

PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

Via del Lauro, 7 . I - 20121 Milano . Tel. +39.02 8558.1 . Fax +39.02 89011995 . info.milano@pavia-ansaldo.it
Via Bocca di Leone, 78 . I - 00187 Roma . Tel. +39.06 69516.1 . Fax +39.06 6793236/7 . info.roma@pavia-ansaldo.it
www.pavia-ansaldo.it

Spett.le.
COMUNE DI GENOVA
Palazzo Tursi
Via Garibaldi n. 9
16124 GENOVA

c.a. del Sindaco Marco Doria

Spett.le.
COMUNE DI GENOVA
Assessorato Mobilità e Traffico
Via di Francia n. 1
16149 GENOVA

c.a. dell'Assessore Dott.ssa Anna Maria Dagnino

Spett.le.
COMUNE DI GENOVA
Polizia Municipale - Ufficio Taxi
Via di Francia n. 1
16149 GENOVA

c.a. Vice Comandante Dott. Maurizio Rametta

e p.c.

Egr. Sig.
PREFETTO DI GENOVA
Largo E. Lanfranco n. 1
16121 GENOVA

c.a. Dott.ssa Fiamma Spina

*Raccomandata A.R.
Anticipata via fax*

Roma-Genova, 12 dicembre 2014

**OGGETTO: DOSSIER - NORMATIVA SERVIZIO DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE - LEGGE N.
21/1992 COME MODIFICATA DALL'ART. 29, COMMA 1-QUATER, DEL D.L. 30 DICEMBRE**

PcA

Associazione professionale tra gli avvocati

Stefano Bianchi - Michele Cicchetti - Carlo Dei Conte - Enrico Del Guerra - Giuseppe Dell'Acqua - Mario Di Giulio - Gian Paolo Di Santo - Elena Felici
Rocco Ferrari - Stefano Grassani - Ernesto Irace - Vittorio Loi - Francesco Manara - Agostino Migone de Amicis - Nico Moravia - Mia Rinetti
Meritxell Roca Ortega - Marina Santarelli - Maurizio Vasciminni - Sven von Mensenkampff - Roberto Zanchi

Of Counsel: Bruno R. Pavia

C.F. - P.I. (V.A.T. N.) 01771720156

2008, N. 207, CONVERTITO CON LEGGE 27 FEBBRAIO 2009, N. 14 - ABUSIVISMO SETTORE NCC (FENOMENO UBER E UBER-POP) - INQUADRAMENTO NORMATIVO E GIURISPRUDENZIALE DEL SETTORE - RICHIESTA URGENTE DI AZIONI DA INTRAPRENDERE.

Spettabile Comune di Genova,

il sottoscritto Avv. Marco Giustiniani e il mio Studio Legale Pavia e Ansaldo abbiamo ricevuto incarico dalla **Cooperativa Radio Taxi Genova**, dal suo Presidente Stefano Benassi e da tutti i suoi soci, di assistere e tutelare gli interessi e i diritti dei richiamati soggetti in relazione ai rapporti con il Comune di Genova e relativi al fenomeno dell'abusivismo nel settore taxi e NCC, con particolare riguardo al sistema UBER (e UBER-POP).

Lo scopo del presente *Dossier* è quello:

(i) di inquadrare - da un punto di vista giuridico - il fenomeno dell'abusivismo di settore (in particolare nelle città italiane di più rilevanti dimensioni demografiche - Roma, Genova, Milano ecc. - dove lo stesso ha assunto dimensioni oramai dilaganti);

(ii) di riassumere quelle che sono le disposizioni che il Legislatore del 2008 ha inteso introdurre nel settore del trasporto pubblico svolto mediante noleggio con conducente;

(iii) di ripercorrere il travagliato *iter* di rinvii che hanno subito, dapprima, le disposizioni in analisi e, poi, il relativo decreto attuativo;

(iv) di verificare la posizione della giurisprudenza;

(v) infine, di delineare un quadro possibile di interventi già prospettabili a legislazione vigente.

*** *** ***

1. Il fenomeno dell'abusivismo nel settore NCC.

Come da tempo noto e negli ultimi mesi emerso anche nelle cronache di diversi quotidiani (*in primis* de Il Messaggero, Il Secolo XIX e Il Corriere della Sera), il 'mercato' italiano dei servizi di noleggio con conducente è da tempo influenzato dal fenomeno dell'abusivismo di settore. Con tale termine si intende sia la presenza sul mercato di soggetti che esercitano senza la prescritta autorizzazione (ed è questo il caso di UBER-POP), sia la presenza di operatori che, pur avendo ottenuto l'autorizzazione (in modo legittimo o illegittimo in questo contesto non conta), non rendono il servizio a favore delle singole comunità locali (così violando gli obblighi di legge e, quindi, le condizioni dell'autorizzazione), ma operano costantemente ed

esclusivamente nel territorio delle grandi città (in particolare, Roma, Milano, Genova, Torino, Firenze e Bologna), ovvero dei loro *hub* portuali e aeroportuali sostituendosi agli NCC con autorizzazione del luogo e - a volte - addirittura ai taxi.

Nella realtà italiana maggiormente paragonabile alla città di Genova (ossia Roma), l'Amministrazione comunale - consapevole ormai da anni del dilagare del fenomeno - ha già fatto svolgere in passato due studi specifici:

- a. nel 2008, alla società controllata ATAC S.p.A. che allora gestiva la Zona a Traffico Limitato del centro cittadino (*si veda l'estratto riportato nelle premesse della determinazione dirigenziale del Dipartimento delle Politiche della Mobilità del Comune di Roma n. 1613/2008 - All. 1*);
- b. nel 2010, alla società controllata Roma Servizi della Mobilità s.r.l. (*All. 2*), che si occupa attualmente della gestione delle problematiche della mobilità e dei trasporti nel territorio di Roma Capitale.

Entrambi gli studi hanno fatto luce sull'essenza del fenomeno dell'abusivismo, consistente nella pratica adottata da noleggiatori (interessati ad esercitare l'attività nella Capitale, al pari di altre grandi città italiane e delle strutture portuali e aeroportuali limitrofe), i quali, non conseguendo l'autorizzazione NCC a Roma, a Milano, Genova ecc. (in via diretta o derivata), hanno aggirato l'ostacolo partecipando a bandi emanati da altri Comuni italiani (ovvero a rilasci di autorizzazioni senza bandi), per poi omettere di 'servire' la comunità locale, in base alla quale erano state rilasciate tali autorizzazioni, e utilizzare in modo continuativo e permanente le stesse nelle sole città di Roma, Milano o Genova.

A titolo esemplificativo, negli studi citati è rilevata l'esistenza di ben 6.300 autovetture NCC di fuori Roma iscritte nelle liste dei veicoli che domandano l'accesso alla Zona a Traffico Limitato del centro storico della Capitale. Tale numero è di oltre sei volte superiore al numero degli operatori NCC con autorizzazione rilasciata da Roma Capitale (circa 1.000). In altri termini, c'è un rapporto di 1 a 6 tra operatori con autorizzazione di Roma e operatori con autorizzazioni di fuori Roma che svolgono la propria attività in modo sistematico e continuativo sul territorio capitolino (lasciando 'scoperto' il territorio di origine) in contrasto con la normativa vigente.

Roma Servizi per la Mobilità ha, dunque, concluso che il mercato NCC della Capitale e dintorni è un "mercato drogato" dalla presenza di un numero eccessivo di operatori (che oltre a causare un danno ai Comuni di origine che rimangono privi del servizio), nelle grandi città impediscono una corretta pianificazione territoriale e *governance* del servizio, aumentano in maniera esponenziale il traffico - soprattutto nelle zone del centro storico - e i livelli di inquinamento, rallentano la velocità commerciale media sulle corsie preferenziali destinate a Taxi, NCC ed autobus di

linea, e danneggiano la legittima concorrenza tra i titolari di autorizzazioni rilasciate dai Comuni maggiori.

A livello penalistico l'abusivismo di settore è contrastato aspramente dalle Forze dell'Ordine nazionali che cercano di colpire anche i fenomeni di corruzione che molte volte si celano dietro il rilascio 'facile' di autorizzazioni da parte di piccole Amministrazioni comunali in numero abnorme rispetto alle esigenze della popolazione residente. Diverse Procure della Repubblica hanno conseguentemente avviato procedimenti penali con contestuali sequestri di autorizzazioni (cfr. il Caso del Comune di Cicala con oltre 200 autorizzazioni sequestrate).

Il tutto, come anticipato, è stato documentato da una serie di articoli di stampa che hanno addirittura dato un nome al fenomeno: il c.d. Sistema Fiumicino (che con tecniche analoghe è replicato anche negli aeroporti milanesi).

In sintesi, dunque, il descritto fenomeno dell'abusivismo:

- a. impedisce di fatto ai Comuni maggiori *"la possibilità di rilascio di nuove autorizzazioni essendo il mercato invaso e 'riempito' da vettori provenienti da altri Comuni"* con conseguente perdita dei *"proventi derivanti dalle diverse imposte sia di competenza comunale che regionale"* (pag. 3 - **Att. 2**);
- b. rende impossibile la previsione e attuazione di efficaci politiche di *governance* del territorio e del servizio che garantiscano anche *"la necessaria programmazione per la tutela dell'ambiente"* con riduzione dei livelli di traffico (pag. 4 - **Att. 2**);
- c. genera una *"possibile concorrenza sleale"* (pag. 3 - **Att. 2**) che determina una situazione in cui *"l'utenza finale [...] è quella che viene penalizzata in modo maggiore"* (pag. 5 - **Att. 2**);
- d. comporta una riduzione se non un'esclusione del servizio nell'ambito dei centri abitati di minori dimensioni, con danno per l'utenza locale.

Nella città di Genova (al pari di quanto sta avvenendo da più tempo anche a Milano) la situazione è, altresì, aggravata dalla presenza sul mercato della società UBER:

(i) la quale con il sistema UBER-BLACK mette in contatto clienti con noleggiatori, smistando 'corse' (al pari di una centrale radiotaxi), senza curarsi che gli NCC 'prenotati' non muovano dalle rispettive rimesse così come previsto dalla disciplina nazionale e regionale di settore;

(ii) la quale con il sistema UBER-POP mette in contatto clienti con privati cittadini che abusivamente esercitano i servizi di taxi e NCC senza aver previamente ottenuto

le relative licenze e autorizzazioni e con veicoli non idonei allo scopo (si considerino i profili assicurativi).

Qualora il Comune di Genova avviasse degli studi analoghi a quelli svolti da Roma Capitale riuscirebbe ad accertare l'impatto del fenomeno rapportato al numero di licenziatari autorizzati taxi e di soggetti autorizzati allo svolgimento del servizio NCC.

*

2. Le disposizioni dell'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008

Nell'ottica di contrastare il fenomeno dell'abusivismo di settore e ben prima dell'arrivo in Italia del Sistema UBER, il Legislatore del 2008 ha inserito una serie di disposizioni volte a garantire la natura locale del servizio di trasporto *de quo* e il principio della territorialità nel suo esercizio da parte dei singoli operatori.

In particolare, con l'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008 è stato previsto che, alla legge n. 21/1992 fossero *«apportate le seguenti modificazioni:*

a) *l' articolo 3 è sostituito dal seguente:*

«Art. 3. - (Servizio di noleggio con conducente). - 1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposta richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione»;

b) *dopo l' articolo 5, è inserito il seguente:*

«Art. 5-bis. - (Accesso nel territorio di altri comuni). - 1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso»;

c) *all' articolo 8, il comma 3 è sostituito dal seguente:*

«3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede,

di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione»;

d) all' articolo 11, i commi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Nel servizio di noleggio con conducente, esercitato a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi. In detti comuni i veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente possono sostare, a disposizione dell'utenza, esclusivamente all'interno della rimessa. I comuni in cui non è esercito il servizio taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi. Ai veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente è consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e gli altri servizi pubblici.

4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. Nel servizio di noleggio con conducente è previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un 'foglio di servizio' completo dei seguenti dati: a) fogli vidimati e con progressione numerica; b) timbro dell'azienda e/o società titolare della licenza. La compilazione dovrà essere singola per ogni prestazione e prevedere l'indicazione di: 1) targa veicolo; 2) nome del conducente; 3) data, luogo e km. di partenza e arrivo; 4) orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio; 5) dati del committente. Tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo per un periodo di due settimane»;

e) dopo l' articolo 11, è inserito il seguente:

«Art. 11-bis. - (Sanzioni) - 1. Fatto salvo quanto previsto dagli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dalle rispettive leggi regionali, l'inosservanza da parte dei conducenti di taxi e degli esercenti il servizio di noleggio con conducente di quanto disposto dagli articoli 3 e 11 della presente legge è punita:

- a) con un mese di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla prima inosservanza;
- b) con due mesi di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla seconda inosservanza
- c) con tre mesi di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla terza inosservanza;
- d) con la cancellazione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla quarta inosservanza».

*

3. L'entrata in vigore in data 31 marzo 2010 dell'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008

Le nuove disposizioni introdotte dall'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008, sono state oggetto di plurime sospensioni da parte di successivi decreti legge.

In particolare, con l'art. 7-bis, comma 1, del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5 (convertito in legge 9 aprile 2009, n. 33), è stato previsto che *"nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni e agli enti locali, l'efficacia dell' articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30 giugno 2009"* (All. 3-A).

In seguito, con l'art. 23, comma 2, del d.l. 1 luglio 2009, n. 78 (che ha modificato il testo del richiamato art. 7-bis, comma 1, del d.l. n. 5/2009) l'originaria sospensione è stata estesa sino al 31 dicembre 2009 (All. 4).

In terza e ultima battuta, l'art. 5, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2009 n. 194 (che ha nuovamente modificato il testo del richiamato art. 7-bis, comma 1, del d.l. n. 194/2009), la sospensione è stata prorogata sino al 31 marzo 2010 (All. 5 e All. 3-B).

Nessun altro rinvio ha più fatto riferimento al differimento previsto dall'art. 7-bis del d.l. n. 5/2009. Ne consegue che, a decorrere dal 1 aprile 2010, le modifiche introdotte dall'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008 nella disciplina del servizio NCC sono entrate in vigore.

*

4. Gli attuali rinvii del termine per l'emanazione del decreto ministeriale di esecuzione.

L'errore in cui è incorrono molte Amministrazioni (ovvero in cui vogliono incorrere molti operatori che vorrebbero non veder applicate le nuove disposizioni di contrasto al fenomeno dell'abusivismo) nasce dal fatto che, successivi interventi normativi hanno rinviato il termine per l'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti contenente *"urgenti disposizioni attuative, tese ad*

impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente" (art. 2, comma 3, d.l. 25 marzo 2010, n. 40 - All. 7).

Le proroghe dell'originario termine di 60 giorni (entro cui tale decreto avrebbe dovuto essere emanato) sono state disposte con: **(i)** l'art. 51, comma 7, d.l. 31 maggio 2010, n. 78 (sino al 31 dicembre 2010); **(ii)** art. 1, d.P.C.M. 25 marzo 2011 (sino al 31 dicembre 2011); **(iii)** art. 11, comma 3, d.l. 29 dicembre 2011, n. 216 (sino al 30 giugno 2012); **(iv)** art. 17 del d.l. 22 giugno 2012, n. 83 (sino al 31 dicembre 2012); **(v)** art. 1, comma 388, e Tabella 2, legge 24 dicembre 2012, n. 228 (sino al 30 giugno 2013); **(vi)** art. 1, comma 1, d.P.C.M. 26 giugno 2013 (sino al 31 dicembre 2013); **(vii)** art. 4, comma 4, del d.l. 30 dicembre 2013, n. 150 (sino al 31 dicembre 2014) - **(All. 8)**.

È opportuno chiarire, tuttavia, che la mancata adozione di un decreto ministeriale (fonte normativa di tipo regolamentare e di rango secondario) non può ostare all'entrata in vigore di disposizioni di rango legislativo che impongono obblighi e/o che comunque prevedono principi immediatamente eseguibili ed applicabili. Allo stesso modo, la scelta compiuta dal legislatore di prorogare un termine per l'esercizio di un potere regolamentare da parte di un Ministero non può incidere direttamente sulla vigenza di disposizioni di legge in assenza di un espresso rinvio operato attraverso un atto del medesimo rango nella gerarchia delle fonti.

L'emanazione di tale decreto, quindi, nulla ha che vedere con l'entrata in vigore o meno di disposizioni legislative immediatamente applicabili da tutte le amministrazioni centrali, territoriali e locali.

*

5. La giurisprudenza amministrativa.

La giurisprudenza amministrativa maggioritaria ha - in più occasioni - chiarito che la disciplina introdotta dal d.l. n. 207/2008 è attualmente in vigore a partire dal 1 aprile 2010, sino ad arrivare ad una recente ordinanza del Consiglio di Stato, Sez. V, 2 luglio 2014, n. 2887.

Ma andando con ordine, la prima pronuncia in questa direzione risale al 2012. In quella sede in particolare, il Tar Lazio-Roma ha respinto le argomentazioni finalizzate a vedere dichiarate come non in vigore le disposizioni in analisi. Segnatamente - con la sentenza della Sezione II, 4 settembre 2012, n. 7516 - i giudici romani hanno ritenuto che nel caso dedotto in giudizio dovesse essere *"anzitutto necessario chiarire quale siano i principi attualmente vigenti in materia. Alcune delle censure svolte dai ricorrenti riposano infatti sull'assunto che le modifiche apportate alla legge quadro n.*

21 del 1992, dall'art. 29, comma 1-quater, del d.l. d.l. 30 dicembre 2008, n. 207, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione, non siano ancora entrate in vigore”.

Nell'ottica che qui interessa appare utile riportare in modo integrale le argomentazioni svolte sul punto dal giudice amministrativo: “L'efficacia delle norme poste dell' articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è stata “sospesa”, in un primo momento, fino al 30 giugno 2009 (art. 7 – bis, d.l. n. 5/2009, introdotto dalla legge di conversione n. 33 del 9 aprile 2009, nel testo originario).

Detto termine è stato dapprima prorogato al 31.12.2009, dall'art. 23, comma 2, d.l. 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2009, n. 102, e quindi, al 31 marzo 2010, dall'art. 5, comma 3, d.l. 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2010, n. 25.

Successivamente, l'art. 2, comma 3, del d.l. n. 40/2010, ha stabilito che “Ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il 31 dicembre 2012, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi.”.

Per quanto occorrer possa si evidenzia che il termine del 31 dicembre 2012, risulta dalle modifiche apportate dall'art. 17, comma 1, d.l. 22 giugno 2012, n. 83 (adottato successivamente al passaggio in decisione del presente gravame), tuttora in fase di conversione.

Il termine precedente, stabilito dall'art. 11, comma 4, d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 febbraio 2012, n. 14, era stato fissato al 30 giugno 2012.

Orbene, reputa il Collegio che le disposizioni da ultimo richiamate non possano sortire l'effetto, preteso dai ricorrenti, di rinviare ulteriormente nel tempo l'entrata in vigore delle disposizioni recate dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207.

Esse, infatti, hanno una formulazione ben diversa dal richiamato art. 7 - bis del d.l. n. 5/2009, pur evocando la stessa esigenza di "ridefinizione" della disciplina recata dalla l. n. 21 del 1992, unitamente alla necessità di "disposizioni attuative" e di elaborazione di "indirizzi generali" per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi.

Inoltre, è agevole osservare che alcune delle norme contenute nelle legge quadro statale, così come modificata - di sicuro rilievo ai fini della definizione della presente controversia - sono immediatamente precettive, in quanto, come già in precedenza evidenziato, conformano direttamente l'attività di noleggio con conducente, dettando prescrizioni precise e dettagliate che non necessitano di attuazione alcuna.

Si tratta, in particolare, dell'art. 3, comma 3 ("3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione"); dell'art. 8 comma 3 ("Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione"); dell'art. art. 11, comma 4 ("Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. Nel servizio di noleggio con conducente è previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un «foglio di servizio» completo dei seguenti dati: a) fogli vidimati e con progressione numerica; b) timbro dell'azienda e/o società titolare della licenza. La compilazione dovrà essere singola per ogni prestazione e prevedere l'indicazione di: 1) targa veicolo; 2) nome del conducente; 3) data, luogo e km. di partenza e arrivo; 4) orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio; 5) dati del committente. Tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo per un periodo di due settimane").

Infine, di immediata efficacia appare pure l'art. 5 bis, denominato "Accesso al territorio di altri comuni", che consente ai Comuni di regolare l'accesso nel loro territorio o specificamente all'interno delle aree a traffico limitato, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri Comuni, "mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso".

Argomentazioni sostanzialmente identiche sono anche contenute nella successiva sentenza del Tar Lazio, Roma, Sez. II, 17 aprile 2013, n. 3865; e, in via implicita, nella sentenza Tar Lazio, Roma, Sez. II, 4 settembre 2012, n. 7517.

Le conclusioni raggiunte dal Tar Lazio sono state peraltro 'sposate' anche da altri Tribunali Amministrativi Regionali.

Infatti, il Tar Lombardia, Milano, con ordinanza della Sezione I, 24 ottobre 2013, n. 1131, ha chiaramente statuito che, "contrariamente a quanto dedotto dalla società ricorrente, le modifiche normative apportate alla legge 21/1992 dall'art. 29, comma 1 quater del D.L. 207/2008 (convertito nella legge 214/2009) in materia di noleggio con conducente risultano, ad oggi, già in vigore, tenuto conto che: a) la legge di Stabilità n. 228/2012 ha previsto all'art. 1, comma 419, che sia prorogato il termine di efficacia al 31 dicembre 2013 per la regolamentazione prevista dall'art. 26, comma 1 del D.L. 207/2008, che attiene ad un oggetto (proroghe convenzione Tirrenia) del tutto diverso dal noleggio con conducente; b) il D.P.C.M. del 26.06.2013, erroneamente indicato dalla società ricorrente "decreto ministeriale" (cfr. pag. 10), ha previsto all'art. 1 (unico) che "è prorogato al 31 dicembre 2013 il termine di scadenza dei termini e dei regimi giuridici indicati nella tabella 2, punti numeri 2, 3, 4, 5, 6, 8, allegata alla legge 24 dicembre 2012, n. 228"; che da ciò consegue che è stata prorogata non già la disciplina di cui al citato art. 29, comma 1-quater, quanto l'art. 2, comma 3 del D.L. 40/2010, convertito nella legge 73/2010 (in cui si prevede che "ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il 31 dicembre 2012, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi")".

Nella medesima direzione si attestano anche ulteriori pronunce giurisprudenziali che danno pacifica applicazione alla legge n. 21/1992 nel testo modificato dall'art. 29, comma 1-quater, del d.l. n. 207/2008. In particolare si confronti: Tar Veneto, Sez. I, 7 ottobre 2014, n. 1266; Tar Puglia, Lecce, Sez. I, 29 marzo 2012, n. 566; e

Tar Abruzzo, Pescara, Sez. I, decreto 28 giugno 2013, n. 105; Tar Abruzzo, Pescara, Sez. I, 3 giugno 2014, nn. 251 e 254; Tar Abruzzo, L'Aquila, ord. n. 83/2014.

*

6. Ulteriori argomenti che militano in favore della attuale vigenza dell'art. 29, comma 1-*quater*, del d.l. n. 207/2008

Ad ulteriore conferma dell'entrata in vigore e dell'attuale vigenza delle disposizioni di cui all'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008 è possibile riportare le seguenti ulteriori considerazioni.

In primo luogo, a livello legislativo, è un dato di fatto che – con il d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con legge 24 marzo 2012, n. 27 – è stato introdotto un nuovo comma 1-*bis*, all'art. 5-*bis*, della legge n. 21/1992 (*Att. 6*). L'art. 5-*bis* della richiamata legge è appunto una delle nuove disposizioni introdotte a sua volta dall'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008. Pertanto, è logico ritenere che se il Governo e il Parlamento non avessero ritenuto in vigore le modifiche di cui all'art. 29, comma 1-*quater*, non avrebbero agito su (e integrato proprio) delle disposizioni non in vigore (e quindi paragonabili a disposizioni non esistenti).

In secondo luogo, come si preciserà meglio in seguito, alcune delle disposizioni in esame sono state sottoposte alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea per il vaglio di compatibilità con il diritto comunitario a seguito di rinvio pregiudiziale *ex art. 267 T.F.U.E* (in precedenza art. 234 T.C.E.) operato dal Tar Lazio con le già citate sentenze della Sezione II, n. 7516/2012 e 7517/2012, nonché con le ordinanze della Sezione II-*ter*, 5 marzo 2012, nn. 2204 e 2205.

Ai sensi della richiamata disposizione del Trattato, *“la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi, in via pregiudiziale: a) sull'interpretazione dei trattati; b) sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione. Quando una questione del genere è sollevata dinanzi ad un organo giurisdizionale di uno degli Stati membri, tale organo giurisdizionale può, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione”* (art. 267, para 1 e 2, T.F.U.E.).

In altri termini, la questione inerente la compatibilità con il diritto comunitario di una norma di legge di uno Stato membro può essere sottoposta alla Corte di Giustizia solo qualora la stessa sia *“necessaria per emanare la [...] sentenza”*: ovvero qualora questa sia essenziale per la soluzione della fattispecie dedotta in giudizio dinanzi al giudice nazionale. Ne consegue che, se le disposizioni in parola non

fossero vigenti, le stesse non potrebbero trovare applicazione ai casi concreti e, quindi, non sarebbero rilevanti per il giudizio del giudice nazionale. Il rinvio sarebbe stato, dunque, impossibile o comunque sarebbe stato dichiarato inammissibile.

*

7. Possibili modifiche normative e questioni inerenti la compatibilità con il diritto comunitario.

Quanto a possibili ipotesi di modifiche della normativa di rango primario (e, in particolare, delle disposizioni contenute nell'art. 29, comma 1-*quater*, del d.l. 207/2008), si rileva che – a titolo meramente esemplificativo – nel corso della XVI Legislatura, nella seduta della Camera dei Deputati del 21 marzo 2012, il Parlamento ha respinto l'OdG 9/5025/151 con il quale si pretendeva di far impegnare il Governo a modificare l'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008 (*All. 9*). Ne consegue che il Legislatore non ha palesato alcuna intenzione di modificare le disposizioni in vigore in ragione di un loro possibile contrasto con il diritto comunitario.

Quanto a possibili questioni inerenti la compatibilità con il diritto comunitario, come noto a Codesta Amministrazione, la disciplina di cui all'art. 29, comma 1-*quater*, del d.l. n. 207/2008 è stato oggetto di due specifici giudizi dinanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea (Cause Riunite: C-162/12 - C-163/12 e C-419/12 e C-420/12), a seguito di rinvio pregiudiziale *ex art. 267 T.F.U.E.*

In merito, si rileva che nei richiamati giudizi (*in cui il nostro Studio Legale difendeva – inter alia – una serie di associazioni di categoria e organizzazioni sindacali di settore*):

(i) nel corso dell'udienza tenutasi dinanzi alla Corte di Giustizia lo scorso 19 giugno 2013, proprio sulla questione della compatibilità con il diritto comunitario di alcune delle disposizioni introdotte dall'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008, lo Stato Italiano (attraverso l'Avvocatura Generale) ne ha sostenuto, affermato e perorato la legittimità con il diritto comunitario e con il diritto costituzionale;

(ii) nel corso della medesima udienza, anche la Commissione Europea ha espresso il proprio parere nel senso dell'irrelevanza rispetto ai Trattati UE e al diritto comunitario delle disposizioni nazionali in materia di TPL non di linea contenute nell'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008;

(iii) con conclusioni pubblicate in data 26 settembre 2013, l'Avvocato Generale presso la Corte di Giustizia UE ha concluso per la non rilevanza della materia del TPL non di linea per il diritto comunitario (quindi non sussisterebbe alcuna violazione dell'ordinamento comunitario da parte della disciplina nazionale codificata

nell'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207/2008), con la conseguenza che tutti i ricorsi ivi pendenti dovrebbero essere dichiarati inammissibili;

(iv) le conclusioni dell'Avvocato Generale sono state – al fine – confermate dalla stessa Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con due sentenze del 13 febbraio 2014, C-162/12--C-163/12 e C-419/12—420/12, la quale ha riconosciuto la competenza legislativa esclusiva degli Stati membri sulla materia del Trasporto Pubblico Locale non di linea e, quindi, per la non sussistenza di alcuna violazione delle libertà fondamentali sancite dai Trattati dell'Unione Europea da parte della Legislazione Italiana (e, in particolare, delle modifiche introdotto dall'art. 29, comma 1-*quater*, del d.l. 207/2008). Allo stesso modo, la Corte ha ritenuto non sussistente alcuna violazione della libera concorrenza da parte delle norme sottoposte al suo esame (**Atti. 10**).

*

8. Considerazioni giuridiche sul sistema UBER-POP.

Delineato il quadro giuridico-fattuale di cui sopra (nonché la prova della sua compatibilità con il diritto comunitario), occorre chiarire alcuni punti – sempre dal punto di vista legale – in ordine al c.d. Sistema UBER-POP.

