

Vuoi un passaggio? Nein, es ist verboten

Anna
Ferrari



Di recente, sia l'Italia sia la Germania hanno imposto uno stop al servizio **UberPop** offerto dalla società statunitense Uber. Le contestazioni sono nate dalle associazioni dei tassisti che, peraltro, hanno reagito con forza anche in altri Paesi europei.

Cos'è l'app UberPop? – Si tratta di un'applicazione online che, dopo essere stata installata sullo smartphone, **permette di contattare un autista Uber**. In base alla sua disponibilità e alla geolocalizzazione, l'autista più prossimo **si reca a prelevare l'utente per iniziare il trasporto in qualunque punto della città**. Al contrario di quanto avviene per altri servizi offerti da Uber (come ad esempio, quelli di noleggio di auto di lusso con conducente ovvero le cosiddette NCC), **l'autista di UberPop è un autista che utilizza la propria autovettura privata. Le tariffe sono, in teoria, più economiche rispetto a quelle di un taxi tradizionale e si paga mediante cellulare, con addebito sulla carta di credito registrata.**

In Germania, in passato si erano espressi **contro Uber i tribunali di Francoforte, Amburgo e di Berlino**, tra agosto e settembre 2014. Il 18 marzo 2015 il *Landesgericht* di Francoforte ha **interdetto con sentenza il servizio UberPop** su tutto il territorio nazionale, in quanto **qualificato come concorrenza sleale**. Le questioni fondamentali che hanno fatto soccombere Uber sono la **mancanza di licenza degli autisti**, così come **quella di un'assicurazione adeguata alla sicurezza dei clienti**. Le norme tedesche ritenute violate sono state quelle contenute nella *Personenbeförderungsgesetz* (PBefG, la legge sul trasporto delle persone) e nella *Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb* (UWG, la legge contro la concorrenza sleale).

In Italia, il Tribunale di Milano, sezione specializzata in materia di impresa, ha emesso lo scorso 25 maggio [un'ordinanza](#), con cui ha condannato Uber per **concorrenza sleale** e ha imposto uno stop ad UberPop sul territorio nazionale. Contro l'ordinanza del giudice monocratico, Uber ha proposto reclamo. Il 9 luglio, il collegio ha respinto il reclamo ([qui](#) la nuova ordinanza). Prima delle ordinanze in questione, il servizio era disponibile in quattro città: Milano, Genova, Padova, Torino (a Roma con altri tipi di servizi, ma non Uber Pop).



Come è iniziata? – Alcune società di gestione di servizi di radio taxi di Milano, Torino e Genova, alcuni operatori del servizio taxi delle stesse città ed organizzazioni sindacali, nonché associazioni di categoria del settore taxi locali hanno avviato una causa contro parte delle società del gruppo Uber, al fine di **inibire, in via cautelare, il servizio UberPop in Italia**. Secondo il gruppo dei tassisti, UberPop sarebbe un servizio taxi abusivo, dato che Uber permette di ottenere un servizio identico a quello pubblico offerto da un radio taxi, ossia da un taxi dotato dell'apparecchiatura che mette in comunicazione tassista ed utente anche a distanza. **Il punto centrale, però, è che UberPop non rispetta le regole previste per il settore**. Dette regole si basano, in primo luogo, sulle qualità che gli operatori di trasporto pubblico non di linea devono possedere. In secondo luogo, disciplinano le modalità di svolgimento del servizio stesso.

Da tutto ciò, **Uber trarrebbe un vantaggio concorrenziale all'interno del medesimo mercato**.

Il Tribunale di Milano ha ritenuto necessario agire velocemente, prima che il mancato guadagno dei tassisti, durante il tempo normale del processo, producesse un danno irreparabile. Il servizio Uber Pop è stato infatti lanciato in Italia da circa un anno, con **crescente successo, a cui hanno contribuito l'eccezionale capacità di diffusione del web** e l'intensa promozione del servizio.

