

Diritto e politica dei trasporti

Rivista semestrale *open access* di dottrina, giurisprudenza e documentazione

Fascicolo 1/2024

ISSN 2612-5056

LUISS



La Rivista è pubblicata dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" della Luiss G. Carli, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Air Transport Observatory "Antonio Catricalà" at Luiss G. Carli, and it is registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma e Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

La rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 7, n. 12 (I-2024)

ISSN 2612-5056

Luiss University Press

Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT) Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista online e open-access, classificata dall'Anvur tra le riviste di classe A nell'area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an online, open-access, Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Ente Nazionale Aviazione Civile e Luiss University Press

Pubblicato nel mese di ottobre 2024

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file ".doc" alla direzione della Rivista (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) o alla Segreteria editoriale (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

1) i dati personali dell'Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
2) un abstract in lingua inglese e uno in lingua italiana, che non deve superare le 1.000 battute ciascuno (spazi inclusi), 5 parole chiave;

3) l'autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall'Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);

4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell'Autore:

a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell'Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d'autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;

b) che l'Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista, salvo espresso consenso del Direttore o del Comitato di direzione;

c) che le posizioni espresse impegnano l'Autore e non la Rivista;

d) che l'Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge o nei casi previsti dal Codice etico adottato dalla Rivista;

e) che l'Autore rispetta tutte le altre indicazioni contenute nel Codice etico della Rivista.

Il Direttore o il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli "estratti" con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell'apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in ".doc" format to the Journal's Executive Editors (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) or to the Editorial Staff (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

1) Author's personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;

2) an abstract in Italian language and an abstract in English of not more than 1.000 characters each (including spaces), 5 key words;

3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);

4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:

- a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
- b) that the manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another Journal, except for express consent by the Editor-in-Chief or the Executive Editors;
- c) that the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
- d) that the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions or in the cases laid down in the Code of Ethics adopted by the Journal.
- e) that the Author abides by all other provisions of the Journal's Code of Ethics.

The Editor-in-Chief and the Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted. All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" - Roma)

Comitato scientifico e tecnico /Scientific and Technical Board

Presidente

Prof. Aristide Police (Luiss "G. Carli" - Roma)

Componenti

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
 Prof. Marco Calabrò (Università della Campania "Luigi Vanvitelli")
 †Prof. Antonio Catricalà (Università "Link Campus University" - Roma)
 Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università "G. Marconi" - Roma)
 Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
 Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE - York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation - ECU, Perth, Australia)
 Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
 Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
 Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
 Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
 Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" - Roma)
 Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
 Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
 Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
 Prof. Mario Libertini (Università "Sapienza" - Roma)
 Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Sergio Marchisio (Università "Sapienza" - Roma)
 Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
 Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
 Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
 Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
 Prof. Angelo Piazza (Università di Roma "Foro Italico")

Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
 Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università degli studi di Milano)
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre)
 Prof. Mario Sebastiani (Università "Tor Vergata" - Roma)
 Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
 Prof. Franco Gaetano Scoca (Università "Sapienza" - Roma)
 Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università degli studi di Teramo)
 Prof. Leopoldo Tullio (Università "Sapienza" - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Prof.ssa Flaminia Aperio Bella
 Avv. Patrizia Beraldi
 Prof.ssa Yolanda Bustos Moreno
 Avv. Luigi De Propris
 Avv. Marco Di Giugno
 Dott. Federico Di Palma
 Avv. Fabrizio Doddi
 Avv. Francesco Ferrara
 Dott. Simone Francario
 Avv. Raissa Frascella
 Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè
 Prof.ssa Annarita Iacopino
 Prof.ssa Maria Assunta Icolari
 Avv. Emanuela Lanzi
 Dott. Antonio Mitrotti
 Avv. Andrea Nardi
 Dott. Simone Paoli
 Avv. Anton Giulio Pietrosanti
 Prof. Marco Ragusa
 Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
 Dott.ssa Ersilia Sanginario
 Avv. Francesco Scalia
 Prof.ssa Martina Sinisi
 Dott.ssa Veronica Sordi
 Avv. Giovanni Terrano
 Avv. Francesco Tomasicchio
 Dott.ssa Sabrina Tranquilli

I servizi di *sharing mobility* in Italia: prospettive negoziali*

Marzia Rossi

Professore associato di Diritto privato nell'Università degli Studi di Roma "G. Marconi"

Abstract

Sharing Mobility Services in Italy: contractual perspectives.

Within the sharing economy, economic models are found that are based on the overcoming of the traditional founding paradigm of the Italian civil law system, for which the satisfaction of a need implies the establishment of a relationship between the subject and the good based on the principle of ius alios excludendi, and on the enucleation of formulas of temporary access to goods not uti dominus.

In this context, peculiar types of supply and demand matching with respect to land mobility services, defined by the locution sharing mobility, are established, which are based on temporary access to resources and are alternatives to both the use of one's own vehicle and the use of collective means. In the essay, one part relates to the study of the categories of sharing mobility services currently in use in the Italian socio-economic landscape, and another pertains to the discussion of the legal contracts governing shared mobility relationships.

In seno alla sharing economy si rinvergono formule economiche che si basano sul superamento del tradizionale paradigma fondativo dell'ordinamento civilistico italiano, per il quale la soddisfazione di un bisogno implica la costituzione di un rapporto tra il soggetto e la cosa fondato sul principio dello ius alios excludendi, e sull'enucleazione di modelli di accesso temporaneo a beni non uti dominus.

In tale contesto si affermano peculiari tipologie di incontro di domanda e offerta relativamente ai servizi di mobilità terrestre, definite con la locuzione sharing mobility, che si incentrano sull'accesso

* Sottoposto a referaggio.

temporaneo alle risorse e che sono alternativi sia all'utilizzo del mezzo proprio sia all'utilizzo dei mezzi collettivi.

Nel saggio, una parte è dedicata allo studio delle categorie dei servizi di sharing mobility attualmente in uso nel panorama socio-economico italiano, un'altra è dedicata alla trattazione dei negozi giuridici che disciplinano i rapporti della mobilità condivisa.

Parole chiave: sharing economy, sharing mobility, servizi di vehiclesharing, servizi di ridesharing, rapporti negoziali della sharing mobility

Sommario – 1. Introduzione – 2. Inquadramento sistematico dei servizi di *sharing mobility* – 2.1 I servizi di *vehiclesharing* in Italia – 2.2 I servizi di *ridesharing* in Italia – 3. I rapporti negoziali della *sharing mobility* – 4. Considerazioni conclusive

1. Introduzione

Nel corso degli ultimi anni, il processo di rivoluzione digitale determinato dallo sviluppo e dal potenziamento delle tecnologie informatiche e della rete ha favorito, anche in virtù del crescente livello di alfabetizzazione informatica e di significativi cambiamenti degli stili di vita delle persone, l'espansione delle piattaforme digitali e il sempre maggiore coinvolgimento, in molteplici settori, degli utenti del *web*, non più utilizzatori passivi, ma attivi partecipi di iniziative economiche e dinamici fruitori di contributi. Il descritto scenario ha favorito l'emersione di nuovi paradigmi di incontro tra domanda e offerta di beni e servizi, nei quali vengono in rilievo, accanto a modelli di produzione e consumo innovativi ma che si fondano sulle tradizionali logiche di mercato, nuove pratiche caratterizzate dalla commistione tra formale e informale e dirette ad una concezione nuova dello scambio economico¹.

Tali nuovi schemi di scambio, di produzione, distribuzione e consumo sono stati definiti con diverse espressioni verbali, quali *sharing economy*, *collaborative economy*, *collaborative consumption*, *common-based economy*. Si tratta di locuzioni polisemiche che si riferiscono a modelli economici che ruotano su meccanismi di condivisione, rispetto ai cui aspetti identificativi è assai vivace il dibattito in seno alla letteratura² anche per quanto concerne i profili etici³.

1. Nel proprio parere esplorativo 2018/C 081/08 del 7 febbraio 2017 sui “Nuovi modelli economici sostenibili” la Commissione europea al punto 1.2 osserva: “Assistiamo attualmente all'emergere di un'economia ibrida in cui l'architettura tradizionale del mercato è sfidata dalla comparsa di una moltitudine di nuovi modelli che stanno trasformando i rapporti tra produttori, distributori e consumatori”.

2. Riguardo al fenomeno della *sharing economy* si vedano, senza pretesa di esaustività, gli studi di: P. AIGRAIN, *Sharing Culture and Economy in the Internet Age*, Amsterdam, 2012; M. ANTIKAINEN, K. VALKOKARI, *A framework for sustainable circular business model innovation*, in *Technology Innovation Management Review*, n. 7, 2016, p. 5 ss.; D. ARCIDIACONO, *Consumatori attivi. Scelte di acquisto e partecipazione per una nuova etica economica*, Milano, 2013; D. ARCIDIACONO, A. GANDINI, I. PAIS, *Sharing our way into the future*, in D. ARCIDIACONO, A. GANDINI, I. PAIS, *Unboxing the Sharing Economy: opportunities and risks of the era of collaboration*, in *The Sociological Review Monographs*,

Sono tuttavia archetipi economici che, per quanto pertiene a questo studio, significativamente pongono in rilievo un superamento del tradizionale paradigma fondativo del nostro ordinamento

