



Audizione di Bolt Italia in merito all'Atto Governo n. 433 “Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2024/2831 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa al miglioramento delle condizioni di lavoro nel lavoro mediante”

Introduzione

Fondata in Estonia nel 2013, Bolt è il principale operatore europeo nel settore della mobilità urbana, offrendo un'ampia gamma di servizi attraverso un'unica piattaforma, tra cui servizi di intermediazione di NCC e taxi, micromobilità in sharing, car sharing, food delivery e consegna di generi alimentari. L'azienda ha lanciato anche in Italia i propri servizi di intermediazione per NCC e taxi, con l'obiettivo di offrire soluzioni di mobilità innovative, sostenibili e integrate. La società è attiva in oltre 50 Paesi — tra cui 24 Stati membri dell'UE — e in più di 500 città tra Europa, Africa, Asia, Oceania e Nord America, con la missione di creare città pensate per le persone e non per le auto private, offrendo un'alternativa più efficiente all'utilizzo del mezzo privato. Oggi è già attiva a Milano e nei comuni limitrofi, intermediando sia il servizio taxi sia il servizio NCC.

Bolt è, quindi, uno dei pochissimi player a livello internazionale - come si vedrà nel seguito - ad essere potenzialmente inserito nell'ambito di applicazione della Direttiva per quanto attiene alcuni servizi ed a esserne, contemporaneamente, escluso per quanto attiene altri.

Osservazioni sul quadro normativo e sullo schema di decreto legislativo

Il Governo è delegato a recepire (ex art. 11 della legge 13 giugno 2025, n. 91) la Direttiva (UE) 2024/2831 del Parlamento europeo del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa al miglioramento delle condizioni di lavoro nel lavoro mediante piattaforme digitali.

Il contesto normativo nazionale, come rammentato dagli stessi principi di delega, è già caratterizzato da un corpus dedicato alla tutela dei lavoratori che svolgono la propria attività mediante le cc.dd. piattaforme digitali (vedasi capo V-bis del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81), recentemente novellato - peraltro - dagli artt. 11-bis e ss. del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 62, convertito - con modificazioni - dalla legge 25 giugno 2026, n. 112 (c.d. DL 1 maggio).

La Direttiva, pertanto, deve necessariamente inserirsi nell'ambito della disciplina di lavoro dei cc.dd. ciclofattorini (o riders), ovverosia di quelle persone fisiche - qualificati come lavoratori autonomi ex lege - che “svolgono attività di consegna di beni per conto altrui, in ambito urbano e con l'ausilio di velocipedi o veicoli a motore [...] attraverso piattaforme anche digitali”.

Dette piattaforme, come chiarito dal Considerando 19 della Direttiva stessa, si configurano come “una forma distinta di organizzazione della prestazione di servizi da parte di professionisti rispetto alle forme più tradizionali di organizzazione della prestazione di servizi, quali le classiche forme di servizi di trasporto a chiamata o dispacciamento dei servizi di trasporto”.

Nell'ambito del recepimento richiesto, come stabilito dall'articolo 11, comma 1, lettera e) della legge di delega ove si legge *“modulare le tutele previdenziali dei lavoratori attraverso la loro riconduzione alla disciplina del lavoro autonomo o subordinato, prevedendo i necessari adattamenti normativi”*, il legislatore dovrebbe porre particolare attenzione, appunto, ai servizi di trasporto a chiamata o dispacciamento dei servizi di trasporto onde evitare un potenziale conflitto tra la Direttiva e l'impianto normativo oggi vigente in materia di autoservizi pubblici non di linea (i.e. taxi ed NCC) e nel dettaglio con quanto disposto dall'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 che elenca - esaustivamente e non esemplificativamente - le figure giuridiche attraverso le quali è possibile esercitare l'attività di taxi ed NCC, rubricando: (i) impresa artigiana di trasporto, (ii) cooperative di produzione e lavoro ovvero cooperative di servizi, (iii) consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge, (iv) imprenditori privati che svolgono esclusivamente le attività menzionate.

Ne deriva che il legislatore dovrebbe prevedere, come peraltro ha inteso fare all'articolo 3, comma 2, lettera d), una esclusione dall'ambito di applicazione del venturo contesto normativo dei *“prestatori di servizi di trasporto di persone o merci [...], per i quali l'organizzazione del lavoro svolto dagli individui costituisce una componente secondaria e puramente accessoria”*.

L'elenco delle esclusioni, che lo stesso dossier del servizio studi definisce esemplificativo, rischia di ingenerare tuttavia talune incertezze interpretative, soprattutto in ragione di quanto è possibile leggere nella relazione illustrativa ove l'esclusione del servizio di trasporto persone viene declinata quale soluzione rivolta all'attività svolta dalle *“centrali radio taxi operanti nel settore tradizionale del trasporto non di linea, settore che si caratterizza per la presenza di una disciplina pubblicistica particolarmente intensa, prevalentemente di livello locale, che regola, tra l'altro, il sistema tariffario e le modalità di esercizio del servizio”*.

Orbene, come già detto, la normativa nazionale in materia di trasporto pubblico non di linea (legge 15 gennaio 1992, n. 21) disciplina sia i servizi taxi sia quelli NCC, ambedue rientranti nella medesima species.

Questa unicità di trattamento, unita alla natura specialis della legge di settore e delle figure giuridiche ivi individuate all'articolo 7 menzionato, rende essenziale un **coordinamento normativo volto a escludere in radice la presunzione di un rapporto di lavoro subordinato tra le piattaforme di intermediazione e gli operatori taxi - NCC**.

Per detto motivo si chiede che la **Commissione possa esprimere al Governo un parere favorevole a condizione di specificare che, nell'ambito dell'esclusione di cui all'articolo 3, comma 2, lettera d), tra i prestatori di servizi di trasporto di persone rientrano i soggetti di cui all'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n. 21**.