Del resto, il caso UBER sta segnando da diversi mesi un dibattito (invero con momenti di allarmante tensione) tra le due categorie del trasporto pubblico locale non di linea (taxi e ncc – noleggio con conducente) e i rappresentanti di una multinazionale entrata sul mercato italiano nell'ambito di una politica commerciale di espansione su gran parte del territorio dell'Unione Europea.

Come già accennato e con specifico riguardo al Sistema UBER-POP (che parrebbe quello più diffuso nella città di Genova), il potenziale cliente viene messo in contatto – attraverso la piattaforma UBER – con *trasportatori* privati che effettuano servizi pubblici di trasporto non di linea (taxi o NCC) senza aver ottenuto la previa licenza o autorizzazione da parte del Comune competente per territorio.

La struttura del servizio offerto da UBER-POP non può essere paragonata né al *Car pooling* (inteso come forma di condivisione tra privati di una stessa automobile al fine di suddividerne le spese), né tantomeno al *Car sharing* (ad es. car2go, Enjoy, che rappresentano una forma di noleggio senza conducente).

Nei confronti di quest'ultima tipologia la differenza è evidente in quanto l'utente non acquista un servizio di trasporto, bensì si limita a noleggiare una autovettura ad uso privato.

Quanto alla prima tipologia (il *Car pooling*), invece, la differenza – certamente più sottile – sta nel fatto che l'utente di UBER-POP acquista un servizio di trasporto persone vero e proprio; servizio offerto, tuttavia, da un soggetto privato potenzialmente non autorizzato a svolgere tale attività (e, quindi, nemmeno controllato e controllabile dalle autorità pubbliche) e con un'autovettura con quasi certezza non omologata e nemmeno assicurata per essere utilizzata come c.d. auto pubblica.

Come confermano le numerose interviste di soggetti privati che hanno aderito al Sistema UBER-POP nella città di Genova e apparse nelle ultime settimane sui quotidiani, il servizio di trasporto offerto è caratterizzato da uno scopo di lucro propriamente inteso (sia dell'operatore non autorizzato sia dell'intermediario). In altre parole, si va ben oltre il semplice passaggio con condivisione delle spese tra conducente e trasportato, e ciò senza considerare la percentuale certamente dovuta all'intermediario tra chi offre il servizio e chi il servizio lo riceve.

Come certamente noto all'Amministrazione comunale, per diventare tassista o noleggiatore, occorre superare una serie di esami e dimostrare alle autorità pubbliche il possesso di requisiti che costituiscono una forma di tutela degli utenti. Si tratta, ad esempio, di verifiche ben più stringenti di quelle sui normali conducenti in ordine allo stato di salute, al consumo di alcool o di sostanze stupefacenti, alla manutenzione delle vetture, ovvero all'assenza di condanne penali; requisito quest'ultimo che appare persino più stringente di quelli richiesti per poter accedere alle cariche pubbliche.

In altre parole, l'utente di UBER-POP rischia di trovare come conducente un soggetto che potrebbe non avere nemmeno i requisiti per avviare un'attività di tassista o noleggiatore e, quasi certamente, senza una vettura immatricolata e assicurata come auto pubblica; o ancora – come accaduto a Milano qualche mese fa e riportato da diversi quotidiani (*All. 11*) – vedersi offrire droga nel corso del servizio. Di qui le sanzioni previste dal Codice della Strada e dalla legislazione speciale di settore.

Si fa, inoltre, presente che il servizio di UBER è stato oggetto di molteplici interdizioni in altri Stati, sempre come documentato dagli organi di stampa (*All. 12*).

*

9. Azioni che il Comune di Genova può intraprendere a legislazione vigente e in attesa dell'emanazione di una nuova disciplina regolamentare di controllo e contrasto del fenomeno dell'abusivismo nel settore NCC.

Chiarito quanto sopra, è possibile concludere nel senso che la disciplina recata dall'art. 29, comma 1-*quater*, del d.l. n. 207/2008 in materia di trasporto pubblico non di linea – NCC sia definitivamente entrata in vigore in data 1 aprile 2010, a seguito dello spirare dell'ultimo rinvio operato al 31 marzo 2010 dal combinato disposto dell'art. 5, comma 3, del d.l. n. 194/2009 e dell'art. 7-*bis*, comma 1, del d.l. n. 194/2009.

Anche in virtù di tale impostazione della legislazione nazionale finalizzata a frenare il fenomeno dell'abusivismo, i nostri Assistiti fanno urgente richiesta a Codesta Amministrazione di intervenire quanto prima nella disciplina locale del settore del TPL non di linea e implementando le attuali procedure di controllo al fine di contrastare in modo efficace il fenomeno abusivismo e il correlato 'fenomeno UBER' e 'UBER-POP'.

A questo scopo, si riporta di seguito quella che potrebbe essere adottata (a legislazione vigente) come procedura standard da qualsiasi comune (e nel caso da quello di Genova) per controlli, sanzioni e denunce degli operatori taxi o NCC abusivi.

- a. La prima disposizione in forza della quale effettuare i dovuti controlli è quella contenuta all'art. **85 del Codice della Strada** (d.lgs. n. 30 aprile 1992, n. 285).

Ai sensi di tale norma:

- *“Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 674 e, se si tratta di autobus, da euro 419 ad euro 1.682. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI” (comma 4);*

- *“Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione, guida un veicolo di cui al comma 2 senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 329. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e dell'autorizzazione, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI” (comma 4-*bis*).*

L'operatore abusivo – ossia colui che svolge l'attività di noleggio senza autorizzazione ovvero senza rispettare la disciplina di settore che regola lo

PAVIA e ANSALDO

STUDIO LEGALE

svolgimento dell'attività autorizzata – può, dunque, essere sempre controllato e sanzionato anche sul territorio di Genova, sia dalle forze di Polizia di Stato, sia dalla Guardia di Finanza e dai Carabinieri, sia dalla Polizia municipale;

- b. Come visto al punto precedente, le tipologie di sanzioni che possono essere irrogate immediatamente sono di due tipi: (1) la prima **pecuniaria**; (2) la seconda accessoria costituita dalla **sospensione/ritiro della carta di circolazione**. In particolare, gli **articoli** applicabili sono il **216** e il **217 del medesimo Codice della Strada**. L'applicazione di tali sanzioni comporta l'immediato 'blocco' del veicolo e l'impossibilità di proseguire l'attività di NCC abusiva con tale mezzo (gli effetti 'repressivi' sono dunque istantanei);
- c. Contemporaneamente all'espletamento delle procedure sanzionatorie previste ai sensi del Codice della Strada, le forze di Polizia accertatrici devono quanto prima **trasmettere il verbale** a: (1) se l'organo accertatore è la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza o i Carabinieri, o altre forze sovra-comunali, al Comune che ha rilasciato la relativa autorizzazione NCC, alla CCIAA tenutaria del ruolo conducenti in cui il soggetto è iscritto e, per conoscenza, al Comune di Genova; (2) se l'organo accertatore è la Polizia Locale di Genova, all'Ufficio Comunale competente ai fini del successivo invio al Comune che ha rilasciato l'autorizzazione NCC e alla CCIAA tenutaria del ruolo conducenti in cui il soggetto è iscritto;
- d. Le comunicazioni di cui al punto precedente devono avvenire nel minor tempo possibile, così da consentire gli avvii – da parte del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione e dalla competente CCIAA – dei relativi procedimenti di **sospensione o revoca dell'autorizzazione ai sensi della legge n. 21/1992** (sospensione e cancellazione dal ruolo conducenti). Si rammenta che il termine per l'avvio di tali procedimenti è pari a 90 giorni dalla data di contestazione dell'originaria violazione dell'art. 85 del Codice della Strada (cfr. **art. 14, comma 2, della legge n. 689/1981**);
- e. Un percorso analogo può essere seguito, sia in base all'art. 85 che all'art. 86 del Codice della Strada, per **coloro che esercitino in modo totalmente abusivo la professione di tassista o noleggiatore** (ossia senza licenza o autorizzazione). In questi casi, si può arrivare anche alla sospensione della patente di guida;
- f. Per quanto concerne il **fenomeno UBER-BLACK e UBER-POP** potrebbero essere valutate delle azioni finalizzate alla simulazione di prenotazioni di servizi. Infatti, quanto ad UBER-BLACK con l'accettazione del servizio e l'arrivo al 'carico' del cliente in un tempo non compatibile alla percorrenza della distanza chilometrica dalla rimessa, per l'agente accertatore sarà più

PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

semplice dimostrare la violazione della disciplina di settore; quanto ad UBER-POP, con l'accettazione del servizio e l'arrivo al 'carico' del cliente, il privato conducente ha dichiarato la propria volontà di effettuare un servizio di trasporto a pagamento non autorizzato e quindi sanzionabile ai sensi degli artt. 85 e 86 del Codice della Strada.

*** *** ***

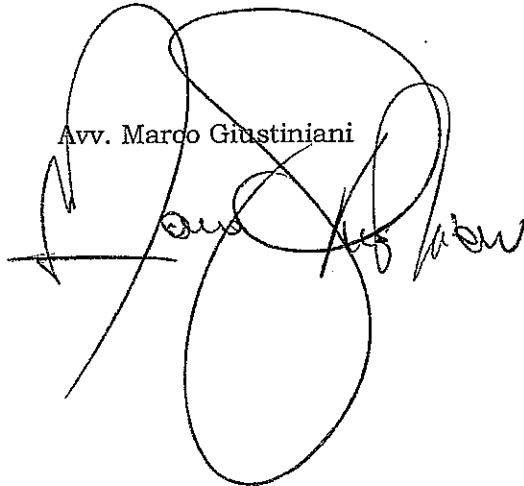
Certi di aver fornito al Comune di Genova elementi utili per porre in essere le valutazioni, i controlli e gli interventi di propria competenza, si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento dovesse essere ritenuto necessario.

Ai fini di cui sopra, possono essere utilizzati i seguenti contatti:

Avv. Marco Giustiniani
Studio Legale Pavia e Ansaldo
Via Bocca di Leone n. 78 - 00187 Roma
Tel. 06-695161 - Fax 06-6793236
e-mail: marco.giustiniani@pavia-ansaldo.it
pec: marco.giustiniani@pec.pavia-ansaldo.it

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

In fede

Avv. Marco Giustiniani


All. ti

1. Estratto delle conclusioni dello Studio del 2008 effettuato da Atac S.p.A. sul fenomeno dell'abusivismo nel settore taxi-ncc (come riportato nelle premesse della d.d. Dipartimento Politiche Mobilità Comune di Roma n. 1613/2008);
2. Studio 2010 effettuato da Roma Servizi della Mobilità s.r.l. sul fenomeno abusivismo settore taxi-ncc;
- 3-A. Art. 7-bis, comma 1, del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5;
- 3-B. Art. 7-bis, comma 1, del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5 come modificato dall'art. 23, comma 2, del d.l. 1 luglio 2009, n. 78;
4. Art. 23, comma 2, del d.l. 1 luglio 2009, n. 78;
5. Art. 5, comma 3, del d.l. 30 dicembre 2009 n. 194 (che ha nuovamente modificato il testo del richiamato art. 7-bis, comma 1, del d.l. n. 194/2009): sino al 31 marzo 2010;
6. Comma 1-bis, all'art. 5-bis, della legge n. 21/1992, introdotto con il d.l. n. 1/2012 (c.d. Cresci Italia), convertito con legge n. 27/2012;
7. Art. 2, comma 3, d.l. 25 marzo 2010, n. 40;
8. (i) art. 51, comma 7, d.l. 31 maggio 2010, n. 78; (ii) art. 1, d.P.C.M. 25 marzo 2011; (iii) art. 11, comma 3, d.l. 29 dicembre 2011, n. 216; (iv) art. 17 del d.l. 22 giugno 2012, n. 83; (v) art. 1, comma 388, e Tabella 2, legge 24 dicembre 2012, n. 228; (vi) art. 1, comma 1, d.P.C.M. 26 giugno 2013; (vii) art. 4, comma 4, del d.l. 30 dicembre 2013, n. 150;
9. Verbale seduta della Camera dei Deputati del 21 marzo 2012, con cui è stato respinto l'OdG 9/5025/151 con il quale si pretendeva di far impegnare il Governo a modificare l'art. 29, comma 1-quater, d.l. n. 207/2008;
10. Corte di Giustizia UE, sentenze del 13 febbraio 2014, C-162/12--C-163/12 e C-419/12--420/12;
11. Articoli del Corriere della Sera e de Il Giornale del 29 maggio 2014 (su questione autista UBERPOP e spaccio di droga);
12. Articoli di stampa su divieto del servizio UBER.

ROMA

Dipartimento VII
Politeco della Mobilità
U.O. Trasporto Pubblico Locale
Servizio Trasporto Pubblico non di linea



Comune di Roma

ALL. 1

Determinazione Dirigenziale

N. 1613 Del 6.10.2008

OGGETTO: Modalità operative per l'accesso all'interno della ZTL delle autovetture con autorizzazione da noleggio con conducente rilasciata da Comuni diversi da quello di Roma.

Premesso:

che il servizio del trasporto pubblico non di linea è disciplinato dalla Legge n. 21/92 nonché dalla Legge Regione Lazio n. 58/93 e s.m.i.;

che l'art. 5 della Legge nazionale 21/92 ha rimesso ai Comuni, tra le altre competenze, anche la determinazione delle modalità per lo svolgimento del servizio;

che il Comune di Roma ha esercitato le sue competenze in materia, oltre che con il Regolamento Comunale per la Disciplina degli autoservizi Pubblici non di Linea, anche con il Codice di Comportamento, attuativo dell' art. 44 del predetto Regolamento;

che i dati forniti dall'ATAC S.p.A., quale attuale Gestore del Servizio T.P.L. non di linea operante nel Comune di Roma, nel corso dell'audizione tenutasi il 10 settembre 2008 presso la Commissione Trasporti, hanno rilevato, alla data del 31 agosto 2008, la titolarità di 7.586 autorizzazioni senza scadenza per l'accesso all'interno della ZTL da parte di noleggiatori di fuori Roma, a fronte delle 1.024 noleggiatori con autorizzazioni rilasciate dal Comune di Roma e 18.792 autorizzazioni giornaliere da parte di noleggiatori di fuori Roma, sempre alla medesima data 31 agosto 2008;

che tale dato conferma l'esistenza e l'operatività sul territorio del comune di Roma di un notevolissimo numero di autoveicoli titolari di autorizzazioni di noleggio con conducente rilasciate da altri Comuni;

che tale fenomeno, proprio per l'entità numerica della sua portata, è sottoposto alla possibilità di un controllo diretto ed immediato da parte del personale della Polizia Municipale in ordine al rispetto degli obblighi e limiti di operatività previsti, per la Categoria in questione, dalle richiamate normative legislative, Nazionali, Regionali e Comunali;

che tra gli obblighi, primo fra tutti, risulta quello di ricevere la prenotazione e richiesta del servizio ed iniziare lo stesso presso la dimesa che deve avere sede nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione;

che si ritiene dunque opportuno garantire che sul territorio del comune di Roma l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente da parte di titolari di autorizzazioni rilasciate da Comuni diversi rispetto a quello di Roma, avvenga nel rispetto della legalità mediante previa comunicazione, via fax, da parte degli stessi di un'autocertificazione attestante l'espletamento del servizio in conformità ai requisiti e alle previsioni normative, Legislative, Nazionali, Regionali e Comunali;

che detta garanzia di legalità è a tutela, oltre che dell'Utenza, anche del diritto alla programmazione, nella subjecta materia, riservato al Comune di Roma all'art. 14 della Legge Regione Lazio n. 58/93, nonché del diritto degli Operatori del servizio del trasporto pubblico non di linea, titolari di licenze ed autorizzazioni rilasciate dal Comune di Roma, ad espletare lo stesso sulla base del rispetto delle regole e della concorrenza;

che si ritiene infine di attuare quanto sopra previsto, mutuando il principio procedimentale già espresso per i bus turistici dalla Determinazione Dirigenziale n. 27 dell'1 gennaio 2006, con previsione dell'obbligo da parte dei titolari di autorizzazioni noleggio con conducente rilasciate da Comuni diversi rispetto a quello di Roma, di comunicare preventivamente all'ATAAC, a mezzo fax, la propria previsione di accesso all'interno delle zone ZTL, corredata da autocertificazione inerente i dati del servizio richiedente l'accesso a tale zona;

vista la Legge n. 21/92;

vista la Legge della Regione Lazio n. 58/93 e s.m.i.;

visto il Regolamento Comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea approvato con Deliberazione C.C. n. 214/98;

visto il Codice di Comportamento, in attuazione dell'art. 44 del Regolamento Comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, approvato con Deliberazione G.C. n. 1406 del 9 luglio 1999;

visto l'art. 34 dello Statuto del Comune di Roma, approvato con Deliberazione C.C. 122 del 17.7.2000,

DETERMINA

L'obbligo dei titolari di autorizzazioni noleggio con conducente rilasciate da Comuni diversi rispetto a quello di Roma di attenersi alle seguenti norme procedurali in via propedeutica a quale condizione per l'accesso all'interno delle zone ZTL del Comune di Roma:

I titolari di autorizzazioni noleggio con conducente rilasciate da Comuni diversi rispetto a quello di Roma, in via propedeutica a quale condizione per l'accesso all'interno delle zone ZTL del Comune di Roma, dovranno previamente comunicare, anche a mezzo fax, all'ATAC la data e l'ora di presumibile accesso all'interno della predetta area, unendo alla comunicazione la trasmissione del dati di cui all'unico modulo sottoscritto per autocertificazione ai sensi e per gli effetti degli artt. 47 e 76 del D.P.R. n. 445/2000, che costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Le disposizioni di cui del presente atto avranno efficacia con decorrenza immediata e saranno sottoposte al controllo attuativo da parte dei Soggetti competenti.

IL DIRIGENTE DELLA U.O.
Ing. Gianfranco Taccari



PROBLEMATICHE RELATIVE ALL'ACCESSO NELLA CITTA' DI ROMA DI AUTOVETTURE AUTORIZZATE DA ALTRI COMUNE PER I SERVIZI DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

LA SITUAZIONE ATTUALE

Si rappresenta di seguito il quadro normativo relativo alle modalità di accesso nelle Zone a Traffico Limitato del Comune di Roma delle vetture abbinata ad autorizzazione di Noleggio Con Conducente.

Si evidenzia innanzitutto che la Normativa Europea, Direttiva n. 2006/123 e Regolamento CE 2454/1992, sancisce la cosiddetta "libertà di stabilimento", ovvero la possibilità di costituire e gestire un'impresa o intraprendere una qualsiasi attività economica in un paese della Comunità Europea tramite l'apertura di agenzie, filiali e succursali. La libertà di stabilimento vieta ogni discriminazione un imprenditore in base alla nazionalità.

L'Amministrazione Comunale di Roma disciplina le autorizzazioni per l'accesso nelle Zone a Traffico Limitato di Roma per le attività di noleggio con conducente mediante la Deliberazione di Giunta Comunale n. 553/2001.

Il suddetto disposto normativo stabilisce che i titolari di autorizzazione NCC rilasciata dal Comune di Roma possono avere libero accesso nelle ZTL per tutto il periodo di validità dell'autorizzazione.

I titolari di autorizzazione NCC rilasciata da altro Comune, invece, possono richiedere l'accesso in ZTL attraverso i seguenti canali:

- contact center (validità temporanea);
- back office (validità pari alla richiesta dell'utente);
- sportello al pubblico (validità pari alla richiesta dell'utente).

Al contact center l'utente comunica la targa del veicolo, il numero dell'autorizzazione, il Comune che l'ha rilasciata e il periodo di circolazione in ZTL.

Al back office/sportello l'utente presenta domanda scritta allegando copia della licenza, copia della carta circolazione e copia delle attestazioni del controllo del gas di scarico

mobilità

Attualmente le vetture NCC con autorizzazione rilasciata dal Comune di Roma sono 1.023, quelle con autorizzazione rilasciata da altro Comune e autorizzate all'accesso nelle Z.T.L. sono 6.300.

A tali autorizzazioni si aggiungono quelle richieste tramite il nostro Contact Center (che hanno validità temporanea, come predetto). Nel solo periodo 01.01.2010 - 30.04.2010 le richieste di autorizzazioni telefoniche sono state 1188.

Al fine di regolare la circolazione delle vetture abbinate ad autorizzazioni NCC rilasciate da altro Comune, l'Amministrazione Comunale ha emanato i seguenti atti normativi

- > Deliberazione di G.C. 396/2006, avente ad oggetto "disciplina dell'accesso in ZTL per categoria speciali [...]".
La suddetta normativa subordinava la circolazione nelle ZTL di Roma dei veicoli edibili al servizio di NCC con autorizzazione rilasciata da altro Comune, all'invio a mezzo fax dei seguenti documenti:
 1. copia autorizzazione;
 2. copia della carta di circolazione
 3. nominativo autista
 4. indicazione orario previsto entrata/uscita
 5. indicazione del luogo di destinazione del cliente
- > Determinazione Dirigenziale del Dipartimento VII n. 1713/2006, recante le modalità operative della Deliberazione n. 396/2006

I suddetti provvedimenti sono stati impugnati da alcune associazioni di categorie fino alla sospensione delle stesse avvenuta con ordinanza del TAR Lazio n. 6783/2006;

- > Determinazione Dirigenziale del Dipartimento VII n. 1613/2006, con la quale è stato stabilito di subordinare l'accesso degli NCC con autorizzazione rilasciata da altro Comune alla comunicazione preventiva delle seguenti informazioni:
 - Dati anagrafici autista
 - Numero identificativo e comune di rilascio dell'autorizzazione
 - Modello e targa dell'autovettura
 - Iscrizione al ruolo, posizione INAIL, posizione INPS dell'autista, indirizzo dell'autorimessa, titolo giuridico della disponibilità dell'autorimessa, data e ora di partenza dell'autorimessa, luogo ed ora di prelievo dell'autista.

mobilità



data e fascia oraria di accesso nella ZTL, luogo di destinazione del servizio
o copia del contratto di servizio

Anche la suddetta disciplina, impugnata dalle associazioni di categoria, è stata soppressa con ordinanza del Ter Lazio n. 6410/2008.

Pertanto ad oggi la normativa vigente non prevede da parte degli NCC fuori Roma l'invio di documentazione relativa al servizio da svolgere, ma semplicemente la comunicazione dell'accesso nelle ZTL tramite i nostri uffici.

Da una verifica a campione si è riscontrato inoltre che i titolari delle predette 6.300 autorizzazioni risultano residenti nel comune che ha rilasciato la licenza solo nel 14% dei casi, mentre risultano residenti a Roma nei 60% dei casi e risultano residenti in altro Comune nel 30% dei casi.

In relazione a quanto sopra evidenziato il Comune di Roma perde di fatto la possibilità del rilascio di nuove autorizzazioni essendo il mercato invaso e "riempito" da vettori provenienti da altri Comuni. La logica giuridica in riguardo al titolo autorizzativo, vuole che questo sia rilasciato a seguito della domanda esistente sul territorio. Qualora la domanda venga soddisfatta in modo improprio da NCC di altri Comuni, Roma non ha più il supporto logico/giuridico che gli consente il conferimento di nuovi titoli.

GLI IMPATTI ECONOMICI

Per meglio comprendere i fattori economici collegati a questa aberrazione è possibile simulare diversi scenari con un numero crescente di nuove licenze NCC. Nella tabella allegata si riportano, per ciascun caso, i proventi derivanti dalle diverse imposte sia di competenza comunale che regionale.

Per esempio, nello scenario attuale in cui nel Comune di Roma operano circa 6300 licenze di NCC fuori comune si determinerebbero i seguenti valori.

Il rilascio delle nuove licenze oltre al necessario riequilibrio della domanda (a Roma realmente è dagli anni '70-'80 che non si adegua il numero degli NCC), permette di simulare in circa 15,7 milioni di euro per anno il potenziale ricavo IRAP e la tassa di circolazione incassata, in circa 3,2 mln di euro i potenziali introiti per lo

mobilità

addizionali sul reddito, la TARI e le somme per il rilascio o il rinnovo delle autorizzazioni, per un totale potenziale ricavo di quasi 19 milioni di euro per anno.

Quanto sopra senza considerare la possibilità sancita dal decreto "Bersani" (Luglio 2008 CONVERTITO CON LEGGE N. 248/08) che permette ai Comuni il rilascio di autorizzazioni a titolo oneroso, ipotizzando un valore di circa € 10.000 per il rilascio (il valore attuale di una licenza NCC è circa € 60.000) il corrispettivo per l'Amministrazione risulterebbe pari ad oltre 63 mln di euro.

I DANNI AMBIENTALI

L'arrivo di vetture NCC di altri comuni che operano stabilmente a Roma, nella considerazione che vanno ad occupare spazi di mercato in modo illegittimo, già previsti per il trasporto pubblico romano creando una sorta di offerta superflua, falsano anche la necessaria programmazione per la tutela dell'ambiente.

Infatti dai vettori producendo inquinamento e non pagando "tasse territoriali", creano un danno economico alla Capitale che in qualche modo non vede un contributo economico proveniente da questi soggetti.

IL MERCATO DROGATO

Il riconoscimento di una Royalty al portiere di albergo produce da una parte l'aumento del costo finale all'utente e dall'altra sottrae il lavoro all'operatore destinatario originale della domanda. La situazione non nascendo da un effettivo aumento della domanda ma viene "drogata" dalla Royalty, riduce notevolmente il reddito degli operatori naturali di Roma. Questo fenomeno è aggravato anche dal fatto che dover fornire un servizio con una determinata classe di vetture e dover pagare delle "provvigioni" ai portieri costringe alcune ditte di NCC che organizzano gli autorizzati di altri comuni, ad utilizzare autisti eludendo completamente le normative fiscali e contributive riguardanti il mondo del lavoro.

Un altro aspetto deleterio del problema si realizza nella possibile concorrenza sleale visto che i vettori provenienti da altri comuni operanti in modo stabile nella capitale, pagano tasse, assicurazioni ed altro in modo inferiore a quelle dovute per una grande città.

mobilità

I DANNI UTENZA

L'utenza finale in questa situazione è quella che viene penalizzata in modo maggiore. Infatti la Royalty che L'NCC di altro comune paga, viene stornata verso il prezzo finale pagato dall'utente. La cosa è ulteriormente grave per il danno d'immagine della Capitale subisce nonostante gli sforzi per il mantenimento contenuto delle tariffe taxi. Questa situazione altera la percezione dell'utente in gran parte turistico, rappresentando un'errata realtà del costo del trasporto pubblico Romano.

POSSIBILE RIPRISTINO RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA CON UNA SPECIFICA "SANATORIA" DEI VETTORI DI ALTRI COMUNI OPERANTI A ROMA

Considerando come esempio molto attinente al problema, Roma dovrà riportare nel giusto equilibrio il numero delle autorizzazioni da essa rilasciate. Infatti realmente dagli anni 80' non avviene un sostanziale adeguamento nel numero dell'offerta di NCC. Nel ripristinare questo rapporto oggi, occorre sanare le situazioni in essere che vede dei vettori Romani utilizzare per i propri contratti di trasporto, autorizzazioni di altri Comuni. In questo necessita evidenziare, quali sono invece gli NCC di altri comuni che in modo illegale approfittando della complicità dei portieri di albergo e non solo, danno un servizio ad un prezzo maggiore in uno spazio di mercato già previsto per vettori Romani che lo offrono ad un costo più contenuto.

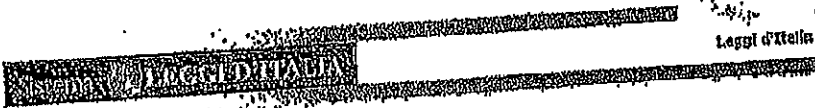
Di fatto, in una ipotesi più realistica di autorizzare 2.000 nuove licenze NCC, i potenziali ricavi sono stimabili in circa 6 milioni di euro per ogni annualità e circa 20 milioni di euro una tantum.



| SOMMARIUMI | | MANCATI RICAVI / PER ANNO | MANCATI RICAVI TOTALE PER ANNO | MANCATI RICAVI UNA TANTUM |
|----------------------------------|-------|---|-----------------------------------|---------------------------|
| Aumento di nuove licenze per NCC | | <small> In base ai dati di produzione, l'investimento per il Mezzo e Bilancio della società è di: </small> | | |
| CASO 1 | 1.000 | € 2.500.000,00 | € 500.000,00 | € 10.000.000,00 |
| CASO 2 | 2.000 | € 5.000.000,00 | € 1.000.000,00 | € 20.000.000,00 |
| CASO 3 | 3.000 | € 7.500.000,00 | € 1.500.000,00 | € 30.000.000,00 |
| SITUAZIONE ATTUALE | 6.300 | € 15.700.000,00 | € 3.200.000,00 | € 65.000.000,00 |

Opzione prevista dal contratto "Cassini" (L. 2008/2008) con
 LEASING (R. 344/08) che per conto di Cassini il cliente di autoconferma il
 proprio contratto.

