizi organizzati dalla multinazionale americana e che permetteva a chiunque di fare il tassista, tuttavia senza licenza. Uno stop poi confermato anche dal Tribunale di Torino.

IL RICORSO DI UBER: IL TRIBUNALE SOSPENDE L'ORDINANZA

Ma nell'arco di una settimana, il Tribunale di Roma è sembrato essere più cauto, accogliendo la richiesta di sospensiva avanzata da Uber.

La corsa quindi prosegue: la sospensiva sembrerebbe essere solo il primo passo dell'opposizione di Uber all'ordinanza.

In sintesi la decisione dei giudici riconosce che nell'immediato potrebbe essere causato un danno irreparabile sia alla collettività (perché si tratta di un servizio di

trasporto pubblico), sia a Uber e agli autisti che con essa operano. Il prossimo round è fissato, salvo rinvii, per questo mese, con l'udienza di discussione sul merito che dovrà decidere se confermare o no l'illegittimità anche di UberBlack.

E a cui interverranno anche i legali delle associazioni dei consumatori entrate in giudizio al fianco di Uber, "per tutelare i diritti e la libertà di scelta dei cittadini". La sospensiva dovrebbe anche essere letta come nuovo, ennesimo segnale verso il legislatore, che ha, tra l'altro, il

compito, sancito dalla costituzione, di regolamentare le attività produttive e di tutelare il lavoro.

Perché secondo Uber sono più di 1.000 le persone che collaborano in relazione ad una domanda già di 83.000 clienti, mentre dovrebbero essere circa 40.000 le licenze per taxi e le autorizzazioni NCC in circolazione (non esiste però certezza sul numero e dislocazione, tanto



Pietro Teofilatto

Già nel 2015 l'Autorità dei Trasporti segnalava al Governo ed al Parlamento la necessità di una rapida riforma del settore taxi e NCC

che a gennaio scorso l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha avviato un monitoraggio, da completarsi in due mesi).

CONTINUA LO STALLO LEGISLATIVO

Anche se la questione si fa sempre più politica, non sembra tuttavia che la politica sia in grado di decidere. Con la legge "MilleProroghe" di fine febbraio scorso è stato rinviato al 31 dicembre di quest'anno il termine per l'emanazione del decreto del Ministero dei Trasporti contro le "pratiche di esercizio abusivo del servizio taxi e del servizio di noleggio con conducente".

A partire dalla "lenzuolata Bersani" del 2007, si tratta di un ennesimo differimento per la tanto proclamata

