

**CONCORRENZA SLEALE E NUOVE FORME DI TRASPORTO
CONDIVISO: IL TRIBUNALE DI MILANO INIBISCE «UBER POP»***Domenico Surdi*^{*}

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Il caso. Le prospettazioni delle parti – 2.1. L'analisi del Tribunale. Il quadro normativo di riferimento – 2.2. La verifica sulla sussistenza dei requisiti dell'illecito concorrenziale. Il rapporto di concorrenza tra Uber e Radio Taxi – 2.3. Il ruolo di Uber e le nuove forme di trasporto condiviso – 3. Concorrenza sleale e violazione di norme pubblicistiche *ex art.* 2598 n. 3 c.c.. Idoneità a ledere l'altrui azienda: il vantaggio concorrenziale di Uber – 3.1. Il caso dell'esercizio di attività in mancanza di licenze ed autorizzazioni: dal giudizio sugli atti al giudizio sull'attività – 4. Le misure cautelari emesse. L'inibitoria (provvisoria) – 5. Conclusioni. *Sharing economy* ed ordinamento giuridico. La segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

1. – L'ordinanza emessa dal Tribunale di Milano lo scorso 25 maggio¹ nel procedimento promosso dalle società che gestiscono i servizi di radio taxi nelle città di Milano, Torino e Genova (unitamente ad alcuni operatori, organizzazioni sindacali ed associazioni di categoria) nei confronti di Uber (e di alcune società correlate), suscita ben più di un motivo di riflessione. Pur trattandosi di pronuncia resa all'esito di un ricorso *ex art.* 700 c.p.c., infatti, essa si apprezza per la corposità dell'impianto motivazionale e la specificità dell'analisi condotta dal giudice milanese sulla fattispecie concreta; a tratti, se si vuole, superflua rispetto a quanto la natura del giudizio avrebbe richiesto.

La questione, d'altro canto, involge profili di grande attualità, legati preminentemente agli sviluppi più recenti dell'era del digitale ed ai relativi riflessi giuridici², e riporta in superficie, al contempo, un coacervo di (vecchie e nuove) implicazioni in materia di concorrenza sleale. Non è un caso, peral-

^{*} Dottorando di ricerca in «Soggetti, Istituzioni, Diritti nell'esperienza interna e transazionale» presso l'Università degli Studi di Palermo.

¹ Ordinanza del Tribunale di Milano, Sezione specializzata in materia d'impresa, del 25 maggio 2015, per il cui testo v. www.giureta.unipa.it/Trib_Milano_25052015.pdf.

² In tale prospettiva, seppur da una diversa angolazione, v. G. Noto La Diega, *Il cloud computing: alla ricerca del diritto perduto nel web 3.0*, in *Europa dir. priv.*, 2, 2014, 577.



tro, che la vicenda sia approdata in Tribunale a seguito di non trascurabili momenti di tensione tra le parti (sociali) coinvolte, provocati essenzialmente dalla ferrea opposizione dei tassisti all'attività esercitata dalla società concorrente.

I termini del conflitto sono presto detti. Uber è una società americana nata nel 2009 e con sede a San Francisco, che fornisce servizi di trasporto automobilistico privato sfruttando un'applicazione mobile (c.d. *app*) per *smartphone*, attraverso la quale possono entrare direttamente in collegamento passeggeri e autisti. Tra le opzioni offerte figura, in particolare, il servizio denominato Uber Pop, presente (almeno fino alla decisione in commento) anche nelle città italiane di Milano, Torino e Genova. Si tratta, in via di prima approssimazione, di una variante del servizio reso da Uber che permette a chiunque abbia necessità di spostarsi da un luogo ad un altro di contattare, in alternativa al tradizionale taxi, un autista reclutato da Uber. Ma ecco il *punctum dolens*: tra i requisiti necessari per diventare autisti Uber non è previsto il possesso di alcuna licenza o autorizzazione amministrativa, indispensabile, di contro, per esercitare l'attività di tassista. Da qui, la richiesta dei ricorrenti volta ad ottenere l'inibitoria dei servizi resi da Uber in Italia poiché integranti concorrenza sleale per violazione di norme pubblicitiche *ex art. 2598 c.c. n. 3*.

Tra le parti del giudizio, come anticipato, figurano diversi soggetti a vario titolo legati al servizio di radio taxi, da un lato, e ad Uber, dall'altro, ciò che ha dato adito a reciproche eccezioni di carenza di legittimazione attiva e passiva. Si tratta, tuttavia, di un aspetto marginale, anche in considerazione della natura del procedimento, tanto da esserne stato rimandato l'esame al giudizio di merito: il punto, pertanto, non sarà qui preso in considerazione.

2. – Gran parte del percorso argomentativo del Tribunale milanese è dedicato all'analisi concreta degli elementi caratterizzanti il sistema ideato e diffuso da Uber e, prima ancora, delle prospettazioni delle parti in causa. Risulta, pertanto, imprescindibile, ai fini della piena comprensione del *decisum*, dedicarvi qualche passaggio preliminare.

Sintetizzando al massimo, per la tesi dei ricorrenti «*le società resistenti avrebbero dunque ideato e organizzato un sistema in sostanza di radio taxi, attraverso il quale i guidatori reclutati offrirebbero un servizio di taxi abusivo*». Uber, secondo tale prospettiva, si occuperebbe di reclutare gli autisti, gestirebbe la fase di messa in contatto tra utenti e guidatori, riceverebbe diretta-

mente i pagamenti lasciando all'autista solo una piccola percentuale, proponendo per tale via il medesimo servizio reso dai tassisti tradizionali, ma a tariffe inferiori. Ne deriverebbe, pertanto, un indebito vantaggio concorrenziale, grazie al risparmio sui costi che invece gravano sui concorrenti.

L'apparato difensivo dei resistenti, per converso, è stato costruito principalmente attorno all'idea che Uber Pop costituisca una mera *app* volta a favorire «*forme di trasporto condiviso, realizzate direttamente dagli utenti*». Uber si sarebbe limitata a creare una *community*, un gruppo ristretto a cui prendono parte solo coloro i quali abbiano installato sul proprio *smartphone* l'app Uber Pop, grazie alla quale si realizzerebbero forme di trasporto aventi carattere essenzialmente privato. Ne sarebbero prova la circostanza che i guidatori condividono volontariamente il tragitto potendo, a differenza dei tassisti tradizionali, rifiutare la richiesta, nonché la natura delle somme corrisposte dagli utenti consistente, al più, in un mero rimborso. Ciò sarebbe sufficiente ad escludere il carattere abusivo dell'attività esercitata e, per l'effetto, lo scenario anticoncorrenziale paventato dai ricorrenti.

Le argomentazioni di Uber, dunque, muovono, com'è ovvio, da una posizione esattamente rovesciata rispetto a quella proposta dai ricorrenti, nel tentativo evidente di dare corpo ad un rapporto di natura squisitamente privatistica, libero per ciò stesso da vincoli di carattere pubblicistico (si veda, in tal senso, il richiamo all'art. 1322 c.c.). A tanto va aggiunto, poi, l'ulteriore tassello difensivo che, facendo leva su una impostazione dottrinale fondata, come si vedrà, sulla distinzione tra norme che impongono semplici oneri (tra cui quelle che richiedono licenze o autorizzazioni amministrative), norme che impongono limiti e norme impongono costi, mirerebbe ad escludere in ogni caso l'ipotesi di concorrenza sleale *ex art. 2598 c.c. n. 3*.