FulShow



D.L. 10-2-2009 n. 5
Misure urgenti e sostegno dei settori industriali in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione lattiero e
razionalizzazione del debito nei settori lattiero-caseario,
pubblicato nella Gazz. Uff. 12 febbraio 2009, n. 24.

TESTO ORIGINALE

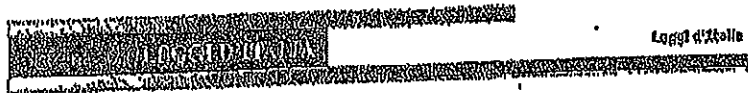
Art. 7-bis. *Sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea* ⁽³⁶⁾

In vigore dal 12 aprile 2009
Testo precedente la modifica apportata dal D.L. 1° luglio 2009, n. 78,
convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2009, n. 102.

1. Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni e agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30 giugno 2009.

(36) Articolo inserito dalla legge di conversione 9 aprile 2009, n. 33.

PulsNow



D.L. 10-2-2009 n. 5
 Misure urgenti a sostegno del settore industriale in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione letteraria e
 razionalizzazione del debito nel settore letterario-editoriale,
 Pubblicato nella Gazz. Uff. 14 febbraio 2009, n. 34.

TESTO IN VIGORE

Art. 7-bis. *Sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea* ⁽³²⁾

1. Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuarsi nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni e agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 31 marzo 2010. ⁽³³⁾

(32) Articolo inserito dalla legge di conversione 9 aprile 2009, n. 33.

(33) Comma così modificato dall'art. 23, comma 2, D.L. 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2009, n. 102 e, successivamente, dall'art. 5, comma 3, D.L. 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2010, n. 25.

Copyright 2009 Wolters Kluwer Italia s.p.a. All rights reserved.

<http://vd01.loggiditalia.it/cgi-bin/PulsNow>

D.L. 1-7-2009 n. 78
Provvedimenti urgenti, nonché proroga di termini
pubblicato nella Gazz. Uff. 2° luglio 2009, n. 140.

Art. 23. Proroga di termini

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 ottobre 2008, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2008, n. 199, le parole «30 giugno 2009» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2009».

2. All'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, le parole «fino al 30 giugno 2009» sono sostituite dalle seguenti: «fino al 31 dicembre 2009».

3. All'articolo 41 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «al 31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «al 31 dicembre 2010» e le parole: «entro il 30 giugno 2009» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 31 dicembre 2009»;

b) al comma 4, le parole: «al 30 giugno 2009» sono sostituite dalle seguenti: «al 30 settembre 2009».

4. Al fine di assicurare l'assunzione nella qualifica di vigile del fuoco della unità autorizzate per l'anno 2009, tenuto conto della vigenza delle sole graduatorie del concorso per titoli ed esami riservati ai vigili volontari ausiliari collocati in congedo negli anni 2004 e 2005, dalle quali attingere in parti uguali, il termine di scadenza relativo alla graduatoria per il 2004, è prorogato al 31 dicembre 2009. E' altresì prorogata al 31 dicembre 2010 la graduatoria del concorso pubblico per esami a 28 posti di direttore antincendi della posizione C2.

5. All'articolo 28, comma 1, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, le parole: «30 giugno 2009» sono sostituite dalle seguenti: «30 giugno 2010».

6. All'articolo 159, comma 1, primo, secondo e quarto periodo, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, le parole: «30 giugno 2009», sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2009».

7. Al comma 14 dell'articolo 19 del decreto legislativo 17 settembre 2007, n.

FulShow

Legge d'Atto

D.L. 30-12-2009 n. 194
 Proroga di termini previsti da disposizioni legislative,
 pubblicato nella Gazz. Uff. 30 dicembre 2009, n. 302.

Art. 8 Proroga di termini in materia di infrastruttura e trasporti

1. All'articolo 29, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, le parole: «31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2010⁽²⁰⁾».

2. All'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni, le parole: «1° gennaio 2010» sono sostituite dalle seguenti: «1° gennaio 2011».

3. All'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e successive modificazioni, le parole: «fino al 31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «fino al 31 marzo 2010».

4. All'articolo 29, comma 1-quinquiesdecies, lettera a), del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, le parole: «31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «30 aprile 2010».⁽²¹⁾

5. Al comma 1 dell'articolo 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, e successive modificazioni, le parole: «Entro il termine di cui al primo periodo» sono sostituite dalle seguenti: «Entro il 31 dicembre 2010».

6. All'articolo 21-bis, comma 1, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2010⁽²²⁾»;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'aggiornamento della misura del dritto decade qualora i concessionari non presentino completa istanza di stipula del contratto di programma entro il medesimo termine del 31 dicembre 2010⁽²³⁾».

7. All'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185,

511.6

L. 15-I-1992 n. 21
Legge quadro per il trasporto di persona mediante autoservizi pubblici non di linea.
Pubblicata nella Gazz. Uff. 23 gennaio 1992, n. 16.

5-bis. Accesso nel territorio di altri comuni⁽⁵⁾

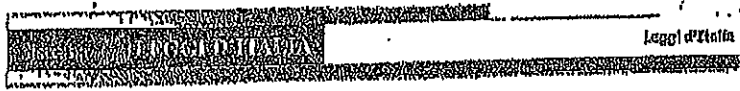
1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso.

1-bis. Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati⁽⁶⁾.

(5) Articolo aggiunto dalla lettera b) del comma 1-quater dell'art. 29, D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione, con la decorrenza indicata nell'art. 7-bis, D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, aggiunto dalla relativa legge di conversione.

(6) Comma aggiunto dalla lettera b) del comma 2 dell'art. 36, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, come sostituito dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27.

FinShow



D.L. 263-2010 n. 40
Disposizioni urgenti in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma del cosiddetto regresso e controposta, di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adempimento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori.
Pubblicato nella Gazz. Uff. 22 marzo 2010, n. 71.

Art. 2 Disposizioni in materia di potenziamento dell'amministrazione finanziaria ed effettività del recupero di imposte italiane all'estero e di adeguamento comunitario

1. In fase di prima applicazione della direttiva Ecofin del 19 gennaio 2010 in materia di recupero all'estero di crediti per imposte italiane:

a) all'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, dopo il terzo comma sono inseriti i seguenti:

«Salvo quanto previsto dai comini precedenti ed in alternativa a quanto stabilito dall'articolo 142 del codice di procedura civile, la notificazione ai contribuenti non residenti è validamente effettuata mediante spedizione di lettera raccomandata con avviso di ricevimento all'indirizzo della residenza estera rilevato dai registri dell'Anagrafe degli Italiani residenti all'estero o a quello della sede legale estera risultante dal registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile. In mancanza dei predetti indirizzi, la spedizione della lettera raccomandata con avviso di ricevimento è effettuata all'indirizzo estero indicato dal contribuente nelle domande di attribuzione del numero di codice fiscale o variazione dati e nei modelli di cui al terzo comma, primo periodo. In caso di esito negativo della notificazione si applicano le disposizioni di cui al primo comma, lettera e)».

La notificazione ai contribuenti non residenti è validamente effettuata ai sensi del quarto comma qualora i medesimi non abbiano comunicato all'Agenzia delle entrate (l'indirizzo) della loro residenza o sede estera o del domicilio eletto per la notificazione degli atti, e le successive variazioni, con le modalità previste con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate. La comunicazione e le successive variazioni hanno effetto dal trentesimo giorno successivo a quello della ricezione.»

b) le nuove disposizioni in materia di notificazione operano simmetricamente al fine della riscossione e, conseguentemente, al quinto comma dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, dopo la parola «decreto» sono aggiunte le seguenti: «; per la notificazione della cartella di pagamento ai contribuenti non residenti si applicano le disposizioni di cui al quarto e quinto comma dell'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600».

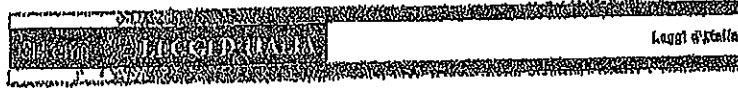
con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 46, sono soppresse le parole da: «(a associazioni) le cui pubblicazioni periodiche» fino alla fine del comma. A fronte del citato stanziamento, le tariffe postali a favore dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, del citato decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 353, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 46, come modificato dal presente comma, possono essere ridotte con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Presidenza del Consiglio dei Ministri; in ogni caso la tariffa agevolata non deve essere superiore al 50 per cento della tariffa ordinaria e deve comunque rispettare il limite massimo di spesa indicato al presente comma. Il rimborso dovuto a favore della società Poste Italiane Spa non può essere superiore al predetto importo. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al monitoraggio degli oneri derivanti dal presente comma con riguardo alle disposizioni di cui al terzo comma e quarto comma; nel caso in cui l'andamento della spesa sia tale da determinare un possibile superamento della spesa autorizzata, con decreto adottato con la modalità indicata al presente comma è stabilita la sospensione o la riduzione dell'agevolazione. ⁽¹⁷⁾

3. Al fine della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il 30 giugno 2012, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, al fine del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi. ⁽¹⁸⁾

4. A fini di razionalizzazione della disciplina della liquidità giacente sui conti e rapporti definiti dormienti ai sensi della normativa vigente, fatti salvi gli importi che, alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, siano stati comunque già versati al fondo di cui all'articolo 1, comma 343, della legge 23 dicembre 2005, n. 286, le disposizioni del comma 345-quater del citato articolo 1 si applicano esclusivamente ai contratti per i quali il termine di prescrizione del diritto dei beneficiari scade successivamente al 28 ottobre 2008. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

4-bis. Al fine di assicurare il pieno rispetto dei principi comunitari in materia di imposta sul valore aggiunto, il numero 16) del primo comma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e

FulShoW



D.L. 31-5-2010 n. 78
 Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica.
 Pubblicato nella Gazz. Uff. 31 maggio 2010, n. 129, 60.

①

Art. 53. Semplificazione dell'installazione di piccoli impianti di distribuzione di gas naturale

1. L'installazione di impianti fissi senza serbatoi d'accumulo derivati da rete domestica adibiti al rifornimento a carica lenta di gas naturale per autoalimentazione è subordinata alla presentazione di una dichiarazione d'inizio attività, disciplinata dalle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 37 ed in coerenza con gli effetti di cui al comma 5 del presente articolo da presentare al Comando provinciale dei Vigili del fuoco territorialmente competente. ^{(239) (242)}
2. Fatta salva la disciplina comunitaria in materia di prodotti, l'installazione e l'esercizio di apparecchi fissi senza serbatoio di accumulo per il rifornimento a carica lenta di gas naturale, per autoalimentazione, con una capacità di compressione non superiore a 3 m³/h sono disciplinati, ai sensi degli articoli 14 e 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, con decreto del Ministro dell'Interno da adottarsi entro centoventi giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. ⁽²⁴⁰⁾
3. L'impianto, costituito dall'apparecchio, dalla condotta di adduzione del gas e della linea elettrica di alimentazione, deve essere rispondente ai requisiti di cui alla legge 6 dicembre 1971, n. 1003, e successive modifiche, per quanto riguarda l'impiego del gas naturale, e di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 188, e successive modifiche, per quanto riguarda l'alimentazione elettrica.
4. Sono abilitate all'installazione, allo smontaggio e alla manutenzione dell'impianto le imprese aventi i requisiti stabiliti dal decreto adottato ai sensi dell'articolo 11-quaterdecies, comma 19, lettera a), del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che risultano iscritte presso la Camera di commercio, industria ed artigianato e che esercitano le attività di:
 - a) impianti di produzione, di trasporto, di distribuzione e di utilizzazione dell'energia elettrica all'interno degli edifici a partire dal punto di consegna dell'energia fornita dall'ente distributore;
 - b) impianti per il trasporto e l'utilizzazione di gas allo stato liquido o aeriforme all'interno degli edifici a partire dal punto di consegna del combustibile gassoso fornito dall'ente distributore.

<http://www.godigitale.it/ogl-btu/FulShoW>

5. Gli impianti aventi i requisiti previsti dal presente articolo, non necessitano, in ogni caso, di autorizzazione in materia di prevenzione incendi. È fatta salva la possibilità da parte dell'autorità competente per la prevenzione incendi, di effettuare controlli, anche a campione, ed emettere prescrizioni. La mancata esibizione della dichiarazione di conformità dell'impianto, in occasione dei controlli, comporta l'applicazione delle sanzioni, in relazione alla tipologia di attività in cui viene accertata la violazione, prevista dal decreto adottato ai sensi dell'articolo 11-*quaterdecies*, comma 13, lettera a), del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 205, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 e del decreto legislativo 19 dicembre 1994, n. 758. ⁽²³⁹⁾

6. Il gas naturale destinato agli impianti di cui al comma 1 è assoggettato alle aliquote di accisa previste per il gas naturale per combustione per usi civili di cui all'allegato I annesso al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, come modificato dall'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

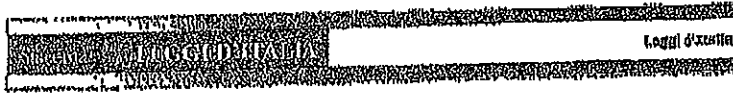
7. Al comma 9 dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, le parole: «entro e non oltre il termine di sessanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto» sono sostituite dalle seguenti «entro e non oltre il 31 dicembre 2010». ⁽²⁴⁰⁾

(239) Comma così modificato dalla legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122.

(240) Allinea così modificato dalla legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122.

(241) Comma così sostituito dalla legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122.

(242) A norma del comma 4-ter dell'art. 49 del presente D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122, le espressioni «segnalazione certificata di inizio attività» e «SCIA» sostituiscono, rispettivamente, quella di «dichiarazione di inizio attività» e «DIA», ovunque ricorrano, anche come parte di una espressione più ampia, e la disciplina di cui al comma 4-bis del citato art. 49 sostituisce direttamente, dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del suddetto D.L. n. 78/2010, quella della dichiarazione di inizio attività recata da ogni normativa statale e regionale.



D.P.C.M. 25-3-2011
Ulteriore proroga di termini relativi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Pubblicato nella Gazz. Uff. 31 marzo 2011, n. 74.

II

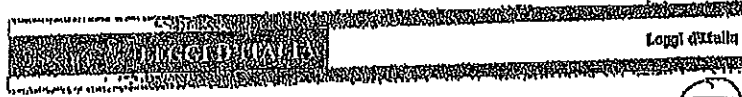
Art. 1

1. I termini di cui alla *tabella 1* allegata al presente decreto, di cui forma parte integrante, sono prorogati, per le motivazioni in essa riportate, al 31 dicembre 2011.

2. Le disposizioni di cui al presente decreto hanno effetto dal 1° aprile 2011.

Il presente decreto, previa registrazione da parte della Corte dei conti, sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Copyright 2010 Wolters Kluwer Italia S.p.A. All rights reserved.



D.L. 20-12-2011 n. 216
 Proroga di termini previsti da disposizioni legislative,
 Pubblicata nella Gazz. Off. 20 dicembre 2011, n. 282.

Art. 11. Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti

1. All'articolo 5, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7-undicesimo, le parole: "1° gennaio 2012" sono sostituite dalle seguenti parole "1° gennaio 2013";

b) al comma 7-duodecimo, le parole: "per gli anni 2010 e 2011" sono sostituite dalle seguenti parole "per gli anni 2010, 2011 e 2012".

2. All'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, e successive modificazioni, le parole: "31 dicembre 2010" sono sostituite dalle seguenti: "30 giugno 2012".

3. All'articolo 21-bis, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, e successive modificazioni, le parole "31 dicembre 2010" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2012".

4. All'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, le parole: "entro e non oltre il 31 dicembre 2010" sono sostituite dalle seguenti: "entro e non oltre il 30 giugno 2012".

5. Fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e comunque non oltre il 31 marzo 2012, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti ai sensi dell'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di Anas s.p.a. In caso di mancata adozione dello statuto e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 36, comma 6, settimo periodo entro il predetto termine, l'Agenzia è soppressa e le attività e i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° aprile 2012, che rimane titolare delle risorse previste dall'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e cui sono

contestualmente trasferite le risorse finanziarie umane e strumentali relative all'ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali di cui al medesimo comma 5.

6. Fermo restando quanto previsto al comma 5, all'articolo 36, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, le parole: "A decorrere dalla data di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "entro la data del 31 marzo 2012".

Copyright 2008 Wolfram Krieger Italia Sd. All rights reserved.

Leggi d'Italia

Leggi d'Italia

D.L. 22-6-2012 n. 83
Misure urgenti per la crescita del Paese.
Pubblicato nella Gazz. Uff. 26 giugno 2012, n. 147, S.O.



Art. 17 Disposizioni in materia di autoservizi pubblici non di linea

In vigore dal 26 giugno 2012

1. All'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, le parole: «entro e non oltre il 30 giugno 2012» sono sostituite dalle seguenti: «entro e non oltre il 31 dicembre 2012».

Copyright 2008 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.



Documenti archiviati Documenti non archiviati Ricerche Ulteriori Opere

Ricerca su D.L. 24-12-2012, n. 228 o L. 24-12-2012, n. 228

Applicazioni correlate

Leggi d'Italia

L. 24-12-2012, n. 228

Documenti

Risultati

- Paghe principali
- Annulli
- Unica via
- Legislato
- Giurisprudenza
- Commenti
- Note
- Notevole Costante
- Dottrina
- Notevole
- Notevole Carta Costituzionale
- Notevole Corte Costituzionale
- Notevole del Processo Civile
- Notevole del Processo Penale
- Notevole del PNL
- Notevole (Multimedia)
- Ricerca su tutta l'opera
- Notevole
- Caselle

L. 24-12-2012, n. 228
Di modifica per la riforma del mercato assicurativo e del mercato del lavoro (legge di stabilità 2013).
In vigore dal 24/12/2012, n. 228.



Art. 1.

In vigore dal 20 giugno 2013

1. I titoli emessi dal saldo netto da incassare a del ricorso al mercato finanziario, in termini di consistenza, di cui all'articolo 11, comma 3, lettera c), della legge 31 dicembre 2009, n. 199, per gli anni 2013, 2014 e 2015, sono indicati nell'articolo 1, i titoli del mercato di bilancio al netto delle operazioni effettuate al fine di temporizzare prima della scadenza o di ristrutturare passività preesistenti con ammortamento a carico dello Stato.
2. Nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 37, comma 3, lettera c), della legge 31 dicembre 2009, n. 199, e successive modificazioni, dell'articolo 36, comma 24, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni, e dell'articolo 4, comma 4, della legge 12 novembre 2011, n. 183, per l'anno 2013:
 - a) gli importi complessivamente dovuti dallo Stato per l'anno 2013 in contropartita di quanto stabilito al sensi della lettera a);
 - b) gli importi complessivi di cui al comma 2 sono ripartiti tra le gestioni interessate con il procedimento di cui all'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241, o successivo con deliberazioni dell'articolo 2 comma 2, lettera b), indicati all'importo che, prima del riparto, sono determinati:
 - a) alla gestione per il contributo di cui ai paragrafi a) e b) a completamento dell'attuale assicurativa e carico dello Stato dell'ente relativo al trattamento pensionistico liquidato retrospettivamente al 1° gennaio 1981;
 - b) alla gestione speciale di previdenza e assistenza per i lavoratori dello spettacolo già iscritti al prepagato PIPALE;
3. Al fine dell'attuazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 15, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 85, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 133, gli stanziamenti relativi alle spese (comprensive dei programmi del ministero) sono ridotti in termini di copertura e di cassa degli importi indicati nell'articolo 2, allegato alla presente legge.
4. Gli stanziamenti relativi alla spesa (comprensiva degli interventi correttivi) previsti dalla amministrazione sono ridotti in conseguenza delle disposizioni contenute nei successivi commi.
5. Concorso al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della spesa del Ministero dell'Economia e delle Finanze in dipendenza di cui al comma 15.
6. La spesa disponibile per gli interventi recati dalle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 2, allegato alla presente legge, è ridotta per ciascuno degli anni 2013, 2014, 2015 e successivi per gli importi indicati.
7. Concorso al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della spesa del Ministero del lavoro e delle politiche sociali in dipendenza di cui al comma 9 e 15.
8. Fino alla riforma degli istituti di cui al comma 1 dell'articolo 15 della legge 30 marzo 2001, n. 152, e decorrenza del 2014, per un importo pari a 30 milioni di euro, il concorso di raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica di cui all'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 85, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 133, è realizzato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali anche mediante l'attuazione del comma 15 del medesimo articolo 7.
9. Al fine di conseguire il più adeguato ed efficace esercizio delle attività degli istituti di patronato e di assistenza sociale, anche nell'ambito dell'attuale gestione della ricerca, come riformata ai sensi del comma 9, garantendo altresì ai lavoratori del settore servizi adeguati e omogenei, nonché di armonizzare e in più uniforme livello di prestazione sul territorio nazionale, alla legge 30 marzo 2001, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'articolo 2, comma 1, lettera a), le parole "in sede" sono sostituite dalle seguenti: "entro anno";
 - b) all'articolo 2, comma 1, lettera b), le parole "in sede" sono sostituite dalle seguenti: "in un terzo delle province" e in un terzo delle province sono



130 del 2008. I comuni comunicano ai contribuenti la somma a versare in base alle tariffe (a più idoneo forme di comunicazione) nel rispetto dell'articolo 6 della legge 27 luglio 2009, n. 222.

131. I comuni, in deroga all'articolo 21 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 444, possono affidare, fino al 31 dicembre 2012, in gestione del tributo o della tariffa di cui al comma 29, al 30 e al 31 del presente articolo, il servizio di gestione del tributo e di accertamento e riscossione...

132. I comuni, in deroga all'articolo 21 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 444, possono affidare, fino al 31 dicembre 2012, in gestione del tributo o della tariffa di cui al comma 29, al 30 e al 31 del presente articolo, il servizio di gestione del tributo e di accertamento e riscossione...



133. È fissato al 30 giugno 2013 il termine di scadenza del termine di cui al presente articolo...

134. Il termine per la conclusione dei lavori di cui al presente articolo...

135. I termini di durata degli organi di cui all'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 29 giugno 1994, n. 367 a succedeva modificazioni possono essere prorogati al 30 giugno 2013.

136. È prorogato al 30 giugno 2013 il termine di cui all'articolo 1, comma 10, della legge 19 dicembre 2010, n. 220.

137. Il termine di cui all'articolo 29-ter del decreto-legge 28 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 24, è prorogato al 30 giugno 2013.

138. Limitatamente alla procedura di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 22 gennaio 2012, n. 27, è prorogato al 30 giugno 2013.

139. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può essere disposta l'iscrizione in forza fino al 31 dicembre 2013 del termine del 30 giugno 2013 di cui al comma 10 dell'articolo 1.

140. All'articolo 248, comma 1, del decreto legislativo 19 febbraio 1998, n. 57, in parola con oltre il 31 dicembre 2012 sono sostituite le seguenti parole: «...».

141. All'articolo 26, comma 1, del decreto legislativo 31 maggio 2012, n. 91 in parola con paragrafo dal 2012 sono sostituite dalle seguenti le parole dal 2010.

142. È prorogato, per l'anno 2013, l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1-bis, del decreto-



L. 24-12-2012 n. 228
 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013).
 Pubblicata nella Gazz. Uff. 29 dicembre 2012, n. 302, S.O.

Tabella 2
(articolo 1, comma 388)

In vigore dal 1 gennaio 2013

| | Termine | Fonte normativa |
|----|--------------------------------|--|
| 1 | 1° gennaio 2013 | Articolo 16, comma 2, quinto periodo, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 198 |
| 2 | 1° gennaio 2013 (54) | Articolo 12, comma 84, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 198 |
| 3 | 19 gennaio 2013 (55) | Articolo 28, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2012, n. 89, limitatamente all'articolo 10, comma 1, dello stesso decreto, con riferimento all'articolo 3, comma 1, capoverso Art. 16, comma 3, lettere a), b), c), d), e), h), i), l) ed o), del medesimo decreto |
| 4 | 19 gennaio 2013 (55) | Allegato 31, paragrafo 1, lettera B, punto 5.2, ultima capoverso, del decreto legislativo 18 aprile 2012, n. 89 |
| 5 | 31 dicembre 2012 (56) | Articolo 2, comma 2, del decreto-legge 28 marzo 2010, n. 40, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2010, n. 79 |
| 6 | 31 dicembre 2012 (56) | Articolo 15, comma 3-quinquies, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 226, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 |
| 7 | Per gli anni 2010, 2011 e 2012 | Articolo 8, comma 7-duodecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2010, n. 25 |
| 8 | 31 dicembre 2012 (58) | Articolo 51-bis, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31 |
| 9 | 31 dicembre 2012 | Articolo 29, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 41 |
| 10 | 31 dicembre 2012 (56) | Articolo 23, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 226, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 |
| 11 | 31 dicembre 2012 (57) | Articolo 8, comma 30, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 224 |
| 12 | 31 dicembre 2012 (58) | Articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 13 | 31 dicembre 2012 (58) | Articolo 8, comma 7, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 14 | 31 dicembre 2012 (50) | Articolo 11, commi 3 e 4, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 15 | 31 dicembre 2012 (81) | Articolo 12, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 16 | 31 dicembre 2012 | Articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 17 | 31 dicembre 2012 (52) | Articolo 18, comma 1, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 18 | 31 dicembre 2012 (53) | Articolo 25, comma 1, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 |
| 19 | 1° gennaio 2013 (59) | Articolo 4-quinquiesdecies, comma 1, del decreto-legge 3 novembre 2008, n. 174, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 dicembre 2008, n. 205 |

Legge 24 dicembre 2012

Legge d'Italia

D.P.C.M. 26-6-2013
Proroga di termini di interesse del Ministero della Infrastruttura e dei trasporti.
Pubblicato nella Gazz. Uff. 28 giugno 2012, n. 150.



Art. 1

1. È prorogato al 31 dicembre 2013 il termine di scadenza dei termini e dei regimi giuridici indicati nella tabella 2, punti numeri 2, 3, 4, 5, 6, 8, allegata alla legge 24 dicembre 2012, n. 228.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Copyright 2008 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.



D.L. 30-12-2013 n. 150
Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.
Pubblicato nella Gazz. Uff. 30 dicembre 2013, n. 304.

Art. 4 Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti

In vigore dal 31 dicembre 2013

1. All'articolo 15 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, il comma 3-quinquies è sostituito dal seguente:

"3-quinquies. Al fine di garantire e tutelare la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in acqua, fino all'emanazione, entro e non oltre il 31 dicembre 2014, del regolamento recante la disciplina dei corsi di formazione per gli addetti al salvamento acquatico, da adottare con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono prorogate le autorizzazioni all'esercizio di attività di formazione e concessione brevetti per lo svolgimento dell'attività di salvamento acquatico rilasciate entro il 31 dicembre 2011."

2. All'articolo 21-bis, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, le parole: "31 dicembre 2012" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2014".

3. L'entrata in vigore dell'articolo 28, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, limitatamente all'articolo 10, comma 1, dello stesso decreto, con riferimento all'articolo 3, comma 1, capoverso: Art. 116, comma 3, lettere a), b), c), d), e), h), l), n) ed o), del medesimo decreto, è prorogata al 31 dicembre 2014.

4. All'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, le parole "31 dicembre 2012" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2014".

5. All'articolo 189, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, le parole: "31 dicembre 2013" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2014".

6. Il termine del 31 dicembre 2013 di cui all'articolo 357, comma 27, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, è prorogato al 31 dicembre 2014.

7. I termini in materia di impianti funiviari prorogati, da ultimo, per effetto di quanto disposto all'*articolo 11-bis del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 24 febbraio 2012, n. 14*, possono essere ulteriormente prorogati di un periodo non superiore a sei mesi, previa verifica da parte degli organi di controllo della idoneità al funzionamento e della sicurezza degli impianti.

8. È prorogato al 30 giugno 2014 il termine previsto dall'*articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 ottobre 2008, n. 158*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 18 dicembre 2008, n. 199*. Agli oneri del presente comma, pari a 1,7 milioni di euro per l'anno 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'*articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 27 dicembre 2004, n. 307*.

Copyright 2008 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.

