



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



INCOSTITUZIONALE LA NORMA CHE DI FATTO AVEVA FRENATO LA DIFFUSIONE DI UBER IN ITALIA

La Consulta, con sentenza numero 56 del 26 marzo 2020, si è pronunciata sulla questione di legittimità costituzionale della norma che aveva imposto l'obbligo agli NCC (noleggio con conducente) di rientrare in rimessa alla fine di ogni corsa e che imponeva quindi di eseguire un viaggio "a vuoto" prima di iniziare un nuovo servizio. Il Giudice delle Leggi ha rilevato una irragionevolezza di tale previsione e ne ha dichiarato dunque la illegittimità costituzionale.

di **Matteo Bottino**

IUS/08 - DIRITTO COSTITUZIONALE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Publicato, Mercoledì 27 Maggio 2020

 Abstract ENG

The Constitutional court, with sentence number 56 of the 26th March 2020, ruled on the question of constitutional legitimacy about the law that had imposed the obligation on the NCC (car hire with driver) to get back in own garage at the end of each ride and which required to an "empty" journey before starting a new ride. The Supreme Court observed an unreasonable provision and so declared its constitutional illegitimacy.

Sommario: 1. Introduzione; 2. Il ricorso; 3. Il contesto normativo; 4. La pronuncia della Corte Costituzionale; 4.1 Sugli adempimenti generali richiesti; 4.2 L'illegittimità costituzionale del ritorno in rimessa; 5. Conclusioni.

1. Introduzione

L'attività di trasporto pubblico, e in particolare la attività di autoservizi pubblici non di linea, è stata oggetto di integrazioni introdotte dal Decreto Legge n. 153 del 14 dicembre 2018, il cui art. 10-bis ha apportato modifiche alla L. 21/1992 concernente il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea.

La norma così introdotta è stata contestata dalla Regione Calabria, la quale ha instaurato il giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 10-bis, commi 1, lettere a), b), e) e f), 6, 7, 8 e 9, del D.L. 14 dicembre 2018, n. 135 (Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione), convertito, con modificazioni, nella L. 11 febbraio 2019, n. 12.

2. Il ricorso

Il ricorso della Regione Calabria si fondava su diversi motivi di doglianza, incentrati in particolar modo sulla violazione del riparto delle competenze tra lo Stato e le regioni di cui all'art. 117 Cost., la violazione delle norme sulla concorrenza di cui al Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea e sulla irragionevolezza delle disposizioni introdotte. Infatti, la ricorrente lamenta che la normativa impugnata seppur formalmente sia stata qualificata come norma concernente la materia della concorrenza, andrebbe in realtà ad invadere la competenze residuale regionale in materia di trasporto pubblico locale.

Per quanto di nostro interesse, però, di particolare importanza risulta la doglianza relativa alla violazione, ad opera delle disposizioni contenute ai commi 1, lettere b), e) e f), e 6

dell'art. 10-bis del D.L. n. 135 del 2018, degli artt. 3 e 9 Cost., per contrasto con i principi di uguaglianza e di ragionevolezza.

Tali disposizioni, infatti, introdurrebbero un obbligo ingiustificato di rientro in rimessa e contrastando, secondo la Regione Calabria, anche con il disposto dell'art. 9 Cost. che persegue il fine della tutela dell'ambiente, posto che le autovetture NCC viaggeranno senza alcun passeggero per il cinquanta per cento del tempo e del chilometraggio complessivo, traducendosi in attività dannose per l'ambiente e nello spreco di risorse.

3. Il contesto normativo

Come anticipato, la norma impugnata è andata a modificare la Legge quadro concernente il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, che rientrava, all'epoca della sua emanazione, nella competenza paritaria Stato-regioni.

Con la novella normativa, il legislatore del 2018, ha voluto introdurre elementi di flessibilità nello svolgimento dell'attività di noleggio con conducente, permettendo anzitutto la possibilità di modalità delle richieste di servizio presso la sede o la rimessa, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. Con la medesima novella, però, veniva inserito l'obbligo per i vettori NCC, di rientrare, alla fine di ogni servizio, presso la sede o la rimessa prima di poter iniziare una nuova corsa.

La possibilità di non rientrare presso la sede o la rimessa alla fine di ogni corsa è dunque una deroga alla norma generale e viene concessa tramite l'aggiunta dei commi 4-bis e 4-ter all'art. 11 L. 21/1992, i quali prevedono che "l'inizio di un nuovo servizio può avvenire senza il rientro in rimessa, quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile d'attracco, più prenotazioni di servizio oltre la prima, con partenza o destinazione all'interno della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione".

4. La pronuncia della Corte Costituzionale

La Consulta, anzitutto, sancisce come le prime doglianze sollevate dalla Regione Calabria siano in parte inammissibili e in parte infondate, posto che l'intervento statale, per i suoi contenuti e la sua funzione, ha costituito espressione della competenza legislativa esclusiva in materia di tutela della concorrenza ex art. 117 co. II lett. e) Cost.

Per quanto attiene all'argomento trattato in questo articolo, si rileva come a seguito dei rilievi in merito alla non violazione della ripartizione delle competenze, la Corte

Costituzionale procede con la verifica circa la adeguatezza e la proporzionalità della norma impugnata rispetto all'obiettivo prefissato.

