

## **I801B - SERVIZIO DI PRENOTAZIONE DEL TRASPORTO MEDIANTE TAXI - MILANO**

*Provvedimento n. 27245*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 27 giugno 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;

VISTO il Regolamento CE n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002;

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla cooperazione nell'ambito della rete delle autorità garanti della concorrenza del 27 aprile 2004;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la denuncia pervenuta in data 8 novembre 2016, successivamente integrata, da parte della società Mytaxi Italia S.r.l.;

VISTO il proprio provvedimento n. 26345 del 18 gennaio 2017, con il quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassi Società Cooperativa, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del TFUE o dell'articolo 2 della legge n. 287/90;

VISTE le proprie delibere nn. 26631, 26632 e 26633 del 7 giugno 2017, con le quali è stato disposto il rigetto degli impegni presentati rispettivamente da Autoradiotassi Società Cooperativa, Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione;

VISTO il proprio provvedimento n. 27019 del 31 gennaio 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 aprile 2018;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie e del termine di chiusura della fase di acquisizione degli elementi probatori inviata alle Parti il 9 marzo 2018;

VISTO il proprio provvedimento n. 27106 del 28 marzo 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 maggio 2018;

VISTO il proprio provvedimento n. 27177 del 23 maggio 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 giugno 2018;

VISTE le memorie finali di Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassi Società Cooperativa, pervenute in data 4 maggio 2018, nonché quella di Mytaxi Italia S.r.l., pervenuta in data 4 maggio 2018;

SENTITI nell'audizione finale del 9 maggio 2018 i rappresentanti di Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassi Società Cooperativa, nonché quelli di Mytaxi Italia S.r.l.;

VISTI gli atti del procedimento e la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. PREMESSA**

1. A seguito di una segnalazione pervenuta da parte della società Mytaxi Italia S.r.l. in data 8 novembre 2016, e successivamente integrata, in data 18 gennaio 2017 l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti di Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassi Società Cooperativa, volto ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) o dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

### **II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO**

#### **1. La denuncia di Mytaxi Italia S.r.l.**

2. La società Mytaxi Italia S.r.l., con segnalazione pervenuta in data 8 novembre 2016 e integrata in date 24 novembre e 6 dicembre 2016<sup>1</sup>, ha lamentato il ricorso a clausole di non concorrenza da parte delle società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassi Società

---

<sup>1</sup> [Docc. 1, 2, 3 e 4.]

Cooperativa, che gestiscono i servizi di radiotaxi nel Comune di Milano. Dette clausole di non concorrenza avrebbero l'effetto di ostacolare lo sviluppo di ogni strumento di raccolta della domanda ulteriore rispetto al radiotaxi, come l'app di Mytaxi o il c.d. numero unico comunale, e sarebbero così idonee a impedire od ostacolare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato della raccolta e dello smistamento della domanda del servizio taxi, come la stessa Mytaxi.

## **2. Le parti**

### **2.1 Il denunciante**

3. Mytaxi Italia S.r.l. (di seguito Mytaxi) è la filiale italiana di un gruppo fondato nel giugno 2009 e che dal 2014, dopo la fusione con Moovel GmbH, appartiene al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG. Mytaxi è attiva, oltre che in alcune città italiane, tra cui Roma, Milano e Torino, in numerosi paesi europei e in alcune città statunitensi. A partire dal 2016 Mytaxi si è progressivamente ampliata diventando un primario operatore nel mercato europeo, attraverso una serie di acquisizioni, tra cui la fusione nel luglio 2016 con la piattaforma Hailo, operante nel Regno Unito, in Irlanda e in Spagna, le acquisizioni di CleverTaxi, piattaforma leader in Romania, nel febbraio 2017 e di Beat, piattaforma leader in Grecia, nel giugno 2017<sup>2</sup>. Nel 2016 Mytaxi ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 280 mila euro<sup>3</sup>.