2018, p. 466 ss.; ID., *Sharing what? The 'sharing economy' in the sociological debate*, in ID., *Unboxing the Sharing Economy: opportunities and risks of the era of collaboration*, in *The Sociological Review Monographs*, 66, n. 2, 2018, p. 275 ss.; C. BADEN-FULLER, S. HAEFLINGER, *Business Models and Technological Innovation*, in *Long Range Planning*, n. 6, 2013, p. 419 ss.; F. BARDHI, G. ECKHARDT, *Access based consumption: The case of car sharing*, in *Journal of Consumer Research*, n. 4, 2012, p. 881 ss.; R. BELK, *Sharing*, in *Journal of Consumer Research*, n. 5, 2010, p. 715 ss.; ID., *You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online*, in *Journal of Business Research*, n. 8, 2014, p. 1595 ss.; Y. BENKLER, *Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production*, in *Yale Law Journal*, 2004, p. 273 ss.; R. BOTSMAN, R. ROGERS, *What's Mine Is Yours: The Rise of collaborative Consumption*, Londra, 2010; C. BRATIANU, *The Crazy New World of the Sharing Economy*, in E.M. VĂTĂMĂNESCU, F.M. PÎNZARU, *Knowledge Management in the Sharing Economy. Cross-Sectoral Insights into the Future of Competitive Advantage*, Cham, 2018, p. 3 ss.; F. CAPPA, F. DEL SETTE, D. HAYES, F. ROSSO, *How to Deliver Open Sustainable Innovation: An Integrated Approach for a Sustainable Marketable Product*, in *Sustainability*, n. 12, 2016, p. 1341 ss.; H.W. CHESBROUGH, *Business model innovation: It's not just about technology anymore*, in *Strategy and Leadership*, n. 6, 2007, p. 12 ss.; ID., *Why companies should have open business models*, in *MIT Sloan Management Review*, n. 2, 2007, p. 22 ss.; V. COMITO *La sharing economy. Dai rischi incombenti alle opportunità possibili*, Roma, 2016; D. DI SABATO, *Progredire tornando all'antico: gli scambi nella sharing economy*, in D. DI SABATO, A. LEPORE (a cura di), *Sharing economy. Profili Giuridici*, Napoli, 2018, p. 1 ss.; ID., *Diritto e new economy*, Napoli, 2020; B. DREYER, L. LÜDEKE-FREUND, R. HAMANN, K. FACCER, *Upsides and downsides of the sharing economy: Collaborative consumption business models' stakeholder value impacts and their relationship to context*, in *Technological Forecasting and Social Change*, 2017, p. 87 ss.; K.M. EISENHARDT, M.E. GRAEBNER, *Theory building from cases: Opportunities and challenges*, in *Academy of Management Journal*, n. 1, 2007, p. 25 ss.; N. FOSS, L. FREDERIKSEN, F. RULLANI, *Problem-formulation and problem-solving in self organized communities: how modes of communication shape project behaviors in the free open source software community*, in *Strategic Management Journal*, n. 13, 2016, p. 2589 ss.; K. FRENKEN, J. SCHOR, *Putting the sharing economy into perspective*, in *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 2017, p. 3 ss.; G. GEORGE, A.J. BOCK, *The Business Model in Practice and its Implications for Entrepreneurship Research*, in *Entrepreneurship Theory and Practice*, n. 1, 2011, p. 83 ss.; J. HAMARI, M. SJÖKLINT, A. UKKONEN, *The sharing economy: why people participate in collaborative consumption*, in *Journal of the association for information science and technology*, n. 79, 2013, p. 2047 ss.; M.W. JOHNSON, J. SUSKEWICZ, *How to jump-start the clean tech economy*, in *Harvard Business Review*, n. 11, 2009, p. 52 ss.; M.W. JOHNSON, C.C. CHRISTENSEN, H. KAGERMANN, *Reinventing your business model*, in *Harvard Business Review*, n. 12, 2008, p. 50 ss.; V. KOSTAKIS, M. BAUWENS, *Network Society and Future Scenarios for Collaborative Economy*, New York, 2014; B. LAMBORGHINI, S. DONADEL, *Innovazione e creatività nell'era digitale. Le nuove opportunità della «Digital Sharing Economy»*, Milano, 2006; K. LEISMANN, M. SCHMITT, H. ROHN, C. BAEDEKER, *Collaborative consumption: towards a resourcesaving consumption culture*, in *Resources*, n. 3, 2013, p. 18 ss.; C.A.S. MACHADO, N.P.M. DE SALLES HUE, F.T. BERSANETI, J.A. QUINTANILHA, *An overview of shared mobility*, in *Sustainability*, n. 12, 2018, p. 4342 ss.; M. MAINIERI, *Collaboriamo! Come i social media ci aiutano a lavorare a vivere bene in tempo di crisi*, Milano, 2013; G. MARCHETTI, *I problemi della sharing economy: dalla condivisione di risorse tra pari alla responsabilità delle piattaforme*, in *Nuovo dir. civ.*, n. 2, 2023, p. 52 ss.; Z. MI, D.M. COFFMAN, *The sharing economy promotes sustainable societies*, in *Nature communications*, n. 1, 2019, p. 1 ss.; A. MUÑIZ A., T. O'GUINN T., *Brand Community*, in *Journal of Consumer Research*, n. 4, 2001, p. 412 ss.; OWYANG J., *Sharing is the New Buying: How to Win in the Collaborative Economy*, New York, 2014; I. PAIS, *La platform economy: aspetti metodologici e prospettive di ricerca*, in *Polis*, n. 1, 2019, p. 143 ss.; I. PAIS, G. PROVASI, *Sharing economy: a step towards 're-embedding' the economy?*, in *Stato e Mercato*, n. 3, 2015, p. 347 ss.; D. PELLEGRINI, *Sharing Economy: perché l'economia collaborativa è il nostro futuro*, Milano, 2017; P. PISANO, M. PIRONTI, A. RIEPLE, *Identify innovative business mo-*

civilistico, per il quale la soddisfazione di un bisogno implica, a diverso titolo, la costituzione di un rapporto tra il soggetto e la cosa che si fonda sullo *ius alios excludendi*, e l'enucleazione di formule di accesso temporaneo da parte dei privati a beni che soddisfino i loro interessi senza che intervengano acquisti della proprietà degli stessi⁴. Denominatore comune delle operazioni di condivisione in rete è infatti il progressivo declino delle figure del produttore e del consumatore⁵ e la loro confluenza in un nuovo attore, il prosumatore, un soggetto capace di produrre da sé, creando autarchicamente ciò che è necessario per la soddisfazione dei propri bisogni⁶.

Il fulcro del fenomeno – che si accompagna ad una forte tendenza alla disintermediazione e che, al di là delle formulazioni nominalistiche, poggia sull'idea di un godimento dinamico e funzionale di un bene e su un suo utilizzo consapevole – è certamente rappresentato dalle piattaforme digitali⁷, strumenti capaci di regolare e gestire le operazioni in modo centralizzato e

dels: can innovative business models enable players to react to ongoing or unpredictable trends?, in *Entrepreneurship Research Journal*, n. 3, 2015, p. 181 ss.; RIFKIN J., *The age of access. The new culture of hyper capitalism, where all of life is a paid-for experience*, New York, 2000; ID., *La società a costo marginale zero. L'Internet delle cose, l'ascesa del "Commons" collaborativo e l'eclissi del capitalismo*, Milano, 2014; E.A. ROSSI, *La sharing economy nel diritto internazionale privato europeo*, Torino, 2019; F. RULLANI, E. RULLANI, *Dentro la rivoluzione digitale. Per una nuova cultura dell'impresa e del management*, Torino, 2018; J. SCHOR J., C. FITZMAURICE C., *Collaborating and connecting: The emergence of the sharing economy*, in L. REISCH, J. THØGERSEN (eds.), *Handbook of Research on Sustainable Consumption*, Cheltenham, 2015, p. 410 ss.; G. SMORTO, *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato concorrenza regole*, n. 2, 2015, p. 245 ss.; ID., *Sharing economy e modelli di organizzazione*, in *Atti del IX Colloquio scientifico sull'impresa sociale*, Trento, 2015, p. 1 ss.; ID., *Reputazione, fiducia e mercati*, in *Eur. dir. priv.*, 2016, p. 199 ss.; ID., *Regulating (and Self-regulating) the Sharing Economy in Europe: An Overview*, in M. BRUGLIERI (a cura di), *Multidisciplinary Design of Sharing Services*, Cham, 2018, pp. 111 ss.; G. SMORTO, T. BONINI, *Shareable! L'economia della condivisione*, Città di Castello, 2017; G. SMORTO, M. CIURCINA, *A Legal Analysis of the Platform Economy*, in M. FUSTER MORELL (a cura di), *Sharing Cities. A worldwide cities overview on platform economy policies with a focus on Barcelona*, Barcellona, p. 91 ss.; A. SUNDARARAJAN, *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, Cambridge (MA), 2016; D.J. TEECE, *Business models, business strategy and innovation*, in *Long Range Planning*, n. 2-3, 2010, p. 172 ss.

3. P. PERLINGIERI, *Mercato, solidarietà e diritti umani*, in *Rass. dir. civ.*, 1995, p. 91 ss. evidenzia la necessità sociale non solo di perseguire profitti economici ma anche di realizzare valori guardando alla solidarietà umana e civile.
4. Cfr. D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, in *Contr. impr. eur.*, n. 2, 2021, p. 414; A. GAMBARO, *I beni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. CICU, F. MESSINEO, L. MENGONI e continuato da P. SCHLESINGER, Milano, 2012, p. 62 ss.; P. GROSSI, *Trasformazioni dominicali*, in U. MATTEI, E. REVIGLIO, S. RODOTÀ (a cura di), *Invertire la rotta. Idee per una riforma della proprietà pubblica*, Bologna, 2016, p. 49 ss.; ID., *Un altro modo di possedere: l'emersione di forme alternative di proprietà alla coscienza giuridica postunitaria*, Milano, 2017.
5. Cfr. sul tema l'analisi di G. ALPA, A. CATRICALÀ, *Diritto dei consumatori*, Bologna, 2016.
6. Cfr. A. COCCO, *I rapporti contrattuali nell'economia della condivisione*, Napoli, 2020, p. 24 ss.; D. DI SABATO, *Diritto e new economy*, cit., p. 20.
7. Cfr. A. BARICCO, *The game*, Torino, 2018, *passim*; C. CODAGNONE, A. KARATZOGIANNI, J. MATTHEWS, *Platform Economics. Rhetoric and Reality in the "Sharing Economy"*, Bingley, 2019, *passim*; M.A. CUSUMANO, A. GAWER, D.B. YOFFIE, *The Business of Platforms*, New York, 2019; D. DI SABATO, *Diritto e new economy*, cit., p. 28 ss.; C. PERLINGIERI, *Social Networks and Private Law*, Napoli, 2017; A. QUARTA, G. SMORTO, *Diritto privato dei mercati digitali*, Firenze, 2020, p. 116 ss.; N. SRNICEK, *Platform capitalism*, Cambridge, 2017, p. 33 ss.

di far convergere domanda e offerta di beni e servizi in modo efficace all'interno di ambienti virtuali fluidi⁸.

Le piattaforme informatiche si concretano in luoghi di incontro privilegiati nel quadro di un mercato *online*, concepito da operatori che permettono l'accesso diretto da parte degli utenti a servizi preconfezionati⁹. Nello spazio in cui trova svolgimento l'attività prefigurata si delineano relazioni a struttura tripolare, posto che tre sono i soggetti che agiscono: il titolare della piattaforma, l'utente erogatore/fornitore e l'utente fruitore/beneficiario del servizio. In tale contesto normalmente la piattaforma si relaziona con ciascuno degli utenti, ma non si manifesta come parte del rapporto, limitandosi piuttosto ad agevolare l'intesa e le comunicazioni tra gli utenti¹⁰.

In seno alla rete si realizzano dunque forme di scambio che rifuggono da rigidi modelli di intermediazione e da strutture imprenditoriali tradizionali e che conducono alla emersione di figure di interazione tra economia e società in grado di ampliare e di travalicare le tradizionali strutture improntate alla reciprocità delle relazioni nonché di porsi in una prospettiva di interconnessione tra logiche di mercato e logiche redistributive¹¹.

Invero, come osservato, ad essere scambiati e condivisi sono potenzialmente tanto beni materiali quanto beni immateriali e, nella sfera dei beni materiali, si rivelano fruibili in condivisione quei beni di uso comune la cui capacità di sfruttamento residua e non utilizzata ha un valore rilevante¹². Ebbene nel contesto della condivisione di beni materiali trovano affermazione, tra le altre, anche specifiche tipologie di incontro sul web di domanda e offerta relativamente ai servizi di mobilità terrestre.

