

Indice

| | |
|-------------------|----|
| PREMESSA. | IX |
|-------------------|----|

CAPITOLO 1

IL CASO UBER. MERCATI AMMINISTRATI E DISCIPLINA DEL TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA

| | |
|--|----|
| 1.1 Trasporto pubblico non di linea e mercati amministrati | 1 |
| 1.2 Dal trasporto pubblico al trasporto privato <i>on demand</i> | 4 |
| 1.3 Oltre la liceità di Uber: verso il riconoscimento del “lavoro alla spina” | 7 |
| 1.4 Oltre la difesa del privilegio acquisito: l’economia <i>on demand</i> e lo scontro tra modelli di capitalismo | 10 |
| 1.5 La Nuova economia comparata e la superiorità del <i>common law</i> . . . | 14 |

CAPITOLO 2

UN ARABESCO REGOLATORIO TRA FEDERAZIONE E STATI FEDERATI: L’AVVENTO DI UBER NEGLI STATI UNITI

| | |
|--|----|
| 2.1 Introduzione: l’emergere del “fenomeno Uber” nel contesto statunitense | 19 |
| 2.2 I problemi emergenti: una prospettiva di sintesi | 24 |
| 2.3 Uber, taxi e poteri pubblici: le competenze di Federazione e Stati federati | 27 |
| 2.4 <i>Segue</i> : le competenze federali come limite implicito al <i>police</i> <i>power</i> statale | 36 |
| 2.5 Regolazione e liberalizzazione del servizio di vetture di piazza nel contesto statunitense | 43 |
| 2.6 Gli elementi caratteristici della regolazione: il sistema delle licenze. . | 46 |

| | | |
|------|---|----|
| 2.7 | Segue: requisiti e oneri volti al miglior soddisfacimento delle esigenze dell'utenza | 50 |
| 2.8 | Uber e le regole: i tre approcci del contesto statunitense | 54 |
| 2.9 | Il mercato del trasporto pubblico non di linea, l'avvento di Uber e il tema dell' <i>unfair competition</i> | 61 |
| 2.10 | Il nodo delle coperture assicurative | 65 |
| 2.11 | Altri profili di tutela dell'utente: gli abusi dei <i>driver</i> e della piattaforma. | 71 |
| 2.12 | Le esperienze di <i>TNCs regulation: California & Co.</i> | 75 |
| 2.13 | Una questione dirimente: l'incerto <i>status</i> dei conducenti | 80 |
| 2.14 | Una prima osservazione conclusiva | 89 |

CAPITOLO 3

UBER NEI SISTEMI DI *COMMON LAW*: REGNO UNITO, CANADA E AUSTRALIA ALLA PROVA DEI SERVIZI DI *RIDESHARING*

| | | |
|------|--|-----|
| 3.1 | Introduzione: l'approccio dei sistemi di <i>common law</i> all'emergere di Uber. | 91 |
| 3.2 | L'assetto delle competenze tra <i>devolution</i> britannica e federalismi del Commonwealth | 94 |
| 3.3 | La regolazione del servizio di trasporto pubblico non di linea, tra <i>regulation</i> e <i>deregulation</i> | 100 |
| 3.4 | Il contesto normativo più favorevole: l'avvento di Uber a Londra. | 104 |
| 3.5 | <i>Ontario vs. British Columbia</i> , ovvero del rilievo dell'assetto ordinamentale | 107 |
| 3.6 | La saga Brenner: una disfatta per Victoria? | 110 |
| 3.7 | "TNCs regulations" in Canada: Alberta e Québec | 112 |
| 3.8 | Trattamento fiscale e <i>fair competition</i> | 116 |
| 3.9 | Un tentativo di conciliare le (prevalenti) esigenze dell'utenza con le (legittime) istanze degli <i>incumbent</i> : "Uber regulations" in New South Wales. | 118 |
| 3.10 | L'approccio al "fenomeno Uber" dei Paesi di <i>common law</i> : una prospettiva d'insieme. | 122 |

CAPITOLO 4

UBER IN ITALIA: VERSO IL RICONOSCIMENTO DEL TRASPORTO PRIVATO NON DI LINEA?

| | | |
|-----|---|-----|
| 4.1 | La disciplina del trasporto pubblico non di linea: taxi e noleggio con conducente | 125 |
| 4.2 | Segue: nuove e vecchie misure di contrasto dell'abusivismo | 128 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 4.3 | Uber arriva a Milano: le prime controversie | 130 |
| 4.4 | Uber e l'esercizio abusivo del servizio di taxi e noleggio con conducente | 133 |
| 4.5 | Uber e la disciplina della concorrenza sleale tra libero mercato e correttezza professionale | 135 |
| 4.6 | Uber e le pratiche di economia condivisa: un binomio insostenibile | 139 |
| 4.7 | Uber e la tutela del cliente: il consumerismo neoliberale e il conflitto tra consumo e lavoro | 142 |
| 4.8 | Invertire la rotta: verso la riforma del trasporto pubblico non di linea | 146 |
| 4.9 | Segue: verso la disciplina del trasporto privato non di linea. | 150 |

CAPITOLO 5

UBER NEI PAESI DI *CIVIL LAW*: TRA DEMOCRAZIA ECONOMICA, ORDOLIBERALISMO E VENTI NEOLIBERALI

| | | |
|-----|--|-----|
| 5.1 | Navigare a vista nel vuoto legislativo: un itinerario europeo continentale | 157 |
| 5.2 | La Francia e il patrimonio costituzionale europeo: la democrazia economica alle prese con la deregolamentazione. | 161 |
| 5.3 | Uber e la disciplina francese del noleggio con conducente. | 164 |
| 5.4 | Una riforma del servizio pubblico non di linea per porre fine all'esperimento neoliberale | 167 |
| 5.5 | Il trasporto pubblico non di linea nella giurisprudenza francese: il futuro di Uber e il ruolo delle imprese di trasporto pubblico su strada | 171 |
| 5.6 | L'ambiguità della costituzione economica tedesca: l'economia sociale di mercato | 176 |
| 5.7 | Trasporto pubblico non di linea e ordoliberalismo. | 179 |
| 5.8 | Uber come attività abusiva in violazione della disciplina della concorrenza | 182 |

CAPITOLO 6

LA *SHARING ECONOMY* NEL CONFRONTO TRA *COMMON* E *CIVIL LAW*: CHE COSA EMERGE DAL CASO UBER

| | | |
|-----|---|-----|
| 6.1 | <i>Sharing economy</i> : un tentativo di messa a fuoco | 187 |
| 6.2 | Servizi pubblici e intervento pubblico tra <i>common</i> e <i>civil law</i> | 192 |
| 6.3 | <i>Consumer vs. economic welfare</i> , tra <i>Cosmos</i> e <i>Taxis</i> | 197 |

| | | |
|-----|---|------------|
| 6.4 | Regolazione dell'economia e ruolo delle piattaforme | 201 |
| 6.5 | Lavoro, significanti e dibattito pubblico | 203 |
| 6.6 | La classificazione di <i>independent contractor</i> : i suoi presupposti. | 205 |
| 6.7 | Segue: le conseguenze della classificazione di <i>independent contractor</i> | 209 |
| 6.8 | L'incerto discrimine tra <i>independent contractor</i> e lavoratori subordinati. | 212 |
| 6.9 | <i>Sharing economy</i> , capitalismo e innovazione: suggestioni prospettiche | 217 |
| | ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI. | 221 |
| | INDICE DEGLI AUTORI CITATI | 225 |