Nella prospettiva coltivata dai resistenti, in ultima analisi, andrebbe necessariamente sposata una linea interpretativa evolutiva della normativa interna in materia di trasporti pubblici non di linea, per salvaguardarne la compatibilità con il TFUE, da un lato, e l'art. 41 Cost., dall'altro. Tali norme imporrebbero, invero, il divieto di creare ostacoli alla libertà di stabilimento, prestazione di servizi e concorrenza e quindi non potrebbero giustificare in alcun modo la fuoriuscita di Uber dal mercato.

2.1. – Sullo sfondo della pronuncia v'è, fin dalle prime battute, un fermo ancoraggio alle disposizioni vigenti in materia di attività di trasporto. Il Tribunale, infatti, ha preferito anteporre all'analisi degli elementi concreti della fattispecie un quadro di massima della disciplina del settore degli autoservizi pubblici non di linea, collocando, per tale via, il baricentro della motivazione lungo il crinale della compatibilità di Uber con la normativa italiana.

Ad un'attenta analisi, peraltro, non può sfuggire come il punto d'approdo dell'indagine sia stato scolpito già fra le prime righe della motivazione, proprio tra quelle dedicate a delineare le principali norme rilevanti in materia.

Vengono richiamate, in particolare, la l. 15 gennaio 1992, n. 21, avente ad oggetto i servizi pubblici non di linea, cioè quelli «*caratterizzati dalla loro complementarietà rispetto agli altri servizi di linea in quanto vengono effettuati, su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta*» e gli artt. 82 e 86 del Codice della Strada.

Dall'esame di tali disposizioni emerge che: a) il servizio taxi si rivolge ad una utenza indifferenziata; b) prevede uno stazionamento in un luogo pubblico; c) comporta tariffe e turnazioni di servizio predeterminate in via amministrativa; d) la prestazione del servizio a seguito della richiesta è obbligatoria; e) si tratta di un servizio pubblico svolto in forma imprenditoriale privata in regime di licenza e dopo rilascio di autorizzazione da parte del comune competente (art. 8 l. 21/1992); f) è necessaria la previa iscrizione del richiedente in un apposito ruolo provinciale dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.

L'art. 82 C.d.S., invece, nel differenziare l'uso privato del veicolo da quello in favore di terzi dietro corrispettivo, include espressamente in tale ultima categoria il servizio di taxi, sanzionando l'utilizzazione di un veicolo per un uso diverso da quello indicato nella carta di circolazione (v. il comma 8).

L'art. 86 C.d.S., infine, prevede l'applicazione di una sanzione per l'ipotesi in cui venga adibito un veicolo a servizio di piazza (taxi) senza il possesso della licenza ³.

³ Si noti, tuttavia, che per il Giudice di Pace di Genova (sent. n. 509/2015) «*il trasporto di un passeggero effettuato dal ricorrente e ottenuto tramite contatto telefonico del cliente a piattaforma Uber integra gli estremi del Noleggio con conducente a tariffa pattuita descritto dagli artt. 3 e 13 L. 21/92 e non quelli del servizio di taxi di cui alla stessa legge*». Pur affermando l'illegittimità del servizio, dunque, con la sentenza in questione (tra le prime ad occuparsi del caso Uber in Italia) si giunge comunque ad un giudizio di illegittimità del servizio, ma da un diverso inquadramento

Ora, dal quadro normativo ricostruito nell'ordinanza, il giudicante ha tratto elementi sufficienti da cui far discendere «*la sostanziale impossibilità che un servizio analogo a quello svolto dai taxi possa essere svolto da un soggetto privo di licenza*».

L'inciso, a veder bene, costituisce uno snodo centrale dell'impianto motivazionale, attorno al quale vengono agglutinate le ulteriori coordinate dell'illecito concorrenziale imputato a Uber.

Prima di cedere il passo alle questioni attinenti più da vicino il merito della vicenda, tuttavia, il giudice milanese ha ritenuto di fugare i dubbi sulla compatibilità del regime amministrativo, cui è sottoposta, come visto, l'attività di radio taxi nel sistema italiano, con i principi costituzionali e comunitari (*rectius* europei). Ed anche su tale punto la presa di posizione appare netta ed in evidente contrapposizione alla lettura suggerita dalle società resistenti.

Anzitutto, per il Tribunale, «*tale forma di controllo sull'accesso al mercato nonché la previsione di un regime amministrato attinente principalmente alla regolazione dell'attività (turnazione obbligatoria) ed alla determinazione delle tariffe non pare presentare in sé elementi di effettivo conflitto con i principi di libera concorrenza anche a livello comunitario*». L'intervento regolatore pubblico, anzi, risponderrebbe all'esigenza di garantire il pubblico interesse «*alla garanzia della mobilità*». Ciò comporta la necessità di predisporre «*servizi in via indifferenziata alla comunità e con la necessaria continuità e regolarità in ogni luogo e momento della giornata*»; di garantire altresì «*la sicurezza e l'integrità personale degli utenti di tali servizi*»; nonché la «*sicurezza tecnica dei veicoli*» e di apprestare «*adeguate misure assicurative in caso di danni alla persona*»: elementi che, per la verità, non paiono essere dirimenti ai fini della decisione, poiché finiscono con il rimandare essenzialmente a scelte di politica del diritto, come tali variabili in funzione dell'evoluzione delle esigenze sociali ⁴.

giuridico: ciò a conferma della labilità (allo stato) delle ricostruzioni del fenomeno.

⁴ Risuona, in tali passaggi, il richiamo alla teoria del c.d. *public interest*, secondo la quale, in estrema sintesi, regole rigorose di accesso al mercato assicurano risultati socialmente preferibili, evitando quei «fallimenti» che mettono a rischio gli interessi della collettività. In contrapposizione a tale teoria, invece, quella della c.d. *public choice* considera la regolazione pubblica foriera di risultati socialmente inefficienti, sia in quanto finisce con il tutelare le imprese già presenti sul mercato, sia in quanto finisce con l'incentivare fenomeni corruttivi. Sul punto v. *amplius* M. Clarich, *Autorizzazioni e concessioni: presidi dell'interesse pubblico o barriere all'accesso al mercato?*, in *Il diritto della economia*, vol. 28 n. 86 (1 - 2015), Modena, 9 s.

Più incisiva, invece, sembra la precisazione in ordine alla mancata inclusione dell'attività esercitata dai tassisti nei processi di liberalizzazione di matrice europea: essa, infatti, risulta esclusa dall'abrogazione delle restrizioni in materia di accesso ed esercizio alle attività economiche previste dall'ordinamento in conformità alla direttiva 2006/123/CE in materia di libera circolazione dei servizi. Il che, in effetti, a prescindere dalla intrinseca rilevanza della constatazione, conferma la compatibilità del quadro normativo italiano con i parametri europei.

2.2. – Il fulcro dell'indagine richiesta al giudice, invece, non poteva che dipanarsi lungo la griglia delineata dall'art. 2598 c.c., norma che costituisce il punto di riferimento in tema di illecito concorrenziale.

A tal proposito, è necessario premettere qualche considerazione di carattere generale.