8. S. RODOTÀ, *Il mondo della rete. Quali diritti quali vincoli*, Roma-Bari, 2014, p. 54 ss. discorre del duplice rilievo che possono assumere le piattaforme digitali, osservando che esse possono essere intese o come spazi planetari "dove la logica del mercato sovrasta tutte le altre" oppure quali spazi in cui si pongono "opportunità significative e concrete per la libera costruzione della personalità e per un'altra visione dei legami sociali".
9. A. COCCO, *op.cit.*, p. 28 ss., riguardo alla piattaforma, specifica: che un'"infrastruttura *hardware* o *software* che fornisce servizi e strumenti tecnologici, programmi e applicazioni, per la distribuzione, il *management* e la creazione di contenuti e servizi digitali gratuiti o a pagamento, anche attraverso l'integrazione di più media (*integrated digital platform*)"; che "può essere '*open source*' o 'commerciale'"; che "può essere strutturata 'per un pubblico accesso' o 'per un *target* circoscritto di utenti', previa registrazione"; che "può prevedere servizi informativi, interattivi, di *file sharing*, *downloading* e *uploading*, *streaming*, nonché di comunicazione e condivisione di materiale multimediale".
10. Cfr. C. BUSCH, H. SCHULTE-NÖLKE, A. WIEWIÓROWSKA-DOMAGALSKA, F. ZOLL, *The Rise of the Platform Economy: A New Challenge for EU Consumer Law?*, in *EuCML Journal of European Consumer and Market Law*, n. 1, 2016, p. 4; A. QUARTA, G. SMORTO, *op. cit.*, p. 178 ss.
11. Cfr. D. ARCIDIACONO, A. GANDINI, I. PAIS, *Sharing our way into the future*, cit., p. 466 ss.; ID., *Sharing what? The 'sharing economy' in the sociological debate*, cit., p. 275 ss.; I. PAIS, G. PROVASI, *op.cit.*, in *Stato e Mercato*, n. 3, 2015, p. 347 ss.
12. Osserva G. SMORTO, *Economia della condivisione e antropologia dello scambio*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 2017, n. 1, p. 123: "Ad essere potenzialmente condivisibili sono tutti quei beni che, in un dato momento storico ed in un certo luogo, sono accessibili ad una parte significativa della popolazione – ossia beni di uso comune – e che, ad un determinato stadio dell'evoluzione tecnologica, sono offerti sul mercato in 'blocchi' di capacità e che, pertanto, il singolo non può acquistare nell'esatta quantità che gli occorre. Quando il consumo da parte dell'acquirente è inferiore al 'blocco' di funzionalità, il bene va incontro ad una sottoutilizzazione e la capacità non consumata può essere perduta o ceduta a terzi 'condividendo' la risorsa in questione".

Si tratta del fenomeno definito con la locuzione “*sharing mobility*”¹³, la quale “descrive una gamma eterogenea di servizi innovativi di mobilità, alternativi tanto all’uso del mezzo proprio che dei mezzi collettivi o di massa, i quali si fondano sull’accesso temporaneo alle risorse, ed in cui l’erogazione del servizio avviene per il tramite di piattaforme digitali che garantiscono l’accesso e la condivisione di mezzi, veicoli e tragitti, consentendo all’utenza di richiedere, prenotare e pagare il servizio attraverso dispositivi informatici”¹⁴.

La mobilità condivisa attiene a formule di trasporto relative a modalità di movimento sempre più integrate nel territorio e che si innestano nel solco della mobilità sostenibile¹⁵. Nel suo peculiare ambito rientrano infatti moduli di trasporto il cui uso è improntato ad efficienza e la cui diffusione rappresenta un fattore positivo sia per la qualità della vita delle persone – in ragione dell’attitudine di tali tipologie di trasporto a consentire di risparmiare tempo e di ridurre i costi degli spostamenti, tanto individuali che collettivi – sia per l’ambiente¹⁶.

Alla enucleazione categoriale dei servizi di *sharing mobility* e ad una loro descrizione sia generale che specifica, ossia relativa alle formule mediante le quali tali servizi trovano attualmente diffusione nel panorama socio-economico italiano, sarà riservata una parte del presente studio, mentre un’altra parte sarà dedicata alla trattazione dei negozi giuridici che disciplinano i rapporti della mobilità condivisa.

2. Inquadramento sistematico dei servizi di *sharing mobility*

Invero, sotto il profilo classificatorio e in termini generali¹⁷, gli spostamenti terrestri si differenziano, per un verso, a seconda delle diverse tipologie di veicoli attraverso cui si realizza il trasporto, per un altro verso, sulla base dell’utilizzazione economica del veicolo stesso.

Specificamente lo spostamento può avvenire tramite un mezzo di proprietà dell’utilizzatore ovvero mediante la fruizione di veicoli non di proprietà dell’utilizzatore.

13. Cfr. A. CLARONI, E.G. ROSAFIO, *New Mobility Scenarios: Sharing Mobility and Micro-mobility*, in *European Business Law Review*, n. 1, 2023, p. 23 ss.; G. SMORTO, *Quali regole per la sharing mobility in Europa. Un’introduzione*, in *Diritto e questioni pubbliche*, n. 1, 2020, p. 7 ss.; ID., *Verso una disciplina giuridica della sharing mobility nell’Unione europea*, in *Diritto e questioni pubbliche*, 2020, *Special Issue* (giugno), p. 17 ss.; G. SMORTO, I. VINCI, *The Role of Sharing Mobility in Contemporary Cities. Legal, Social and Environmental Issues*, Cham, 2020.

14. G. SMORTO, *Quali regole per la sharing mobility in Europa. Un’introduzione*, cit., p. 7.

15. Cfr. A. CLARONI, E.G. ROSAFIO, *op. cit.*, p. 23 ss.; L. AMMANNATI, *Verso un trasporto sostenibile. Interoperabilità intermodalità e digitalizzazione*, in L. AMMANNATI, A. CANEPA (a cura di), *Politiche per un trasporto sostenibile. Governance multimodalità fiscalità*, Napoli, 2017, p. 14 ss.; E. MAZZOLA, U. LA COMMARE, G. INGARAO, *La sharing mobility è un approccio alla mobilità sostenibile dal punto di vista dell’impatto ambientale? Alcune considerazioni basate su un’analisi empirica*, in *Diritto e questioni pubbliche*, 2020, *Special Issue* (giugno), p. 189 ss.

16. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, in *Diritto e questioni pubbliche*, 2020, *Special Issue* (giugno), p. 207, evidenziano che è alla rivoluzione tecnologica che deve ascrivere la “trasformazione di alcuni servizi di nicchia in forme di produzione/consumo di massa e l’acquisto di caratteri inediti da parte di pratiche o servizi di mobilità preesistenti, come l’autostop, l’autonoleggio o gli stessi servizi di Taxi o NCC”.

17. Al riguardo e per le classificazioni tratteggiate nella presente analisi nonché per le caratteristiche dei diversi

La distinzione tra la prima delle suddette modalità di spostamento – la mobilità individuale – e la seconda – la mobilità come servizio condiviso – è chiaramente enunciata ed individuata già nel Codice della Strada, il quale, in ordine all’uso dei veicoli, distingue appunto tra “veicoli adibiti a uso proprio” e “veicoli adibiti a uso di terzi”, contemplando, sotto quest’ultima formula e per lo specifico ambito del trasporto di persone, l’uso di veicoli “nell’interesse di persone diverse dal proprietario”, quali la locazione del veicolo senza conducente, il servizio di noleggio con conducente, il servizio di taxi, il servizio di linea (art. 82 C.d.S.)¹⁸.

Nel novero dei servizi di mobilità accessibili in condivisione, si distinguono ulteriormente i servizi fruibili “in sequenza”, che si qualificano per la condivisione di un mezzo di trasporto mediante un utilizzo successivo da parte degli utilizzatori¹⁹, e i servizi fruibili “simultaneamente”, che si esplicitano nella condivisione contestuale di un mezzo di trasporto per un comune tragitto da parte di più soggetti²⁰.

In funzione della loro accessibilità e disponibilità i servizi di mobilità condivisa si differenziano altresì in due distinte specie: i servizi di linea fruibili ad orario e i servizi *on demand*.

Nella prima categoria rientrano i servizi di mobilità relativi a un itinerario prestabilito e fruibili secondo un orario predeterminato, i quali sono destinati al trasporto di un elevato numero di passeggeri e generalmente sono disponibili nelle ore di punta lungo le principali direttrici di traffico. Si tratta di servizi che, al fine di garantire la massima efficienza, presuppongono una specifica delimitazione della disponibilità sia circa il percorso sia in riferimento agli intervalli di tempo in cui la prestazione di trasporto è prevista. Sono inoltre molto vantaggiosi relativamente alla spesa per il singolo utente e sono atti ad avere un impatto specifico medio inferiore rispetto al mezzo personale tanto per consumi energetici e emissioni quanto per capacità di utilizzazione dello spazio. Tali servizi, tuttavia, appunto in ragione della loro diponibilità ad un orario e per un tragitto rigidamente predeterminati, non offrono le stesse prestazioni del mezzo utilizzabile individualmente e costituiscono un’opzione di viaggio non versatile.

Appartengono a tale tipologia i servizi di mobilità a guida vincolata, come le metropolitane, le tramvie e le ferrovie, e i servizi stradali di linea, come gli autobus.

Della seconda categoria fanno parte i servizi offerti su richiesta senza indicazione di un orario predefinito e relativi a un itinerario non predeterminato, ma da stabilirsi di volta in volta. Tali tipi di servizi sono paragonabili, per efficienza di utilizzo e per versatilità, a quelli di uso individuale e sono volti a soddisfare, nella medesima unità di tempo, volumi di domanda di portata assolutamente minore rispetto a quella dei servizi di trasporto di linea ad orario predeterminato. A parità di tragitto di viaggio, essi sono normalmente offerti a un prezzo unitario superiore rispetto al

servizi enumerati si veda la puntuale analisi contenuta nel documento “Il monitoraggio dei servizi di sharing mobility” (maggio 2021), p. 6 ss., redatto a cura dello staff tecnico dell’Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility (Gruppo di lavoro: M. CIUFFINI, S. ASPERTI, L. REFRIGERI).

18. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 207.

19. Rientrano in tale categoria, tra gli altri, il servizio di *carsharing* o il servizio di taxi.

20. Rientrano in tale categoria, tra gli altri, i servizi di linea e il *carpooling*.

prezzo prefissato per i servizi di linea fruibili ad orario. Sono servizi di mobilità che attengono a prestazioni generalmente atte ad assolvere a una domanda caratterizzata da occasionalità, discontinuità e imprevedibilità.

Ebbene, nella sfera di questa tipologia di servizi, accanto ai tradizionali servizi *on demand*, quali i servizi di taxi, di noleggio senza conducente e di noleggio con conducente, sono compresi i servizi di *sharing mobility*. Sono servizi a richiesta, abilitati da piattaforme digitali, che si affiancano ai modelli di mobilità preesistenti e che negli ultimi anni hanno determinato un radicale mutamento dei servizi di mobilità, imponendosi sempre più come originali modelli alternativi a quelli consueti e nel contempo inducendo delle inevitabili trasformazioni in seno alle modalità di utilizzo dei servizi di mobilità tradizionale.