A ciò si aggiunge la circostanza che quest'anno si tiene a Milano **l'Expo mondiale**, che rappresenta una **fonte di guadagno dal notevole potenziale a motivo del numero elevato di visitatori attesi**. Se è vero che ciò interessa direttamente la sola città di Milano, tuttavia, per le stesse ragioni, altre città italiane potrebbero beneficiare di un afflusso turistico più intenso.

Non prendere tale provvedimento ora significherebbe, per i tassisti, subire danni che in futuro non potrebbero più essere risarciti in modo adeguato.

Le ragioni con cui si è difeso il gruppo Uber sono la **libertà da parte dell'utente e del conducente Uber di stipulare un contratto in modo autonomo**, la **libertà di iniziativa economica** tutelata dalla Costituzione, **l'interesse della collettività al venir meno di monopoli e di forme anticoncorrenziali**. Inoltre, secondo Uber, non si tratterebbe di un servizio di trasporto pubblico e, comunque, il diritto dell'Unione europea imporrebbe un aggiornamento della normativa nazionale.

Ma cosa dice la legge italiana in proposito? – I giudici italiani non hanno ritenuto di accogliere gli argomenti presentati da Uber. L'attuale quadro normativo italiano dice che **è impossibile che un servizio del tutto assimilabile a quello dei radiotaxi (come, appunto, quello offerto mediante app da UberPop) possa esser svolto da un soggetto privo di licenza** (secondo la [legge 21/1992](#) sul settore degli autoservizi pubblici non di linea, [il codice della strada](#), nonché i singoli regolamenti comunali relativi al servizio taxi). In poche parole, **agire senza licenza è vietato**.

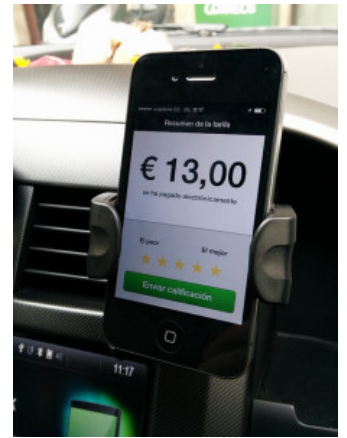
Inoltre, secondo il Tribunale, il controllo su questo tipo di attività non va contro i principi di libera concorrenza, né a livello nazionale (la Costituzione prevede infatti che la libera iniziativa economica privata possa essere oggetto di regolazione ed indirizzo), né a livello di diritto dell'Unione europea.

Quali sono le differenze tra car sharing e UberPop? – Il **car sharing** è lecito perché presuppone che **l'autista abbia un suo percorso personale da svolgere, per un interesse proprio**, e decida di condividere tragitto, autovettura e costi. In particolare, in genere le quote richieste ai partecipanti si riducono alla divisione del prezzo della benzina e dei pedaggi autostradali.

Nel servizio UberPop, invece, l'autista si muove solamente perché un utente ha fatto richiesta. Manca, quindi, l'interesse personale indipendente.

Secondo i giudici, inoltre, Uber non si limita a metter in contatto utente e conducente, ma svolge un ruolo essenziale per l'esistenza e l'organizzazione del servizio stesso. Uber sarebbe anche pienamente consapevole che gli autisti non hanno i permessi necessari.

Come guadagna Uber? – Uber predispone autonomamente un tariffario, cui driver e cliente si devono attenere senza possibilità di negoziazione (al contrario del *car sharing*). Esso funziona attraverso il cosiddetto **meccanismo del Surge**, che stabilisce un aumento dei prezzi in connessione di un prevedibile aumento della domanda, sia in relazione ad eventi particolari (manifestazioni, scioperi, ecc.), sia rispetto al livello generale della domanda registrabile in aree diverse della città. Al contrario, se si trattasse di un mero rimborso spese, tali eventi occasionali ed esterni non influenzerebbero i prezzi. **I giudici hanno quindi detto che tale metodo di pagamento va a discapito dei consumatori.**