La disciplina dettata dagli artt. 2598 c.c. e s., com'è noto, si occupa di regolamentare le modalità di esercizio della libertà di concorrenza, prevedendo la repressione non già degli atti di concorrenza in sé, i quali anzi sono in linea di principio liberi poiché funzionali al raggiungimento degli obiettivi che si pone una economia di mercato; bensì soltanto quelli che, essendo qualificabili in termini di slealtà in base ai criteri fissati dall'art. 2598 c.c., finirebbero per ciò stesso con il contraddire le finalità che animano, più in generale, la disciplina giuridica della concorrenza⁵. L'oggetto della tutela, dunque, va individuato non nella clientela o nell'avviamento, ma nella probabilità che l'imprenditore ha di remunerare le risorse investite svolgendo la propria attività in un mercato libero sì, ma in cui si gareggia lealmente⁶. L'illecito concorrenziale, pertanto, diverge da quello aquiliano sia sul piano degli elementi costitutivi, sia in relazione alla gamma dei rimedi esperibili nell'uno e nell'altro caso. Mentre, infatti, l'art. 2043 c.c. ancora la sanzione del risarcimento alla ricorrenza di un danno ingiusto cagionato dall'altrui comportamento doloso o colposo, l'art. 2598 c.c. qualifica un'attività come concorrenza sleale quando essa risulti contraria ai principi della correttezza professionale e, al contempo, idonea a danneggiare l'altrui azienda, prescindendo dalla colpa e dall'esistenza di un danno attuale⁷.

⁵ T. Ascarelli, *Teoria della concorrenza e dei beni immateriali*, Milano, 1960, 30 s e spec. 177 s.

⁶ T. Ascarelli, *Teoria*, cit., 191.

⁷ Da ultimo, sottolinea tale distinzione L. Nivarra, *Concorrenza sleale e responsabilità*

Prima ancora che alla ricorrenza di tali presupposti, poi, l'applicabilità della disciplina concorrenziale è subordinata alla qualifica di imprenditore di entrambi i soggetti dell'illecito ed alla ricorrenza fra essi di un rapporto di concorrenza economica.

Ora, mentre alla verifica della prima il giudice milanese non ha ritenuto di dover dedicare spazio, doveva giocoforza ricevere maggiore attenzione il profilo attinente alla sussistenza di un rapporto di concorrenza. Ciò, in verità, non stupisce più di tanto essendo difficilmente dubitabile che l'attività esercitata da Uber sia essenzialmente di natura imprenditoriale. È pressoché pacifico, peraltro, sia in dottrina che in giurisprudenza, come per la nozione di imprenditore ai fini di cui all'art. 2598 c.c. debba farsi generico rinvio all'art. 2082 c.c., seppur secondo un'interpretazione che guarda, più che agli elementi astrattamente previsti, all'effettivo operare sul mercato dei soggetti coinvolti. E secondo tale chiave di lettura, che spesso passa attraverso la valorizzazione del requisito della stabile organizzazione, si ritiene sufficiente che si tratti di soggetti che di fatto esercitino sul mercato un'attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni o di servizi, come ad esempio, le associazioni ed enti senza scopo di lucro che svolgono un'attività continuativa di natura obiettivamente economica e, per quanto interessa più da vicino, i soggetti che, pur sforniti delle prescritte autorizzazioni, esercitino attività d'impresa ⁸.

Uno dei perni dell'*iter* argomentativo, invece, va ricercato, come anticipato, fra le righe dedicate all'analisi circa la sussistenza di un rapporto di concorrenza tra Uber e il servizio i Radio Taxi.

Secondo un'autorevole impostazione, sussiste un rapporto di concorrenza allorché «*due o più tipi di imprese... in un determinato periodo di tempo offrano (o domandino) o possano offrire (o domandare) beni o servizi suscettibili di soddisfare, anche in via succedanea, lo stesso bisogno o bisogni simili o complementari, nel medesimo ambito di mercato attuale o immediatamente potenziale*» ⁹. È necessario, in altri termini, che gli imprenditori condividano la stessa clientela finale, effettiva o anche semplicemente potenziale, il che determina

d'impresa in *La responsabilità d'impresa*, a cura di G. Alpa, Milano, 2015, 195.

⁸ T. Ascarelli, *op. cit.*, 216; v. anche G. Ghidini, *Della concorrenza sleale* (artt.), in *Comm. Il codice civile*, diretto da P. Schlesinger, *sub. artt.* 2598-2601, Milano, 1991, 44 s.

⁹ R. Franceschelli, *Valore attuale del principio di concorrenza e funzione concorrenziale degli istituti del diritto industriale*, in *Riv. dir. ind.*, 1956, I, p. 66 s.

la necessità di un esame dell'attività da essi concretamente svolta¹⁰.

Ebbene, anche a tal proposito il giudice ha preferito sgombrare immediatamente il campo da possibili dubbi rilevando *in limine* che gli elementi emersi in corso di causa sarebbero tali «*da confermare che l'attività svolta dalle società resistenti sia effettivamente ed oggettivamente interferente con il servizio taxi organizzato dalle società, svolto dai titolari di licenze e assistiti dalle organizzazioni sindacali che figurano tra le parti ricorrenti*». Confermando, pertanto, una lettura i cui prodromi erano stati già accuratamente disseminati nelle prime pagine del provvedimento, il Tribunale considera il servizio Uber Pop del tutto assimilabile a quello reso dai radio taxi in (quasi) tutte le città italiane, ritenendo sussistente un vero e proprio rapporto di concorrenza. A tale conclusione perviene considerando che: 1) tramite l'applicazione l'utente richiede il servizio dal luogo in cui si trova; 2) l'autista più vicino lo raggiunge per condurlo alla destinazione richiesta analogamente a quanto avviene con il servizio «su piazza»; 2) il servizio è remunerato, dovendosi considerare le somme pagate dagli utenti come vero e proprio corrispettivo e non (come sostenuto dai resistenti) un mero rimborso spese.

A fronte di tali rilievi, di contro, sono state ritenute irrilevanti le osservazioni delle società resistenti svolte allo scopo di marcare la differenza fra il servizio proposto e quello offerto dai radio taxi.

Innanzitutto, a parere del giudice non può essere elemento idoneo a differenziare le attività in questione la circostanza che «*gli autisti associati Uber Pop non siano vincolati a turni obbligatori ed all'onere di accettare tutte le richieste di trasporto ad essi rivolte dagli utenti*». Tale circostanza, anzi, non farebbe altro che acuire i profili di scorrettezza della condotta (*rectius* attività) di Uber atteso che di tal guisa vengono sostanzialmente elusi gli oneri derivanti dal regime amministrativo.

Ad analoghe conclusioni si giunge, poi, con riferimento all'argomento per cui Uber sarebbe rivolto a soggetti che in nessun caso utilizzerebbero il servizio taxi: eccezione, questa condivisibilmente disattesa in quanto «*priva di qualsiasi riscontro reale*».

Di maggiore peso e certamente meno scontata di quanto non possa apparire di primo acchito appare, invece, il tentativo di caratterizzare l'attività

¹⁰ Da ultimo, L. Nivarra, *op. cit.*, 199 s. In giur. *ex multis*, Cass. 22 - 7 - 2009 n. 17144, in *Riv. dir. ind.* 2010, 4-5, II, 393.

esercitata da Uber in termini squisitamente privatistici; anch'esso, tuttavia, del tutto disatteso. Secondo i resistenti, come anticipato, il servizio sarebbe riferibile ad una *community* cui avrebbero accesso soltanto i soggetti (guidatori o passeggeri) che vi abbiano previamente aderito: ciò che ne esclude il carattere pubblicistico e dunque l'assoggettamento alla relativa disciplina. L'osservazione, che pure segnala un profilo di sicura rilevanza, non è risultata però determinante. L'argomento tranciante utilizzato dal giudice è ancora una volta quello della valutazione della compatibilità di Uber Pop con le norme pubblicistiche in materia di trasporti pubblici non di linea: dal combinato disposto delle disposizioni richiamate, invero, emerge che per chiunque voglia offrire un servizio di trasporto a favore di terzi dietro corrispettivo è necessario che sia fornito delle prescritte autorizzazioni, sicché la predisposizione di un sistema basato sulla creazione di una *community* non è, in ogni caso, sufficiente nemmeno per l'esercizio occasionale dell'attività in questione.