Nel quadro di tali formule tassonomiche si distinguono due ulteriori tipologie: i servizi di *vehiclesharing* e i servizi di *ridesharing*. Come di seguito si vedrà nel dettaglio, sono due formule di servizi molto differenti tra loro per natura, per struttura, per modalità operative e per implicazioni economiche e di sostenibilità ambientale.

I servizi di *vehiclesharing*, che, a seconda del tipo di veicolo che si condivide, assumono varie denominazioni – quali *bikesharing*, *scootersharing*, monopattino in *sharing*, *carsharing*, *vansharing* –, si connotano per la fruizione in sequenza di un unico veicolo da parte di una pluralità di utenti e per il fatto che l'utente del servizio è il soggetto che guida il veicolo messo temporaneamente in condivisione da altri (sia esso un singolo soggetto ovvero sia un operatore). In tale tipologia di servizi l'utente utilizza il mezzo di trasporto in modo autonomo, in assenza di personale preposto alla messa a disposizione dello stesso, per il lasso di tempo necessario a soddisfare le proprie esigenze di mobilità e dunque anche per un tempo molto breve. Da tali peculiarità deriva che il prezzo al quale i servizi di *vehiclesharing* sono offerti agli utenti è molto minore rispetto ai servizi di mobilità che prevedono la guida con conducente e/o che presuppongono una rete di addetti all'attività di prelievo e restituzione dei veicoli e che nel prezzo sono compresi anche i costi assicurativi. Il potenziale competitivo del servizio è collegato ai benefici riservati all'utente, che sono del tutto simili a quelli ricavabili dall'auto privata per quanto concerne la flessibilità e il comfort, ma che sono conseguiti a costi inferiori rispetto a quelli che gravano sulla proprietà individuale del mezzo, la quale contempla un elevato livello di costi fissi da sostenere indipendentemente dall'uso effettivo in termini chilometrici e dal tempo di utilizzo²¹.

I servizi di *ridesharing*, i quali a seconda del contesto normativo e organizzativo di riferimento si esplicitano come *carpooling*, *e-hailing*, *ridehailing*, *ridesplitting*, *microtransit* o *DRT (Demand Responsive Transit)*, sono servizi di trasporto effettuati su richiesta dell'utente e relativi ad itinerari e ad orari determinati di volta in volta. Si tratta di una tipologia di servizio sovrapponibile a quello di trasporto non di linea, ma da questo differenziatesi per la funzione abilitante che riveste la piattaforma digitale quanto alla interazione tra erogatore del servizio di trasporto e passeggero trasportato. Le formule di servizi di *ridesharing* si qualificano dunque per il rilievo svolto dall'innovazione tecnologica, che costituisce un fattore determinante sia per incrementare le possibilità

21. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 208.

d'incontro tra domanda e offerta sia per diminuire e contenere entro margini limitati i costi unitari del viaggio²².

Tutti gli esaminati servizi condivisi²³ contemplan l'esistenza di un'organizzazione erogatrice di un servizio di mobilità e l'esistenza di una pluralità di soggetti che ricorrono a quel servizio, condividendo veicoli e tragitti²⁴.

La peculiarità di tali servizi di *sharing mobility* discende da specifiche connotazioni²⁵ che ne conformano la natura e ne tratteggiano l'essenza e che valgono a differenziarli *in nuce* sia dai servizi di linea o a orario sia dai tradizionali servizi *on demand*.

Segnatamente essi si connotano innanzitutto per la loro reticolarità, posto che le piattaforme informatiche che ne presiedono la fruizione consentono la creazione di relazioni e scambi che superano i limiti fisici e operano in un modo molto veloce ed efficace.

Si caratterizzano altresì per interattività, in quanto le piattaforme digitali per il loro assetto sistematico, appunto mediante un'interazione continuativa e in tempo reale tra utenti e *provider*, da un lato, permettono ai primi sia di fruire di tali servizi sia di crearli e o modificarli a seconda delle loro necessità di trasporto e, dall'altro, consentono ai secondi di variarne il contenuto per adattarli alle esigenze dei fruitori.

I servizi di *sharing mobility* inoltre si qualificano per la loro attitudine ad innescare forme di collaborazione e di coordinamento tra individui dai profili singolari. La *community* emergente dalla formazione di una rete di contatti, infatti, non solo rileva quale fattore di riconoscibilità, credibilità e reputazione delle piattaforme, ma si pone come strumento capace di realizzare molteplici transazioni, di tipo commerciale o non, fondate sullo scambio e sul dono.

Mentre le suddette caratteristiche discendono dal rilievo che rivestono le piattaforme digitali ai fini dell'utilizzo, altre derivano dalla modulazione intrinseca di tali servizi.

Si tratta in primo luogo della idoneità dei servizi di *sharing mobility* a incrementare la produttività di un mezzo di trasporto mediante lo sfruttamento della capacità che residua a fronte di un uso meramente personale e esclusivo di un veicolo di proprietà. Specificamente l'ottenimento del massimo rendimento di utilizzo del mezzo può realizzarsi tanto sotto il profilo spaziale durante

22. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 208 ss.

23. In termini esemplificativi giova rilevare che nel cosiddetto "ventaglio della mobilità condivisa" elaborato dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, lanciato nel settembre 2015 e promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, rientrano sia i servizi di linea ad orario – tra i quali sono annoverati treno, treno urbano, metropolitana, tram, *bus rapid transit*, autobus, *people mover*, funivia, funicolare, scala mobile – sia i servizi *on demand* – tra i quali si distinguono i servizi tradizionali, quali ascensore, taxi, NCC, e i servizi di *sharing mobility*, quali *bikesharing*, *scootersharing*, *carsharing*, *e-hailing*, *ridehiling/TNC*, *carpooling*, *ridesplitting*, *microtransit/DRT*. Per la riportata enumerazione cfr. <https://osservatoriosharingmobility.it/>.

24. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 207.

25. Riguardo alle caratteristiche dei servizi di *sharing mobility* cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 207 ss.

lo spostamento, implementando il numero dei passeggeri – ciò può ad esempio avvenire attraverso l'uso di una piattaforma di *carpooling* –, quanto sotto il profilo temporale, mediante la riduzione dei momenti in cui il veicolo si trova non in movimento a bordo strada e non è utilizzato da alcuno – è il caso di un'automobile offerta in *carsharing*.

Un altro aspetto caratterizzante i servizi di *sharing mobility* è la loro connaturata ludicità, atteso che tali servizi di trasporto sono concepiti per assicurare un uso del bene contrassegnato non soltanto dalla semplicità della fruizione, ma anche dallo svago e dalla distrazione, ossia da una dimensione giocosa.

I predicati servizi di *sharing mobility*, sebbene siano ancora soltanto occasionalmente usati e conosciuti dalla gran parte della popolazione italiana, tuttavia, grazie alla possibilità che offrono di rispondere in modo peculiarmente originale a una richiesta di mobilità sempre meno prevedibile e essenzialmente ubiqua, oltre che parcellizzata, si prestano nel futuro ad essere erogati per rispondere alle esigenze di un parterre di utilizzatori più ampio rispetto a quello dei fruitori dei servizi *on demand* tradizionali.

Di sicuro interesse è l'opportunità di integrazione tra diversi servizi di mobilità condivisa²⁶. Si tratta di una possibile evoluzione nelle modalità di utilizzo dei servizi dettata dalla fruibilità crescente di tecnologie digitali viepiù maggiormente sofisticate e tali da consentire di operare combinazioni singolari volte a rendere sempre più efficace e vantaggiosa la fruizione di servizi di *sharing mobility* messi a disposizione di quanti, per spostarsi, non intendano accedere a mezzi di trasporto propri o a servizi tradizionali.

L'integrazione tra servizi di mobilità si esplicita come intermodalità o come multimodalità, a seconda che si realizzi lungo l'itinerario in cui il servizio è erogato, cioè tra l'origine dello spostamento e la sua destinazione finale, ovvero nell'arco del tempo nel quale si verifica la successione degli spostamenti che si compiono in modo ciclico²⁷.

Negli spostamenti intermodali o combinati, i servizi di *sharing mobility* accrescono la capacità attrattiva dei servizi di trasporto di linea/a orario nel compimento del cosiddetto primo e ultimo miglio. La combinazione tra servizi complementari permette soluzioni di viaggio maggiormente competitive rispetto a quelle realizzabili mediante l'utilizzo di veicoli privati. Sotto il profilo commerciale l'integrazione tra servizi di mobilità diversi, che si avvalgono di una compiuta interazione operativa dei rispettivi sistemi di pagamento, è resa oggi possibile in virtù dell'utilizzo delle piattaforme di *MaaS (Mobility-as-a-Service)*²⁸. Tali piattaforme digitali – nella maggior parte dei casi accessibili attraverso un'applicazione per *smartphone* – consentono agli utenti di pianificare, prenotare e acquistare più tipi di servizi di mobilità forniti da uno o più operatori utilizzando un'unica piattaforma e operando un unico pagamento. La piattaforma offre agli utenti un *journey planner* intermodale, che prevede sia un sistema di informazioni in tempo reale in ordine a percorsi e a soggetti erogatori delle diverse tipologie di servizio sia un sistema di prenotazione dei

26. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 209 ss.

27. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 209.

28. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 209 ss.

servizi e un unico metodo di pagamento per tutte le tipologie di trasporto integrate nella piattaforma. Più è ampia la gamma dei servizi di mobilità condivisa proposti e fruibili e maggiore è la tendenza degli utenti al loro utilizzo, scegliendo la soluzione di volta in volta ritenuta più conveniente, con conseguente incremento della propensione alla multimodalità. Specificamente la condizione di propensione alla multimodalità si realizza quando gli individui, che normalmente nell'arco della settimana compiono ciclicamente spostamenti di tipo diverso, usano servizi di mobilità sempre diversi per fare fronte alle esigenze quotidiane. Qualora la rosa delle opzioni di mobilità a disposizione dell'utente si ampli, per ciascuno spostamento l'utente tenderà ad utilizzare il servizio e la modalità di trasporto nelle sue condizioni maggiormente efficaci²⁹.

L'integrazione sia spaziale che temporale tra diverse alternative di viaggio, qualora raggiunga un livello ottimale di efficienza dell'offerta fornita, per i suoi caratteri di disponibilità, versatilità, accessibilità e flessibilità, si rivelerà idonea ad indurre modifiche nelle abitudini di mobilità dei consumatori e a determinare una drastica riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato, fino a giungere alla definitiva rinuncia a possederne uno.

Tale schema di integrazione tra spostamenti effettuati con mezzi di trasporto diversi in un determinato arco di tempo può essere ulteriormente agevolato in virtù della messa a disposizione da parte delle piattaforme di *MaaS* dei cosiddetti *bundle*, pacchetti che includono servizi eterogenei di mobilità integrata – dal trasporto pubblico ai servizi di *sharing mobility on demand* ai servizi tradizionali *on demand* – idonei a soddisfare le diverse esigenze dell'utenza.