9/05025/151 | CAMERA - ITERATTO

Pagina 1 di 2

ATTO CAMERA

ODG IN ASSEMBLEA SUP.D.L. 9/05025/151

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura 16
Seduta di ammatto: 698 del 21/03/2012

Operatore

Firma firmatario: MONAI CARLO
Gruppo: ITALIA DEI VALORI
Data firma: 22/03/2012

| Elenco dei co-firmatari dell'atto | | Data firma |
|-----------------------------------|------------------------------------|------------|
| Nome/cognome co-firmatario | Gruppo | |
| CIMADORO GABRIELE | ITALIA DEI VALORI | 22/03/2012 |
| PIFFARI SERGIO MICHELE | ITALIA DEI VALORI | 22/03/2012 |
| BORGHESE ANTONIO | ITALIA DEI VALORI | 22/03/2012 |
| PALADINI GIOVANNI | ITALIA DEI VALORI | 22/03/2012 |
| MONTAGNOLI ALESSANDRO | LIGA NORD PADANIA | 22/03/2012 |
| COMPAGNON ANGELO | UNIONE DI CENTRO PER IL TERZO POLO | 22/03/2012 |

Statuto: CONCLUSO IL 22/03/2012

| Partecipanti allo svolgimento/dibattimento | | Data |
|--|--|------------|
| DEICLARAZIONE GOVERNO | SOTTOSGREGARIO DI STATO SVILUPPO ECONOMICO | 22/03/2012 |
| DE VINCENTI CLAUDIO | | |
| INTERVENTO PARLAMENTARE | | 22/03/2012 |
| MONAI CARLO | ITALIA DEI VALORI | |
| INTERVENTO GOVERNO | SOTTOSGREGARIO DI STATO SVILUPPO ECONOMICO | 21/03/2012 |
| DE VINCENTI CLAUDIO | | |
| PARERE GOVERNO | SOTTOSGREGARIO DI STATO SVILUPPO ECONOMICO | 22/03/2012 |
| DE VINCENTI CLAUDIO | | |

Balleri

DISCUSSIONE IL 22/03/2012
 NON ACCOLTO IL 22/03/2012
 PARERE GOVERNO IL 22/03/2012
 RESISTITO IL 22/03/2012
 CONCORSO IL 22/03/2012

Atto Camera

Ordine del Giorno 9/5025/151
 presentato da
 CARLO MONNI
 testo di
 giovedì 22 marzo 2012, seduta n.609

La Camera, premesso che:
 provvedimento in esame contiene diverse disposizioni che riguardano il settore dei trasporti; in particolare, l'articolo 36 della disposizione relativa alla regolazione indipendente in materia di trasporti, in attuazione dell'articolo 1 della legge 481/1993 (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità) l'Autorità di regolazione dei trasporti attribuisce la competenza nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli enti locali di cui al Titolo V della seconda parte della Costituzione;
 in particolare il comma 2 del citato articolo 36 reca alcune modificazioni alla Legge quadro per il trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea (legge 15 gennaio 1992, n. 21) senza tuttavia modificare, come invece proposto in sede parlamentare dal Gruppo dell'Italia dei Valori nonché ribadito riproponendo in passato dalla Commissione IX (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati, la disciplina relativa al servizio di noleggio con conducente;
 sotto tale profilo si segnala la necessità di pervenire a una revisione della normativa in materia di servizi di noleggio con conducente specie a seguito dell'introduzione del comma 1-quater dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 14 del 2009, in modo da superare le più gravose restrizioni imposte allo svolgimento di tale attività e, al tempo stesso, impedire tutte le forme di esercizio abusivo dell'attività medesima.

Impegna il Governo

ad esaminare tutto lo iterativo opportuno per assicurare una sollecita revisione della normativa in materia di servizi di noleggio con conducente alla luce delle modifiche introdotte dal comma 1-quater dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 14 del 2009, al fine di superare le più gravose restrizioni imposte allo svolgimento di tale attività;
 ad adottare gli opportuni provvedimenti, con particolare riferimento alle imprese esercenti attività di noleggio con conducente, al fine di migliorare l'offerta all'utenza, la professionalità delle imprese, l'economicità dei servizi ed, infine, la crescita dell'occupazione giovanile.
 9/5025/151. Monni, Cimadoro, Pizzari, Borghesi, Faladini, Montagnoli, Compagnoni.

All. 10-A

СЪДНА ВАРОВЕЩЕВЪ СЪД
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPEISKE UNIONES DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CŮRT SUDPRÁVNÍHOUS AN AONTAIS EORPAIGE
SUD EUROPEISKE UNIE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



LUXEMBOURG

EUROPA SAJUNOOS TREŠINKIMO TRIBMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRSÁGA
IL-QORT TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRIBUNAL SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CŮRTEA DE JUSTITIE A UNIUNII EUROPEENE
SŮDNY DVŮR BŮROPSKÉ UNIE
SOMÍČE EVROPSKE UNIE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

13 febbraio 2014*

«Rinvio pregiudiziale – Articoli 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE – Regolamento (CEE) n. 2454/92 – Regolamento (CE) n. 12/98 – Attività di noleggio autoveicoli con conducente – Normative nazionale e regionale – Autorizzazione rilasciata dai comuni – Presupposti – Situazioni puramente interne – Competenza della Corte – Ricevibilità delle questioni»

Nelle cause riunite C-162/12 e C-163/12,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), con ordinanze del 19 ottobre 2011 e del 1° dicembre 2011, pervenute in cancelleria il 2 aprile 2012, nei procedimenti

Airport Shuttle Express scarl (C-162/12),

Giovanni Panarisi (C-162/12),

Società Cooperativa Autonoleggio Piccola arl (C-163/12),

Gianpaolo Vivani (C-163/12)

contro

Comune di Grottaferrata,

con l'intervento di:

Federnoleggio,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da M. Ilešič, presidente di sezione, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh (relatore), C. Toader e E. Jarašičinas, giudici,

* Lingua processuale: italiano.

IT

avvocato generale: J. Kokott

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 giugno 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per l'Airport Shuttle Express scari, G. Panarisi, la Società Cooperativa Autonoleggio Piccola arl, G. Vivani e la Federnoleggio, da P. Troianello, avvocato;

- per il Comune di Grottaferrata, da M. Giustiniani e N. Moravia, avvocati;

- per la Commissione europea, da J. Hottiaux e F. Moro, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 settembre 2013,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli articoli da 3 TUE a 6 TUE, 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE, nonché dei regolamenti (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 251, pag. 1), e (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU 1998, L 4, pag. 10).
- 2 Tali domande sono state sollevate nell'ambito di due controversie che vedono opporsi al Comune di Grottaferrata, in un caso, l'Airport Shuttle Express scari (in prosieguo: l'«Airport Shuttle Express») e il sig. Panarisi e, nell'altro, la Società Cooperativa Autonoleggio Piccola arl (in prosieguo: l'«Autonoleggio Piccola») e il sig. Vivani, riguardo alla sospensione delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di noleggio autoveicoli con conducente (in prosieguo: il «noleggio con conducente»). La Federnoleggio, un'associazione che raggruppa imprese di noleggio automobili e autobus con conducente, è intervenuta a sostegno dei ricorrenti nei due procedimenti principali.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

- 3 Il regolamento n. 2454/92 è stato annullato dalla sentenza del 1° giugno 1994, Parlamento/Consiglio (C-388/92, Racc. pag. I-2067).
- 4 Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 12/98:

«Qualsiasi vettore che svolga l'attività di trasporto di viaggiatori su strada per conto terzi, titolare della licenza comunitaria (...), è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente regolamento e senza discriminazione a cagione della nazionalità o del suo luogo di stabilimento, ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di viaggiatori su strada, per conto terzi, in un altro Stato membro (...), senza disporvi di una sede o di altro stabilimento.

(...).

- 5 Conformemente all'articolo 2, punto 4, del regolamento n. 12/98, s'intendono per «veicoli», al fini di quest'ultimo, «gli autoveicoli atti a trasportare, per tipo di costruzione ed equipaggiamento, più di nove persone, conducente compreso, e destinati a tale scopo».
- 6 Come risulta dal suo articolo 2, paragrafo 2, lettera d), la direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (GU L 376, pag. 36), non si applica ai servizi nel settore dei trasporti che rientrano nell'ambito di applicazione del titolo VI della terza parte del Trattato FUE.

Il diritto italiano

La normativa nazionale

- 7 L'articolo 3 della legge del 15 gennaio 1992, n. 21, recante quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (GURI n. 18 del 23 gennaio 1992), come modificata dal decreto legge del 30 dicembre 2008, n. 207 (GURI n. 304 del 31 dicembre 2008), convertito in legge, con modificazioni, dalla legge del 27 febbraio 2009, n. 14 (Supplemento ordinario alla GURI n. 49 del 28 febbraio 2009; in prosieguo: la «legge n. 21/1992»), prevede quanto segue:

«1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse (...)

3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».

8 Ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 21/1992:

«1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

(...)

b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;

c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;

(...)

2. Nei casi di cui al comma 1 è consentito conferire la licenza o l'autorizzazione agli organismi ivi previsti e rientrare in possesso della licenza o dell'autorizzazione precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza od esclusione dagli organismi medesimi.

(...».

9 L'articolo 8 della medesima legge recita come segue:

«1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo (...), che possono gestirle in forma singola o associata.

2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo (...). È (...) ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente (...)

3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa (...) situat[e] nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».

10 L'articolo 11, paragrafi 2 e 4, della legge n. 21/1992 così dispone:

«2. Il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza per qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite comunale o comprensoriale, fatto salvo quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 4.

I - 4

(...)

4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni (...).

- 11 Dal fascicolo a disposizione della Corte risulta che l'articolo 14 bis, paragrafo 2, della legge n. 11 del 4 febbraio 2003, quale introdotto dalla legge n. 88 del 7 luglio 2009, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee (Legge comunitaria 2008) (Supplemento ordinario alla GURI n. 161 del 14 luglio 2009), stabilisce che «[n]ei confronti dei cittadini italiani non trovano applicazione norme dell'ordinamento giuridico italiano o prassi interne che producano effetti discriminatori rispetto alla condizione e al trattamento dei cittadini comunitari residenti o stabiliti nel territorio nazionale».

La normativa regionale del Lazio

- 12 L'articolo 5 della legge regionale del Lazio del 26 ottobre 1993, n. 58, recante disposizioni per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea, di cui all'articolo 6 della legge [n. 21/1992] (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 31 del 10 novembre 1993), come modificata dall'articolo 58 della legge regionale del Lazio del 28 dicembre 2006, n. 27 (Supplemento ordinario n. 5 al *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 36 del 30 dicembre 2006; in prosieguo: la «legge regionale n. 58/1993»), dispone:

«Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengono all'interno del territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Il servizio è effettuato per qualunque destinazione. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse».

- 13 L'articolo 10 della legge regionale n. 58/1993, rubricato «Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente», stabilisce al suo paragrafo 2 quanto segue:

«Fatto salvo quanto previsto (...), il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale».

- 14 L'articolo 17 della legge regionale n. 58/1993 fissa i requisiti per l'iscrizione nel ruolo provinciale dei conducenti. Il suo paragrafo 1, lettera a), indica che, per tale iscrizione, occorre «essere cittadini italiani ovvero di un paese della Comunità economica europea».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

- 15 Con atti del 1° febbraio 2011, il Comune di Grottaferrata disponeva la sospensione, per 30 giorni dal 14 marzo 2011, delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente da esso accordate ai sigg. Panarisi e Vivanti. ~~Il motivo era la constatata violazione degli articoli 3 e 11, paragrafo 4, della legge n. 21/1992, nonché degli articoli 5 e 10 della legge regionale n. 58/1993, nella parte in cui prevedono l'uso esclusivo e obbligatorio di una rimessa situata sul territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione per il servizio in questione, nonché l'inizio e il termine del servizio in detta rimessa. Ad una verifica sarebbe infatti emerso che i veicoli destinati al servizio oggetto di dette autorizzazioni si avvalevano di rimesse situate sul territorio non del Comune di Grottaferrata, bensì del Comune di Roma, dov'è la sede sociale sia dell'Airport Shuttle Express sia dell'Autonoleggio Piccola, alle quali le medesime autorizzazioni erano state cedute, rispettivamente, dai sigg. Panarisi e Vivanti.~~
- 16 L'Airport Shuttle Express e il sig. Panarisi, da un lato, nonché l'Autonoleggio Piccola e il sig. Vivanti, dall'altro, hanno proposto rispettivamente ricorso dinanzi al giudice del rinvio per l'annullamento delle misure di sospensione summenzionate, di cui contestano la legittimità sulla base, segnatamente, della normativa dell'Unione in materia di trasporto, di mercato interno e di concorrenza.
- 17 Il giudice del rinvio rileva che il trasporto non di linea con conducente non costituisce oggetto di una normativa specifica nel diritto dell'Unione. Nondimeno, nella fattispecie, occorrerebbe far riferimento alla normativa dell'Unione sul trasporto di persone. A tal proposito, le norme dell'Unione sul diritto di stabilimento e sulla libera concorrenza troverebbero piena applicazione nel settore dei trasporti. Il medesimo giudice evoca in particolare la liberalizzazione dei trasporti nel mercato unico di cui al regolamento n. 2454/92 e quella che sarebbe stata realizzata, nel settore del trasporto con autobus, dal regolamento n. 12/98. Esso fa altresì riferimento all'articolo 92 TFUE. Quanto alla libera concorrenza, cita gli articoli 101 TFUE e 102 TFUE, in combinato disposto con gli articoli 3 TUE e 4, paragrafo 3, TUE nonché con gli articoli da 3 TFUE a 6 TFUE.
- 18 Al giudice del rinvio le normative italiane pertinenti, nazionale e regionale, paiono in contrasto con l'articolo 49 TFUE e sembrano inoltre contenere misure che ostacolano la concorrenza effettiva degli operatori nell'ambito del mercato dei trasporti.

19 Ciò considerato, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali, redatte in termini identici nelle cause C-162/12 e C-163/12:

«1) Se gli articoli 49 TFUE, [da] 3 [TUE a] 6 [TUE], 101 [TFUE] e 102 TFUE nonché il regolamento [n. 2454/92] e il regolamento [n. 12/98] ostino all'applicazione degli articoli 3, comma 3, e 11 della legge [n. 21/1992] nella parte in cui dispongono rispettivamente che "[l]a sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione" e che "[l]e prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelievo e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni (...)».

2) Se gli articoli 49 TFUE, [da] 3 [TUE a] 6 [TUE], 101 [TFUE] e 102 TFUE nonché il regolamento [n. 2454/92] e il regolamento [n. 12/98] ostino all'applicazione degli articoli 5 e 10 della legge regionale [n. 58/1993], nella parte in cui dispongono rispettivamente che "[l]i prelievo dell'utente o l'inizio del servizio avvengono all'interno del territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione" e che "[l]i prelievo dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale (...)».

20 Con ordinanza del presidente della Corte del 2 maggio 2012, le cause C-162/12 e C-163/12 sono state riunite ai fini delle fasi scritta ed orale del procedimento, nonché della sentenza.

Sulle istanze presentate dopo la chiusura della fase orale

21 Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 31 ottobre 2013, completato da un addendum depositato il 21 novembre 2013, l'Airport Shuttle Express, il sig. Panarisi, l'Autonoleggio Piccola, il sig. Vivani e la Federnoleggio hanno chiesto la riapertura della fase orale. A loro avviso, alla luce delle conclusioni dell'avvocato generale, la riapertura si rende necessaria, da un lato, per ovviare a certe lacune di fatto attinenti alla questione della ricevibilità delle domande di pronuncia pregiudiziale e, dall'altro, per consentire una discussione riguardo all'eventuale incidenza su tale questione della procedura di attribuzione, da parte dei comuni italiani, delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente.

- 22 In subordine, detti interessati invitano la Corte a chiedere chiarimenti al giudice del rinvio, conformemente all'articolo 101 del regolamento di procedura della Corte.
- 23 Ai sensi dell'articolo 83 del regolamento di procedura, la Corte, sentito l'avvocato generale, può disporre la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo decisivo la decisione della Corte, oppure quando la causa dev'essere decisa in base a un argomento che non è stato oggetto di discussione tra le parti o gli interessati menzionati dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.
- 24 Occorre tuttavia ricordare che, in forza dell'articolo 252, secondo comma, TFUE, l'avvocato generale ha il compito di presentare pubblicamente, con assoluta imparzialità e in piena indipendenza, conclusioni motivate sulle cause che, conformemente allo Statuto della Corte, richiedono il suo intervento. Nell'esercizio di tale funzione egli può certamente, se del caso, analizzare una domanda di pronuncia pregiudiziale ricollocandola in un contesto più ampio rispetto a quello strettamente definito dal giudice del rinvio o dalle parti del procedimento principale. Dato che la Corte non è vincolata né dalle conclusioni dell'avvocato generale né dalla motivazione sulla quale esse sono basate, non è indispensabile riaprire la fase orale, conformemente all'articolo 83 del regolamento di procedura, ogniqualvolta l'avvocato generale sollevi una questione di diritto che non sia stata oggetto di discussione tra le parti (v., in particolare, sentenze del 22 maggio 2008, *Felchemie Schwebda e Bayer CropScience*, C-361/06, Racc. pag. I-3865, punto 34; dell'11 aprile 2013, *Novartis Pharma*, C-535/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 31, nonché del 12 dicembre 2013, *Carrath*, C-361/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 19).
- 25 Non vi è luogo, pertanto, ad accogliere l'istanza di riapertura della trattazione orale.
- 26 Per quanto riguarda la facoltà, prevista all'articolo 101 del regolamento di procedura, di chiedere chiarimenti al giudice del rinvio, secondo una giurisprudenza consolidata, che si riflette ormai nell'articolo 94, lettere b) e c), di detto regolamento, siccome la decisione di rinvio costituisce il fondamento del procedimento di rinvio pregiudiziale dinanzi alla Corte, è indispensabile che il giudice nazionale espliciti, nella stessa decisione di rinvio, il contesto di fatto e di diritto della controversia oggetto del procedimento principale e fornisca un minimo di spiegazioni sulle ragioni della scelta delle norme di diritto dell'Unione di cui chiede l'interpretazione nonché sul rapporto che stabilisce fra tali disposizioni e la normativa nazionale applicabile alla controversia di cui è investito (v. in tal senso, in particolare, ordinanza del 28 giugno 2000, *Laguillaumie*, C-116/00, Racc. pag. I-4979, punti 23 e 24, nonché sentenze del 19

aprile 2007, Asemfo, C-295/05, Racc. pag. I-2999, punto 33, e del 21 febbraio 2013, Mora IPR, C-79/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 37).

- 27 Alla luce di quanto sopra la Corte non ritiene opportuno, nell'ambito delle presenti cause, chiedere chiarimenti al giudice del rinvio.

Sulle domande di pronuncia pregiudiziale

- 28 Con le sue questioni il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se varie disposizioni del diritto dell'Unione debbano essere interpretate nel senso che ostano a talune norme nazionali e regionali relative alle condizioni di autorizzazione e di esercizio dell'attività di noleggio con conducente.
- 29 Considerato il tenore delle questioni sollevate, occorre ricordare anzitutto che, nell'ambito dell'articolo 267 TFUE, la Corte non è competente a pronunciarsi sull'interpretazione di disposizioni di legge o di regolamento nazionali né sulla conformità di tali disposizioni al diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze del 18 novembre 1999, Teckal, C-107/98, Racc. pag. I-8121, punto 33, nonché del 23 marzo 2006, Enrisorse, C-237/04, Racc. pag. I-2843, punto 24 e la giurisprudenza ivi citata).
- 30 Ciò posto, è giurisprudenza costante che la Corte, in caso di questioni formulate in modo improprio o che eccedano l'ambito delle funzioni attribuitele dall'articolo 267 TFUE, deve estrarre dal complesso degli elementi forniti dal giudice nazionale, in particolare dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi di diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (v., in particolare, sentenza dell'11 marzo 2010, Attanasio Group, C-384/08, Racc. pag. I-2055, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata). In tale ottica è compito della Corte riformulare, se necessario, le questioni sottoposte (v., in particolare, sentenze Attanasio Group, cit., punto 19; del 14 ottobre 2010, Fuß, C-243/09, Racc. pag. I-9849, punto 39 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 4 ottobre 2012, Byankov, C-249/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 57 e la giurisprudenza ivi citata).
- 31 Conformemente a detta giurisprudenza, si può ritenere che, sebbene per il loro tenore testuale le questioni deferite sembrano perseguire un'applicazione diretta del diritto dell'Unione ai procedimenti principali, il giudice del rinvio chieda, in realtà, un'interpretazione di tale diritto alla luce degli elementi di fatto e di diritto applicabili ai suddetti procedimenti.
- 32 Occorre indi rilevare che, come ha osservato l'avvocato generale al paragrafo 20 delle conclusioni, il regolamento n. 12/98 cui si riferiscono le questioni sollevate non disciplina l'attività oggetto dei procedimenti principali, atteso che, ai sensi del suo articolo 2, punto 4, esso si applica unicamente agli autoveicoli atti a trasportare, per tipo di costruzione ed equipaggiamento, più di nove persone,

conducente compreso, e destinati a tale scopo. Quanto al regolamento n. 2454/92, è indicato al punto 3 della presente sentenza che la Corte lo ha annullato.

- 33 Le questioni sollevate menzionano, poi, oltre agli articoli 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE, gli articoli da «3 TUE [a] 6 TUE». Riguardo alle norme sulla concorrenza contenute negli articoli 101 TFUE e 102 TFUE, dalle domande di pronuncia pregiudiziale, per quanto imprecise sul punto, è possibile inferire (v. per analogia, segnatamente, sentenza Byankov, cit., punto 58 e la giurisprudenza ivi citata) che, in realtà, esse perseguono eventualmente, in particolare, l'interpretazione, alla luce dei fatti dei procedimenti principali, di dette disposizioni, in combinato, rispettivamente, con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE e con l'articolo 106 TFUE.
- 34 Peraltro, come la Commissione europea ha giustamente rilevato, le questioni sollevate si riferiscono a obblighi, derivanti dalle normative oggetto dei procedimenti principali, ulteriori rispetto a quelli la cui asserita violazione è all'origine delle controversie pendenti dinanzi al giudice nazionale. Infatti, come risulta dal punto 15 della presente sentenza, dette controversie vertono solo sulla violazione degli obblighi, da un lato, di utilizzare esclusivamente rimesse situate sul territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente e, dall'altro, di iniziare e di terminare ogni prestazione di trasporto in detta rimessa.
- 35 Le questioni poste, invece, per come sono formulate, sembrano vertere altresì sugli obblighi, in primo luogo, che la sede del vettore si trovi esclusivamente sul territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, in secondo luogo, che le prenotazioni per il noleggio con conducente siano effettuate presso la rimessa utilizzata ai fini di detta attività e, in terzo luogo, che l'utente sia prelevato unicamente all'interno del territorio del comune che ha rilasciato la stessa autorizzazione. Riguardo a detti tre obblighi le questioni sollevate hanno quindi natura ipotetica.
- 36 Ciò considerato, occorre comprendere le questioni poste come dirette, in sostanza, a sapere se l'articolo 49 TFUE ovvero le norme dell'Unione in materia di concorrenza debbano essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni nazionali e regionali, come quelle oggetto dei procedimenti principali, a termini delle quali la rimessa utilizzata ai fini dell'attività di noleggio con conducente dev'essere ubicata unicamente sul territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione all'esercizio di detta attività, i veicoli utilizzati ai fini di detta attività devono stazionare all'interno di tale rimessa e l'inizio e il termine di ogni singolo servizio devono avvenire in questa stessa rimessa.
- 37 Al riguardo, per quanto attiene, in primo luogo, alle norme dell'Unione in materia di concorrenza, gli articoli 101 TFUE e 102 TFUE, se è vero che di per sé concernono unicamente il comportamento delle imprese e non misure legislative o regolamentari degli Stati membri, impongono nondimeno a questi ultimi, in

combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, il quale istituisce un dovere di cooperazione, di non adottare o mantenere in vigore misure, vuoi pure legislative o regolamentari, in grado di annullare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (v. sentenze del 16 novembre 1977, GB-Inno-BM, 13/77, Racc. pag. 2115, punto 31; del 9 settembre 2003, CIF, C-198/01, Racc. pag. I-8055, punto 45 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, Racc. pag. I-13927, punto 25).

- 38 Risulta tuttavia da costante giurisprudenza della Corte che l'esigenza di giungere ad un'interpretazione del diritto dell'Unione che sia utile per il giudice nazionale impone che quest'ultimo definisca l'ambito di fatto e di diritto in cui s'inseriscono le questioni sollevate o che esso spieghi almeno le ipotesi di fatto su cui tali questioni sono fondate. Tali condizioni valgono in modo del tutto particolare nel settore della concorrenza, caratterizzato da situazioni di fatto e di diritto complesse (v., in particolare, sentenze Attanasio Group, cit., punto 32 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 10 maggio 2012, Duomo Gpa e a., da C-357/10 a C-359/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 22).
- 39 Orbene, nella fattispecie, le decisioni di rinvio non forniscono alla Corte gli elementi di fatto e di diritto che le consentirebbero di determinare le condizioni in cui normative come quelle in discussione nei procedimenti principali sarebbero riconducibili agli articoli 101 TFUE e 102 TFUE, in combinato disposto, rispettivamente, con gli articoli 4, paragrafo 3, TUE e 106 TFUE. In particolare, dette decisioni non forniscono alcuna spiegazione del nesso che stabiliscono tra tali disposizioni e i procedimenti principali ovvero l'oggetto dei procedimenti principali.
- 40 Ciò considerato, nella parte in cui chiedano un'interpretazione di dette disposizioni, le questioni deferite devono essere dichiarate irricevibili (v. per analogia, in particolare, sentenza Duomo Gpa e a., cit., punto 24).
- 41 Per quanto attiene, in secondo luogo, all'articolo 49 TFUE, è pacifico che tutti gli elementi dei procedimenti principali sono collocati all'interno di un solo Stato membro. In tali circostanze, occorre che la Corte verifichi la propria competenza nelle presenti cause a pronunciarsi su detta disposizione (v. per analogia, in particolare, sentenze del 31 gennaio 2008, Centro Europa 7, C-380/05, Racc. pag. I-349, punto 64; del 22 dicembre 2010, Omalet, C-245/09, Racc. pag. I-13771, punti 9 e 10, nonché Duomo Gpa e a., cit., punto 25).
- 42 Infatti, disposizioni come quelle oggetto dei procedimenti principali, le quali, secondo il loro tenore letterale, sono applicabili indistintamente agli operatori stabiliti sul territorio della Repubblica italiana e agli operatori stabiliti negli altri Stati membri, possono, di norma, essere ricondotte alle disposizioni relative alle libertà fondamentali garantite dal Trattato FUE solo in quanto si applichino a situazioni che hanno un collegamento con gli scambi fra Stati membri (v. in tal

senso, in particolare, sentenze del 7 maggio 1997, Pistre e a., da C-321/94 a C-324/94, Racc. pag. I-2343, punto 45; del 5 dicembre 2000, Guimont, C-448/98, Racc. pag. I-10663, punto 21, nonché Duomo Gpa e a., cit., punto 26 e la giurisprudenza ivi citata).

- 43 Riguardo, più in particolare, all'articolo 49 TFUE, risulta dalla giurisprudenza della Corte che tale disposizione non può essere applicata ad attività le quali non presentino nessun elemento di collegamento con una qualsivoglia situazione prevista dal diritto dell'Unione ed i cui elementi rilevanti rimangano confinati, nel loro insieme, all'interno di un unico Stato membro (v. in tal senso, in particolare, sentenze dell'8 dicembre 1987, Gauchard, 20/87, Racc. pag. 4879, punto 12; del 20 aprile 1988, Beckaert, 204/87, Racc. pag. 2029, punto 12; del 1° aprile 2008, Governo della Comunità francese e Governo vallone, C-212/06, Racc. pag. I-1683, punto 33, nonché del 21 giugno 2012, Susisalo e a., C-84/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata).
- 44 Certo, come risulta dalla giurisprudenza susseguente alla citata sentenza Guimont, una risposta a questioni vertenti sulle libertà fondamentali del diritto dell'Unione potrebbe essere comunque utile al giudice del rinvio anche in una situazione puramente interna, segnatamente nell'ipotesi in cui il diritto nazionale gli imponesse di riconoscere ad un cittadino nazionale gli stessi diritti di cui, nella stessa situazione, beneficerebbe il cittadino di un altro Stato membro in forza del diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze del 1° luglio 2010, Sbarigia, C-393/08, Racc. pag. I-6337, punto 23, nonché Susisalo e a., cit., punto 20 e la giurisprudenza ivi citata).
- 45 Nella fattispecie, l'ipotesi evocata nella giurisprudenza citata al punto precedente concerne, nel contesto dei procedimenti principali, i diritti che un cittadino di uno Stato membro diverso dalla Repubblica italiana potrebbe trarre dal diritto dell'Unione se si trovasse nella medesima situazione dei ricorrenti nei procedimenti principali.
- 46 Orbene, risulta dal fascicolo a disposizione della Corte che i ricorrenti nei procedimenti principali sono già stabiliti in Italia e sono autorizzati ad esercitare l'attività di noleggio con conducente a partire dal Comune di Grottaferrata. Le loro autorizzazioni sono state sospese temporaneamente per inosservanza di talune delle condizioni ivi previste. I medesimi ricorrenti non sono intenzionati a stabilirsi altrove, in Italia o in un altro Stato membro. Con i loro ricorsi essi non mettono in questione il sistema generale di regolamentazione dell'attività in parola o le modalità di concessione delle autorizzazioni. Essi intendono unicamente far escludere talune condizioni fissate dalle autorizzazioni di cui già dispongono.
- 47 Pertanto, un cittadino di uno Stato membro diverso dalla Repubblica italiana nella stessa situazione dei ricorrenti nei procedimenti principali eserciterebbe già, per definizione, un'attività economica stabile e continuativa a partire da uno stabilimento situato sul territorio italiano.