2.3. – Di particolare interesse risultano, poi, i rilievi del giudicante a proposito della tesi difensiva secondo cui Uber Pop integrerebbe una mera applicazione informatica tesa a favorire forme di trasporto condiviso, realizzate direttamente dagli utenti.

Tale considerazione, anzitutto, ha consentito al Tribunale di operare una *actio finium regundorum* con altre forme di trasporto condiviso di cui è stata immediatamente predicata la liceità, ossia i c.d. *car sharing* e *ride sharing*.

L'esito, tuttavia, non cambia. L'accostamento a quelle forme di utilizzazione dell'autovettura ormai largamente diffuse (si pensi a *Bla Bla Car*¹¹), infatti, non regge. Ed invero, che sul piano sociale siano ormai emerse forme di condivisione di beni (tra cui le automobili) il cui fine precipuo (ma non il solo) è quello di abbattere i costi di gestione, è dato in verità incontrovertibile¹²: si tratta, però, di forme di mobilità che, pur presentando elementi di indubbio interesse, anche sul piano teorico, hanno caratteristiche diverse da quanto proposto con Uber Pop. L'autista, infatti, ha un suo personale percorso da svolgere e chiede a terzi di condividerlo al fine di dividere le spese di viaggio, così che, almeno *prima facie*, pare doversi escludere la configurabilità di un uso del veicolo nell'interesse di terzi e, in definitiva, di una eventua-

¹¹ V. il sito <https://www.blablacar.it/>

¹² V. *infra* § 5.

le violazioni del disposto di cui all'art. 82 c.d.s.

Diverso, invece, il caso di Uber Pop. Secondo il Tribunale, infatti, l'applicazione informatica non è solo uno strumento che consente di agevolare il contatto tra utenti ed autisti: essa rappresenta l'essenza del servizio stesso e ne costituisce, in qualche modo, la struttura organizzativa. Nonostante il servizio sia reso, di fatto, dagli autisti, il ruolo di Uber risulta determinante al punto da escludere che possa trattarsi di mera intermediazione: ad un'attenta analisi, anzi, le caratteristiche del rapporto giuridico nascente attraverso la piattaforma informatica potrebbero condurre alla qualifica di vettore *ex artt. 1678 e 1681 c.c.*, con tutto ciò che ne consegue in termini di disciplina. Il che, in ultima analisi, conferma la tesi per cui Uber Pop viola la normativa pubblicistica in materia di trasporti pubblici non di linea per il tramite di condotte «*idonee ad incidere sul mercato in danno dei soggetti ricorrenti e dalle quali le stesse resistenti traggono diretti benefici economici*».

3. – L'analisi della fattispecie concreta, dunque, ha portato a ritenere integrati tutti gli ulteriori elementi dell'illecito concorrenziale di cui all'art. 2598 n. 3 c.c.

È opportuno considerare, in proposito, che l'art. 2598 c.c. affianca a fattispecie specifiche di concorrenza sleale, precisamente quelle confusorie di cui al n. 1 e l'appropriazione di pregi e la denigrazione di cui al n. 2, una norma di chiusura che, in via residuale, considera alla stregua di atti di concorrenza sleale quelli contrari ai principi della correttezza professionale idonei a danneggiare l'altrui azienda (2598 c.c. n. 3). Il legislatore, cioè, ha rinunciato ad individuare analiticamente i comportamenti considerati contrari al leale svolgimento della competizione fra imprenditori, affidando ad una clausola generale il compito di consentire l'adeguamento dell'intera disciplina alla evoluzione della prassi economica¹³. A tale norma, peraltro, viene attribuito, almeno secondo la lettura prevalente in dottrina, il compito di delineare gli elementi che in generale qualificano gli atti di concorrenza sleale e di cui le fattispecie previste ai nn. 1 e 2, in definitiva, rappresentano delle specifiche concretizzazioni oggetto di tipizzazione normativa¹⁴.

¹³Nivarra, *op. cit.*, 204 s.

¹⁴Per tutti M. Libertini, *I principi della correttezza professionale nella disciplina della concorrenza sleale*, in *Europa dir. priv.*, 1999, 2, 520.

Non è possibile in tale sede dar conto dell'universo delle posizioni della dottrina sulla reale consistenza dei principi della correttezza professionale¹⁵. La regola richiamata dalla norma in questione, infatti, costituendo una clausola generale ed elastica, reca con sé tutte le difficoltà interpretative e le incertezze connaturali a questo tipo di norme¹⁶. Basterà ricordare, invece, che a fronte di una costellazione di varianti interpretative, la giurisprudenza si è sempre mostrata meno interessata ad enucleare un criterio generale, affidandosi, più che altro, agli elementi derivanti dal caso concreto ed alla conseguente possibilità di ricondurre la vicenda ad una delle fattispecie la cui scorrettezza, almeno sul piano teorico, costituisce ormai un dato acquisito. Questo atteggiamento, probabilmente, si spiega anche a partire dalla constatazione che la clausola generale di cui al n. 3 dell'art. 2598 c.c. raramente ha costituito fonte di nuove fattispecie di concorrenza sleale: il più delle volte, infatti, essa serve da contenitore di fattispecie che ormai possono reputarsi saldamente consolidate sia a livello giurisprudenziale che a livello teorico e tra le quali rientra certamente quella derivante dalla violazione di norme pubblicistiche.

A tale ultimo proposito, approssimando con ciò l'aspetto centrale della questione, va detto anzitutto che, soprattutto in dottrina, si sono avvicinate soluzioni anche diametralmente opposte.

Il nodo gordiano da sciogliere, in termini generali, riguarda il se ed eventualmente in quale misura la violazione di norme di siffatta natura (ad esempio penale, fiscale, amministrativa) possa costituire (anche) concorrenza sleale, in virtù del conseguente risparmio sui costi e gli oneri ad esse correlati.

Agli antipodi di tale quadro ricostruttivo stanno le due posizioni che, pur autorevolmente sostenute, possono essere considerate minoritarie.

La prima di queste si innerva sull'idea che la violazione di norme di diritto pubblico costituirebbe sempre violazione dei principi della correttezza professionale in quanto mezzo efficace per la conquista della clientela¹⁷; per

¹⁵ Per una panoramica v. L. Nivarra, *op. cit.*, 204 s.

¹⁶ Sul tema delle clausole generali v. L. Mengoni, *Spunti per una teoria delle clausole generali*, *Riv. crit. dir. priv.*, 1986, 5 s.; L. Nivarra, *Clausole generali e principi generali nel pensiero di Luigi Mengoni*, in *Europa dir. priv.*, 2007, 411 s.. Di recente anche M. Libertini, *Clausole generali, norme di principio, norme a contenuto determinato. Una proposta di distinzione*, in *Riv. critica dir. priv.*, 2011, 3, 345.