Da quanto evidenziato discende che per le sue intrinseche caratteristiche la digitalizzazione tenderà nel futuro sempre più a determinare trasformazioni rivoluzionarie nell'ambito della mobilità e a mettere progressivamente in discussione il primato della mobilità individuale.

2.1. I servizi di *vehiclesharing* in Italia

I servizi di *vehiclesharing*, che si sostanziano in peculiari forme di condivisione sostenibile, in sequenza, di un veicolo e che in Italia si stanno sempre più diffondendo sia in ambito urbano che extraurbano anche in virtù del contributo delle amministrazioni locali e di normative europee e nazionali tese ad incentivare la sostenibilità e la sensibilità ambientale, secondo quanto sopra evidenziato, conseguono all'esercizio di un'attività concepita per soddisfare l'esigenza di un gruppo di individui di effettuare spostamenti secondo le proprie necessità mediante l'uso di un veicolo individuale non di proprietà, ma al quale si accede temporaneamente.

Tale attività, che può anche non essere un'attività economica, per il suo svolgimento richiede l'avvalimento di una piattaforma digitale e di un'organizzazione più o meno complessa appositamente creata per fornire questo specifico servizio.

Ciò posto, in termini costitutivi e per essere esercitata, l'attività postula l'indispensabile presenza, da un canto, di un soggetto – che può essere un individuo ovvero un'entità collettiva – che disponga

29. Cfr. M. CIUFFINI, L. REFRIGERI, S. ASPERTI, *La sharing mobility in Italia*, cit., p. 209 ss.

di uno o più veicoli e che li metta a disposizione degli utenti, da un altro canto, di un insieme di individui che possono accedere separatamente e in via temporanea all'utilizzo di un veicolo che non sia di loro proprietà.

Affinché il servizio possa essere erogato e fruito sono poi necessari specifici apparati dispositivi tecnologici.

In primo luogo il servizio necessita di una piattaforma digitale idonea a consentire l'interazione tra il soggetto erogatore del servizio medesimo e che ha la disponibilità del veicolo e il soggetto che ha l'esigenza di fruire del mezzo di trasporto.

Il servizio necessita altresì della disponibilità di uno strumento tecnologico e/o organizzativo in grado di consentire l'accesso fisico al veicolo di chi ne chiede la fruizione in assenza di un'interazione fisica con il soggetto che lo rende disponibile (il cosiddetto *unattended access*³⁰).

È inoltre necessaria una rete di veicoli presenti sul territorio atta a rendere disponibile temporaneamente all'utilizzatore il veicolo desiderato.

È infine richiesta la formazione di una comunità di utenti, ossia l'iscrizione preventiva al servizio da parte dei soggetti che intendono usufruirne (la cosiddetta *membership*).

In termini organizzativi i servizi di *vehiclesharing* si connotano per quattro essenziali aspetti: il modello operativo, il modello economico, il modello di *governance* e il tipo di veicolo.

Segnatamente il modello operativo rappresenta le diverse possibili combinazioni che possono realizzarsi in virtù della dislocazione dei veicoli in una determinata area territoriale, del tipo di viaggio disponibile e fruibile, della classe di durata del noleggio, della disponibilità dei mezzi.

In particolare, la dislocazione dei veicoli può essere indefinita e variabile all'interno di una precisa area operativa ovvero può essere predefinita e realizzata in corrispondenza di stalli di sosta, anche non contigui, idonei a formare una stazione.

La tipologia di viaggio può riferirsi a un viaggio con almeno un'andata e un ritorno (*round-trip*) ovvero a un viaggio di sola andata (*one-way*).

Per quanto attiene alla classe di durata, diverse sono le categorie di noleggio, distinguendosi: noleggi a brevissimo termine, contrassegnati da tempo del noleggio pari a uno o più minuti/ore; noleggi a breve termine, connotati da tempo del noleggio pari a uno o più giorni; noleggi a medio termine, contraddistinti da tempo del noleggio pari a uno o più mesi.

Riguardo alla disponibilità dei mezzi, il servizio può ancora qualificarsi come: prenotabile, qualora sia prevista per l'utente la possibilità di riservarsi il veicolo anche molto tempo prima dell'uso; non prenotabile, ove la prenotazione possa avvenire pochi minuti o secondi prima dell'utilizzo del veicolo.

Per quanto attiene al modello economico che caratterizza il servizio, si distinguono schemi differenti in funzione dei seguenti vari fattori: di chi sia il soggetto che rende disponibili i veicoli in *sharing*; di quale sia il gruppo di individui che possono accedere temporaneamente e singolarmente

30. L'*unattended access* è un accesso non presidiato che consente connessioni remote a un dispositivo senza che qualcuno sia fisicamente presente dall'altra parte e offre funzionalità come configurazione semplice, trasmissione dati ad alta velocità e registrazione della sessione.

all'utilizzo del veicolo; di quale tipo sia la relazione sussistente tra i soggetti coinvolti nell'attività di trasporto; quale sia la formula di transazione che si realizza³¹.

Nello specifico si registrano: il modello *business-to-consumer* (B2C); il modello *business-to-business* (B2B); il modello *peer-to-peer* (P2P); il modello *cooperativo*.

Nel modello *business-to-consumer* (B2C) – opzione oggi maggiormente diffusa in Italia – il fornitore del servizio è un soggetto economico che esercita attività d'impresa, mentre gli utenti/clienti sono individui che usufruiscono del servizio dietro il pagamento di un corrispettivo.

Nel modello *business-to-business* (B2B) – attualmente in forte crescita in Italia – il fornitore del servizio è un soggetto economico che esercita attività d'impresa e l'utente/cliente è un'azienda.

Nel modello *peer-to-peer* (P2P) – formula che va sempre più suscitando interesse – il veicolo appartiene a un privato cittadino il quale occasionalmente lo mette in condivisione per altri utenti mediante l'utilizzo delle piattaforme digitali che permettono l'incontro tra domanda e offerta e che presuppongono la collaborazione tra pari.

Il modello cooperativo si basa invece sull'autorganizzazione regolata da un contratto tra proprietari del veicolo e tende alla condivisione di costi. L'operatività di tale modello, per consentire la regolamentazione dell'uso dei mezzi, implica l'impiego delle piattaforme informatiche.

Il modello di *governance* attiene al sistema di gestione e controllo delle attività ed è essenziale ai fini di consentire una chiara distinzione tra ruoli e responsabilità relativamente all'esercizio dei servizi. Lo schema riguarda i rapporti tra soggetti pubblici (le amministrazioni) e soggetti privati per quanto concerne tanto la proprietà degli *asset* su cui si fonda il servizio, ossia la proprietà della piattaforma digitale e dei veicoli, quanto la gestione del servizio e la sua pianificazione. Diverse sono le possibili formule di *governance*. Si annoverano: un modello in cui sia la proprietà dell'*asset* sia la gestione sono pubbliche; uno schema in cui la proprietà dell'*asset* e la gestione sono private; un modulo misto in cui la proprietà dell'*asset* è pubblica e la gestione è privata.

Nella prima formula, ove il soggetto pubblico sia al contempo proprietario di tutte le risorse del sistema e gestore delle stesse, l'amministrazione progetta, pianifica, implementa e gestisce il servizio di *vehiclesharing* sia riguardo alla flotta sia in merito alla piattaforma digitale, assumendo su di sé il rischio finanziario relativo all'istituzione del servizio e sopportando eventuali conseguenze negative discendenti dall'esercizio del servizio medesimo.

Nell'opposto schema, in cui uno o più soggetti privati sono proprietari degli *asset* fondamentali e sono titolari della gestione del servizio, il soggetto pubblico si limita a definire il quadro regolamentare in cui l'operatore privato agirà esercitando il servizio.

Nel terzo modello possibile, quello in cui la proprietà delle risorse è pubblica laddove l'erogazione del servizio sia privata, il soggetto privato esercita l'attività assumendo su di sé gli oneri relativi alla gestione e al controllo della flotta, della piattaforma e di tutte le altre risorse, ivi compresi gli aspetti concernenti i profili tariffari.

31. Si tratta della classificazione proposta da K. STOKES, E. CLARENCE, L. ANDERSON, A. RINNE, *Making Sense of the UK Collaborative Economy*, in *Nesta – Collaborative Lab*, 2014, p. 9 ss. (https://media.nesta.org.uk/documents/making_sense_of_the_uk_collaborative_economy_14.pdf).

In Italia³², in riferimento alle diverse tipologie di messa in condivisione di veicoli, si annoverano, come già evidenziato, il *bikesharing*, lo *scootersharing*, il monopattino in *sharing*, il *carsharing*, il *vansharing*³³.

In particolare, il *bikesharing*³⁴ è un servizio di mobilità operativo soprattutto in ambito urbano, ma che trova applicazione anche all'interno di aree turistiche, parchi naturali, *campus* universitari. Il servizio è erogato o secondo il sistema operativo della stazione fissa (*station-based*), nel quale sono georeferenziate le stazioni e si prevede l'installazione di postazioni in diverse e specifiche aree dove le biciclette sono disponibili e devono essere collocate al termine dell'utilizzo, o secondo il sistema del flusso libero (*free floating*), in cui sono georeferenziate le biciclette e si prevede la libera messa a disposizione degli utenti dei veicoli senza la necessità di postazioni fisse, oppure secondo un ibrido tra i due sistemi operativi.

Sotto il profilo della fruizione del servizio, generalmente per l'utilizzo del mezzo è necessario procedere ad uno sblocco dello stesso o mediante una tessera senza contatto o mediante applicazioni per *smartphone* ed è richiesta una registrazione, finalizzata alla individuazione dell'utilizzatore. I servizi sono fruibili o a pagamento ovvero a titolo gratuito a seconda delle politiche di mobilità cui l'erogazione del servizio stesso risponde.

Se il modello economico maggiormente utilizzato sul territorio risulta essere il *business-to-consumer* (B2C), il modello gestionale propende non tanto per l'autorizzazione alla gestione privata del servizio o alla concessione di servizio pubblico quanto piuttosto nella direzione della dimensione pubblica e si esplica o nella gestione pubblica diretta o mediante società dedicata oppure tramite appalto per la fornitura del servizio con o senza fornitura del sistema.

Il servizio di *scootersharing* vede in Italia la preponderanza della formula operativa del *free-floating* funzionante con veicoli prenotabili e noleggiabili mediante il sistema dello sblocco, per brevissimo tempo e in modalità *one way*. Come per il servizio di *bikesharing*, il modello economico adottato è il *business-to-consumer* (B2C), mentre il sistema di *governance* è di stampo privatistico in cui privata è la proprietà degli *asset* e privata è la gestione del servizio.

