

Indice

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

CAPITOLO 1

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

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

CAPITOLO 2

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

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

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

CAPITOLO 3

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

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

CAPITOLO 4

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

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

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

CAPITOLO 5

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

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

CAPITOLO 6

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

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

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