¹⁷ G. Auletta, *Violazione di norme di diritto pubblico e slealtà della concorrenza*, in *Giust. Civ.*,

la seconda, invece, la violazione di norme pubblicistiche sarebbe sempre irrilevante *ex art.* 2598 n. 3 c.c. in quanto si tratterebbe di norme volte, in definitiva, alla tutela di interessi collettivi non coincidenti con quelli imprenditoriali¹⁸.

La soluzione intermedia, invece, cui evidentemente fa riferimento anche il giudice milanese nel caso in esame, è quella che probabilmente più delle prime dosa in maniera equilibrata gli elementi richiesti dall'art. 2598 c.c. ai fini della sussistenza dell'illecito. In tale filone interpretativo si collocano coloro i quali ritengono che la violazione di norme pubblicistiche, non essendo di per sé concorrenzialmente illecita, non ha sempre il medesimo rilievo, dovendosi valutare caso per caso se la violazione dell'una o dell'altra norma possa qualificarsi come contraria ai principi della correttezza professionale ed ancor prima come atto di concorrenza.

Escluso che l'illecito pubblicistico costituisca di per sé, automaticamente, illecito concorrenziale, resta da chiarire che quest'ultimo si realizza solo qualora la violazione abbia dato luogo ad un vantaggio concorrenziale (e ad un corrispondente danno) che non si sarebbe prodotto se la norma fosse stata osservata¹⁹. E a tale impostazione risponde, a ben vedere, la giurisprudenza più recente secondo cui «*i comportamenti lesivi di norme di diritto pubblico non integrano, di per sé stessi, atti di concorrenza sleale, ai sensi dell'art. 2598 n. 3 c.c. In particolare, la violazione delle norme pubblicistiche è sufficiente ad integrare la fattispecie illecita quando essa è stata causa diretta della diminuzione dell'altrui avviamento ovvero quando essa, di per sé stessa, anche senza un comportamento di mercato, abbia prodotto il vantaggio concorrenziale che non si sarebbe avuto se la norma fosse stata osservata*»²⁰.

1958, I, 1562 s.; in giur. *ex multis* Cass. 21 - 4 - 1983 n. 2743, in *Foro it.* 1983, I, 1864.

¹⁸ T. Ascarelli, *op. cit.*, 213 s.. V. App. Milano, 20 - 2 - 1973, GADI, 73, 431

¹⁹ Libertini, *I principi*, cit., 559.

²⁰ Cass., 27 - 4 - 2004, n. 8012, in *Dir. industriale* 2005, 203 con nota di Tavolaro. V. anche Trib. Roma, sez. IX, 19-8-2009, n. 17456, «*In linea generale va evidenziato che dalla mera violazione di una norma pubblicistica non può desumersi, automaticamente, anche la slealtà concorrenziale di quel comportamento; infatti non ogni contrasto del comportamento imprenditoriale con norme pubblicistiche equivale ad identificare un rapporto concorrenzialmente scorretto, essendo a tal fine necessario che il contrasto sia finalizzato e potenzialmente idoneo a determinare una specifica alterazione della situazione concorrenziale; pertanto, per stabilire se una condotta *contra legem* costituisca un illecito concorrenziale, si deve accertare in primo luogo, se tra gli interessi sottesi alla norma violata vi siano anche quelli miranti alla disciplina della concorrenza e del mercato ed occorre accertare se*

Seguendo questa prospettiva, dunque, possono distinguersi da un lato, il caso in cui la violazione riguardi norme che hanno lo scopo di regolare il comportamento delle imprese sul mercato (per esempio poste a tutela dei consumatori) ovvero di disciplinare direttamente la concorrenza (legge *anti-trust*): in tali ipotesi, proprio in quanto si tratta di fattispecie che incidono direttamente sull'assetto concorrenziale del mercato, la violazione condurrà sempre ad un illecito concorrenziale. Dall'altro, quello in cui vengano violate norme che perseguono scopi estranei alla disciplina del mercato (ad esempio quelle fiscali), le quali possono dare luogo a concorrenza sleale solo nella misura in cui la violazione venga sfruttata per conseguire un vantaggio concorrenziale ²¹.

Una impostazione (solo parzialmente) diversa, invece, muove dalla distinzione tra norme che impongono limiti all'esercizio dell'attività imprenditoriale, la cui violazione costituisce sempre atto di concorrenza sleale (ad es. il caso di chi violi la legge sulle vendite di liquidazione); norme che impongono costi, la cui violazione non costituisce di per sé concorrenza sleale, salvo i casi in cui siano collegate, come antecedente, ad un atto di concorrenza fonte di danno concorrenziale (ciò che accade, ad esempio, qualora un imprenditore pratici dei ribassi sfruttando i risparmi derivanti dal mancato pagamento delle imposte); norme che impongono oneri, la cui violazione non può di solito considerarsi atto di concorrenza sleale ²². E la violazione di

la violazione della norma pubblicistica sia stata perpetrata anche per il fine di incidere direttamente sulla situazione concorrenziale, sì da rendere quell'atto causa diretta e immediata del deterioramento sul mercato dell'altrui impresa; in altre parole, la condotta in violazione delle norme pubblicistiche deve costituire elemento di una più complessa attività, presentando un quid pluris rispetto al mero compimento dell'illecito».

²¹ Così P. Auteri, *La concorrenza sleale*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, XVIII, Torino, 1983, 416

²² A. Vanzetti – V. Di Cataldo, *Manuale di diritto industriale*, Milano, 2012, 113-114. Difficilmente praticabile reputa tale interpretazione L. C. Ubertazzi, *Regole pubblicistiche e concorrenza sleale*, in *Riv. dir. ind.*, 2003, I, 301 s. V., in particolare, 309 s. ove l'A. aderisce alla tesi che qualifica come concorrenza sleale la violazione della disciplina pubblicistica della concorrenza, estendendo a questa, in chiave sistematica, il giudizio di illiceità concorrenziale *ex art. 2598 n. 3 c.c.* già formulato per la violazione di regole privatistiche della concorrenza (ad es. nel caso di inadempimento di patti di non concorrenza) e 310 ove sottolinea che «*occorre non fermarsi mai alla prima lettura e verificare sempre se al di là delle apparenze e delle motivazioni ufficiali o tradizionali la regola in questione esprime in realtà la tendenza storicamente ricorrente del legislatore a sottoporre la concorrenza ad una disciplina pubblicistica: e se essa sia dunque finalizzata a tutelare*

norme appartenenti a tale ultima categoria, in particolare, «non solo non consiste in sé in un atto di concorrenza, ma neppure pone l'autore in una situazione di qualsivoglia vantaggio nei confronti dei suoi concorrenti che di un simile atto, e dei conseguenti danni appunto concorrenziali, costituisca il presupposto»²³.

Si tratta, però, fin qui di una lettura incompleta. A veder bene, infatti, anche per l'orientamento in questione, che per tale via si riconnette a quelli già richiamati, la violazione di norme di siffatta natura può condurre all'illecito concorrenziale allorquando vi si accompagna, come ulteriore presupposto, la violazione di condizioni che comportino dei costi. Ciò che corrisponde, in tutta evidenza, all'argomentazione svolta dal Tribunale di Milano al fine di neutralizzare le eccezioni dei resistenti. Secondo il giudice, invero, «è indubbio che la predisposizione dei corrispettivi per i trasporti degli autisti Uber Pop...rivela la fissazione di tariffe sensibilmente più basse di quelle proprie degli esercenti il servizio taxi, consentita dall'evidente risparmio di costi che gli operatori sprovvisti di licenza non devono sostenere». Tali sono, per il Tribunale: 1) i costi connessi all'acquisto di un veicolo dedicato solo all'uso di terzi; 2) all'installazione di costosi apparecchi imposti dalla normativa (i tassametri); 3) alla stipulazione di contratti assicurativi per uso professionale normalmente di importo e garanzie superiori alla media; 4) all'associazione di servizi necessari al potenziamento della clientela (ad es. la centrale radio taxi o applicazioni informatiche necessarie a creare il contatto); 5) al rispetto dei turni prefissati anche in orari in cui la domanda è minore.