32. Per i dati riportati cfr. il documento *Le città della sharing mobility: monitoraggio, misure di sostegno e integrazione tra servizi di mobilità condivisa*, recante *Risultati delle attività dell'accordo 2022-2023 tra Osservatorio Sharing Mobility e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (p. 12 ss.) redatto dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (accessibile in <https://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2023/02/risultati-attivita-accordo-MIT-OSM.pdf>). In argomento cfr. altresì U. GUIDONI, R. SEBASTIANI, P. VERDERIO (a cura di), *Nuove forme di mobilità sostenibile e condivisa. Short overview sulla sharing mobility*, p. 1 ss., in <https://www.fondazioneania.it/upload/it/pubblicazioni/Studi/NUOVE-FORME-DI-MOBILITA.pdf>.

33. Cfr. A. CLARONI, E.G. ROSAFIO, *op. cit.*, p. 23 ss.; M.F. TOMMASINI, *Le tipologie del noleggio. Ipotesi di un quadro sistematico*, in *Nuova giur. civ. comm.*, n. 1, 2018, II, p. 92 ss. Per le diverse tipologie di noleggio in esame cfr. la disamina contenuta nel sopra citato documento "Il monitoraggio dei servizi di sharing mobility" (maggio 2021), p. 10, redatto a cura dello staff tecnico dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility (Gruppo di lavoro: M. CIUFFINI, S. ASPERTI, L. REFRIGERI).

34. Cfr. C. ALVISI, A. CLARONI, *Problemi di governo della sharing economy nel settore delle locazioni turistiche e del bike-sharing*, in *Ist. federalismo*, n. 4, 2019, p. 932 ss.

Anche il servizio di monopattini in condivisione vede in Italia, quale modello operativo di distribuzione dei veicoli maggiormente diffuso, quello del *free-floating one way* e, quali modelli economico e gestionale, quelli *business-to-consumer (B2C)* con proprietà privata e gestione privata delle risorse. Più complessa è l'operatività in Italia del *carsharing*, diffusosi nell'ultimo trentennio per effetto del Decreto del Ministero dell'Ambiente "Interventi per la mobilità sostenibile" emanato il 27 marzo del 1998 e disponibile prevalentemente in ambito urbano.

Sotto l'aspetto funzionale, risultano applicati tutti gli schemi operativi relativi alla dislocazione dei veicoli, alle tipologie di viaggio, alla classe di durata del noleggio, alla messa a disposizione dei mezzi, con soluzioni che vedono combinazioni e articolazioni tra differenti formule. I paradigmi economici più frequentemente adottati sono il *business-to-consumer (B2C)* e il *business-to-business (B2B)*, mentre il *peer-to-peer (P2P)* rileva come modello che stenta ad affermarsi. Nei moduli di *governance* si assiste alla prevalenza di schemi in cui è privata sia la proprietà degli asset che la gestione del servizio.

I medesimi parametri funzionali, operativi e di *governance* evidenziati per il *carsharing* valgono per il *vansharing*, servizio di condivisione di veicoli adibiti al trasporto di merci che va affermandosi soprattutto nelle grandi città.

2.2. I servizi di rideharing in Italia

I servizi di *ridesharing*³⁵ sono, come si è detto, servizi di trasporto aventi carattere non necessariamente commerciale, effettuati su richiesta di chi ne usufruisce e relativi a un tragitto non necessariamente predefinito e secondo orari non prestabiliti ma determinati di volta in volta³⁶.

Per l'operatività di tali servizi *on demand* la piattaforma digitale svolge un'essenziale funzione abilitante sia nell'interazione tra chi eroga il servizio di trasporto e il passeggero trasportato che chiede il servizio sia nella programmazione del servizio di trasporto ovvero nell'esplicazione di ambedue le funzioni.

Specificamente, nell'interazione tra il richiedente e l'erogatore del servizio di trasporto, le funzioni assolte dalla piattaforma digitale concernono la richiesta del viaggio da parte di chi intende fruirne, la prenotazione del viaggio, il pagamento o la compartecipazione alle spese sostenute dall'erogatore per fornire il servizio e la valutazione del servizio reso. L'interazione abilitata tra

35. Per i diversi tipi di servizi di *ridesharing* oggetto di studio e per le funzioni cui essi assolvono nonché per i rilievi sistematici ad essi relativi cfr. l'indagine contenuta nel già citato documento "Il monitoraggio dei servizi di *sharing mobility*" (maggio 2021), p. II ss., redatto a cura dello staff tecnico dell'Osservatorio Nazionale della *Sharing Mobility* (Gruppo di lavoro: M. CIUFFINI, S. ASPERTI, L. REFRIGERI).

36. La delineata definizione di servizi di *ridesharing* si conforma a quella di "autoservizi pubblici non di linea" contenuta nel comma 1 dell'art. 1 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, a tenore del quale: "Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta". Si rileva che il comma 2 della medesima statuizione

utente del servizio e fornitore, ove l'assetto normativo che regola il servizio di trasporto lo preveda, può ampliarsi comprendendo altre finalità, quali la scelta dell'offerta del servizio in ragione di peculiari opzioni, tra cui ad esempio la tipologia di veicolo o di altri servizi aggiuntivi, o la selezione dell'offerta in base al livello di apprezzamento del conducente, in ipotesi di servizi in cui questo profilo abbia rilievo un peso.

In tutti i servizi di *ridesharing*, ad esclusione del *carpooling*, la piattaforma è preposta anche ad assolvere alla funzione di migliorare e razionalizzare il servizio e a definire le modalità di erogazione dello stesso, restituendo indicazioni volte a soddisfare la domanda potenziale concernenti la posizione dei veicoli e gli itinerari di raccolta dei passeggeri che hanno richiesto il servizio.

Per quanto riguarda le diverse tipologie di *ridesharing*, il servizio di mobilità che in Italia ha maggiore diffusione è il *carpooling*. Tale servizio attiene all'uso condiviso di un veicolo privato tra due o più persone che hanno l'esigenza di percorrere un medesimo itinerario o parte di esso. Si tratta di una forma di mobilità sostenibile, che non solo consente una ottimizzazione delle risorse, comportando una riduzione numerica delle automobili in circolazione, e un risparmio economico in termini di costo *pro-capite* delle spese per l'utilizzo di un veicolo, ma anche che incide virtuosamente sull'ambiente determinando effetti benefici su inquinamento, congestione stradale e necessità di infrastrutture.

Le formule operative di *carpooling* oggi diffuse si distinguono in ragione di peculiarità funzionali del servizio. La prima distinzione discende dall'ambito territoriale in cui il servizio è esplicato, potendo il servizio coprire tragitti urbani, extraurbani o di media-lunga distanza. Un'altra differenziazione concerne la componente qualitativa degli utilizzatori del servizio, potendo il *carpooling* essere indirizzato a soddisfare esigenze aziendali o comunitarie ovvero essere rivolto ad assolvere ad esigenze di spostamenti casa-lavoro o casa-scuola ovvero ogni tipo di spostamento. Sotto il profilo organizzativo i modelli di *carpooling* si distinguono in base alla previsione della prenotabilità o meno del servizio da condividere. Nei modelli organizzativi di *carpooling* con prenotazione sia l'erogatore del servizio di guida che mette a disposizione il mezzo, il cosiddetto *driver*, sia il passeggero o i passeggeri conoscono in anticipo l'identità delle persone con cui percorreranno l'itinerario del viaggio. Viceversa, negli schemi organizzativi di *carpooling* senza prenotazione il passeggero si posiziona in attesa a bordo strada, mentre il *driver* potrà decidere sino all'ultimo momento se condividere o meno il viaggio.

Ambedue i modelli organizzativi descritti – escluse pertanto le opzioni di viaggio informali – prevedono un'interazione tra erogatore e fruitore del servizio di natura formale improntata all'uso di strumentazioni tecnologiche. Segnatamente, la prima tipologia di servizio postula l'abilitazione da parte di una piattaforma digitale e di applicazioni installate su dispositivi mobili; il secondo tipo impone l'abilitazione da dispositivi tecnologici con diversi gradi di complessità dislocati sul territorio.

in modo tralaticio, tacendo d'altro, specifica: "Costituiscono autoservizi pubblici non di linea: a) il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale; b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, velocipede, natante e veicoli a trazione animale."

Il *carpooling* per sua connotazione essenziale rifugge dalla configurazione quale attività commerciale per i soggetti che condividono il viaggio, posto che si tratta di un servizio che si qualifica come una forma di condivisione di un veicolo per la cui fruizione il passeggero è tenuto soltanto a contribuire alle spese di trasporto sostenute dal proprietario/conducente del veicolo, in capo al quale permangono peraltro gli obblighi assicurativi.

Diversa è invece la funzione assolta dalla piattaforma digitale di *carpooling*, la quale per la prestazione effettuata per l'incontro tra richiesta di viaggio e passaggio offerto nonché per tutte le connesse attività di calcolo del rimborso delle spese di viaggio sostenute dal *driver* e, spesso, anche per la regolamentazione della transazione monetaria riceve una commissione sia dall'erogatore-*driver* sia dal fruitore-passeggero.

Il paradigma di *carpooling* attualmente più utilizzato e conosciuto in Italia è il servizio fruibile mediante prenotazione fatta anticipatamente, con interazione tramite piattaforma digitale tra *driver* e passeggero.

L'*e-hailing* è invece un servizio di natura digitale che mediante l'uso di un'applicazione permette di accedere al servizio di taxi nel quadro della cornice normativa delineata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21. Le tipologie di piattaforme digitali di *e-hailing* attualmente operanti sul mercato italiano sono tre e si differenziano tra loro in funzione dell'operatore/gestore del servizio e della tipologia di servizio offerto ai tassisti. Si rinvencono, nello specifico, piattaforme per consorzi di cooperative, piattaforme per cooperative di taxi e piattaforme per singoli tassisti. Il servizio, tramite applicazione su dispositivo mobile, consente la prenotazione diretta della corsa, con conseguente eliminazione dei tempi di attesa telefonici tipici delle richieste tramite centralino, e il pagamento della prestazione in modo trasparente e tracciabile.

Di natura digitale e operante nel quadro della cornice regolamentare stabilita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 è anche il *ridehailing*. Si tratta di un servizio a chiamata che, tramite applicazioni su dispositivo mobile o portale, mette in comunicazione autisti tipicamente privati aventi la disponibilità materiale di un veicolo e iscritti al servizio in qualità di *driver* e utenti in cerca di un servizio di trasporto.

Le piattaforme di *e-hailing* e *ridehailing* possono prevedere anche la possibilità di formazione di un equipaggio di più utenti che tra loro si coordinano per condividere un itinerario di viaggio compreso tra un'origine e una destinazione simile o comune. In Italia questa possibilità di condivisione di un mezzo di trasporto detta *ridesplitting* è disciplinata a livello esclusivamente locale ed è limitata ad alcune specifiche aree urbane come porti ed aeroporti.

Il servizio *Demand Responsive Transit (DRT)* o *Microtransit* è un servizio di trasporto *on demand* effettuato con veicoli di piccole e medie dimensioni (M1 e M2) e relativo a un itinerario di viaggio da attuarsi da un punto di origine ad un punto di arrivo e da svolgersi con percorsi flessibili che si adattano al traffico e alla domanda degli utenti.