Uber è sicuro? – Uber è stato accusato di scaricare tutti i rischi sul singolo individuo. In effetti, con i taxi tradizionali non c'è sicurezza assoluta, ma comunque per i tassisti ammessi alla licenza è necessario sottoporsi ad un controllo dei requisiti personali (ad es. di buona condotta) **e della sicurezza tecnica dei veicoli** (ad es., visite meccaniche di controllo periodiche). Inoltre, sono tenuti a dotarsi di **adeguate misure assicurative in caso di danni alla persona**. Secondo il Tribunale di Milano, **Uber si sottrae a tali obblighi di ripetute verifiche per vetture ed autisti**, imposti invece per legge ai tassisti. **Risparmiando su detti controlli e sull'assicurazione, Uber avrebbe maggiori margini di guadagno.** Uber, da parte sua, **assicura, [sul proprio sito](#), la sicurezza dei passeggeri e degli autisti** (con la possibilità offerta agli utenti di rilasciare un feedback su ciascun autista e viceversa). È da notare che **in diverse parti del mondo ci sono state denunce di violenze ai danni di passeggeri – specialmente donne – perpetrate da autisti Uber.**

Le società Uber hanno anche sostenuto che UberPop gioverebbe alla collettività perché contribuirebbe alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e del consumo energetico. Oltre a ciò, permetterebbe alle persone in città di **ottimizzare i bilanci familiari**, non dotandosi più di auto privata, ma limitandosi ad utilizzare una vettura a noleggio nei momenti di necessità, nell'ottica della odierna **sharing economy**. **Secondo il giudice, al contrario, tale servizio sembra incentivare l'uso di mezzi privati senza la possibilità di applicare misure di programmazione e regolazione generale della mobilità.**

Arriviamo all'ultima tappa della vicenda -. In base all'ordinamento giuridico italiano attuale, dunque, UberPop è un servizio abusivo. **A nulla è valso, in sede di reclamo, l'intervento di alcune associazioni di consumatori a favore di Uber.** Per di più, i giudici hanno esteso l'ordine inibitorio ad un conducente Uber chiamato in causa. L'intento è scoraggiare altri autisti UberPop dal proseguire l'attività.

Per rendere “legale” il servizio servirebbe probabilmente la predisposizione di nuove norme. In tal senso, al momento l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** ha avanzato una [proposta di modifica](#) della normativa vigente, in modo da regolamentare i servizi come UberPop. Leggendola, si capisce come UberPop, **così come è concepita oggi, non potrebbe operare.**

La vicenda non è destinata ad esaurirsi qui. **Uber**, infatti, **non sembra disposta ad arrendersi**. **L'azienda si è di recente rivolta alla Commissione europea, agendo contro la Germania, la Francia e la Spagna**, nazioni in cui è stata fermata da manifestazioni della categoria dei tassisti, nonché da provvedimenti di tribunali ed autorità. **Chissà che all'elenco non si aggiunga l'Italia**. La regolazione dei servizi taxi, peraltro, è competenza degli Stati membri, ma **la Commissione potrà valutare le obiezioni** sollevate alla luce dei principi di proporzionalità, non discriminazione e libertà di stabilimento. **Per ora**, la Commissione europea **ha chiesto maggiori informazioni alla Germania sul quadro regolamentare tedesco relativo a taxi e macchine a noleggio con conducente**, ma non si sa ancora se ciò condurrà all'apertura di una procedura di infrazione contro la Germania per inosservanza dei Trattati.



Probabilmente la soluzione migliore starà nel mezzo: non si possono fermare le nuove tecnologie e per il consumatore è, anzi, un bene che nel mercato si crei libera concorrenza. Tuttavia, sarà necessario inquadrare le novità in una cornice di diritto definita e condivisa.

Il Deutsch Italia, di Alessandro Brogani.

Partita IVA (Ust-IdNr) DE296212031 (Kreuzberg - 10965 Berlin) Str. Nr.: 14/242/01311

Copyright © 2015. All rights reserved

Powered by Wordpress

[↑ Torna a inizio pagina](#)