È chiaro, poi, che su queste basi non poteva non essere ritenuto sussistente anche il requisito della idoneità della condotta a ledere l'altrui azienda. Per quanto spiegato, infatti, la predisposizione di un sistema elusivo della normativa che richiede il possesso di licenze ed autorizzazioni, crea in capo a Uber un indebito vantaggio concorrenziale e di contro un pregiudizio per i concorrenti rispettosi degli oneri imposti dal regime amministrato: pregiudizio (c.d. danno concorrenziale) consistente, in ultima analisi, nello sviamen- to (anche potenziale) della clientela, cioè in un minor afflusso di clienti o di una minore efficienza dell'azienda del concorrente²⁴.

Accogliendo le prospettazioni dei ricorrenti, infatti, il giudice ha ritenuto

quantomeno indirettamente anche gli interessi propri della concorrenza».

²³ Vanzetti - Di Cataldo, *op. cit.*, 114.

²⁴ T. Ascarelli, *op. cit.*, 181.

che «la mancata soggezione degli autisti Uber Pop ai costi inerenti al servizio taxi innanzi menzionati consente l'applicazione di tariffe sensibilmente minori rispetto a quelle del servizio pubblico e non praticabili dal tassista»: il che giustifica la previsione che l'utente sarà incentivato, per ovvi motivi, a scegliere il primo dei servizi disponibili sul mercato.

3.1. – La fattispecie concorrenziale in esame presenta un ulteriore carattere di rilevante interesse teorico-sistemico.

Talora si è dubitato, soprattutto in dottrina, che la disciplina della concorrenza sleale possa andare oltre la repressione di determinate modalità di esercizio della libertà di concorrenza finendo con l'investire l'attività di impresa nel suo complesso. Basti osservare, invero, come di norma all'attenzione dell'interprete si pongono fattispecie circoscritte al compimento di determinati atti concorrenzialmente sleali. La stessa rubrica del 2598 c.c. sembrerebbe suggerire l'idea che la repressione abbia a riguardare solo determinati «atti»: ciò che, tuttavia, non esclude che l'impianto normativo ivi prescritto non possa essere attivato allorché l'illecito involga l'attività nel suo complesso²⁵.

Ora, non sfuggirà come, nella vicenda in esame, oggetto di giudizio non siano semplicemente alcuni atti concorrenziali, per ipotesi compiuti da Uber, bensì l'intera attività proposta dalla società americana sul mercato italiano. In altri termini, ciò che viene in rilievo è non già la valutazione, come si è soliti dire, a valle, della liceità degli atti di concorrenza ma, per converso, a monte, la possibilità stessa che una tale attività possa trovare legittimamente ingresso nel mercato di riferimento. E ove si ammetta la validità di un simile giudizio, si avrà come conseguenza l'attribuzione al giudice (ordinario) del potere di bloccare la libertà di iniziativa economica di un determinato soggetto.

Secondo un autorevole insegnamento, tuttavia, in ipotesi del genere il giudice non potrebbe mai pronunciare l'inibitoria, poiché il giudizio di scorrettezza non potrebbe investire un'attività economica nel suo complesso²⁶. E tale impostazione, in passato, trovava accoglimento anche in giurisprudenza, con l'affermazione secondo cui l'esercizio di attività imprenditoriale senza licenza non sarebbe contraria ai principi della correttezza professionale²⁷.

²⁵ M. Libertini, *I principi*, cit., 560.

²⁶ T. Ascarelli, *op. cit.*, 218

²⁷ M. Libertini, *Della disciplina della concorrenza e dei consorzi*, in *Comm. al Cod. Civ.*, a cura

L'ammissibilità di un simile intervento, per converso, potrebbe spiegarsi considerando che il giudice, con l'inibitoria, non vieta l'attività in sé, bensì un'attività avente connotati particolari e concreti, senza escludere che con le necessarie correzioni il soggetto possa rientrare nel mercato di riferimento²⁸. Andrebbero distinte, pertanto, le ipotesi in cui il difetto di autorizzazione attinga ad un profilo puramente formale, regolarizzabile e tale da non attribuire all'impresa un particolare vantaggio concorrenziale, nel qual caso mancherebbe il requisito dell'idoneità a danneggiare l'altrui azienda; dal caso, invece, in cui la mancanza di autorizzazione si inserisca in più vasto quadro di irregolarità che comporti per l'impresa irregolare un risparmio di costi: in tali ipotesi, in sostanza, saremmo di fronte ad un indebito vantaggio concorrenziale tale da giustificare i rimedi concorrenziali e segnatamente quello inibitorio²⁹.

4. – I rilievi rassegnati evidentemente hanno fornito i presupposti per ritenere sussistente il *fumus boni iuris*. Ciò vale, in ogni caso, anche per il *periculum in mora*, altro perno su cui, com'è noto, si regge il giudizio cautelare. Più in particolare, secondo il giudice, il contesto in cui opera Uber «*rivela l'esistenza di un progressivo ma intenso ampliamento della diffusione del servizio stesso, che rende di fatto irrilevante il fatto che esso sia stato lanciato da appena un anno posto che il suo crescente successo e la eccezionale capacità di diffusione che consente la rete telematica in un quadro di intensa promozione del servizio rende attuale e sussistente la necessità di provvedere in via d'urgenza in quanto gli effetti pregiudizievoli nel settore – ove si attendesse l'esito di una causa di merito – risulterebbero non compiutamente risarcibili in termini esclusivamente pecuniari*». Il paventato pregiudizio, inoltre, sarebbe accentuato, così come dedotto dai ricorrenti, dallo svolgimento della manifestazione Expo 2015, in quanto suscettibile di un aumento dell'afflusso di turisti non solo nella città di Milano, ma anche nelle altre città italiane dove è presente Uber.

All'esito di tale vaglio è stata inibita la prosecuzione dell'attività ed in particolare l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'*app* Uber Pop e del servizio «*comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso*» di «*tra-*

di Cendon, V, *sub.* art. 2599 c.c., Torino, 1991, 1571. In giur. *ex multis*, App. Milano, 20 – 2-1973, GADI, 1973, n. 297.

²⁸ Libertini, *I principi*, cit., 560

²⁹ Libertini, *I principi*, cit., 561; v. anche Vanzetti – Di Cataldo, *op. cit.*, 114.

sporto terzi dietro corrispettivo su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta».

All' di inibitoria, poi, si sono aggiunti, per quanto più rileva, l' *astreinte ex art. 614 bis c.p.c.* nella misura di € 20.000,00 per ogni giorno di ritardo nell'esecuzione e la pubblicazione del dispositivo dell'ordinanza per trenta giorni sul sito www.uber.com nella sezione dedicata all'Italia. Si tratta, a ben vedere, di misure comminate *ex art. 700 c.p.c.* e dunque provvisorie, anche se, a seguito delle novità introdotte nel codice di rito dal D.L. 35/2005, sono provvedimenti (tendenzialmente) idonei ad anticipare gli effetti della decisione di merito, ormai solo eventuale.