Si tratta di un servizio di trasporto che per modalità strutturali partecipa tanto delle codifiche connotative dei servizi di linea quanto di quelle dei servizi non di linea, distinguendosi tuttavia da ambedue.

Rispetto a un servizio di trasporto di linea, nel quale, sotto il profilo configurativo, si ha una predefinita di tragitto, fermate, orari di partenza, di transito e di arrivo e che opera sulla base di una domanda di utenti meramente potenziale effettuando la corsa anche in assenza di passeggeri, il servizio *Demand Responsive Transit* è concepito per modificare questi parametri avvicinandosi progressivamente e in modo flessibile ai servizi non di linea attraverso una quanto più possibile ottimale combinazione tra domanda di mobilità e offerta di trasporto.

In termini di concreta esecuzione il servizio opera attraverso una piattaforma digitale che consente un'interazione dinamica e in tempo reale tra utenti e veicoli. La piattaforma raccorda l'incontro tra domanda da parte degli utenti e offerta dei veicoli in circolazione, elaborando, senza soluzione di continuità, dati su utenti richiedenti e veicoli al fine di perfezionare e rendere quanto più efficace possibile la pianificazione del servizio. La piattaforma fornisce al *driver* indicazioni riguardo alle aree da servire, agli utenti da prelevare e al percorso più consono da effettuare, gestendo il servizio con diverse modalità operative funzionali alla considerazione delle caratteristiche del territorio, delle richieste dell'utenza e dell'ubicazione delle possibili fermate. Le richieste degli utenti possono riguardare viaggi di sola andata, di andata e ritorno, corse singole o effettuate periodicamente e possono essere recepite in tempo reale o a seguito di prenotazioni effettuate con un anticipo di alcune ore o anche di giorni e in ogni caso secondo un periodo predefinito dall'operatore.

Il quadro regolatorio italiano, secondo le cui statuizioni si ritiene che i servizi di *DRT* possano essere esercitati, è quello definito nel comma 4, dell'art. 14, del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, che contempla i servizi pubblici di trasporto locale "in territori a domanda debole", e/o nel comma 5 della medesima statuizione, ove si annovera, "al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale", la possibilità del ricorso alla "diversificazione" della rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane con l'utilizzazione di veicoli della categoria MI da parte di "soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada"³⁷.

3. I rapporti negoziali della *sharing mobility*

Nella *sharing economy* l'accesso alle risorse in rete e l'interazione con gli altri soggetti della comunità digitale consegue normalmente al completamento della procedura di registrazione alla piattaforma elettronica prescelta. La modalità a-dialogica mediante la quale si perfeziona l'accordo tra i soggetti coinvolti nell'operazione non appare in termini generali pianamente definibile³⁸, tanto da indurre in sede ermeneutica a dubitare dell'assimilabilità *tout court* al contratto

37. Per tale considerazione confronta cfr. ancora quanto annotato nell'analisi contenuta nel documento "Il monitoraggio dei servizi di sharing mobility" (maggio 2021), p. 13, redatto a cura dello staff tecnico dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility (Gruppo di lavoro: M. CIUFFINI, S. ASPERTI, L. REFRIGERI).

38. Cfr. G. ALPA, *Contratti di massa. Profili generali*, in *Enc. dir.*, Agg., I, Milano, 1997, p. 403 ss.; ID., *Nuove frontiere del diritto contrattuale*, in *Contr. impr.*, 1997, p. 961 ss.; ID., *Le stagioni del contratto*, Bologna, 2012, *passim*; S. GIOVA,

dei rapporti che vi si annoverano³⁹ ovvero a metterne in luce, in ragione della preminente dimensione sociale⁴⁰, anche gli aspetti essenzialmente amichevoli⁴¹. Tuttavia, per quanto in questa sede interessa, non sembra possa revocarsi in dubbio la predicabilità *in subiecta materia* di un'ampia concezione di autonomia negoziale, idonea ad includere, oltre al contratto, anche altre fattispecie che, seppure non definite dalla legge, consistono in atti di autoregolamentazione di interessi personali che abbiano una struttura almeno bilaterale⁴², ivi compresi quegli accordi il cui momento genetico sia connotato dall'intenzione delle parti di relegare il rapporto al di fuori degli obblighi giuridici⁴³.

Ciò posto, poiché quanto emerge dal complesso quadro funzionale in precedenza tratteggiato è che nella *sharing economy* sono comprese modalità di scambio e produzione molto diverse tra loro⁴⁴, appare opportuno, da un lato, distinguere i rapporti che si instaurano tra i soggetti delle operazioni e, da un altro lato, considerare in modo separato i rapporti che legano i privati e quelli che interessano le parti private e il professionista, attingendo tali due tipologie di rapporti ad una disciplina almeno in parte diversa⁴⁵.

La conclusione del contratto via Internet, Napoli, 2000, *passim*; M. PENNASILICO, *La conclusione dei contratti online tra continuità e innovazione*, in *Dir. inf.*, 2004, p. 805 ss.; G. PERLINGIERI, *Il contratto telematico*, in D. VALENTINO (a cura di), *Manuale di diritto dell'informatica*, Napoli, 2016, p. 272 ss.

39. N. IRTI, *Scambi senza accordo*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1998, p. 360 (ora in N. IRTI, *Norma e luoghi. Problemi di geo-diritto*, Roma-Bari, 2001) indica lo scambio telematico come il momento che segna "il declino dell'accordo - derivante dalla crisi della parola e del dialogo", osservando che in suo luogo si configurino esclusivamente due "atti leciti, del disporre e del preferire, richiedenti soltanto la riferibilità ad un autore e la naturale capacità di intendere e volere". Al riguardo si veda tuttavia G. OPPO, *Disumanizzazione del contratto?*, in *Riv. dir. civ.*, 1998, I, p. 525 ss., il quale nota che il dialogo non costituisce un requisito dell'accordo e specifica che l'accordo possa rivelarsi sussistente anche in assenza di uno scambio dialogico tra le parti. Circa tale rilievo si consideri N. IRTI, *È vero, ma...*, *Riv. dir. civ.*, 1999, I, p. 273 ss., ove specifica la tesi per cui l'accordo è necessariamente il risultato di un dialogo linguistico.

40. Cfr. M.A. CIOCIA, *L'economicità e la solidarietà nei contratti della sharing economy*, in D. DI SABATO, A. LEPORÉ (a cura di), *Sharing economy. Profili Giuridici*, Napoli, 2018, p. 29 ss.

41. Cfr. D. DI SABATO, *La prassi contrattuale nella Sharing economy*, in *Riv. dir. impr.*, n. 3, 2016, p. 474.

42. Cfr. G. GITTI, *La «tenuta» del tipo contrattuale e il giudizio di compatibilità*, in *Riv. dir. civ.*, 2008, I, 491; E. NAVARRETTA, *Complessità dell'argomentazione per principi nel sistema attuale delle fonti di diritto privato*, in *Riv. dir. civ.*, 2001, I, 798.

43. Al riguardo si veda M. GIORGIANNI, *L'obbligazione*, I, Milano, 1968, p. 107 ss., il quale, pur ritenendo che l'intenzione originaria delle parti sia da annoverare tra i criteri volti all'individuazione della natura di un obbligo, sostiene che essa non sia esaustiva, ma che vada contemplata insieme ad altre considerazioni, quali la natura obiettiva dell'obbligo e la configurazione sinallagmatica o meno del rapporto. Si veda altresì N. LIPARI, *Rapporti di cortesia, rapporti di fatto, rapporti di fiducia*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1968, p. 426, in cui, argomentando dall'art. 414 cod. nav., si evidenzia che il trasporto amichevole di persone o bagagli possa essere fonte di responsabilità per il vettore quando il danneggiato provi che il danno sia originato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

44. D. DI SABATO, *Gli scambi nella sharing economy*, in AA.VV., *Un giurista di successo. Studi in onore di Antonio Gambaro*, Milano, 2017, p. 1035 ss.

45. Cfr. l'analisi di G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, in *Foro italiano*, n. 4, 2015, V, c. 221 ss.

In questa prospettiva⁴⁶, in deroga alle norme ordinarie e nella logica della protezione del contraente ritenuto strutturalmente più debole per ragioni di forza economica e di asimmetrie informative, il contratto concluso tra il soggetto che eroga il servizio e il cliente, rilevando quale contratto *business-to-consumer (B2C)*, sarà, sotto il profilo disciplinare, contemplato nel regime maggiormente protettivo per la parte debole che informa la disciplina consumeristica.

Il contratto concluso *peer-to-peer (P2P)* tra le parti private sarà invece attratto nell'orbita del diritto comune, il quale postula un modello negoziale insensibile ad interferenze esterne ed in cui l'ordinamento interviene soltanto ove le determinazioni pattizie siano sindacabili sotto il profilo della formazione della volontà negoziale ovvero ove siano evidenziate conseguenze giuridiche nella sfera di terzi o sulla collettività.

Dovranno poi distinguersi negozi a titolo oneroso e negozi a titolo gratuito, secondo una partizione che in questo settore assume fisionomie del tutto originali⁴⁷.

Di indubbio interesse è in ogni caso il rilievo che nella *sharing economy* – la quale si connota, come notato in apertura, per forme di consumo fondate sull'accesso temporaneo alle risorse in luogo dell'acquisto e del consumo *uti dominus* da parte dei fruitori dei beni e per un uso condiviso di uno stesso bene funzionale allo sfruttamento delle capacità residue dello stesso nonché per una sottesa tendenza alla disintermediazione – le fattispecie negoziali che vengono in considerazione si atteggiavano in modo peculiare, di talché taluni moduli “rispondono a logiche di scambio di mercato e di reciprocità piena e sono orientati al profitto, magari secondo schemi innovativi”, altri modelli “contemperano scopi sociali e ritorno economico”, altri ancora “si inscrivono nella logica della condivisione secondo una reciprocità c.d. indiretta, in cui la contropartita è solo eventuale”⁴⁸. Tutto ciò considerato, volgendo lo sguardo ai rapporti negoziali enucleantesi nel campo della *sharing mobility*, si evidenzia che la distinzione tradizionale tra spostamento realizzato mediante mezzo proprio ovvero mediante mezzo di terzi presente nel Codice della strada non appare adeguata ad essere utilizzata nei servizi di mobilità in condivisione, che generalmente si realizzano attraverso l'accesso e la registrazione ad una piattaforma informatica e che spesso si accompagnano ad un'offerta di servizi integrati, soprattutto nei centri urbani, che presuppone una sinergia tra i diversi attori implicati nel soddisfacimento del bisogno di spostamento.

In termini tipologici i negozi che trovano spazio in questo ambito sono difficilmente inquadrabili, oscillando in modo problematico la qualificazione tra locazione, noleggio, appalto di servizi e trasporto⁴⁹.