- 48 Le controversie oggetto dei procedimenti principali sono dunque analoghe a quella che ha dato luogo alla citata sentenza Sbarigia, dove si trattava di decidere se accordare a una data farmacia una dispensa dall'obbligo di rispettare gli orari di apertura e dove, di conseguenza, nulla denotava che la decisione in questione potesse pregiudicare operatori economici provenienti da altri Stati membri (v. sentenza del 5 dicembre 2013, Venturini e a., da C-159/12 a C-161/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 27).
- 49 In tali circostanze, l'interpretazione dell'articolo 49 TFUE, relativo alla libertà di stabilimento, non è pertinente nel contesto delle controversie pendenti dinanzi al giudice del rinvio.
- 50 La Corte, pertanto, non è competente nella fattispecie a interpretare l'articolo 49 TFUE rispetto ai fatti dei procedimenti principali.
- 51 Tutto ciò considerato, la Corte non è competente a rispondere alle presenti domande di pronuncia pregiudiziale, proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande devono essere dichiarate irricevibili.

Sulle spese

- 52 Nei confronti delle parti dei procedimenti principali le presenti cause costituiscono un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

La Corte di giustizia dell'Unione europea non è competente a rispondere alle domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia) con ordinanze del 19 ottobre 2011 e del 1° dicembre 2011, nelle cause riunite C-162/12 e C-163/12, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande sono irricevibili.

Ilešič

Fernlund

Ó Caoimh

Toader

Jarašiūnas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 febbraio 2014.

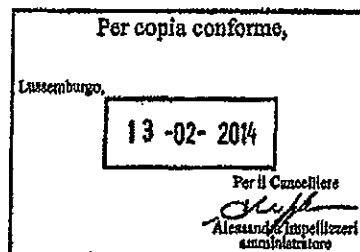
Il cancelliere

Il presidente della Terza Sezione

A. Calot Escobar

M. Ilešič

I - 14



СЪДЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SODNÝ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CŮRT PRÁVNÍKŮN AŇ AŇŇAJS EORPAIŇH
SUD EUROPÉENNE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



LUXEMBOURG

BIROPAS SAVIENĀS TIESA
EIRÓPSA SÁJUNĀS TIESĀNGUMĀ TĪSMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CŮRTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SŮDNY DVŮR EVROPSKÉ UNIE
SODIČE EVROPSKE UNIE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUUS
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

SM 10-B

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

13 febbraio 2014*

«Rinvio pregiudiziale – Articoli 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE – Servizi di noleggio autoveicoli con conducente – Situazione puramente interna – Competenza della Corte – Presupposti per la ricevibilità»

Nelle cause riunite C-419/12 e C-420/12,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), con sentenze non definitive del 20 giugno 2012, pervenute in cancelleria il 14 settembre 2012, nei procedimenti

Crono Service scrl e altri (C-419/12),

Anfray – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (C-420/12)

contro

Roma Capitale,

Regione Lazio (C-420/12),

con l'intervento di:

UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi e altri,

Codacons – Coordinamento delle associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (C-420/12),

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da M. Ilešič, presidente di sezione, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh (relatore), C. Toader e B. Jarašiūnas, giudici,

* Lingua processuale: l'italiano.

IT

avvocato generale: J. Kokott

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 giugno 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Crono Service scrl e altri, da P. Troianiello, avvocato;
- per l'Anitray - Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, da M. Piancatelli e V. Porro, avvocati;
- per Roma Capitale, da R. Rocchi e A. Rizzo, avvocati;
- per l'UGL Taxi - Unione Generale del Lavoro Taxi e altri, da N. Moravia e M. Giustiniani, avvocati;
- per la Commissione europea, da F. Moro e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 settembre 2013,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli articoli 3 TUE, da 3 TFUE a 6 TFUE, 49 TFUE, 101 TFUE e 102 TFUE.
- 2 Tali domande sono state sollevate nell'ambito di due controversie che vedono opporsi, l'una, la Crono Service scrl con altri centoundici ricorrenti a Roma Capitale e, l'altra, l'Anitray - Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori a Roma Capitale e alla Regione Lazio in merito alla regolamentazione dell'esercizio dell'attività di noleggio autoveicoli con conducente (in prosieguo: il «noleggio con conducente»).

Il diritto italiano

La normativa nazionale

- 3 L'articolo 1 della legge del 15 gennaio 1992, n. 21, recante quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (GURI n. 18 del 23 gennaio 1992), come modificata dal decreto legge del 30 dicembre 2008, n. 207 (GURI n. 304 del 31 dicembre 2008), convertito in legge, con modificazioni, dalla legge del 27 febbraio 2009, n. 14 (Supplemento ordinario alla GURI n. 49 del 28

febbraio 2009; in prosieguo: la «legge n. 21/1992»), definisce gli «autoservizi pubblici non di linea» come «quelli che provvedono al trasporto collettivo ed individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea».

4 L'articolo 3 della legge n. 21/1992 così prevede:

«1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse (...)

3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».

5 L'articolo 4 di detta legge enuncia che «[l]e regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative (...), al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale», e che, «[n]el rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative (...) disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza».

6 Conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, della medesima legge:

«I comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono:

a) il numero ed il tipo dei veicoli (...) da adibire ad ogni singolo servizio;

(...)

d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente».

7 L'articolo 5 bis della legge n. 21/1992, rubricato «Accesso al territorio di altri comuni», consente ai comuni di regolare l'accesso al loro territorio, o specificamente all'interno delle zone a traffico limitato (in prosieguo: le «ZTL»), da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, «mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al

singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso».

8 Ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 21/1992:

«1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo (...), che possono gestirle in forma singola o associata.

2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo (...). È (...) ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente (...)

3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa (...) situat[e] nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione».

9 L'articolo 11, paragrafo 4, della legge n. 21/1992 prevede quanto segue:

«Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni (...)

La normativa regionale del Lazio

10 L'articolo 5 della legge regionale del Lazio del 26 ottobre 1993, n. 58, recante disposizioni per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea, di cui all'articolo 6 della legge [n. 21/1992] (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 31 del 10 novembre 1993), come modificata dall'articolo 58 della legge regionale del Lazio del 28 dicembre 2006, n. 27 (Supplemento ordinario n. 5 al *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n. 36 del 30 dicembre 2006; in prosieguo: la «legge regionale n. 58/1993»), dispone:

«Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengono all'interno del territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Il servizio è effettuato per qualunque destinazione. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse».

- 11 L'articolo 10 della legge regionale n. 58/1993, rubricato «Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio [con] conducente», stabilisce al suo paragrafo 2 quanto segue:

«Fatto salvo quanto previsto (...), il prelevamento dell'utente e l'inizio del servizio avvengono esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione e sono effettuati verso qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni al di fuori del territorio comunale».

- 12 L'articolo 13 bis della medesima legge regionale ha stabilito i criteri per il calcolo per territorio del numero di licenze di taxi e di autorizzazioni al servizio di noleggio con conducente. A norma di tale disposizione:

«1. La provincia determina i criteri cui devono attenersi i comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e per stabilire, nei regolamenti di cui all'articolo 14, il numero dei veicoli (...) necessari per l'espletamento dei servizi stessi.

2. I criteri di cui al comma 1 prendono in considerazione, in particolare: a) la popolazione residente; b) l'estensione territoriale; c) l'intensità dei flussi turistici; d) la presenza di case di cura, di soggiorno, di poli generatori di mobilità; e) l'offerta di altri servizi pubblici di trasporto; f) il numero delle licenze e delle autorizzazioni già rilasciate.

3. La provincia provvede agli adempimenti di cui al comma 1 previa consultazione, nell'ambito di un'apposita conferenza istruttoria, dei comuni e delle rappresentanze delle categorie interessate.

(...).

- 13 L'articolo 17 della legge regionale n. 58/1993 fissa i requisiti per l'iscrizione nel ruolo provinciale dei conducenti. Il suo paragrafo 1, lettera a), indica che, per tale iscrizione, occorre «essere cittadini italiani ovvero di un paese della Comunità economica europea».

La normativa comunale di Roma

- 14 Con la delibera dell'Assemblea capitolina, n. 68 dell'8 e del 9 novembre 2011, è stato approvato il testo emendato del Testo unico del regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea (in prosieguo: il «regolamento capitolino»).

- 15 L'articolo 8, comma 3, di detto regolamento dispone, in particolare, che, per il servizio di noleggio con conducente, «il prelevamento dell'utente oppure l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione per qualunque destinazione nel rispetto degli obblighi previsti dall'art. 11) commi 3 e 4 della legge n. 21/1992».

- 16 All'articolo 9, comma 2, lo stesso regolamento indica che, per l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, è richiesta la disponibilità nel territorio comunale di una rimessa idonea allo stazionamento dei mezzi di servizio.
- 17 L'articolo 29, comma 1, del regolamento capitolino prescrive che «[l]o stazionamento delle autovetture di [noleggio con conducente], la cui autorizzazione è stata rilasciata da Roma Capitale, avviene esclusivamente all'interno delle rimesse indicate nell'autorizzazione stessa, in cui i veicoli devono sostare a disposizione dell'utenza». Il comma 2 del medesimo articolo enuncia che «l'accesso al territorio di Roma Capitale ed alla ZTL è consentito» ai titolari di autorizzazioni al noleggio con conducente rilasciate da altri comuni solo se autocertificano «l'osservanza» e «la titolarità dei requisiti di operatività» della legge n. 21/1992.
- 18 Al riguardo, la delibera della Giunta capitolina n. 403 del 14 dicembre 2011 [in prosieguo: la «delibera n. 403/2011»] ha disciplinato le modalità e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni all'accesso al territorio di Roma Capitale e alle ZTL istituite nel centro della città dei veicoli adibiti al noleggio con conducente autorizzati da altri comuni.
- 19 In virtù di due decisioni pubblicate, rispettivamente, il 12 e il 22 marzo 2012 sui siti Internet di Roma Capitale e dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità srl, entrambe in vigore dal 2 aprile 2012, gli operatori che esercitano l'attività di noleggio con conducente sulla base di un'autorizzazione rilasciata da comuni diversi da quello di Roma Capitale devono effettuare, per ogni permesso di accesso alle ZTL di detto comune, un versamento annuo di circa EUR 90.

Procedimenti principali e questione pregiudiziale

- 20 Oggetto dei due procedimenti principali è l'annullamento del regolamento capitolino, della delibera n. 403/2011 nonché delle decisioni del 12 e del 22 marzo 2012 citate al punto 19 della presente sentenza.
- 21 I ricorrenti nei procedimenti principali hanno evocato numerose cause di illegittimità, riguardo tanto al diritto italiano quanto al diritto dell'Unione, della legge n. 21/1992 come attuata in Roma Capitale dagli articoli 8, comma 3, 9, comma 2, e 29 del regolamento capitolino.
- 22 Benché i procedimenti di ricorso nazionali sembrano riguardare la complessiva regolamentazione citata al punto 20 della presente sentenza, risulta dal fascicolo a disposizione della Corte che, ai fini delle domande di pronuncia pregiudiziale, sono messe in questione dinanzi al Tribunale amministrativo regionale per il Lazio segnatamente le disposizioni degli articoli 8, comma 3, 9, comma 2, e 29, commi 1 e 2, del regolamento capitolino, «in quanto richiamano l'applicazione dell'art. 11, comma 4, della [legge n. 21/1992]».

- 23 Per il giudice del rinvio, la normativa nazionale controversa nei procedimenti principali, prevedendo che la sede del vettore e la rimessa siano situate necessariamente sul territorio del solo comune che ha rilasciato l'autorizzazione, che le prenotazioni per il servizio di noleggio con conducente siano effettuate presso la rimessa e che l'inizio e il termine di ogni singolo servizio abbiano necessariamente luogo nella rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche sul territorio di altri comuni, sembra in contrasto con l'articolo 49 TFUE e con i «principi comunitari in materia di concorrenza».

~~24~~ Alla luce di tali considerazioni, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale, redatta in termini identici nelle cause C-419/12 e C-420/12:

«Se gli articoli 49 TFUE, 3 TUE, [da] 3 [TFUE] a] 6 [TFUE], 101 [TFUE] e 102 TFUE ostino all'applicazione degli articoli 3, comma 3, 8, comma 3 e 11 della legge [n. 21/1992], nella parte in cui dispongono rispettivamente che "[l]a sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione"; che "[p]er poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione" e che "[l]e prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggi con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio e il termine di ogni singolo servizio di noleggi con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri Comuni"».

- 25 Con ordinanza del presidente della Corte del 5 novembre 2012, le cause C-419/12 e C-420/12 sono state riunite ai fini delle fasi scritta ed orale del procedimento, nonché della sentenza.

Sulle domande di pronuncia pregiudiziale

- 26 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda se varie disposizioni del diritto dell'Unione debbano essere interpretate nel senso che ostano a talune norme nazionali, regionali e comunali relative alle condizioni di autorizzazione e di esercizio dell'attività di noleggio con conducente nel Comune di Roma.
- 27 Considerato il tenore della questione posta, occorre ricordare anzitutto che, nell'ambito dell'articolo 267 TFUE, la Corte non è competente a pronunciarsi sull'interpretazione di disposizioni di legge o di regolamento nazionali né sulla conformità di tali disposizioni al diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze

del 18 novembre 1999, Teckal, C-107/98, Racc. pag. I-8121, punto 33, nonché del 23 marzo 2006, Enirisorse, C-237/04, Racc. pag. I-2843, punto 24 e la giurisprudenza ivi citata).

- 28 Ciò posto, è giurisprudenza costante che la Corte, in caso di questioni formulate in modo improprio o che eccedano l'ambito delle funzioni attribuitele dall'articolo 267 TFUE, deve estrarre dal complesso degli elementi forniti dal giudice nazionale, in particolare dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi di diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (v., in particolare, sentenza dell'11 marzo 2010, Attanasio Group, C-384/08, Racc. pag. I-2055, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata). In tale ottica è compito della Corte riformulare, se necessario, le questioni sottopostele (v., in particolare, sentenze Attanasio Group, cit., punto 19; del 14 ottobre 2010, Fuß, C-243/09, Racc. pag. I-9849, punto 39 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 4 ottobre 2012, Byankov, C-249/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 57 e la giurisprudenza ivi citata).
- 29 Conformemente a tale giurisprudenza, si può ritenere che, sebbene per il suo tenore testuale la questione deferita sembri perseguire un'applicazione diretta del diritto dell'Unione alle controversie principali, il giudice del rinvio chieda, in realtà, un'interpretazione di tale diritto ai fini della presente controversia.
- 30 Ciò considerato, occorre comprendere la questione posta come diretta, in sostanza, a sapere se l'articolo 49 TFUE ovvero le norme dell'Unione in materia di concorrenza debbano essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni come quelle oggetto dei procedimenti principali, le quali impongono per l'attività di noleggio con conducente gli obblighi dettagliati esposti in detta questione.
- 31 Al riguardo, per quanto attiene, in primo luogo, alle norme dell'Unione in materia di concorrenza, risulta da costante giurisprudenza della Corte che l'esigenza di giungere ad un'interpretazione del diritto dell'Unione che sia utile per il giudice nazionale impone che quest'ultimo definisca l'ambito di fatto e di diritto in cui s'inseriscono le questioni sollevate o che esso spieghi almeno le ipotesi di fatto su cui tali questioni sono fondate. Tali condizioni valgono in modo del tutto particolare nel settore della concorrenza, caratterizzato da situazioni di fatto e di diritto complesse (v., in particolare, sentenze Attanasio Group, cit., punto 32 e la giurisprudenza ivi citata, nonché del 10 maggio 2012, Duomo Gpa e a., da C-357/10 a C-359/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 22).
- 32 Orbene, nella fattispecie, le decisioni di rinvio non forniscono alla Corte gli elementi di fatto e di diritto che le consentirebbero di determinare le condizioni in cui normative come quelle in discussione nei procedimenti principali sarebbero riconducibili alle disposizioni del diritto dell'Unione relative alla concorrenza. In particolare, dette decisioni non forniscono alcuna spiegazione del nesso che stabiliscono tra tali disposizioni e i procedimenti principali ovvero l'oggetto di detti procedimenti.

- 33 Ciò considerato, nella parte in cui chiede un'interpretazione delle disposizioni del diritto dell'Unione in materia di concorrenza, la questione deferita deve essere dichiarata irricevibile (v. per analogia, in particolare, sentenze *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 24, e, in data odierna, *Airport Shuttle Express e a.*, C-162/12 e C-163/12, non ancora pubblicata nella Raccolta, punti da 37 a 42).
- 34 Per quanto attiene, in secondo luogo, all'articolo 49 TFUE, è pacifico che tutti gli elementi dei procedimenti principali sono collocati all'interno di un solo Stato membro. In tali circostanze, occorre che la Corte verifichi la propria competenza nelle presenti cause a pronunciarsi su detta disposizione (v. per analogia, in particolare, sentenze del 31 gennaio 2008, *Centro Europa 7*, C-380/05, Racc. pag. I-349, punto 64; del 22 dicembre 2010, *Ornatel*, C-245/09, Racc. pag. I-13771, punti 9 e 10, nonché *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 25).
- 35 Infatti, disposizioni come quelle oggetto dei procedimenti principali, le quali, secondo il loro tenore letterale, sono applicabili indistintamente agli operatori stabiliti sul territorio della Repubblica italiana e agli operatori stabiliti negli altri Stati membri, possono, di norma, essere ricondotte alle disposizioni relative alle libertà fondamentali garantite dal Trattato FUE solo in quanto si applichino a situazioni che hanno un collegamento con gli scambi fra Stati membri (v. in tal senso, in particolare, sentenze del 7 maggio 1997, *Pistre e a.*, da C-321/94 a C-324/94, Racc. pag. I-2343, punto 45; del 5 dicembre 2000, *Guilmont*, C-448/98, Racc. pag. I-10663, punto 21, nonché *Duomo Gpa e a.*, cit., punto 26 e la giurisprudenza ivi citata).
- 36 Riguardo, più in particolare, all'articolo 49 TFUE, risulta dalla giurisprudenza della Corte che tale disposizione non può essere applicata ad attività le quali non presentino nessun elemento di collegamento con una qualsivoglia situazione prevista dal diritto dell'Unione ed i cui elementi rilevanti rimangano confinati, nel loro insieme, all'interno di un unico Stato membro (v. in tal senso, in particolare, sentenze dell'8 dicembre 1987, *Gauchard*, 20/87, Racc. pag. 4879, punto 12; del 20 aprile 1988, *Bekaert*, 204/87, Racc. pag. 2029, punto 12; del 1° aprile 2008, *Governo della Comunità francese e Governo vallone*, C-212/06, Racc. pag. I-1683, punto 33, nonché del 21 giugno 2012, *Susisalo e a.*, C-84/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 18 e la giurisprudenza ivi citata).
- 37 Nello caso di specie, poiché le controversie principali presentano carattere locale e i fatti che ne sono oggetto sono tutti circoscritti al territorio di un unico Stato membro, gli effetti transfrontalieri delle normative oggetto dei procedimenti principali non possono essere presunti. Orbene, nulla nelle decisioni di rinvio denota che le controversie principali presentino un qualsivoglia interesse transfrontaliero o un collegamento con una delle situazioni previste dal diritto dell'Unione. In particolare, il giudice del rinvio non ha spiegato come le disposizioni controverse nei procedimenti principali possano ostacolare l'esercizio, da parte di operatori cittadini di Stati membri diversi dalla Repubblica italiana, della libertà di stabilimento sancita dall'articolo 49 TFUE.

- 38 Certo, come risulta dalla giurisprudenza susseguente alla citata sentenza Guimont, una risposta a questioni vertenti sulle libertà fondamentali del diritto dell'Unione potrebbe essere comunque utile al giudice del rinvio anche in una situazione puramente interna, segnatamente nell'ipotesi in cui il diritto nazionale gli imponesse di riconoscere ad un cittadino nazionale gli stessi diritti di cui, nella stessa situazione, il cittadino di un altro Stato membro beneficerebbe in forza del diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenze del 1° luglio 2010, Sbarigia, C-393/08, Racc. pag. I-6333, punto 23, nonché Susisalo e a., cit., punto 20 e la giurisprudenza ivi citata).
- 39 Nella fattispecie, l'ipotesi evocata nella giurisprudenza citata al punto precedente concerne, nel contesto dei procedimenti principali, i diritti che un cittadino di uno Stato membro diverso dalla Repubblica italiana potrebbe trarre dal diritto dell'Unione se si trovasse nella medesima situazione dei ricorrenti nei procedimenti principali.
- 40 Orbene, dinanzi al giudice del rinvio i ricorrenti principali sembrano voler conseguire l'accesso, a condizioni diverse da quelle loro attualmente imposte, o addirittura senza alcuna condizione, al territorio di Roma Capitale, in particolare alle sue ZTL, per esercitarvi l'attività di noleggio con conducente. Risulta nondimeno dalle decisioni di rinvio che un siffatto accesso non servirebbe per esercitare tale attività in modo stabile e continuato a partire da detto territorio e in forza di specifica autorizzazione, bensì per esercitarla in modo occasionale e a partire da altri territori, in forza di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, senza però dover rispettare tutte le condizioni previste da queste ultime.
- 41 Pertanto, diversamente che nelle circostanze all'origine di sentenze come le sentenze Attanasio Group, citata, nonché del 1° giugno 2010, Blanco Pérez e Chao Gómez (C-570/07 e C-571/07, Racc. pag. I-4629), o del 26 settembre 2013, Ottica New Line (C-539/11, non ancora pubblicata nella Raccolta), la situazione che ha dato luogo ai ricorsi principali è riconducibile non alla libertà di stabilimento bensì, prima facie, alla libera prestazione di servizi.
- 42 Tuttavia, in forza dell'articolo 58 TFUE, in materia di trasporti, la libera prestazione di servizi è disciplinata non dall'articolo 56 TFUE, bensì dal titolo VI della terza parte del Trattato FUE, che concerne la politica comune dei trasporti (v. sentenza del 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, causa C-338/09, Racc. pag. I-13927, punti 29 e 30). Inoltre, come rammenta il giudice del rinvio, in sostanza, le attività di noleggio con conducente come quelle dei procedimenti principali non rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni adottate, sul fondamento dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto.
- 43 Ne consegue che, alla luce delle circostanze specifiche delle controversie principali, un'eventuale interpretazione dell'articolo 49 TFUE non presenterebbe alcun nesso con la realtà o con l'oggetto delle medesime controversie (v., per

analogia, sentenza Sbarigia, cit., punti 23, 24, 27 e 28). Orbene, è giurisprudenza costante della Corte che in un caso del genere essa non è competente a rispondere a una questione pregiudiziale (v. in tal senso, in particolare, sentenza del 15 dicembre 1995, Bosman, C-415/93, Racc. pag. I-4921, punto 61; del 1° ottobre 2009, Woningstichting Sint Servatius, C-567/07, Racc. pag. I-9021, punto 43; Omalet, cit., punto 11, e del 7 giugno 2012, Vinkov, C-27/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 44).

- 44 Tutto ciò considerato, la Corte non è competente a rispondere alle presenti domande di pronuncia pregiudiziale, proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande devono essere dichiarate irricevibili.

Sulle spese

- 45 Nei confronti delle parti dei procedimenti principali le presenti cause costituiscono un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

La Corte di giustizia dell'Unione europea non è competente a rispondere alle domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia) con sentenze non definitive del 20 giugno 2012, nelle cause riunite C-419/12 e C-420/12, nella parte in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE. Nella parte in cui vertono sull'interpretazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, tali domande sono irricevibili.

Hešič

Fernlund

Ó Caoimh

Toader

Jarakiūnas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 febbraio 2014.

Il cancelliere

Il presidente della Terza Sezione

A. Calot Escobar

M. Ilešič

I - 12

Per copia conforme,

Lussemburgo,

13-02-2014

Per il Cancelliere
Alexandra Lupelitzner
Alexandra Lupelitzner
cancelliere

[an error occurred while processing this directive]

Stampa | Stampa senza immagine | Chiudi

IL CASO - «A UN SISTEMA BASATO SULLA TECNOLOGIA OPPONIAMO UN CONTRASTO BASATO SULLA TECNOLOGIA»

I tassisti: «Autista UberPop offre droga ai clienti»

Un video-denuncia: l'obiettivo del filmato era quello di dimostrare l'illegalità del servizio. «Qui si sommano atti illeciti». Ma l'azienda: subito una verifica

La frase scivola nella conversazione quasi inaspettata, a voce bassa, «se avete bisogno anche di...bamba ...o cose», poi il tono (visto che gli interlocutori sembrano interessati) si fa più sicuro, «ganja, buona... buona... buona». I passeggeri chiedono: quanto la fai? «Solito, 50 a busta, anche 40». Tre clienti in macchina, serata milanese di qualche giorno fa; alla guida un tassista improvvisato, «abusivo». I clienti, in realtà, sono veri tassisti; in qualche modo, fanno gli «agenti provocatori». Dicono di voler passare una notte di sballo. E a quel punto l'autista offre cocaina e marijuana. I finti passeggeri lo avrebbero chiamato attraverso Uber, e invece sarebbe arrivato un autista di UberPop, l'applicazione americana sbarcata da poco a Milano che permette a chiunque di mettersi a disposizione con la propria auto e offrire passaggi a pagamento.

L'intero dialogo in macchina è stato registrato. Da qualche giorno questo video gira sui telefonini di centinaia di tassisti milanesi. Che lo considerano una sorta di «pistola fumante»: «Quel che si vede in quel filmato è la quintessenza del problema. Uber ha portato illegalità e ora diffonde altra illegalità». Con un atto di trasparenza, dall'azienda spiegano che si tratta effettivamente di un'auto legata a Uber. Ma aggiungono: «Dovremmo vedere il video e verificare poi nei dettagli cosa sia accaduto. Selezioniamo con attenzione i guidatori all'origine. Ma sui comportamenti successivi, in caso di scorrettezze o illegalità, siamo inflessibili, abbiamo una politica di tolleranza zero».

Per comprendere questa storia bisogna prima fare qualche precisazione sul video. Le immagini, che il Corriere ha potuto analizzare, sembrano riprese con un telefonino. E mostrano sia il volto del «tassista», sia la sua auto e il numero di targa. Ovviamente, non c'è prova che l'uomo al volante sia davvero uno spacciatore; potrebbe anche trattarsi soltanto di uno spacccone, di un millantatore. Di certo si tratta di un tassista abusivo che lavora attraverso una app, e quando i tre gli chiedono se sia possibile intraprendere lo stesso lavoro e si informano su che tipo di controlli ci siano, l'autista spiega che in passato la patente gli è stata ritirata due volte. Una delle quali «per la bamba».

I ben informati sui retroscena, spiegano che i tre falsi clienti avrebbero chiamato Uber «classico», il servizio di berline a noleggio con conducente, contro cui i tassisti protestano da oltre un anno, e si sarebbero invece trovati davanti una macchina UberPop. Si tratta della nuova app lanciata da Uber, una piattaforma per telefonini che consente ai clienti di chiamare un'auto privata (di un qualsiasi cittadino che ha passato i controlli di Uber e si propone come tassista) e pagare il prezzo della corsa con carta di credito. Al termine dei cinque giorni di protesta dei tassisti, la settimana scorsa, questa app è stata definita «illegale» dal ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi. Gegè Mazza, presidente del radiotaxi 69.69, commenta: «Questo sistema trasforma chiunque in tassista, senza licenza e soprattutto senza controlli. E sono invece proprio i controlli a garantire la serietà e la sicurezza del servizio pubblico. Quel video permette di constatare quali siano le possibili derive di ulteriore illegalità».

Questa vicenda potrebbe coagulare ancor più consenso intorno allo sciopero anti-Uber proclamato dai taxi per il prossimo 11 giugno: «A un sistema basato sulla tecnologia - spiega Sergio Ligato, portavoce tassisti Uil - noi opponiamo un contrasto basato allo stesso modo sulla tecnologia. Attraverso i social network abbiamo stretto collegamenti con altre città e ci prepariamo a uno sciopero europeo; a giugno si fermeranno i taxi anche a Parigi, Londra e molte altre città di Germania e Spagna».