### **2.2 Le società denunciate**

4. Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c. (di seguito anche Taxiblu) è la principale società di gestione del radiotaxi (4040) a Milano per numero di tassisti aderenti ([1.700-1800]\*). Taxiblu è una cooperativa di servizi, operante a Milano e nata il 21 aprile 1999 dall'unione dei quattro storici radiotaxi di Milano: 6767 (A.R.Co.), 8383 (Esperia), 5353 (a.a.a.Aderenti), 3100 (Piccola Cooperativa). Nel 2016 Taxiblu ha realizzato un fatturato pari a circa 4,3 milioni di euro.

5. Autoradiotassì Società Cooperativa (di seguito anche Autoradiotassì) è una cooperativa di servizi (5551) attiva a Milano, presente fin dal 1958 e poi, in forma cooperativa, dal 1960. Si tratta della seconda società di gestione del radiotaxi, con [1.400-1.500] tassisti aderenti.

Nel 2016 Autoradiotassì ha realizzato un fatturato pari a circa 3,8 milioni di euro.

6. Yellow Tax Multiservice S.r.l. (di seguito anche Yellow Tax) è una società di servizi (6969), presente sul mercato dal 2002. Si tratta della terza società di gestione del radiotaxi attiva a Milano, con [1.200-1.300] tassisti.

Nel 2016 Yellow Tax ha realizzato un fatturato pari a circa 2,9 milioni di euro.

## **3. L'attività istruttoria**

7. In data 18 gennaio 2017 l'Autorità ha avviato, ai sensi dell'articolo 101 TFUE o dell'articolo 2 della l. n. 287/90, nonché dell'articolo 14 della l. n. 287/1990, un procedimento istruttorio nei confronti di Taxiblu, Autoradiotassì e Yellow Tax, al fine di verificare la sussistenza di comportamenti restrittivi della concorrenza posti in essere dalle citate Società.

8. In data 24 gennaio 2017 sono stati svolti accertamenti ispettivi presso le sedi di Taxiblu, Autoradiotassì e Yellow Tax, nonché nella sede dell'Unione dei radiotaxi d'Italia-URI, a cui aderiscono alcuni tra i principali gestori di radiotaxi italiani, inclusa la società Yellow Tax.

9. In date comprese tra il 26 aprile e il 28 aprile 2017 tutti i gestori di radiotaxi Parti del procedimento hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della l. n. 287/1990<sup>4</sup>.

Gli impegni presentati dalle Parti intervenivano sull'esercizio del diritto di recesso da parte dei tassisti aderenti alle varie centrali radiotaxi e sull'utilizzo del numero unico comunale.

10. L'Autorità, con i provvedimenti n. 26631, 26632 e 26633 del 7 giugno 2017, ha disposto il rigetto degli impegni presentati, ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento delle eventuali violazioni poste in essere dalle società oggetto di istruttoria, in quanto le condotte oggetto di accertamento potevano essere idonee a pregiudicare lo sviluppo di nuovi operatori concorrenti e di nuovi assetti di mercato. L'Autorità ha altresì considerato che gli impegni risultavano, complessivamente considerati, manifestamente inidonei a rimuovere i profili di anticoncorrenzialità evidenziati nel provvedimento di avvio, in quanto non sarebbero venute meno tutte le restrizioni

---

<sup>2</sup> [Fonte del dato: comunicati stampa di Mytaxi disponibili su <https://it.mytaxi.com/stampa.html>. Il sito riporta che l'app ha avuto 10 milioni di download (febbraio 2018); in Italia i download complessivi erano già 300 mila a dicembre 2016. Dal sito risulta anche che l'app sviluppata da Mytaxi ha ricevuto numerosi premi per l'innovazione.]

<sup>3</sup> [Fonte dei fatturati: bilanci di esercizio 2016 delle società.]