46. Così G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 223.

47. G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 223, nell'osservare che nella *sharing economy* “le tradizionali forme di remunerazione e di profitto sono ridefinite in modi nuovi che la semplice dicotomia tra scambio di mercato e dono fa fatica a catturare”, sottolinea la diffusione di “sistemi che si basano sulla contribuzione volontaria (*pay as you wish*)”, sulla diversificazione dell'offerta gratuita e a pagamento (ad esempio, con le formule *freemium*), sulla creazione di servizi e sulla vendita di beni complementari”.

48. G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 223.

49. Al riguardo e per tutte le osservazioni che seguono si vedano le puntuali osservazioni di D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 430 ss.

Relativamente alla configurazione come locazione temporanea⁵⁰ sulla base delle indicazioni che scaturiscono dall'art. 82, comma 5, C.d.S. si registrano condivisibili perplessità⁵¹.

Innanzitutto appare discutibile il prodursi dell'acquisto del diritto al godimento esclusivo del bene – come tale connaturato al contratto di locazione – da parte dell'utente del servizio: è sembrato infatti improbabile tale acquisto, a meno di voler sostenere che esso intervenga per la durata, in ogni caso molto limitata, del tempo del rapporto contrattuale⁵².

Un altro aspetto che getta incertezza su tale qualificazione è la mancata perdita di controllo del bene da parte dell'erogatore del servizio di mobilità condivisa, profilo questo intimamente connesso al contratto di locazione: nel negozio che nasce nell'ambito della *sharing mobility* il controllo del bene non passa appunto al fruitore al momento della consegna, in quanto il gestore del servizio normalmente conserva il controllo della flotta di veicoli, che attua anche mediante le piattaforme digitali, le quali permettono la localizzazione del mezzo e l'elaborazione di tutti i dati ad esso riferibili.

Tale criticità potrebbe essere superata ove si qualificasse il negozio di fruizione di un veicolo in condivisione come noleggio, atteso che il noleggio – disciplinato non dal codice civile bensì dal codice della navigazione – si differenzia dalla locazione proprio per la mancata perdita da parte del noleggiante del controllo del bene concesso ad altri in godimento⁵³.

Ciò nondimeno, sia alla configurazione quale locazione sia alla configurazione quale noleggio, osta l'assenza di un paradigmatico profilo essenziale per la conformazione dei suddetti negozi, ossia la consegna del bene e la sua restituzione, momenti che coincidono, in quei tipi contrattuali, con la verifica delle condizioni in cui si trova il bene all'inizio e al termine del rapporto. Segnatamente, nel normale atteggiarsi del servizio di *sharing mobility*, l'utente accede direttamente a tale servizio e utilizza il veicolo per il tempo necessario al suo spostamento, sicché il momento della consegna e quello della restituzione del bene avvengono senza che tra il gestore e l'utente intervenga alcuna interazione e alcuna verifica relativamente alle condizioni del bene all'inizio e al termine del tragitto.

In effetti da un'attenta analisi del rapporto negoziale intercorrente tra utente e gestore emerge che l'effettivo interesse dell'utente non è quello di acquisire il possesso del veicolo messo in condivisione, bensì quello di accedere al bene al fine di ottenere il soddisfacimento del proprio bisogno di spostamento. D'altro canto il gestore non solo fornisce il bene per l'uso che l'utente intende farne, ma mette a disposizione una serie di altri servizi, quali la prenotazione, il parcheggio, la localizzazione, la multimodalità dei trasferimenti ecc.

50. Cfr. M. TRIMARCHI, *La locazione*, in *Trattato di diritto civile del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. PERLINGIERI, IV, 21, Napoli, 2013.

51. D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 430.

52. D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 430.

53. In merito D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 431. Cfr. M. LOBUONO, A. ADDANTE, *I "nuovi servizi" di mobilità*, in R. BOCCHINI, A. GAMBINO (a cura di), *Contratti di somministrazione e distribuzione*, Torino, 2011, p. 95 ss.

Dunque, se tale è l'assetto degli interessi sotteso al rapporto negoziale in analisi, come acutamente osservato, la prestazione dedotta in obbligazione sarebbe non una prestazione di dare, ma piuttosto una prestazione di fare, e la risorsa condivisa costituirebbe un mero strumento per l'esecuzione della prestazione medesima⁵⁴.

La multiformità delle prestazioni che il gestore deve porre in essere potrebbe conseguentemente indurre, per la complessa articolazione delle stesse, a qualificare la fattispecie come appalto di servizi. Tuttavia anche tale rappresentazione appare inadeguata ad individuare correttamente i caratteri del rapporto intercorrente tra gestore e utente, posto che è inadeguata a dare il giusto rilievo all'aspetto connotativo dell'attività del gestore, ossia l'organizzazione di mezzi diretta al soddisfacimento della richiesta di spostamento dell'utente da un luogo ad un altro⁵⁵.

Invero, ciò che connota il servizio di mobilità condivisa non è l'iscrizione dell'utente alla piattaforma digitale che gli consente l'accesso al servizio o i numerosi servizi accessori offerti, bensì la realizzazione dello spostamento che si raggiunge esclusivamente con l'effettiva utilizzazione del veicolo⁵⁶. Ebbene tale funzione è propria del contratto di trasporto⁵⁷, il quale dunque, per la sua essenza di contratto a prestazioni corrispettive aventi ad oggetto l'una il pagamento di una somma di denaro e l'altra la prestazione di trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro (art. 1678 c.c.) – ove quest'ultima prestazione è costituita da un *facere* che assume nell'economia contrattuale significato non in ragione della quantità di energie prestate, ma “in funzione del suo concretarsi in un risultato utile”⁵⁸ –, in linea astratta, potrebbe concretarsi come lo schema negoziale all'interno dei cui confini radicare il rapporto tra il gestore e l'utente⁵⁹.

L'elemento caratterizzante del trasporto inoltre è la professionalità dell'organizzazione, dal momento che il vettore è colui che organizza il viaggio e non necessariamente colui che esegue la prestazione di trasporto. Dunque anche per tale aspetto il contratto di trasporto potrebbe costituire un modello adeguato entro cui sussumere i servizi di mobilità condivisa, sostanziandosi la professionalità dell'organizzazione come un dato ricorrente nella gestione del servizio di mobilità condivisa.

Un elemento ostativo potrebbe essere ravvisato nella circostanza che il trasportato partecipa attivamente all'attività diretta a permettere lo spostamento e non si affidi per questo al gestore. Si tratta tuttavia di un profilo che è stato considerato riguardo al contratto di sciovia per escludere

54. Così D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 431.

55. Così D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 432.

56. A. FLAMINI, *Il trasporto*, in A. FLAMINI, M.V. COZZI, R. LENZI, *Trasporto, Spedizione, Deposito, Noleggio*, in *Trattato di diritto civile del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. PERLINGIERI, IV, 25, Napoli, 2008, p. 17 ss.

57. Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. CICU, F. MES-SINEO, L. MENGONI e continuato da P. SCHLESINGER, Milano, 2007, p. 62 ss.; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003; S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *Trasporto*, in *Commentario del Codice Civile e codici collegati Scialoja-Branca-Galgano*, a cura di G. DE NOVA, Bologna-Roma, 2014.

58. M. IANNUZZI, *Del trasporto, Art. 1678-1702*, in *Commentario del Codice Civile*, a cura di A. SCIALOJA, G. BRANCA, Bologna-Roma, 1962, p. 1 ss.

59. Così D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 433 ss.

la responsabilità aggravata del vettore in caso di sinistri, ma non per escludere la responsabilità ordinaria⁶⁰.

Potrebbero peraltro trovare applicazione alla mobilità in condivisione le altre disposizioni in materia di trasporto, quali, in riferimento al trasporto di persone, l'obbligo gravante sui concessionari di garantire l'accesso al servizio e di astenersi da condotte discriminatorie ex art. 1679 c.c. e la responsabilità dei vettori nei trasporti cumulativi ex art. 1682 c.c.⁶¹

Le considerazioni riportate a favore o contro l'uno o l'altro schema tipico in cui far rientrare i servizi di mobilità condivisa, attesa la singolare conformazione della mobilità *smart*, inducono a ipotizzare che, ferma la ragione giustificatrice delle statuizioni che il legislatore detta in relazione a ciascuno dei tipi contrattuali analizzati, possono trovare applicazione, a seconda della declinazione del servizio di mobilità attuato e delle peculiarità dello stesso, disposizioni proprie ora del trasporto, ora della locazione, ora del noleggio, ora dell'appalto di servizi, senza dunque necessariamente concludere per l'applicazione dell'intera disciplina di uno dei sopra indagati contratto tipo.

4. Considerazioni conclusive

La rivoluzione digitale, protagonista incontrastata del nuovo millennio, lungi dal rimanere arginata al mondo delle macchine, si va sempre più imponendo come artefice di un cambiamento epocale di cui l'uomo è sempre più protagonista. Al centro del cosmo digitale si staglia la persona ed i suoi bisogni in una sorta di nuovo Umanesimo, certamente intriso di contraddizioni, ma anche capace di mutare tendenze e di innescare sfide fino a qualche tempo fa inimmaginabili.

In questo contesto rileva negli scambi l'eliminazione di ogni forma di intermediazione e l'emersione della figura intermedia del *prosumer* con conseguente risparmio di spesa e maggiore attenzione ai costi da sostenere per procurarsi la soddisfazione dei bisogni. Accanto alle transazioni *B2C* si vanno sempre più affermando gli scambi *P2P* e quelle forme di condivisione di beni e servizi, anche in tema di mobilità, che permettono l'appagamento dei bisogni personali mediante un accesso temporaneo a beni e a servizi senza dover ricorrere, in un'ottica proprietaria, al loro acquisto. La delineata opzione non solo si configura, si è detto, come un'opportunità di risparmio di spesa e dunque come una possibilità da parte di più soggetti di accedere a beni e a servizi, ma costituisce una manifestazione della diffusa tendenza ad un'utilizzazione efficiente delle risorse e ad un consumo maggiormente consapevole delle stesse tale da consentire di gravare in modo meno incidente tanto sul patrimonio individuale quanto su quello comune dell'umanità⁶².

Nella sua nuova dimensione identitaria l'individuo si trova a vivere immerso nella "rete", luogo in grado di annullare le distanze tra le persone, spazio aperto ad interazioni continue, a scambi

60. A. FLAMINI, *op. cit.*, p. 14 ss.

61. Così D. DI SABATO, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, cit., p. 434 ss.

62. In tal senso Così D. DI SABATO, *Diritto e new economy*, cit., p. 20 ss.

di saperi e conoscenze, oltre che di beni, ma anche capace di minare le certezze del suo agire e del suo essere, imbrigliando nelle proprie maglie dati e tracce difficilmente eliminabili.

In questa prospettiva la presenza di regole di portata globale, di principi unanimemente condivisi, appare indispensabile, al fine di evitare che l'attività in rete abbia svolgimento in una sorta di anarchia suscettibile di travolgere e vanificare lo stesso progresso tecnologico⁶³.

63. P. PERLINGIERI, *Relazione conclusiva*, in C. PERLINGIERI, L. RUGGIERI (a cura di), *Internet e diritto civile*, Napoli, 2015, p. 417 ss.