29 maggio 2014 | 09:58
© RIPRODUZIONE RISERVATA

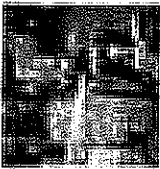
Milano

il Giornale

GIULIARDINI
PUBBLICITÀ

GIULIARDINI
PUBBLICITÀ

LA MINISTRINA
I fratelli del Caltanissetta:
«Qui ci lasciano tutti a casa»
L'azienda è pagata a



UNA SPERANZA
Convitto, la mostra mercato
Così il lusso combatte l'Aids
L'arte è l'ultima spiaggia



LA CASA SULLA PIAZZA
La foto a Palazzo della Ragione:
spazio espositivo per eccellenza
Prodotto da

IMMAGINI CONSEGNATE ALLA POLIZIA

Uber, il video con un autista spacciatore



Si chiama Joe Wilson e arriva dal Texas. È un poliziotto che ha girato un video di un autista di Uber che si ubriaca e si accende una sigaretta mentre guida. Il video è stato girato da un altro autista di Uber che ha visto Wilson guidare in modo pericoloso. Il video è stato girato con un telefono e ha mostrato Wilson che si ubriaca e si accende una sigaretta mentre guida. Il video è stato girato con un telefono e ha mostrato Wilson che si ubriaca e si accende una sigaretta mentre guida. Il video è stato girato con un telefono e ha mostrato Wilson che si ubriaca e si accende una sigaretta mentre guida.

RISCHIO CAOS
Doppio sciop
oggi i treni
domani l'Atm
Sospesa Area

Il che scatenò il disagio, domani per gli utenti sarà un altro problema. L'area di competenza è stata divisa in due parti, una per l'Atm e una per la polizia. Il che scatenò il disagio, domani per gli utenti sarà un altro problema. L'area di competenza è stata divisa in due parti, una per l'Atm e una per la polizia. Il che scatenò il disagio, domani per gli utenti sarà un altro problema. L'area di competenza è stata divisa in due parti, una per l'Atm e una per la polizia.

LA DENUNCIA Tassisti sul piede di guerra

Uber, spunta un video con l'autista spacciatore

Un conducente ripreso da una telecamera mentre si vanta con i clienti «Mi hanno già ritirato la patente, però se volete ho della droga»

Marta Berti

Si dicea un Uber e arriva un Uber pop. Si presenta Mercedes e in un attimo si trasforma in un'auto di lusso. Alla guida c'è un tassisti di te, senza abilitazione

pare di circuito. L'autista in un attimo si presenta con una Mercedes, un'auto di lusso. Alla guida c'è un tassisti di te, senza abilitazione

fosse facile che viene ritirata ad un certo punto e di sanzioneggiare il conducente. L'autista risponde: «Sì». La sanzione è stata già ritirata e il conducente si vanta con i clienti

mente, con il telefono in mano, si vanta con i clienti di avere la patente ritirata e di avere della droga. Il video è stato girato da una telecamera di un'altra Uber.

L'ACCUSA

Le riprese sembrano confermare i sospetti sui mancanti controlli

pende a scendere, si vede scendere la porta due volte, e che alla fine (che prima di allora si pensava) di Ronchetti nel fatto che un Uber Uber pop, due applicazioni, che si dice all'uccisione di un conducente. Il video che abbiamo visto, e che oggi curiamo sulla scheda di cronaca (www.ilgiorno.it) è stato girato da una telecamera di un'altra Uber. Il video ci mostra un tassisti di te, senza abilitazione, che si vanta con i clienti di avere la patente ritirata e di avere della droga. Il video è stato girato da una telecamera di un'altra Uber. Il video ci mostra un tassisti di te, senza abilitazione, che si vanta con i clienti di avere la patente ritirata e di avere della droga. Il video è stato girato da una telecamera di un'altra Uber.

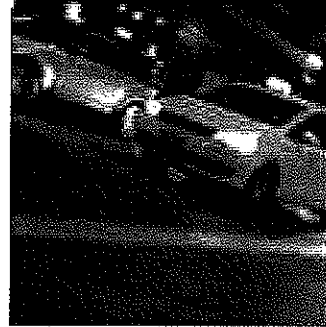
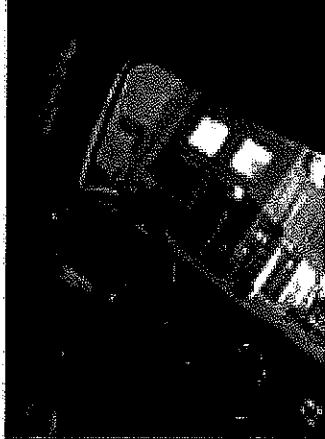


IMMAGINE CONSEGNATA ALLA POLIZIA. Un video mostra un conducente Uber mentre offre droga ai clienti e dichiara che gli è già stata sospesa due volte la patente. Il filmato è visibile sul nostro sito



La pena Un anno e sei mesi

Visita «abusiva» in carcere, condannato

L'ex sottosegretario Francesco Magliano incontrò Nicola Cristiani

Senza autorizzazione, il 23 gennaio 2014 l'ex sottosegretario per la giustizia Paolo Filippini, durante un'abituale visita in carcere, avrebbe incontrato il detenuto Nicola Cristiani. Il video è stato girato da una telecamera di un'altra Uber.

Il video mostra un conducente Uber mentre offre droga ai clienti e dichiara che gli è già stata sospesa due volte la patente. Il filmato è visibile sul nostro sito.



SENZA PERMESSO Francesco Magliano incontrò un detenuto

quanto di fatto, che Magliano ha incontrato un suo curatore stabile e contrattiva e aveva accettato all'istituto penitenziario in qualità di suo compagno di cella. Va detto che il video è stato girato da una telecamera di un'altra Uber.

BREVI

Lavori interrrotti. Trovate ossa umane in cantiere A2A

Rovato un lavoro in corso in via Sallustiana, in un cantiere di A2A, sono state trovate ossa umane. Per accertare se si tratti di resti umani è stata inviata la polizia. I lavori sono stati interrrotti.

Corrente interrrotta. Borseggia in metro e scappa sui binari

Un signore di 45 anni è stato arrestato per aver borseggiato una donna su una linea della metropolitana. Ha scappato sui binari e è stato arrestato.

Via Zuretti. Fatto di un furgone Presi e albanesi

Fatto di un furgone Presi e albanesi. Il veicolo è stato sequestrato e i conducenti sono stati arrestati.

Sul treno della linea 4. Scappa una bossa: arrestato romano

Scappa una bossa: arrestato romano. Un passeggero ha rubato una borsa e è stato arrestato.

IlFattoQuotidiano.it / Mondo

Uber, a New Delhi tassista affiliato stupra ragazza: governo blocca app

di China Files per il Fatto | 9 dicembre 2014



COMMENTI



Tweet

New Delhi ha ordinato lo stop alle operazioni del servizio nel territorio della capitale. La compagnia Usa punta il dito contro le autorità: Shiv Kumar Yadav aveva precedenti proprio per violenza sessuale ma un documento controfirmato dalla stazione di polizia di Delhi Sud certificava che non aveva mai commesso alcun crimine

In questi giorni in **India** il capro espiatorio per la ciclica questione irrisolta delle **violenze sessuali** nel paese è stato individuato in **Uber**, la popolare app che mette in contatto diretto passeggeri e autisti di taxi privati. Venerdì scorso a **New Delhi** una ragazza di 26 anni, secondo quanto riferisce

il Fatto
Champions

Segui la diretta di

JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID

e tutte le partite di Champions

Shiv Kumar Yadav, 31 anni, ha ammesso il reato ed è stato messo oggi in carcerazione preventiva per tre giorni, in attesa del giudizio per direttissima.

La notizia si è guadagnata le prime pagine di tutti i giornali, in particolare per la risposta giudicata da una parte dell'opinione pubblica come sproporzionata, del governo centrale. New Delhi ha, infatti, diramato una circolare in cui si **bloccavano le operazioni** di *Uber* nel territorio della capitale, accusando la compagnia americana di "ingannare" i propri utenti. L'inganno risiederebbe nel **mancato controllo** di licenze specifiche per guidare un taxi privato all'interno della municipalità di Delhi, a regola obbligatorie secondo le leggi vigenti. Nella giornata di ieri un'analogia circolare è stata diramata a tutti i Ministeri dell'Interno degli stati federali, paventando il **blocco totale** delle operazioni di *Uber* in tutto il paese.

Publicità

Il governo presieduto da **Narendra Modi** ha optato per il pugno di ferro così da arginare le polemiche che hanno preso immediatamente piede nel paese, guidate da

esponenti politici dell'*Indian National Congress* e di *Aam Aadmi Party*. Complici le elezioni locali per il governo della capitale previste per il prossimo anno, il blocco di *Uber* è visto come parte di una strategia politica sul medio termine,

il Fatto
Champions

Segui la diretta di

JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID

e tutte le partite di Champions

Delhi, tema di primo piano nell'agenda politica nazionale seppur portato avanti in modo piuttosto maldestro.

Non si capisce bene quale possa essere l'efficacia del blocco di Uber, visto che la app è **tuttora disponibile** e scaricabile gratuitamente. Inoltre, ed è questa la difesa che *Uber India* oppone alle critiche in queste ore, il sistema di controlli indiano nella fattispecie di quest'ultimo episodio di violenza ha dimostrato ancora una volta tutta la propria approssimazione. Shiv Kumar Yadav aveva infatti precedenti penali proprio per stupro: aveva scontato alcuni mesi di carcere nel 2011 ed era in libertà su cauzione. Al momento di iscriversi al servizio di *Uber*, Yadav aveva presentato un documento controfirmato dalla stazione di polizia di Delhi Sud in cui si certificava che il soggetto, al momento della registrazione come residente (in una residenza diversa da quella dove poi sarebbe stato prelevato dalla polizia domenica), non aveva mai commesso alcun crimine. Fedina penale **pulita**.

Trattasi di **documento falso**, dichiarano oggi le autorità di polizia, ma nessuno prima aveva controllato né si era assicurato che Yadav visse effettivamente all'indirizzo contenuto nel documento. In una nota, il presidente di *Uber* **Travis Kalanick** ha dichiarato che la compagnia farà "di tutto per aiutare ad assicurare alla giustizia il criminale e sostenere la vittima e la sua famiglia". Inoltre, Uber "lavorerà col governo per delineare dei controlli sul passato [dei tassisti] attualmente insistenti nell'iter di rilascio delle licenze per trasporti commerciali". Uber, come da termini per le condizioni d'uso nella app, **non si ritiene responsabile** della sicurezza durante il viaggio effettuato da un cliente su un taxi privato contattato tramite il servizio offerto. Clausola

il Fatto
Champions

Segui la diretta di

JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID

e tutte le partite di Champions

governative, evidentemente non aveva rappresentato un problema.

di Matteo Miavaldi

Mondo
Medio Oriente: la salute israeliana di Hamas e Abu Mazen

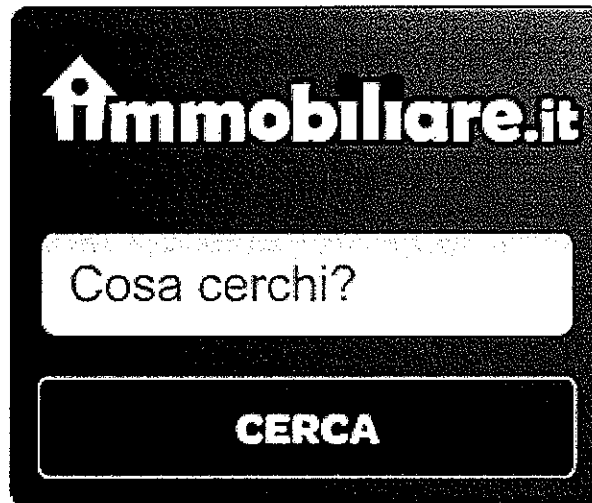


ARTICOLO SUCCESSIVO



Mondo
Uruguay, Mujica 2.0: lasciate che i 'terroristi' vengano a me

ARTICOLO PRECEDENTE



casa.it

Annunci casa.it
700mila immobili sul portale n 1 in Italia. Trova subito la casa giusta per te!



Annunci Immobiliari
Su Immobiliare.it trovi oltre 900.000 annunci di case in vendita e in affitto. Cerca ora!

il Fatto
Quotidiano.it
Non riceve alcun finanziamento pubblico

DALLA HOMEPAGE

il Fatto
Champions

Segui la diretta di
JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID
e tutte le partite di Champions

Corruzione, dopo il caso Roma Renzi annuncia "Subito pene più alte e prescrizione allungata"

~~Politica & Palazzo~~

CRONACA

Madre di Loris non ammette l'omicidio Trasferita in carcere dopo prelievo Dna 'Crudeltà', Procura contesta aggravante

FATTOTV

Reggio, Fiom in sciopero della fame per l'azienda vittima di usura bancaria

~~VAI ALLA HOMEPAGE~~

~~PIÙ COMMENTATI~~

USA, LA NUOVA RISOLUZIONE PORTA ALLA GUERRA CONTRO LA RUSSIA?

USA, PRONTO REPORT DEL CONGRESSO SULLE TORTURE DELLA CIA DOPO L'11 SETTEMBRE

REGNO UNITO, AUMENTANO LE MORTI LEGATE ALLE DROGHE CONSIDERATE LEGALI

**il Fatto
Champions**

Segui la diretta di

JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID

e tutte le partite di Champions

▼ ALTRI ARTICOLI ▼

il Fatto
Champions

Segui la diretta di

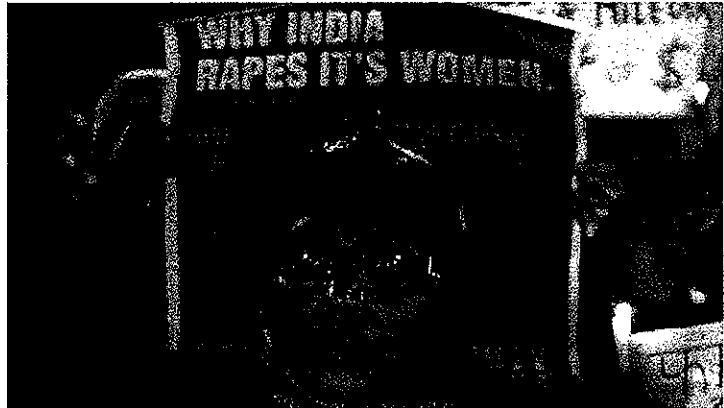
JUVENTUS VS ATLÉTICO MADRID

e tutte le partite di Champions



Esteri

India, Uber bandito a Nuova Delhi dopo cliente stuprata dall'autista



(afp)

Venerdì sera, una 26enne ha utilizzato la app del servizio di taxi online. In auto si è assopita e al risveglio era in un luogo appartato, dove è stata violentata dal conducente. L'uomo è stato arrestato. "In India lavoriamo con partner muniti di licenza e sicurezza è nostra priorità" spiega la portavoce di Uber, Evelyn Tay. Ma gli inquirenti la smentiscono: nessun controllo sul profilo del conducente



07 dicembre 2014

NEW DELHI - Nella sua aggressiva campagna di espansione nel mondo, il servizio di taxi online Uber ha raggiunto anche l'India. Dove si registra l'ennesima violenza da parte di un suo conducente, dopo i tanti casi di intimidazioni e molestie, fino allo stupro, riportati dai clienti dagli Stati Uniti - dove Uber è nato, a San Francisco - all'Australia. Dopo l'arresto dell'autista stupratore, le autorità di Nuova Delhi hanno messo al bando Uber, come riferisce un comunicato del dipartimento dei Trasporti della capitale indiana: "Tutti i servizi di trasporto - si legge - legati al website www.Uber.com sono vietati con effetto immediato". Bando scattato perché secondo le autorità, Uber ha ingannato i clienti con la promessa di fornire un servizio "sicuro".

A Nuova Delhi, la polizia ha arrestato l'autista, accusato da una donna di 26 anni di averla violentata. Precedentemente identificato in Shiv Kumar Yadav, 32 anni, grazie alle informazioni fornite alla polizia dalla sua vittima. L'uomo aveva spento il cellulare per non essere rintracciato, ma è stato localizzato a Mathura, cittadina a nord dello Stato dell'Uttar Pradesh dove vive e dove qualche ora prima era stata ritrovata abbandonata la sua auto di servizio. L'uomo comparirà in tribunale a Nuova Delhi lunedì.

Venerdì sera, la giovane, dipendente di una società finanziaria, aveva chiamato un taxi utilizzando la app di Uber col suo smartphone dopo un evento a Vasant Vihar, sud della capitale. Secondo quanto riporta il *Press Trust of India*, una volta in auto la cliente si è assopita. Al risveglio, si è ritrovata ancora nell'auto, parcheggiata in un luogo appartato. Con il tassista che in breve è passato dalle minacce allo stupro. Consumata la violenza, l'uomo ha accompagnato a casa la donna, intimandole di non denunciare l'accaduto. Lei, invece, ha preso nota della targa e ha anche fotografato la vettura, ritrovata più tardi.

Il caso torna a scuotere Nuova Delhi, che nel 2013 ha registrato un numero record di stupri. Quando la notizia del nuovo caso è stata diffusa nella capitale decine di studenti si sono scontrati con la polizia nel tentativo di fare irruzione nella sede centrale delle forze dell'ordine per protestare. I dimostranti, tutti membri della All India Students Association, si sono dispersi dopo circa un'ora.

In India, ogni anno 25mila donne su una popolazione di un miliardo e 200mila persone finiscono nelle statistiche ufficiali per le violenze subite. La polizia attribuisce simili, impressionanti cifre alle molte più vittime che trovano il coraggio di farsi avanti e denunciare i loro aguzzini dopo la risonanza internazionale della vicenda della 23enne violentata e uccisa da un gruppo di uomini su un autobus, nel dicembre 2012. Gli attivisti segnalano però che è solo la punta dell'iceberg, perché le donne vittime di violenze e molestie subiscono pressioni sociali, familiari e dalle stesse forze dell'ordine perché tacciano.

Ma la vicenda scuote anche Uber. Prima di essere bandita da Nuova Delhi, la compagnia aveva fatto sapere in un comunicato di aver sospeso il conducente sotto accusa "secondo la nostra policy" e che avrebbe fornito assistenza alla polizia nelle indagini. "La sicurezza è la più alta priorità di Uber e in India noi lavoriamo con autisti-partner muniti di licenza per fornire una scelta di trasporto sicura" aveva spiegato la portavoce di Uber Evelyn Tay.

Ma la polizia di New Delhi ha accusato Uber di "tanta negligenza" proprio sul tema della sicurezza. "Sul veicolo dell'autista arrestato non era installato il Gps e - afferma la polizia - Uber non ha svolto alcun controllo incrociato con le autorità sul profilo del conducente". Anche negli Stati Uniti, il servizio è sotto accusa per i criteri di selezione dei suoi autisti-partner. Eppure, le cronache e le polemiche negative non hanno impedito alla compagnia di San Francisco di raccogliere investimenti per 40 miliardi di dollari, riflesso del potenziale successo della sua espansione percepito dagli investitori. Soprattutto in mercati con alti tassi di crescita, come quello indiano.

Divisione Stampa Nazionale — Gruppo Editoriale L'Espresso Spa - P.Iva 00906801006 — Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di CIR SpA



[Tgcom24 \(/\)](#) > [Mondo \(/mondo/\)](#) > Stuprata dall'autista, India bandisce il servizio taxi Uber a New Delhi

9 dicembre 2014

Stuprata dall'autista, India bandisce il servizio taxi Uber a New Delhi

L'uomo aveva precedenti, "la società non garantisce la sicurezza".

12:36 - Uber al bando a New Delhi perché non garantisce la sicurezza dei clienti. L'autista accusato di aver stuprato nella notte fra venerdì e sabato nella capitale indiana una giovane donna di 27 anni è in carcere a disposizione della polizia, mentre le autorità hanno intimato alla compagnia internazionale di San Francisco per cui lavorava con il sistema di prenotazioni via app di sospendere il servizio a New Delhi.



L'ennesimo grave episodio di violenza su un donna ha suscitato sgomento e commozione in India e all'estero, risvegliando nella memoria di molti il ricordo del mortale stupro di gruppo su un autobus di una studentessa nel dicembre 2012.

I media online e tv hanno martellato di notizie l'opinione pubblica, mostrando alla fine anche il volto baffuto di Shiv Kumar Yadav, 32 anni, il presunto stupratore della donna mentre veniva portato in tribunale sotto scorta. Sposato e padre di tre figli, per due giorni era sfuggito alla cattura ma è stato poi localizzato vicino a Mathura, a sud di New Delhi.

Gli agenti lo hanno messo a disposizione del 'Metropolitan Magistrate' Ambika Singh, che ha disposto la sua carcerazione fino a giovedì per permettere alla polizia di interrogarlo e preparare la denuncia formale. Si è appreso che Yadav nel corso della giornata si è rifiutato di sottoporsi ad un confronto con la sua vittima, rimasta

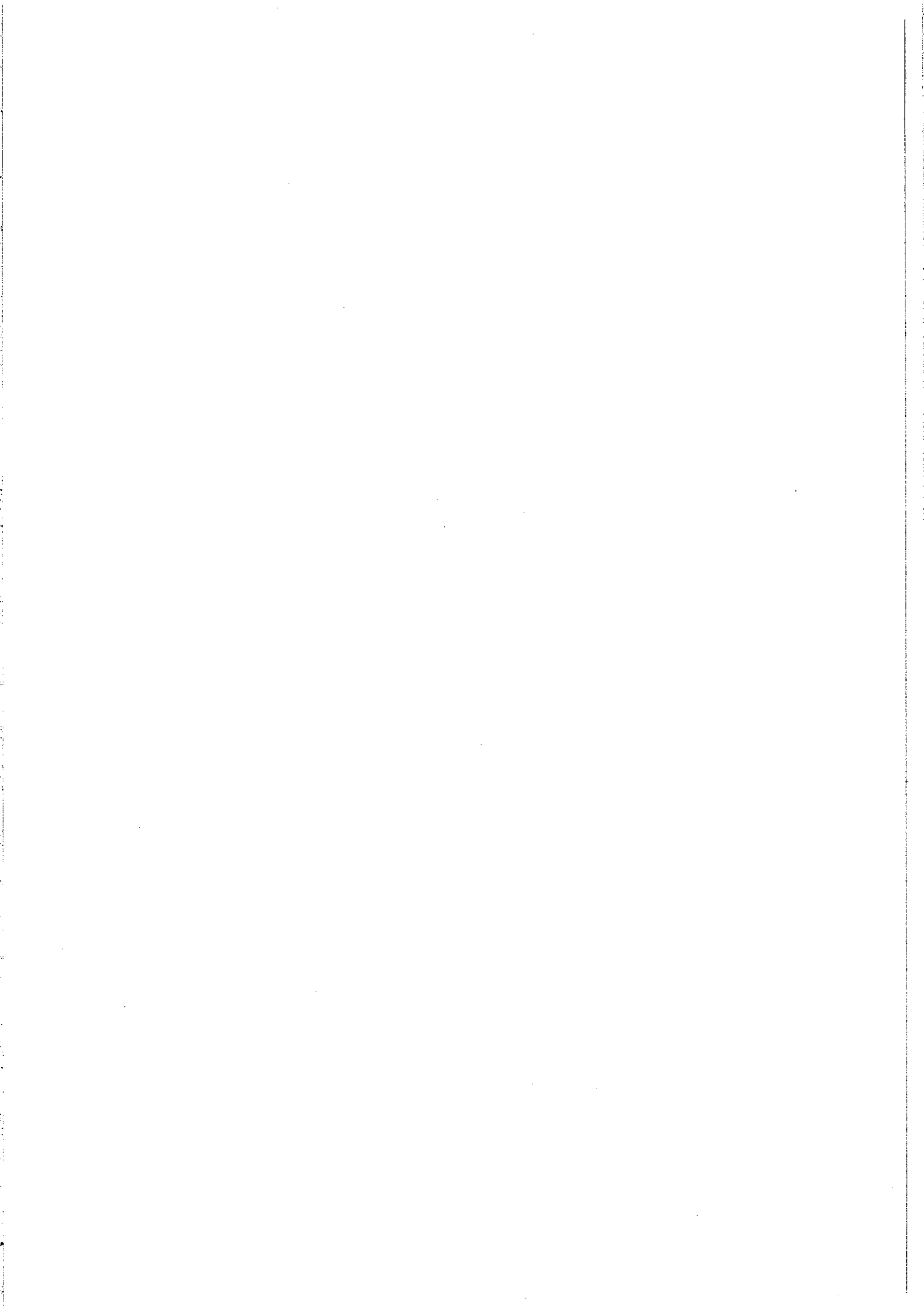
anonima.

I primi elementi provenienti dalle indagini svolte dagli inquirenti, ma anche dai media, hanno fatto emergere alcuni particolari clamorosi. Nel 2011 il tassista aveva trascorso ben sette mesi in carcere con l'accusa di violenza carnale compiuta a Mehrauli, a sud di Delhi. Era stato poi a quanto sembra prosciolto, ma la Uber era in possesso di un certificato firmato da un responsabile della polizia secondo cui la sua fedina penale era immacolata. Il commissario B.S. Bassi, che coordina le indagini di questo caso, ha affermato però che il documento "è contraffatto" e che quindi Yadav sarà anche accusato di falsificazione.

In attesa delle decisioni del giudice e del processo, che potrebbe avvenire col metodo "fast track" come avvenuto nel caso della giovane uccisa nel 2012, sono state date disposizioni per l'annullamento della registrazione del veicolo presso la motorizzazione e per il ritiro della patente. Da parte sua il Ceo di Uber, Travis Kalanick, ha diffuso un comunicato in cui si duole per l'accaduto e assicura di "voler fare tutto il possibile per consegnare il colpevole alla giustizia ed aiutare la vittima e la sua famiglia". Ma Kalanick ha provato anche a scaricare parte delle responsabilità sulle autorità indiane. La nostra compagnia, ha sostenuto, "lavorerà con il governo per stabilire controlli chiari dei precedenti (del personale) attualmente assenti nei programmi di concessione delle licenze del trasporto". Per tutta risposta le autorità hanno sospeso l'attività di Uber a Delhi, inserendola in una "black list" di compagnie che non possono fornire alcun tipo di servizio nella capitale. E indagini sono state aperte anche per una verifica del suo servizio via app in altre città - fra cui Chennai, Mumbai e Bangalore - in cui opera.

L'incidente è stato anche sfruttato dall'opposizione che ha manifestato davanti alla residenza del ministro dell'Interno Rajnath Singh, il quale ha poi riferito sul caso alla Camera. Militanti del Partito dell'Uomo comune (Aap) dell'attivista Arvind Kejriwal e dell'Unione nazionale degli studenti indiani (dietro cui c'è il Congresso di Sonia Gandhi) hanno criticato il governo definito "incapace di tutelare la sicurezza delle donne indiane". E un centinaio di loro sono stati arrestati dalla polizia.

Polizia denuncia Uber per truffa - Dopo quanto accaduto, la polizia di New Delhi ha presentato una denuncia contro Uber per truffa e per violazione dei regolamenti governativi. Gli investigatori accusano l'azienda di non effettuare i controlli sulle referenze degli autisti ingaggiati contrariamente a quanto dichiarato sul loro sito. Per questo motivo si profila il reato di truffa nei confronti dei clienti indiani.



Il Messaggero > Primo Piano > Esteri

cerca nel sito...

India, ventenne stuprata sul taxi: arrestato l'autista. E il servizio Uber viene messo al bando



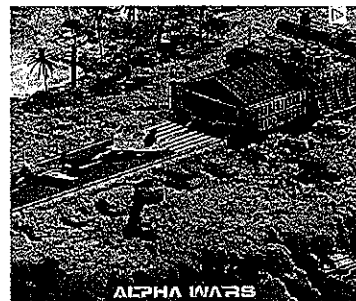
India, ventenne stuprata sul taxi: arrestato l'autista, bloccato il servizio Uber



Uber, Francoforte mette al bando il servizio



Un autista indiano che lavora per Uber, la multinazionale Usa concorrente ai taxi fonte di violente polemiche in diversi paesi tra cui l'Italia, è stato arrestato con l'accusa di aver stuprato una sua giovane cliente di 27 anni. E poche ore dopo le autorità di New Delhi hanno messo al bando nella capitale il servizio di prenotazione taxi Uber. Come riporta la Bbc, un funzionario del ministero dei Trasporti ha annunciato che il servizio, noto in tutto il mondo, è stato inserito nella «lista nera» per avere «fuorviato i clienti».



MULTIMEDIA



Jaguar F-Type R AWD - La trazione integrale (Quattroruote)



Accordo Sky - Telecom Italia: i vantaggi per i (telecomitalia.com)



Fanny Neguesha su Instagram: non sono incinta



Incidente sexy in passerella: la modella lascia tutti a bocca



Incidenti sexy: quando il vestito troppo mini



Trova un ragazzo a letto con la figlia e lo uccide

Powered by

ALTRE STORIE

DISATTIVA SLIDESHOW

4 di 19



India, ventenne stuprata sul taxi: arrestato l'autista, bloccato il servizio Uber



RAPPORTO SULLA TORTURA
Tortura, il Senato Usa accusa la Cia: brutalità Obama: ha danneggiato l'America

Condividi 15



TERRORISMO ISLAMICO
Isis, jihadisti uccidono gay gettandolo dal tetto di un edificio

Condividi 152



MIRACOLATO
MIRACOLATO Neonato gettato nella toilette dalla madre: i passanti lo tirano fuori dalla fogna

Condividi 5

ACCEDI

Facebook

Twitter

NOTIZIE CONSIGLIATE

EDIZIONE DIGITALE

PRIMO PIANO ECONOMIA SPETTACOLI E CULTURA SOCIETÀ SPORT TECNOLOGIA MOTORI MODA VIBE LIFE DIARISTI GLOBLOG WEB TV MACRO

La polizia, che non aveva risparmiato frecciate a Uber, molto popolare in India ma decisamente osteggiato dai tassisti, ha annunciato di aver arrestato a Mathura, 160 chilometri da New Delhi, l'autista Shiv Kumar Yadav, 32 anni, presunto autore dello stupro selvaggio verificatosi nella notte tra venerdì e sabato di una giovane indiana che tornava a casa dopo aver passato la serata in un paio di pub con gli amici.