L'obiettivo della norma, infatti, era quello di tutelare la concorrenza ed evitare che i vettori di noleggio con conducente, potessero in qualche modo aggirare il divieto di rivolgersi ad una utenza indifferenziata senza sottostare al regime del servizio pubblico di piazza previsto per i Taxi.

4.1 Sugli adempimenti generali richiesti

Nell'esaminare le norme impugnate, il Giudice delle Leggi, ritiene che l'obbligo di ricevere le richieste e le prenotazioni presso la rimessa, anche utilizzando strumenti tecnologici, nonché l'obbligo di compilare e tenere un "foglio di servizio"^[1], costituiscono previsioni del tutto legittime dal punto di vista Costituzionale.

Infatti, tali oneri, sono conformi e volti al raggiungimento degli scopi perseguiti dalla norma di evitare che gli NCC potessero di fatto esercitare la funzione di Taxi e comunque rapportati alla caratteristiche del servizio offerto. Invero, la previsione del "foglio di servizio", ha proprio lo scopo di individuare precisamente la richiesta pervenuta e il nominativo dell'utente e parimenti non può considerarsi eccessivamente gravoso essendo possibile adempiere a tale onere senza un eccessivo aggravio per l'organizzazione aziendale.

4.2 L'illegittimità costituzionale dell'obbligo di ritorno in rimessa

La Corte Costituzionale, nell'esaminare invece l'obbligo di rientro in rimessa alla fine di ogni servizio^[2] e quindi la necessità di iniziare e terminare ogni singolo servizio di NCC presso la sede o la rimessa, ha rilevato l'assenza di adeguatezza e proporzionalità dell'intervento statale, con conseguente declaratoria di incostituzionalità della norma che prevede tali oneri.

Un simile obbligo, così come previsto dall'art. 11 co. IV L. 21/1992, prevede un rigido vincolo in capo al vettore, ponendo un aggravio organizzativo e gestionale del tutto irragionevole. Invero, tramite il servizio di NCC offerto, è possibile prelevare e portare a destinazione un utente specifico in ogni luogo e pertanto risulta del tutto irrazionale e illogico costringere l'erogatore del servizio a svolgere necessariamente un viaggio "a vuoto" prima di iniziare un nuovo servizio.

L'irragionevolezza della previsione, è ancor più lampante alla luce di una lettura

sistematica delle norme che regolano il servizio di noleggio con conducente. Nella sua attuale formulazione, la disciplina legislativa, permette l'utilizzo di mezzi tecnologici per la prenotazione del servizio, ma il vettore sarebbe costretto a ritornare presso la rimessa, anche nel caso in cui l'utente che ha prenotato il servizio si trovi nel luogo di destinazione della corsa appena conclusa.

Una simile previsione, oltre ad essere *ictu oculi* irragionevole, risulta altresì sproporzionata rispetto all'obiettivo prefissato dal legislatore, in quanto travalica il limite della stretta necessità, considerato che la necessità di assicurare che il servizio di trasporto sia rivolto a un'utenza specifica e non indifferenziata, è comunque presidiata dall'obbligo di prenotazione presso la sede o la rimessa, nonché da quello di stazionamento dei mezzi all'interno delle rimesse³¹.

La Corte Costituzionale rileva infine, come “la necessità di ritornare ogni volta alla sede o alla rimessa per raccogliere le richieste o le prenotazioni colà effettuate può essere evitata, senza che per questo si creino interferenze con il servizio di piazza, proprio grazie alla possibilità, introdotta dalla stessa normativa statale in esame, di utilizzare gli strumenti tecnologici, specie per il tramite di un'appropriata disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche che intermediano tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea, demandata dal comma 8 dell'art. 10-bis, come visto, a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri”.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, la Corte Costituzionale “dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del D.L. 14 dicembre 2018, n. 135 (Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione), convertito, con modificazioni, nella L. 11 febbraio 2019, n. 12, nella parte in cui ha sostituito il secondo periodo del comma 4 dell'art. 11 della L. 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea)”.

5. Conclusioni

La pronuncia del Giudice delle Leggi avrà certamente un impatto importante sulla diatriba che si era aperta tra gli erogatori del servizio di taxi e quelli di noleggio con conducente. La norma dichiarata incostituzionale, di fatto, era infatti stata concepita per mettere un freno alla diffusione del servizio di trasporto su richiesta, offerto tramite applicazioni per dispositivi mobili (tra le più famose certamente si rinviene “Uber”).

La novella legislativa, infatti, nell'obbligare il ritorno in rimessa alla fine di ogni corsa, aveva in concreto reso inutilizzabile tale servizio di trasporto, così come concepito negli

altri paesi Europei.

La declaratoria di incostituzionalità di tale obbligo, riporterà sicuramente sul tavolo delle trattative la questione, preannunciando un nuovo duro scontro tra le categorie coinvolte.

Note e riferimenti bibliografici

[1] Art. 11, comma 4, quarto, quinto e sesto periodo, della L. n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e)

[2] Previsto dal secondo periodo del comma 4 dell'art. 11, della L. n. 21 del 1992, come sostituito dall'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del D.L. n. 135 del 2018.

[3] Art. 3, comma 2, della L. n. 21 del 1992

* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:
<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=5375>