I connotati propri dell'illecito concorrenziale, peraltro, rendono nella prassi molto ambiti tali rimedi cautelari: al ricorrere dei requisiti del *fumus boni iuris* e del *periculum in mora*, infatti, il giudice può senza dubbio concedere proprio l'inibitoria provvisoria, che spesso, in verità, finisce con l'essere immediatamente e definitivamente soddisfatta (v. art. 669 *octies c.p.c.*)³⁰.

L'inibitoria, sia provvisoria che definitiva, è per definizione il più efficace dei rimedi in materia di concorrenza. Come più sopra anticipato, infatti, la repressione degli atti (o delle attività) concorrenzialmente illeciti è condizionata al semplice palesarsi di un pericolo di danno (concorrenziale), non già all'occorrenza di un danno effettivo. Il che svela, con particolare chiarezza, la tendenza dell'intera disciplina a prevenire, in certa misura, i comportamenti sleali, predisponendo all'uopo un impianto rimediale capace per l'innanzi di reprimerli «sul nascere» e solo in via succedanea a risarcire i danni eventualmente prodottisi³¹. Si spiega, così, come il tipo di rimedio più adeguato a tal fine sia l'inibitoria, trattandosi di un ordine giudiziale volto alla cessazione per il futuro degli atti illeciti a prescindere da qualsiasi accertamento di un effettivo danno patrimoniale e dalla prova della sussistenza di dolo o colpa: l'art. 2599 c.c., infatti, stabilendo che «*la sentenza che accerta atti di concorrenza sleale ne inibisce la continuazione*», mira ad impedire la continuazione o la ripetizione dell'illecito già compiuto.

³⁰ Per la distinzione tra inibitoria provvisoria e finale, nonché per un autorevole approfondimento sul tema della tutela civile inibitoria, M. Libertini, *La tutela civile inibitoria*, in AA. VV., *Processo e tecniche di tutela*, a cura di Salvatore Mazzamuto, Napoli, 1989, 315 s.

³¹ Così L. Nivarra, *op. cit.*, 248-249; T. Ascarelli, *op. cit.*, 256. Parla di autonomia del rimedio inibitorio anche A. Di Majo, *La tutela civile dei diritti*⁴, Milano, 2003, 147

La tutela in questione rappresenta, fra l'altro, una delle fattispecie tipiche previste dall'ordinamento³², tesa, in tal caso, al mantenimento o al ristabilimento delle condizioni di concorrenza corrette, al fine di garantire la realizzazione di quelle probabilità di guadagno che è lecito attendersi a seguito di una leale competizione. E trattandosi di un ordine avente ad oggetto un obbligo di non fare, ben può trovare applicazione anche l'art. 614 *bis* del c.p.c.: il giudice potrà, come nel caso in esame, fissare su richiesta di parte una somma di denaro dovuta dall'obbligato per ogni violazione o inosservanza successiva.

5. – Il caso Uber si inserisce in un contesto le cui coordinate assumono una dimensione globale, caratterizzato com'è dalla capacità delle nuove tecnologie e segnatamente del *Web*, di facilitare l'emergere ed il rapido diffondersi di forme di *sharing economy* o, come anche viene chiamata, di consumo collaborativo³³.

Con tale espressione si allude, in via di approssimazione, ad un modello di *business* che si fonda anzitutto sul principio per cui le risorse personali possono (e debbono) essere utilizzate in modo più efficiente: si tratta, cioè, di quelle risorse cui le persone comuni hanno regolare accesso (come le camere da letto, auto di grandi dimensioni, vestiti in disuso, *etc.*) e che spesso vengono sottoutilizzate³⁴.

³² L'inibitoria è dai più considerata estranea alla disciplina generale dell'illecito civile. Spiega la *ratio* di tale orientamento, fra gli altri, A. Di Majo, *op. cit.*, 145, secondo il quale le difficoltà di ammettere un principio indifferenziato di tutela preventiva derivano dal fatto che con essa «*si viene a limitare per il futuro la libertà e l'azione dei soggetti a fronte della minaccia presente di (future) lesioni nei diritti*». Non mancano, tuttavia, autorevoli opinioni che propendono per la generalità del rimedio inibitorio. V. in particolare, M. Libertini, *Nuove riflessioni in tema di tutela civile inibitoria e di risarcimento del danno*, in *Riv. critica dir. priv.*, 1995, 385 s.; ID. *Le nuove frontiere del danno risarcibile*, in *Contr. e impresa*, 1987, 85, il quale rinviene nel primo comma dell'art. 2058 c.c. il fondamento di una generale azione inibitoria atipica; A. Di Majo, *La responsabilità civile nella prospettiva dei rimedi: la funzione deterrente*, in *Europa dir. priv.*, 2008, 2, 289 s.

³³ Sono diverse le aziende ascrivibili a tale modello. Si pensi, fra le più conosciute, ad *Airbnb* (www.airbnb.it), che consente a chiunque di affittare spazi delle proprie abitazioni o anche a *couchsurfing* (www.couchsurfing.com), la comunità internazionale di viaggiatori basata sull'ospitalità. Con riferimento alla realtà italiana v. le attività pubblicizzate sul sito www.collaboriamo.org ed in particolare la recente indagine di mercato svolta per Sharitaly (http://www.collaboriamo.org/media/2014/12/Sharitaly_Ricerca_Capeci_REPORT.pdf).

³⁴ Per un primo approccio al tema v. Joseph Shuford, *Hotel, motel, holiday inn and peer-to-*

Tra i principi ispiratori del nuovo modello v'è anche il tema della riduzione dell'impatto ambientale, obiettivo potenzialmente raggiungibile anche grazie all'incentivazione di forme di condivisione. Non è un caso, infatti, che una delle tesi difensive di Uber, richiamata in ordinanza, sia basata proprio sulla (asserita) «*attitudine di tale servizio a generare vantaggi alla collettività in termini di riduzione di inquinamento atmosferico e consumo energetico*»³⁵.

Aziende come Uber o Airbnb³⁶, in sostanza, hanno colto la circostanza che coloro i quali non possiedono tali tipi di beni sono comunque interessati ad accedervi e, di contro, i proprietari sono disposti a consentire loro questo accesso, spesso a pagamento: non necessariamente, infatti, lo schema della condivisione deve basarsi sulla gratuità. E, pertanto, allo scopo di facilitare tale processo, tali società predispongono piattaforme telematiche che consentono a chiunque di pubblicizzare le risorse disponibili favorendo la messa in contatto con i soggetti interessati su scala potenzialmente globale.

Ora, non è certamente possibile, in tale sede, affrontare *ex professo* tutte le implicazioni connesse al rapido diffondersi del modello economico appena adombrato. Ciò che tuttavia emerge, già da una prima approssimativa descrizione del fenomeno, è la problematicità dello stesso in termini di compatibilità con gli ordinamenti giuridici in cui si trovano ad operare le aziende del «settore». Se in una fase embrionale gli attori di questo segmento di mercato erano essenzialmente singoli individui (il che portava gli ordinamenti tendenzialmente ad ignorarne riflessi ed implicazioni), oggi, come anticipato, intere *corporation* si occupano di proporre servizi di economia condivisa, sviluppando anche ingenti introiti. Nel 2014, per esempio, Uber ha raccolto 1,2 miliardi di dollari di finanziamento, mentre Airbnb 450 milioni di dollari, acquistando così un valore stimato rispettivamente in 40 miliardi e 10 miliardi di dollari³⁷. Si comprende, pertanto, quanto dirompente possa essere la portata del fenomeno sulla tenuta del sistema giuridico: si pensi, solo

peer rentals: the sharing economy, North Carolina, and the Constitution, in *North Carolina Journal of Law & Technology*, Online Edition April, 2015

³⁵ Il Tribunale ribalta, invece, la visuale atteso che al contrario Uber sembrerebbe «*stimolare l'uso di mezzi privati senza che rispetto a tale uso possano essere poste in essere misure di programmazione e regolazione*».