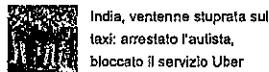
L'uomo ha minacciato la giovane dipendente di una compagnia finanziaria di gravi violenze fisiche se avesse opposto resistenza o denunciato l'accaduto, e si è rifugiato in una casa per sfuggire alla cattura dopo che è stata lanciata una vera e propria caccia all'uomo. Secondo un'emittente locale, gli agenti hanno dovuto abbattere una porta per riuscire ad arrestarlo.

Yadav è stato portato a New Delhi nella notte. All'ingresso del commissariato è stato mostrato ai giornalisti fra due agenti di polizia con la testa coperta da una sorta di cappuccio nero con due buchi per gli occhi. Domani comparirà in tribunale. Fonti della polizia hanno assicurato che Yadav non possedeva la licenza comunale prevista per gli autisti di servizi rivolti al pubblico, e neppure un Gps, strumento obbligatorio sui radio-taxi.

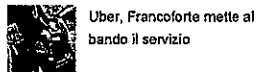
La stampa indiana insiste in particolare sulla mancanza di misure di sicurezza nelle auto Uber, per cui l'India rappresenta attualmente il secondo mercato dopo gli Stati Uniti. Gli autisti, contattati dai clienti tramite un'app per smartphone, non sono in relazione diretta con nessuna autorità di controllo e sono rintracciabili unicamente attraverso il telefono cellulare. La polizia ha chiesto ad Uber di partecipare all'inchiesta, e la multinazionale si è detta pronta a collaborare appieno con le forze dell'ordine.

Un vice commissario di polizia, citato da The Times of India, ha ricordato che «ci sono norme ben precise per servizi taxi di questo tipo, stilate dal Dipartimento dei Trasporti. Verificheremo se sono state rispettate». «La sicurezza è la prima delle nostre priorità in India - ha ribattuto Evelyn Tay, una portavoce di Uber - lavoriamo con autisti-partner muniti di licenza per offrire un'alternativa sicura di trasporto. I livelli di protezione vanno dalla scelta dell'autista alle informazioni sulle auto, oltre alla condivisione delle informazioni con le autorità per garantire la responsabilità e la tracciabilità di tutti i viaggi nella piattaforma Uber».

Lunedì 8 Dicembre 2014, 19:45 - Ultimo aggiornamento: 9 Dicembre, 18:27
© RIPRODUZIONE RISERVATA



India, ventenne stuprata sul taxi: arrestato l'autista, bloccato il servizio Uber



Uber, Francoforte mette al bando il servizio



Polizza Auto Online

Fai un Preventivo con Chiarezza e trova l'Assicurazione migliore!

M Il Messaggero.it
Mi piace 358.991

Segui @ilmessaggeroit

Segui

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



Ilary Blasi, Veronica Maya e Elisabetta Gregoraci: tutti gli incidenti sexy delle vip



Los Angeles, costringeva alunni a mangiare il suo sperma: dalla scuola



Motor Show 2014: le sexy ragazze (Panorama Auto)



Papa Francesco in piazza di Spagna

20% DISCONTO
MERAVIGLIE D'INVERNO
ACQUISTA ENTRO IL 9 DICEMBRE
SCOPRI DI PIÙ

STORIE DEL GIORNO



IL DELITTO
Loris, la mamma nega le accuse. Prelevato il suo dna

Condizioni 82



L'INCHIESTA
Mafia Capitale, Renzi: pena minima per corruzione sarà alzata a sei anni

Condizioni 87



DESTINO MALEDETTO
Morto il fratello del cantante Mango: stroncato anche lui da un infarto

Condizioni 2,1 mila

LE PIÙ LETTE DELLA SETTIMANA



RAPPORTO SULLA TORTURA
Tortura, il Senato Usa accusa la Cia: brutalità Obama: ha danneggiato l'America



TERRORISMO ISLAMICO
Isis, jihadisti uccidono gay gettandolo dal tetto di un edificio



MIRACOLATO
MIRACOLATO Neonato gettato nella toilette dalla madre: i passanti lo tirano fuori dalla fogna

ACCEDI

Facebook

Twitter

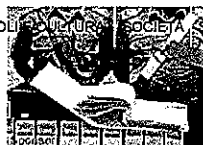
NOTIZIE CONSIGLIATE

EDIZIONE DIGITALE

PRIMO PIANO | POLITICA | ECONOMIA | SOCIETÀ | SPORT | CINEMA | CULTURA | MODA | SALUTE | VIAGGI | HOBBY | BLOG | WEB TV | MACRO



San Gallo brilla di magia e luci natalizie
(myswitzerland.com)



Assicurazioni - Scoperta la truffa delle false residenze
(Quattroruote)



Sport - 10 abitudini femminili che spingono gli uomini al tradimento
(Cosmopolitan)

Raccomandato da

[cerca nel sito...](#)

CALTAGIRONE EDITORE | IL MATTINO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITÀ

[CONTATTI](#) | [PRIVACY](#)

© 2014 IL MESSAGGERO - C.F. e P. IVA 05628251009

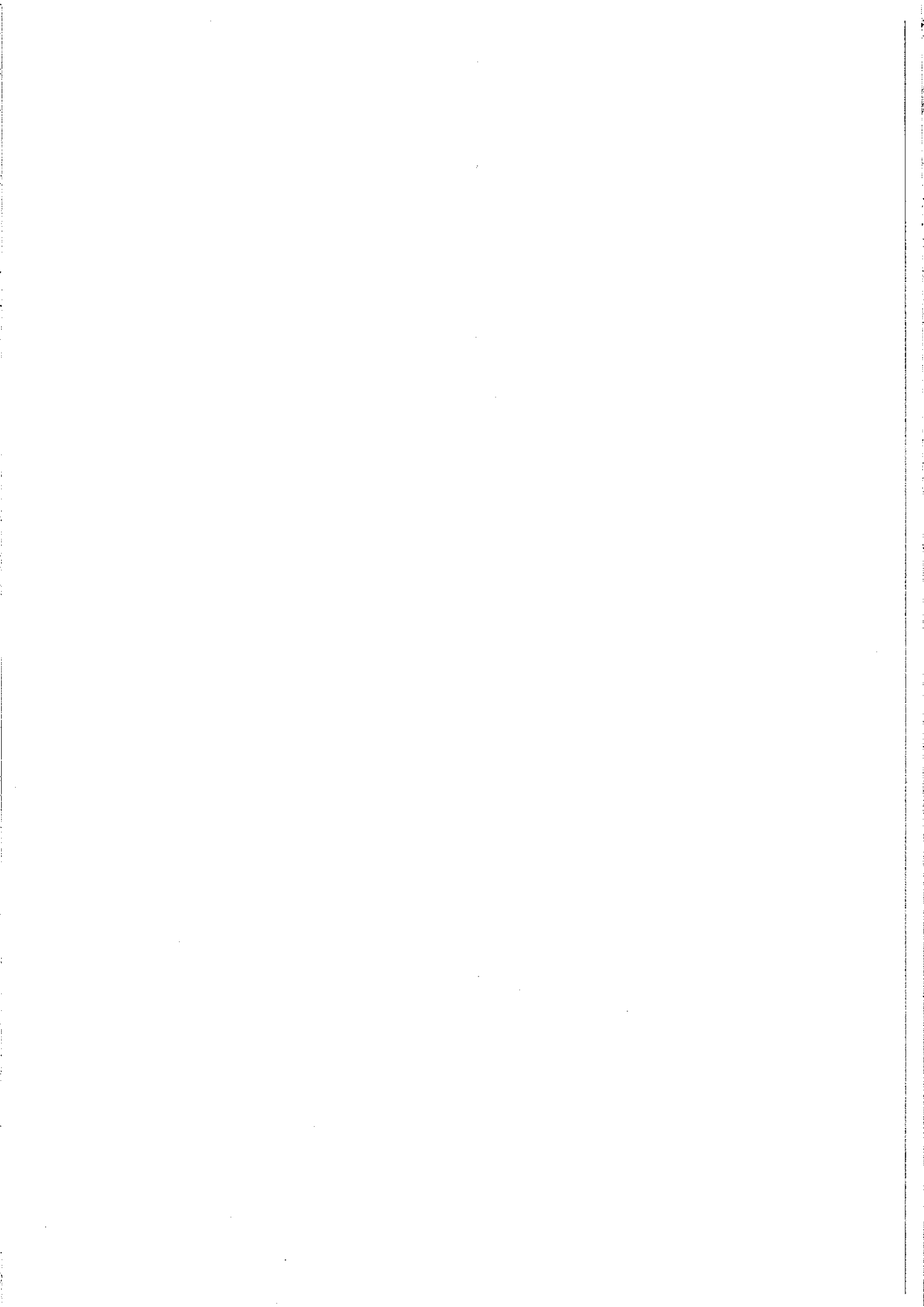
ACCEDI

facebook

Twitter

NOTIZIE CONSIGLIATE

EDIZIONE DIGITALE



NOTIZIE

<http://www.internazionale.it>

L'applicazione Uber vietata anche in Spagna

La decisione del tribunale spagnolo segue i divieti approvati a New Delhi e in Thailandia. Ma il dibattito è acceso in diversi paesi in tutto il mondo

[SEGNALA](#) [OPINIONI](#) [ABBONATI](#) [CERCA](#)
[HTTP://WWW.INTERNAZIONALE.IT/ABBONATI](http://www.internazionale.it/abbonati)

[\(<http://www.internazionale.it>\)](http://www.internazionale.it)

[SEZIONI](#) [OSSESSIONI](#) [ABBONATI](#) [CERCA](#)
[\(\[HTTP://WWW.INTERNAZIONALE.IT/ABBONATI\]\(http://www.internazionale.it/ABBONATI\)\)](http://www.internazionale.it/ABBONATI)

(<http://www.internazionale.it>)

SEZIONI OSSESSIONI ABBONATI CERCA
([HTTP://WWW.INTERNAZIONALE.IT/ABBONATI](http://www.internazionale.it/abbonati))

[\(<http://www.internazionale.it>\)](http://www.internazionale.it)

[SEZIONI](#) [OSSESSIONI](#) [ABBONATI](#) [CERCA](#)
([HTTP://WWW.INTERNAZIONALE.IT/ABBONATI](http://www.internazionale.it/ABBONATI))

<http://www.internazionale.it>

SEZIONI OSSESSIONI ABBONATI CERCA
LEGGI GLI AGGIORNAMENTI / STORIA / L'APPLICAZIONE-UBER-VIETATA-ANCHE-IN-SPAGNA

09 DIC 2014 • 16.58

Un tribunale spagnolo vieta Uber in Spagna **(/notizie/2014/12/09/uber-vietato-anche-in-spagna)**

Un tribunale di Madrid ha proibito in tutta la Spagna l'uso di Uber, l'applicazione che permette di noleggiare un'auto con conducente e concordare la tariffa prima di partire. Il caso giudiziario era stato sollevato dall'associazione dei tassisti di Madrid.

Nella sentenza, il giudice ha stabilito che gli autisti di Uber non hanno le autorizzazioni necessarie per guidare le loro auto e che da parte dell'azienda c'è stata "concorrenza sleale" nei confronti dei tassisti spagnoli. **El País**

SPAGNA (/TAG/PAESI/SPAGNA),

JOAN FONTCUBERTA (/TAG/JOAN-FONTCUBERTA)

Condividi

Home (<http://www.internazionale.it/>)

Italia

(<http://www.internazionale.it/tag/paesi/italia>)

Sommario

Chi siamo

(<http://www.internazionale.it/sommario>)

(<http://www.internazionale.it/about>)

Foto (<http://www.internazionale.it/foto>)

Reportage

(<http://www.internazionale.it/reportage>)

Festival (<http://festival.internazionale.it>)

Scrivici

(<http://www.internazionale.it/contact>)

(<http://www.internazionale.it>)

Video

(<http://www.internazionale.it/video>)

Dizionario

(<http://dizionario.internazionale.it>)

~~([HTTP://WWW-INTERNAZIONALE.IT/ABBONATI](http://www.internazionale.it/abbonati))~~

Privacy

(<http://www.internazionale.it/privacy>)

Abbonati

(<http://www.internazionale.it/abbonati>)

Opinioni

(<http://www.internazionale.it/opinioni>)

Oroscopo

(<http://www.internazionale.it/oroscopo>)

Pubblicità (<http://www.banzai.it>)

Seguici su: Facebook

(<https://www.facebook.com/Internazionale>) |

Twitter (<https://twitter.com/internazionale>) |

Rss

(<http://www.internazionale.it/sitemaps/rss.xml>)

© Internazionale spa 2014 • Codice fiscale 04003131002 • Partita iva 04850721004 • Capitale sociale 120.000 euro

domenica24 casa24 moda24 food24 motor24 job24 stream24 viaggi24 salute24 shopping24 radio24 altri

CERCA

Accedi

Abbonati subito!

NOVA24 BUSINESS CLASS

Milano
7°
(cambia)

NOVA24 ORE
NOVA24 TECH

Martedì • 09 Dicembre 2014 • Aggiornato alle 20:42

NEW! How To Spend It
Professionisti e Imprese24
Banche dati
Versione digitale

English version
Formazione Eventi
Servizi

HOME ITALIA & MONDO NORME & TRIBUTI FINANZA & MERCATI IMPRESA & TERRITORI **NOVA24 TECH** PLUS24 RISPARMIO COMMENTI & INCHIESTE STRUMENTI DI LAVORO **STORE24** *Acquista & abbonati*

Gadget Social Media Business Startup **Innovazione** Scienza Games App&Entertainment Prove Nòva

BMW TELESERVICE.



Uber e i taxi: la legge e il mondo che cambia

23 MAGGIO 2014

Tweet: 0

Recommend 7 +1 0

My24 A A

Tecnologie Innovazione **Uber vietata a Berlino, «passeggeri non assicurati». Ma il servizio prosegue**

IL DOSSIER CONTIENE 16 ARTICOLI

[Torna alla home del dossier](#)

1 di 16

Uber vietata a Berlino, «passeggeri non assicurati». Ma il servizio prosegue

14 agosto 2014



Non sono finiti i problemi per Uber, piattaforma che in oltre 40 Paesi fornisce un servizio di trasporto privato con prenotazione via smartphone, alle prese con le legislazioni locali e le reazioni dei taxisti di mezza Europa, da Londra a Parigi, da Barcellona a Milano. L'ultima polemica è quella esplosa a Berlino, dove le autorità hanno vietato il servizio pena severe sanzioni: 25mila euro per l'autista colto in flagrante.

Secondo il Senato di Berlino, contrariamente a quanto sostenuto dalla società californiana, i passeggeri non sono adeguatamente assicurati. Per questo l'organo esecutivo della città-stato e capitale della Germania ha vietato l'uso dell'app sempre più usata per prenotare (e pagare con carta di credito, nessuna transazione in auto) anziché un comune taxi una lussuosa berlina con autista. Quelli di Uber, tuttavia, come già in situazioni analoghe, non si arrendono e intendono sfidare il divieto, scrive Bloomberg. «Il servizio prosegue - ha commentato Fabien Nestmann, uno dei portavoce della società statunitense - . Ma certamente non condividiamo questa decisione e crediamo che il divieto rappresenti un tipo di approccio sbagliato».

Secondo il Senato berlinese, invece, «la protezione dei passeggeri è la priorità», ma alla base della decisione c'è anche «l'idea di proteggere il business dei taxi (a Berlino ne circolano 7.800, ndr)». A conferma del fatto che Uber va a toccare interessi consolidati di una categoria, quella dei tassisti, che si vede minacciata dall'arrivo di un player globale.

Il modello di business di Uber, infatti, offre a chiunque (è prevista una forma di selezione) un'opportunità di lavoro - con molte variabili riguardo alla remunerazione - e finisce per mettere a repentaglio un sistema normato ma corporativo con licenze costose (attorno ai 200mila euro) che i tassisti vendono a fine "carriera", garantendosi di fatto una liquidazione. Tra le molte grandi città europee in cui la piattaforma americana ha iniziato a operare solo Londra per adesso ha reso legale il nuovo servizio.

Uber basa la sua forza sui fondi garantiti da grandi investitori come Google o Goldman Sachs, che credono nelle potenzialità di crescita dell'azienda. In giugno Uber ha raccolto circa 1,2 miliardi di dollari e viene valutata attorno ai 18 miliardi. Il nuovo fronte che si apre in Germania non sembra basti a cambiare i piani di espansione. Uber si trova già, oltre che a Berlino, anche ad Amburgo, Francofort, Monaco e Düsseldorf. E in programma ci sono aperture a Colonia e Stoccarda. (A.L.A.)

CLICCA PER CONDIVIDERE



©RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA LA NOTIZIA

Leggi e scrivi

TAG: [Trasporti e viabilità](#), [Fabien Nestmann](#), [Europa](#), [Senato](#)

ANNUNCI GOOGLE

Come sono diventato ricco

Ecco le tecniche che ho usato per diventare ricco a soli 35 anni
alfiobardella.com/Videocorso-Gratis

L'oasi del Mar Morto

Il bacino più basso del mondo Sorgenti, piscine e piante uniche!
www.dead-sea-wonder-of-nature.com

Assicurazioni Linear

Calcola il tuo Preventivo Gratuito. Assicurati on line con Linear!
adv.linear.it

Commenti (1)

Tutti i commenti Scelti per voi Preferiti

"L'opportunità di lavoro x tutti" si offre nel rigoroso rispetto delle leggi riguardo il trasporto pubblico nn di linea di ogni singolo paese (controlli tecnici dei veicoli, requisiti degli autisti, obblighi assicurativi, amministrativi, contributivi e fiscali). Punto. Il sistema delle licenze è ovunque nel mondo (Usa e Uk compresi) garanzia di efficacie e collaudata regolamentazione del mercato dei taxi; esatto opposto di un presunto privilegio corporativo.

Tutte le esperienze di deregulation si sono rivelate un clamoroso fallimento (Vedi Irlanda,Svezia,Olanda).

Taxi1929

14-08-2014 20:53:55

Mi piace (0)

Rispondi al commento

Scrivi il tuo commento

Accedi Registrati

Entra nella community per lasciare un commento

[Leggi Termini e condizioni](#)
[Leggi Regole della Community](#)

Invia

Permalink

<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-08-14/uber-vietata-berlino-passeggeri-non-ass>

ALTRI DOSSIER RACCOMANDATI



Innovazione e nuove...
09 dicembre 2014

[Leggi di più](#)



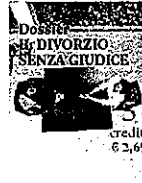
Rientro dei capitali
08 dicembre 2014

[Leggi di più](#)



Tasi
02 dicembre 2014

[Leggi di più](#)



Il divorzio senza giudice
12 novembre 2014

[Leggi di più](#)



Osservatorio...
16 ottobre 2014

[Leggi di più](#)

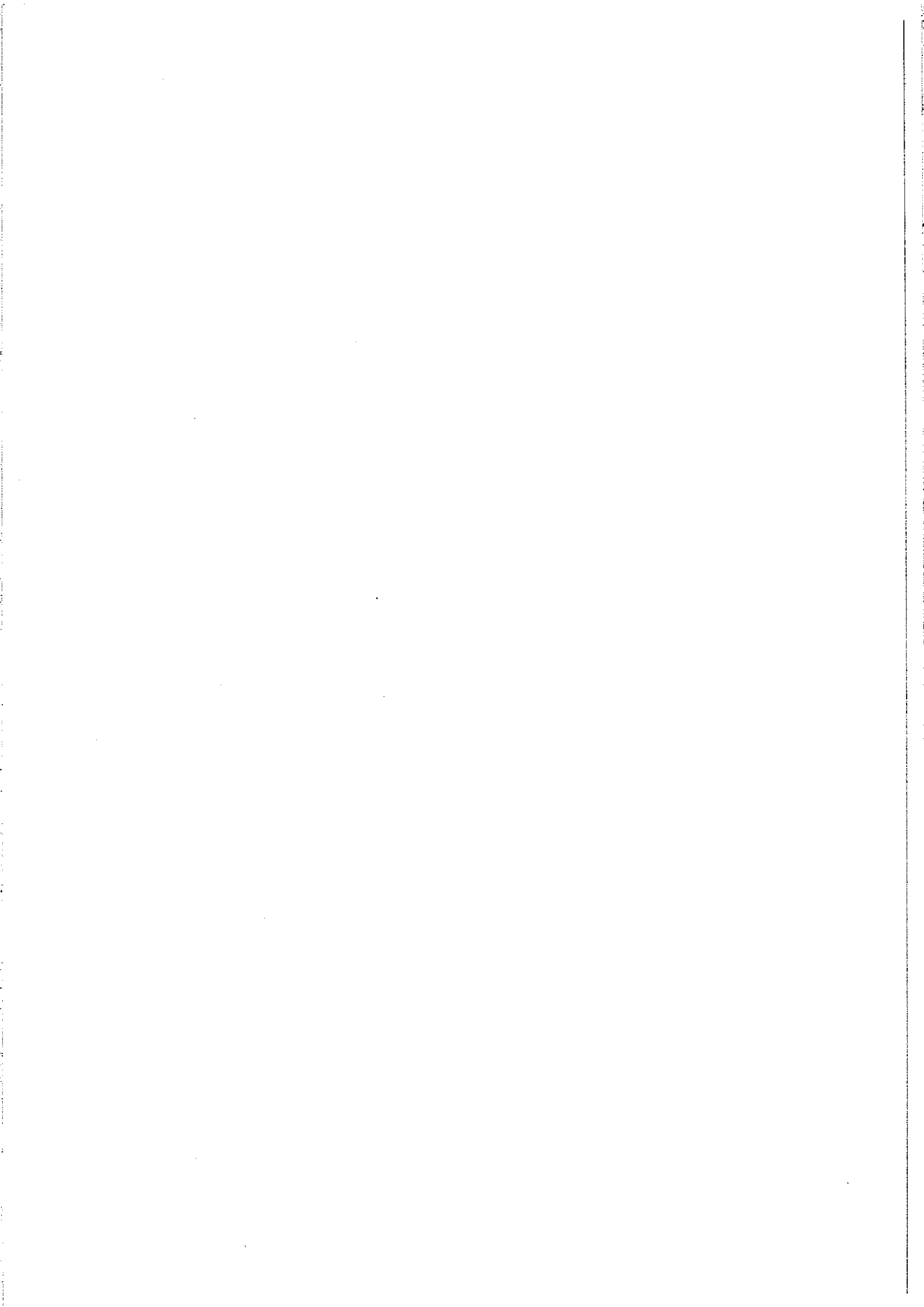
Quotidiano politico economico e finanziario • Fondato nel 1865

SEGUI SU:

CERCA

KEYWORD:

| GRUPPO24ORE | SEZIONI | CANALI | STRUMENTI | SERVIZI | LINK UTILI |
|--|--|---|------------------------------------|--|---------------------------------------|
| Sito corporate | Italia&Mondo | Moda24 | Stream24 | Appunti del Sole | AfricaTimesNews |
| Contatti | Norme&Tributi | Motori24 | Blog | Versione digitale | IlGastronauta |
| Redazione online | Finanza&Mercati | Luxury24 | L'Esperto Risponde | Banche Delt | AGI China24 |
| Professioni e Imprese 24 | Impresa&Territori | Viaggi24 | | Newsletter | Guida Affari |
| Formazione e eventi | Nova24 Tech | Casa24plus | | RSS | Pagine Gialle |
| Radio 24 | Plus24 Risparmi | Salute24 | | Meteo | Pagine Bianche |
| Il Sole 24ORE Finanza | Commenti&Inchieste | ArtEconomy24 | | iPad | Tutto Città |
| Il Sole 24ORE P.A. | Strumenti di Lavoro | Job24 | | Finanza & Mercati per iPad | Audiweb |
| Radiocor | | Shopping24 | | La Vita Nuova | OPA |
| 24 ORE Cultura | | America24 | | Abbonamenti | Ej Economista |
| Eventiquattro | | Diritto24 | | Assicurazione.it | Head Hunter Experteer |
| System24 Pubblicità | | Edilizia&Territorio | | Offerte di lavoro | SOS Tariffe |
| Back To Work 24 | | Sanità | | Tutti i servizi | Confronta conti |
| | | | | Pubblicità Tribunali e P.A. | Assicurazioni Auto |
| | | | | | Genertei |
| | | | | | La Nuvola Italiana |
| | | | | | RetImpresa |



Ing. Andrea Moresi
Concessions Dept.
Salini Impregilo



**IL CORAGGIO DEL LAVORO
PER COSTRUIRE IL FUTURO**

domenica24 casa24 moda24 food24 motor24 job24 stream24 viaggi24 salute24 shopping24 radio24 altri CERCA Accedi

Abbonati subito!

24 ORE BUSINESS CLASS



Milano
7°
(cambia)

24 ORE
ITALIA & MONDO

Martedì • 09 Dicembre 2014 • Aggiornato alle 20:18

NEW! How To Spend It English version
Professioni e imprese24 Formazione Eventi
Banche dati Servizi
Versione digitale

HOME **ITALIA & MONDO** NORME & TRIBUTI FINANZA & MERCATI IMPRESA & TERRITORI NOVA24 PLUS24 COMMENTI & STRUMENTI STORE24
DI LAVORO Acquista & abbonati

Italia Mondo24 Europa USA Americhe Medio Oriente e Africa Asia e Oceania Sport

Notizie Europa

Uber vietata in Spagna: opera senza autorizzazioni, concorrenza sleale

9 dicembre 2014

Tweet 4

Consiglia 5

My24 | A - A - |



Proteste dei tassisti madrileni, la scorsa estate, contro Uber (Afp)

Uber fuorilegge in Spagna. Lo ha deciso a titolo cautelativo il tribunale di Madrid accogliendo la richiesta dell'Associazione madrileña dei taxi in vista del processo che si svolgerà su querela presentata nei confronti della multinazionale americana. Secondo i giudici spagnoli gli autisti ingaggiati da Uber non hanno le autorizzazioni amministrative necessarie a svolgere il servizio di trasporto pubblico e il fatto che l'attività proceda comunque finisce per tradursi in concorrenza sleale. L'inchiesta amministrativa era iniziata a metà ottobre.

A Madrid, seconda città spagnola dopo Barcellona a registrare lo sbarco dell'app made in Usa, il servizio ha cominciato a operare ad aprile. A ottobre Uber è arrivata anche a Valencia. Viste le proteste delle associazioni dei tassisti, il governo della Generalitat ha però annunciato, a partire dal 2015 in Catalogna, multe pesantissime, fino a 6mila euro, per gli autisti di Uber (oltre al sequestro delle auto).

ARTICOLI CORRELATI

Uber, creatura di un lupo solitario che sogna una Amazon dei servizi

Spagna, Francia, Germania, Olanda e Belgio. Ma anche India (in questo caso la scintilla è scoccata da un caso di stupro), Thailandia e Singapore. Si moltiplicano così le messe al bando, totali o parziali di Uber, applicazione per dispositivi mobili (smartphone e tablet) che consente di trovare grazie a

una non rivoluzionaria ma molto efficace tecnologia di geolocalizzazione auto che effettuano un servizio di trasporto privato. I clienti apprezzano, i tassisti no, anche perché per operare sono sottoposti a una regolamentazione molto più rigida e temono che le loro costose licenze perdano valore.

La lista degli incidenti e dei divieti cresce su scala planetaria anche se finora i guai legali non hanno fermato l'espansione globale della creatura di Travis Kalanick: a soli cinque anni dal lancio, Uber, che viene ancora definita startup, non senza un qualche vezzo visto che fattura centinaia di milioni di dollari, viene valutata a oltre 41 miliardi dopo l'ultimo round di finanziamenti, da cui ha ottenuto 1,2 miliardi. La società è presente in 200 città e 45 Paesi nel mondo e stenta a reperire autisti a sufficienza per soddisfare la domanda.

Comunque perfino nella madre patria, gli Stati Uniti, si sono verificati diversi casi di forte attrito con tassisti e autorità locali. In Oregon la società californiana è stata accusata di operare senza licenze, in Nevada un tribunale ha deciso di sospenderne le attività. L'immagine di Uber, poi, ha subito un duro colpo dopo le recenti polemiche sui propositi di dossieraggio contro i giornalisti ritenuti ostili ventilati dal vicepresidente in un'occasione informale, dichiarazioni da cui però successivamente Kalanick ha preso le distanze.

Clamoroso il recente caso in India per cui si è perfino mobilitato il governo, dopo un caso di presunto stupro ai danni di una passeggera di una auto a nolo reperita tramite la app. Una circolare del ministro degli interni Rajnath Singh ha decretato la sospensione di t

IN QUESTO ARTICOLO

Media

Argomenti: Giustizia | Rajnath Singh | Stati Uniti d'America | Travis Kalanick | Madrid | India | Associazione Madrileña | Generalitat

Visita lo speciale 

Private Banking

24 ORE



ULTIMI DI SEZIONE



AMERICA LATINA

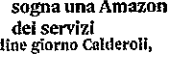
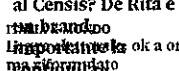
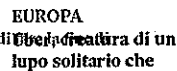
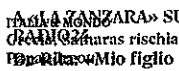
Il Messico patisce il calo dei prezzi del greggio e attrae meno investimenti

di Roberto Da Rin



**SOCIETÀ CALIFORNIANA SOTTO TIRO
Uber vietata in Spagna: opera senza autorizzazioni, concorrenza sleale**

SELEZIONATI PER TE



ALLA ZANZARA SU EUROPA
Ok, il G20 rischia di Uber, creatura di un lupo solitario che al Censis? De Rita è sogna una Amazon dei servizi
Importante la ok a ordine giorno Calderoli, reattivo

tipi di applicativi simili. Tentativi di blocco giudiziario ci sono stati anche a Londra, dove però Uber ha poi goduto di semaforo verde. (A.La.n.)

CLICCA PER CONDIVIDERE



©RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA LA NOTIZIA

Leggi e scrivi

TAG: Giustizia, Raineth Singh, Stati Uniti d'America, Travis Kalanick, Madrid, India, Associazione Madrilenia, Generalitat

ANNUNCI GOOGLE

L'oasi del Mar Morto

Il bacino più basso del mondo. Sorgenti, piscine e piante uniche! www.dead-sea-wonder-of-nature.com

Come sono diventato ricco

Ecco le tecniche che ho usato per diventare ricco a soli 35 anni! alfobardolla.com/Videocorso-Gratis

Prezzi Caldaie

Ricevi 3 Preventivi in 1 Minuto e Scegli il Migliore della Tua zona preventivi.it

Lascia il primo commento a questo articolo

Scrivi il tuo commento

Accedi Registrati

Entra nella community per lasciare un commento

Leggi Termini e condizioni Leggi Regole della Community

Invia

Permalink

http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-12-09/uber-vietata-spagna-opera-senza-autori



AL CDM DI GIOVEDÌ Renzi: «I corrotti pagheranno». Pena a 6 anni, prescrizione lunga e confische più facili - Il messaggio del premier

ITALIA Gli orari dei collegamenti da e per Fiumicino

Tutto su Notizie?

Mi piace <4,9mila>

I PIÙ LETTI

OGGI CONDIVISI VIDEO FOTO MESE

- 1 Pensioni 2015 / L'ipotesi mini-anticipo (da restituire)
2 Pensioni 2015 / Più flessibilità con la legge di Stabilità
3 Pensioni 2015 / Tassazione in rialzo per il secondo pilastro
4 Borsa, tracollo Atene (-12,7%), peggior seduta da 27 anni. Male le europee - Il Sole 24 ORE
5 Pensioni 2015 / Rivalutazione 2015 delle pensioni
6 I tre lavori introvabili/ Buyer

20% DI SCONTO MERAVIGLIE D'INVERNO ACQUISTA ENTRO IL 9 DICEMBRE SCOPRI DI PIÙ Alitalia

SHOPPING24

GUIDA PRATICA PER LE AZIENDE € 28,99
COLLEGGIO SINDACALE € 26,99
Guida Pratica Per Le Aziende 2014 Contabilità e bilancio
Collegio Sindacale Disciplina civilistica del Concorsu-fir...

SELEZIONATI PER TE

- ITALIA & MONDO Ecco perché solo 1 su 10 cambia fornitore di gas e luce (e banche)
ITALIA & MONDO Grecia. Samaras rischia di fare la fine di Papandreou
ITALIA & MONDO Legge elettorale: ok a ordine giorno Calderoli, ma riformulato

DA NON PERDERE

Commenti&Inchieste Video Foto I più letti Il meglio dai blog

Quotidiano politico economico e finanziario • Fondato nel 1865

SEGUI SU:

CERCA

KEYWORD:

| GRUPPO24ORE | SEZIONI | CANALI | STRUMENTI | SERVIZI | LINK UTILI |
|--|--|---|------------------------------------|--|---------------------------------------|
| Sito corporate | Italia&Mondo | Moda24 | Stream24 | Argomenti del Sole | AfricaTimesNews |
| Contatti | Norme&Tributi | Motori24 | Blog | Versione digitale | Il Gastronomo |
| Redazione online | Finanza&Mercati | Luxury24 | L'Esperto Risponde | Banche Deli | AGI China24 |
| Professioni e Imprese 24 | Impresa&Territori | Viaggi24 | | Newsletter | Guida Affari |
| Formazione e eventi | Nova24 Tech | Casa24plus | | RSS | Pagine Gialle |
| Radio 24 | Plus24 Risparmi | Salute24 | | Meteo | Pagine Bianche |
| Il Sole 24ORE Finanza | Commenti&Inchieste | ArtEconomy24 | | iPad | Tutto Citta |
| Il Sole 24ORE P.A. | Strumenti di Lavoro | Job24 | | Finanza & Mercati per iPad | Audivab |
| Radiocor | | Shopping24 | | La Vita Nuova | OPA |
| 24 ORE Cultura | | America24 | | Abbonamenti | Ei Economista |
| Eventiquattro | | Diritto24 | | Assicurazione.it | Head Hunter Experteer |
| System24 Pubblicità | | Edilizia&Territorio | | Offerte di lavoro | SOS Tariffe |
| Back To Work 24 | | Sanità | | Tutti i servizi | Confronta conti |
| | | | | Pubblicità Tribunali e P.A. | Assicurazioni Auto |
| | | | | | Genetel |
| | | | | | La Nuvola Italiana |
| | | | | | Retimpresa |

P.I. 00777910159 - Dati societari - © Copyright Il Sole 24 Ore - Tutti i diritti riservati Privacy Policy

Per la tua pubblicità sul sito: [Websystem](#)

Fai di questa pagina la tua homepage

SELEZIONATI PER TE



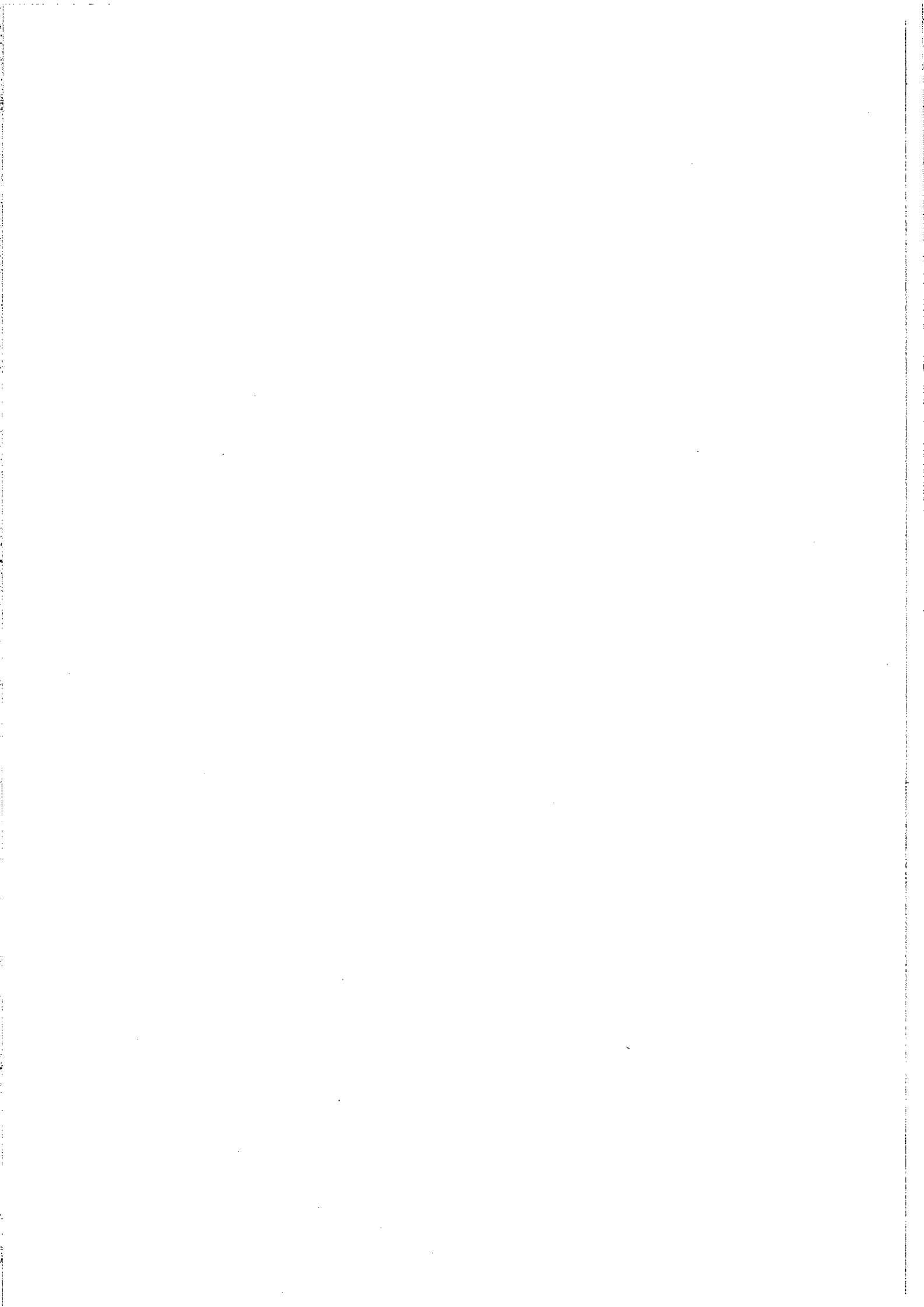
ITALIA & MONDO
Ecco perché solo 1 su 10 cambia fornitore di gas e luce (e banche)



ITALIA & MONDO
Grecia, Samaras rischia di fare la fine di Papandreou



ITALIA & MONDO
Legge elettorale: ok a ordine giorno Calderoli, ma riformulato



RICERCA TITOLO

Home Finanza con Bloomberg Calcolatori Finanza Personale

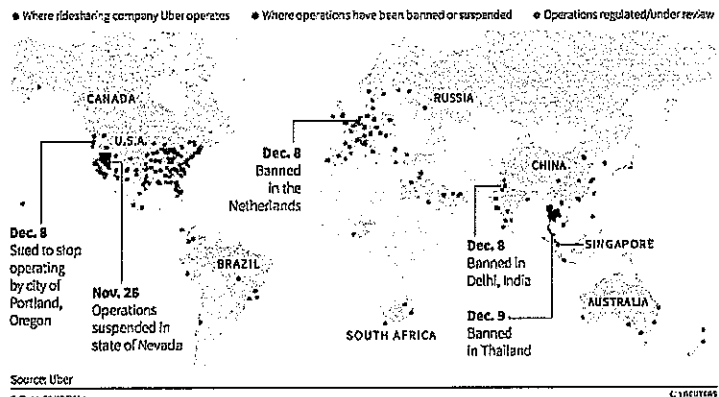
Osserva Italia

UTENTI REGISTRATI

Listino

Portafoglio

Uber accerchiata: dall'India a Rio, tutti vogliono bloccare l'app



Nella grafica di Reuters, alcuni casi di "congelamento" dell'app Uber

Nuova ondata di cause per fermare l'applicazione che connette autisti privati e clienti: a Nuova Delhi operatività congelata dopo un'accusa di stupro, ma lo stop arriva anche a Madrid. A Portland e Rio de Janeiro si muovono le autorità locali

09 dicembre 2014

MILANO - Sale di tono la guerra contro Uber, l'app dei taxi fai-da-te che ha ricevuto una valutazione stellare superiore a 40 miliardi di dollari. In India, Spagna e in Brasile sono arrivati gli ultimi congelamenti dell'applicazione, dopo che a giugno i tassisti di Londra, Parigi, Berlino, Madrid e di altre città europee, sono scesi in piazza per protestare contro l'applicazione della società californiana colpevole, a loro avviso, di infrangere i regolamenti locali per la concessione delle licenze.

Nuova Delhi. Due giorni fa il servizio è stato bandito in seguito alla denuncia di una turista che accusava uno dei suoi autisti di stupro. La polizia di New Delhi ha presentato oggi una denuncia contro la società americana per truffa e per violazione dei regolamenti governativi. Gli investigatori accusano l'azienda di non effettuare i controlli sulle referenze degli autisti ingaggiati contrariamente a quanto dichiarato sul loro website. Per questo motivo si profila il reato di truffa nei confronti dei clienti indiani.



La protesta delle donne indiane dopo lo stupro a una passeggera di una vettura Uber

Condividi

In seguito al clamore causato dall'incidente, ieri Uber è stata messa al bando dalle autorità di New Delhi. Intanto la questione è stata oggetto anche di un intervento in Parlamento oggi del ministro dell'Interno Rajnath Singh, il quale ha chiesto di effettuare controlli anche sull'attività di Uber in altre cinque città indiane.

Dopo Uber, anche le altre società di trasporto che utilizzano applicazioni mobili sono state congelate dalle autorità indiane. La società californiana, tuttavia, non sta rispettando il divieto e continua a lavorare nella capitale indiana, sostenendo di non aver ricevuto alcuna comunicazione ufficiale e che, comunque, quando accadrà, farà appello. La decisione delle autorità locali si basa sull'idea che le imprese di trasporto passeggeri che usano "una tecnologia basata sul web" non rispettino i regolamenti.

Madrid. Uber è stata messa al bando anche in Spagna. Un tribunale di Madrid ha infatti accolto il ricorso di una associazione di tassisti spagnola, rilevando che gli autisti delle auto a nolo (con conducente) reperibili tramite la "app" non dispongono delle necessarie autorizzazioni per il trasporto di passeggeri. Ne deriva così quella che i giudici spagnoli hanno ritenuto una concorrenza sleale.

La decisione del tribunale madrileno segue procedimenti simili in altre metropoli o paesi, mentre Uber viene generalmente accusata dai tassisti tradizionali di essere una forma di concorrenza diretta che opera al di fuori dalle necessarie autorizzazioni.

Rio de Janeiro. Il Brasile si aggiunge alla lista dei Paesi che cercano di bandire la popolare app: l'ufficio trasporti di Rio ha infatti annunciato di aver presentato una denuncia alla polizia contro Uber e altre società simili, sostenendo che operano illegalmente in città, non avendo una licenza adeguata per il servizio di taxi. "Il SMTR ha inviato una lettera alla polizia chiedendo di avviare un'indagine", si legge in una dichiarazione che definisce il servizio offerto da Uber "illegale" e gli autisti rischiano il sequestro delle loro auto.

Secondo quanto ha risposto la polizia, sul caso sta indagando il capo dell'unità crimini informatici della città. Mentre Uber ha fatto sapere di non aver ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità di Rio e si è dichiarata impaziente di lavorare con le istituzioni per avere una regolamentazione.

Portland. La città Usa ha citato Uber lunedì scorso, per impedirle lo sviluppo nella città dell'Oregon fino a che non seguirà le normative locali. L'app è già attiva nelle aree limitrofe, ma l'ingresso in città risale solo a venerdì scorso, ma è avvenuto senza il consenso delle autorità o un qualsivoglia accordo su come dovrebbe essere regolamentato il servizio. "La citazione da parte della città richiede che il giudice si esprima dichiarando Uber soggetta alla regolamentazione della città", ha spiegato l'amministrazione in un comunicato. "L'azione legale chiede inoltre alla Corte di ordinare a Uber l'interruzione del servizio a Portland fino a che non sarà conforme alle norme su sicurezza, salute e tutela dei consumatori della città". Recentemente il Nevada aveva bloccato l'app, primo Stato negli Usa.

uber taxi tassisti app

© Riproduzione riservata

09 dicembre 2014

STRUMENTI

MARKET OVERVIEW

[Lista completa »](#)

| Mercati | Valore prime | Titoli di stato | |
|--------------|--------------|-----------------|--------|
| FTSE MIB | 19.515,54 | | -2,18% |
| FTSE 100 | 6.564,18 | | -1,62% |
| DAX 30 | 9.828,54 | | -1,86% |
| CAC 40 | 4.284,03 | | -2,09% |
| SWISS MARKET | 9.052,06 | | -1,41% |
| DOW JONES | 17.677,96 | | -0,98% |
| NASDAQ | 4.693,05 | | -1,00% |
| HANG SENG | 23.485,83 | | -2,34% |

CALCOLATORE VALUTE

Euro

Dollaro USA

1 EUR = 1,24 USD

TOP VIDEO

by Taboola



Maradona ieri e oggi: svanita la magia del palleggio



Da tre mesi a tre anni, il cucciolo cresce in 23 secondi: il timelapse



RICERCA TITOLO

Home Finanza con Bloomberg Calcolatori Finanza Personale

Osserva Italia

UTENTI REGISTRATI

Listino

Portafoglio

Overview | Borse | Borsa Italia A-Z | Valute | Obbligazioni: Italia - Europa | Fondi | ETF | Sedex | Warrant | Futures | Materie prime | News | Calendario | After hours

Commenti 34

G+1 15

Tweet 50

Consiglia 597

La Germania blocca Uberpop: vittoria per i tassisti. "Finta start-up coi soldi di Goldman e Google"

Si tratta del primo blocco, è stato decretato da un tribunale di Francoforte. Previste sanzioni consistenti, ma l'app: "Continuiamo". Le accuse dei tassisti: "Operano con la liquidità fornita dai colossi, altro che piccola società della new economy"

Lo leggo dopo



TAG

uber, tassisti, germania

MILANO - Uberpop è stata messa al bando, temporaneamente, in Germania. E' la prima volta che il servizio che permette di noleggiare un'auto di un privato (con guidatore) tramite smartphone e dispositivi mobili - in forte concorrenza con i taxi tradizionali - subisce un provvedimento di questo genere su scala nazionale. Lo ha stabilito un tribunale di Francoforte, secondo quanto riporta il *Financial Times* nell'edizione online, nell'ambito di un ricorso avviato dalle associazioni di taxi tedesche.

Uber ha annunciato, di contro, di voler continuare l'attività in Germania, "L'attività di Uber - ha detto un portavoce della startup americana - va avanti e continueremo ad offrire servizi in Germania dalla nostra

centrale di trasferimento Uberpop". La Germania, ha ricordato il portavoce, è uno dei mercati a crescita più veloce.

I tassisti teutonici avanzano accuse precise: non solo quella "classica" di operare abusivamente come un vero e proprio servizio di taxi senza licenza. Ma anche quella più elaborata di essere una finta startup: "Uber opera grazie a miliardi di liquidità ricevute da Goldman Sachs e Google, e poi si spaccia come una benefattrice della new economy con apparenze da start-up", ha affermato Dieter Schlenker, numero uno dell'associazione di tassisti tedeschi. Questi, più in generale, attaccano anche l'economia "condivisa" basata sull'uso di internet e nuovi dispositivi mobili, definendola una "locusta" che danneggia

imprese, lavoratori e lo stato in generale (qui forse ispirandosi al termine coniato anni or sono dall'ex ministro delle Finanze tedesco, Peer Steinbrueck).

Non è il primo provvedimento giudiziario sfavorevole che Uberpop subisce in Germania: un blocco era già stato decretato a Berlino e Amburgo, in entrambi i casi per questioni legate sia alla sicurezza che alla concorrenza. Tuttavia in entrambi i casi la società che ha sede a San Francisco ha potuto continuare ad operare dopo aver presentato ricorso. Oggi però l'ingiunzione del tribunale di Francoforte prevede che in caso di violazioni possano scattare multe fino a 250 mila euro. A fronte dell'apparente ostilità delle corti tedesche, Uber sembra invece godere di un certo appoggio da parte della commissaria europea uscente per l'Agenda digitale, Neelie Kroes.

(02 settembre 2014)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

STRUMENTI

MARKET OVERVIEW

Lista completa >

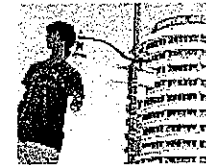
| Mercati | Materie prime | Titoli di stato | |
|--------------|---------------|-----------------|------------------|
| FTSE MIB | | | 19.271,86 -0,61% |
| FTSE 100 | | | 6.525,92 -0,05% |
| DAX 30 | | | 9.812,93 +0,20% |
| CAC 40 | | | 4.246,43 -0,41% |
| SWISS MARKET | | | 9.030,45 -0,23% |
| DOW JONES | | | 17.691,71 -0,62% |
| NASDAQ | | | 4.750,02 -0,35% |
| HANG SENG | | | 23.524,52 +0,16% |

CALCOLATORE VALUTE

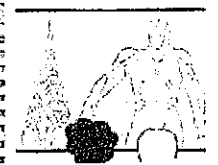
| | | |
|------------------|---|---|
| Euro | ▼ | 1 |
| Dollaro USA | ▼ | |
| 1 EUR = 1,24 USD | | |

TOP VIDEO

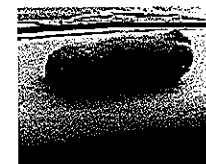
by Taboola



Favij, primo film a Hollywood: "Sarò dentro un videogioco"



Quando l'amore non ha voce: tutti i disegni del cuore in un corto



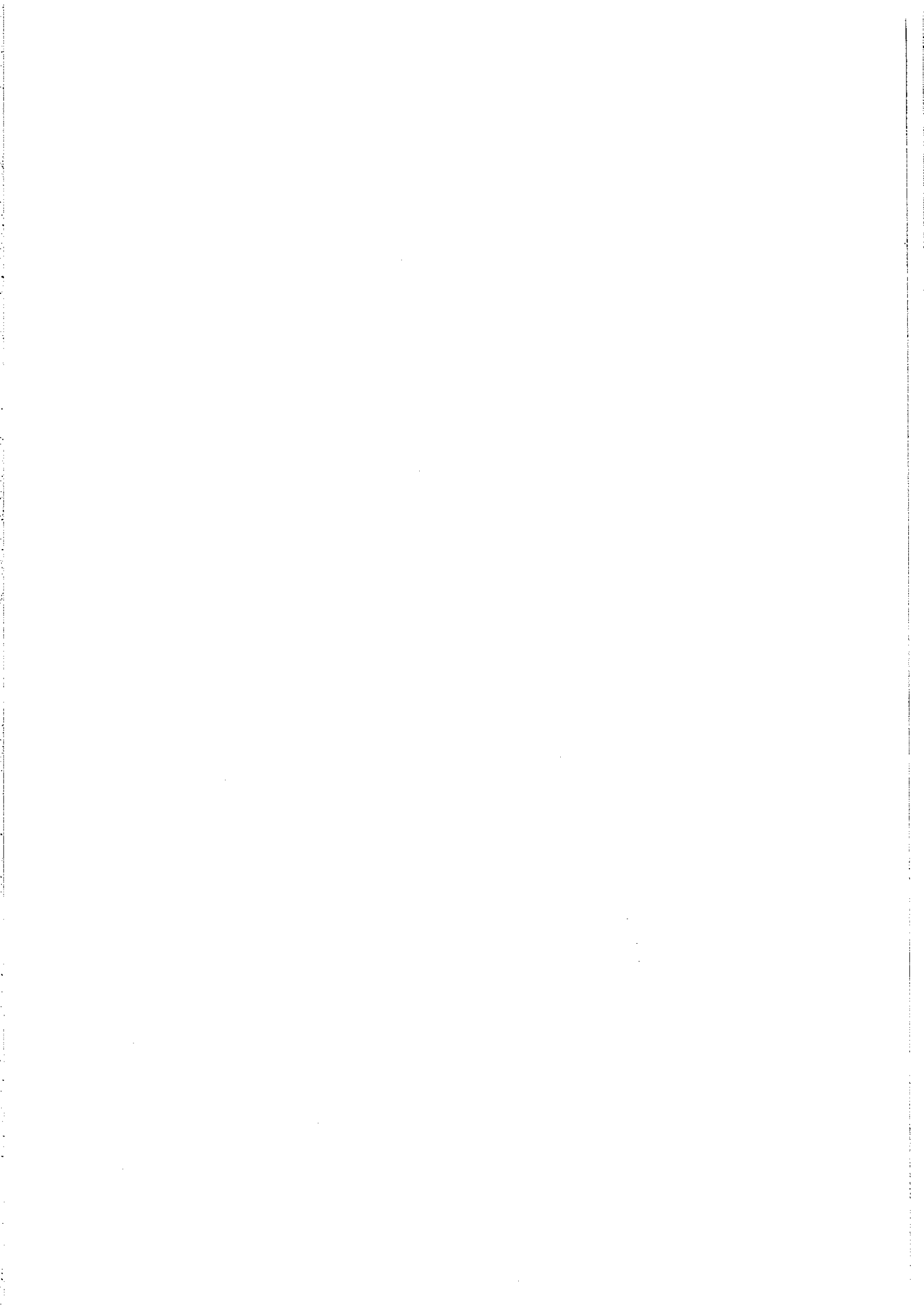
Un calzino e la lettiera del gatto: la macchina non si appanna più



Da bambina ad anziana, la vita di Danielle in 5 minuti

G+1 15

Tweet 50



Uber: vincono i tassisti, la Germania blocca temporaneamente l'applicazione.

redazione.finanza.com /2014/09/03/uber-vs-taxi-bloccato-in-germania/

Redazione Finanza.com

Uber, l'applicazione per smartphone e dispositivi mobili che **permette di noleggiare auto con conducente**, continua a far discutere. Stavolta è stato un **tribunale di Francoforte** a rispondere alle **numerose rimostranze dei tassisti**. Il tribunale tedesco ha, infatti, **decretato il blocco temporaneo dell'applicazione sul territorio tedesco**. Un bando che è **destinato a fare discutere**: si tratta, infatti della prima decisione di questo genere nei confronti della contestata applicazione. Le motivazioni alla base di questa drastica decisione sono state la **mancanza della licenza e dell'assicurazione per i passeggeri**, obbligatorie per esercitare il mestiere.



La vicenda.

Le accuse contro Uber non sono certo una novità. Infatti, **molti tassisti accusano l'azienda di operare in modo abusivo**, andando a ledere l'operato dei canali tradizionali e operando una **concorrenza sleale**. Ma stavolta i **tassisti tedeschi non si sono fermati qui**: hanno **accusato la start up di essere sovvenzionata da grandi colossi quali Goldman Sachs e Google**. Un'accusa ben precisa, quella portata avanti dai tassisti tedeschi per mezzo del portavoce Dieter Schlenker e che non si limita ad additare Uber, ma che va a **colpire l'intero settore della sharing economy**, rea, a loro dire, di portare solamente danni a imprese e lavoratori.

Le reazioni.

Uber, preso atto dello **stop temporaneo prospettato**, si è detta decisa a non mollare ed anzi **ha sottolineato come la sua attività sarà portata avanti con maggior vigore**. Una volontà ben precisa che, però, si scontra col divieto assoluto imposto dal giudice. **La pena per la violazione del blocco, infatti, è stata fissata a circa 330 mila dollari** (250 mila euro) per l'azienda con sede a San Francisco. Nonostante questo rischio la decisione di Uber non può sorprendere, essendo la Germania uno dei mercati in maggior crescita.

I precedenti.

Pur essendo un **divieto molto severo**, **non si tratta comunque della prima restrizione imposta da un giudice all'attività della start up americana**. Già un tribunale di Bruxelles, qualche tempo fa, aveva stabilito **una multa di 100.000 euro ogni corsa accettata dai conducenti non professionisti**. Anche in territorio tedesco la decisione non è di certo una novità: già i tribunali di Berlino ed Amburgo avevano decretato il blocco di Uber, giustificando la decisione con i possibili rischi per l'incolumità dei passeggeri. In entrambi i casi, però, l'azienda ha potuto evitare di sospendere il servizio presentando ricorso. La sensazione è che, stavolta, il ricorso, per altro già annunciato, potrebbe non essere sufficiente, data la maggiore severità del provvedimento adottato dal giudice. Per sapere se questa importante vittoria per i tassisti tedeschi sarà duratura e destinata a fare scuola nelle altre città in cui opera Uber oppure si rivelerà solo l'ennesimo scontro di questa battaglia non ci resta che attendere gli sviluppi del ricorso.

VN:F [1.9.20_1166]

Rating: 0 (from 0 votes)

Related posts:

1. Germania: Merkel presenta programma elettorale, no ingresso Turchia alla Ue (VIDEONEWS)