³⁶ Nel mondo dei trasporti si annoverano anche *Sidecar* e *Lyft* definite, insieme ad Uber «*Transportation Network Companies*» (TNCs).

³⁷ Cfr. Shuford, *op. cit.*, in particolare, note da 89 a 93.

per citare alcune delle problematiche, alla incerta compatibilità con le legislazioni amministrative che prevedono, come nel caso Uber, la necessità di procurarsi licenze ed autorizzazioni, alle difficoltà di inquadramento dei lavoratori fino ai profili di natura fiscale.

La rapida propagazione di tali attività, a veder bene, ha colto di sorpresa i legislatori. Nonostante l'accreditamento *de facto*, sul mercato prima ancora che nella coscienza sociale, mancano (allo stato) fonti normative che, in un senso o in un altro, disciplinano tali forme di attività. Sicché, se argomentazioni di carattere sistematico, come quella svolta nell'ordinanza in esame, possono risultare certamente coerenti sul piano del diritto positivo, ciò non pare possa autorizzare a liquidare come scontata la soluzione cui è pervenuto il giudice.

Di là dai dubbi, cui si è fatto cenno, mossi dalla dottrina in ordine alla stessa ammissibilità di un potere di inibire a monte l'esercizio di una determinata attività economica, occorrerà allora chiedersi, quantomeno in un'ottica *de iure condendo*, se le problematiche giuridiche connesse all'incedere della *sharing economy* possano essere semplicisticamente risolte in termini di legittimità (od anche di liceità) delle attività esercitate o se, invece, non sia il caso di valutare in termini complessivi anche l'opportunità di aprirsi a tale avanzamento.

E tale prospettiva viene, in qualche misura, suggerita da alcuni primi tentativi di approntarne una regolamentazione.

Tralasciando qui di considerare quanto già accaduto a livello internazionale ed in particolare negli Usa, ove molte di queste società sono nate³⁸, non può essere ignorato il peso dell'*Atto di segnalazione su Trasporto Pubblico non di linea* inviato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) a Governo e Parlamento, contenente proposte di modifica normativa della «*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*» del 15 gennaio 1992, n. 21³⁹.

³⁸ Per esempio v. S.F., Cal., Ordinance N. 218-14 (Oct. 27, 2014) <http://www.sfbos.org/ftp/uploadedfiles/bdsupvrs/ordinances14/o0218-14.pdf>, c.d. *Airbnb Law*, con la quale si è cercato di trovare un punto di equilibrio tra la possibilità di affittare a breve termine spazi abitativi per le persone più bisognose e la necessità di impedire la formazione di complessi di appartamenti assimilabili di fatto ad hotel.

³⁹ Reperibile su <http://www.autorita-trasporti.it/atto-di-segnalazione-a-governo-e-parlamento-su-trasporto-pubblico-non-di-linea/>

Con il recente intervento l'Autorità ha concretamente proposto alcune modifiche alla predetta legge mostrandosi, con ciò, più che possibilista rispetto alla regolamentazione di attività come Uber Pop.

Viene, così, suggerita l'introduzione di un art. 3 *bis* alla legge del 1992 con la dichiarata finalità di disciplinare «nuove forme di mobilità che si svolgono grazie ad applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti»⁴⁰.

La proposta, anzitutto, si occupa significativamente di escludere dall'eventuale raggio applicativo della nuova disciplina «le forme di mobilità remunerate basate sulla condivisione di veicoli privati tra due o più persone che percorrono in tutto o in parte uno stesso itinerario e, per tale motivo, condividono i costi, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Per la condivisione del veicolo possono essere ammesse solamente forme di contribuzione alle spese di viaggio sostenute». Rimarrebbero libere, pertanto, quelle attività configurabili come *car pooling* o *car sharing*, secondo una prospettiva coincidente, a veder bene, con quella accolta dallo stesso giudice milanese. Anche qui, infatti, il criterio discrezionale risiede nella presenza o assenza di uno scopo lucrativo, di talché, ove ricorrano gli estremi di una condivisione pura, comprovata dall'assenza di un corrispettivo, non vi sarebbe materia per uno specifico intervento del legislatore.

Quanto, invece, alle preannunciate nuove forme di mobilità offerte da «imprese che forniscono servizi remunerati su base commerciale» di cui al comma 1 dell'ipotetico art. 3 *bis*, l'Autorità, probabilmente recependo le preoccupazioni (se non le vere e proprie contestazioni) avanzate dalle categorie «minacciate» dall'espandersi di Uber Pop, delinea i seguenti punti principali della eventuale disciplina: a) le imprese esercenti tali attività devono essere assoggettate all'obbligo di registrazione nella regione ove viene svolto il servizio di trasporto in modo da consentire all'ente di vigilare sulla sussistenza di tutte le condizioni richieste dalla nuova disciplina; b) esse possono svolgere attività di intermediazione a favore di conducenti non professionali in possesso di determinati requisiti (stabiliti dal successivo comma 7, tra cui la maggiore età, il possesso della patente da almeno tre anni, il non avere subito la sospensione della patente, il possesso di requisiti morali e di idoneità psico-fisica, *etc.*) i quali svolgono la loro prestazione in via occasionale e, co-

⁴⁰ Cfr. la relazione illustrativa riportata a fianco alle modifiche.

munque, per un massimo di quindici ore settimanali; c) per far ciò, in ogni caso, le imprese esercenti devono dotarsi di assicurazione R.C.A. aggiuntiva rispetto a quella obbligatoria per la copertura dei danni al trasportato; d) devono, altresì, fissare in maniera trasparente le tariffe; e) verificare periodicamente l'efficienza dell'auto, la validità della patente dei conducenti e il possesso da parte di questi ultimi dei requisiti prescritti dal già richiamato comma 7; f) devono assumere obblighi in tema di qualità dei servizi e di A.D.R.; g) si prevede, inoltre, che tali imprese possano svolgere attività di intermediazione a favore di soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione di servizio di noleggio con conducente.

Quanto di tale proposta sarà realmente recepito dal legislatore italiano non è dato allo stato prevedere. Ciò che, tuttavia, pare evidente è l'intento dell'Autorità di trovare un punto di equilibrio, limando quei tratti che più stridono con il quadro normativo vigente ed assicurando, al contempo, attraverso la previsione di obblighi di varia natura, anche la tutela degli interessi degli utenti (in particolare alla sicurezza). Certo è che se il processo di regolamentazione dovesse attecchire ci si dovrebbe attendere anche una diversa valutazione giuridica di casi come quello esaminato. Seguendo le indicazioni dell'Autorità, infatti, potrebbe giungersi ad un vero e proprio rovesciamento di visuale, finendo col doversi ritenere servizi come Uber Pop (addirittura) pro – concorrenziali, soprattutto alla luce di una concezione economica dei principi della correttezza professionale: il che farebbe il paio, in ultima analisi, con la mutazione (ormai indiscutibilmente in atto) del substrato socio-economico di riferimento