\* [Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

<sup>4</sup> [Doc. 59 (impegni di Yellow Tax del 26 aprile 2017); docc. 60 e 61 (impegni di Taxiblu del 28 aprile 2017); doc. 62 (impegni di Autoradiotassì del 28 aprile 2017).]

concorrenziali ipotizzate con riferimento allo sviluppo di strumenti di raccolta e smistamento del servizio taxi, ulteriori rispetto al radiotaxi<sup>5</sup>.

11. In data 12 settembre 2017 la società Autoradiotassi ha presentato un'istanza di riapertura dei termini del sub-procedimento per la presentazione di ulteriori impegni ex articolo 14-ter della legge n. 287/90<sup>6</sup>, che l'Autorità ha rigettato con lettera del 6 novembre 2017 anche in ragione della tardività della richiesta<sup>7</sup>.

12. Taxiblu, Autoradiotassi e Yellow Tax, nonché la segnalante Mytaxi hanno presentato informazioni, deduzioni e tesi difensive nel corso dell'intero procedimento, e nello specifico:

(i) nelle audizioni tenutesi nel mese di maggio 2017<sup>8</sup>; sono stati sentiti in audizione anche i rappresentanti del Comune di Milano, nel mese di novembre 2017<sup>9</sup>;

(ii) nelle risposte alle richieste di informazioni della Direzione di ciascuno dei radiotaxi Parti, pervenute nei mesi di maggio, novembre e dicembre 2017<sup>10</sup>, nonché nelle risposte di Mytaxi, pervenute nei mesi di luglio, ottobre, novembre 2017 e gennaio 2018<sup>11</sup>. Nel gennaio 2018 sono stati acquisiti d'ufficio ulteriori elementi informativi tramite l'acquisizione agli atti di alcune pagine web<sup>12</sup>;

(iii) nelle memorie e scritti difensivi prodotti dai radiotaxi Parti, nonché da Mytaxi nei mesi di aprile e giugno 2017<sup>13</sup>;

(iv) infine, nelle memorie conclusive pervenute il 4 maggio 2018<sup>14</sup> e nell'audizione finale tenutasi davanti al Collegio il 9 maggio 2018<sup>15</sup>.

13. Durante l'istruttoria le Parti hanno più volte effettuato accesso agli atti<sup>16</sup>.

14. In data 30 gennaio 2017 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha inviato all'Autorità una richiesta di collaborazione ai sensi dell'articolo 2 del Protocollo di intesa tra ART e Autorità<sup>17</sup>, a cui l'Autorità ha fornito riscontro il 3 febbraio e il 13 novembre 2017<sup>18</sup>. Nell'ambito di tale collaborazione l'ART, in data 18 dicembre 2017, ha inviato un parere, agli atti del procedimento, contenente le proprie osservazioni sull'oggetto dell'istruttoria<sup>19</sup>.

15. In data 31 gennaio 2018 l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 aprile 2018 il termine di conclusione del procedimento<sup>20</sup>.

16. In data 9 marzo 2018 è stata notificata alle Parti la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI)<sup>21</sup>.

17. In data 16 marzo 2018<sup>22</sup> Taxiblu e Autoradiotassi hanno chiesto una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine di conclusione del procedimento.

18. A seguito delle istanze formulate da Taxiblu e Autoradiotassi, in data 28 marzo 2018, l'Autorità ha deliberato di prorogare al 31 maggio 2018 il termine di conclusione del procedimento<sup>23</sup>.

19. Le Parti hanno presentato le memorie conclusive in data 4 maggio 2018.

---

<sup>5</sup> [Docc. 78, 79 e 80.]

<sup>6</sup> [Doc. 96.]

<sup>7</sup> [Doc. 103.]

<sup>8</sup> [Doc. 83a (verbale audizione Taxiblu del 19 maggio 2017); doc.73 (verbale audizione Autoradiotassi del 26 maggio 2017); doc. 64 (verbale audizione Yellow Tax del 10 maggio 2017); doc. 71 (verbale audizione Mytaxi del 23 maggio 2017).]

<sup>9</sup> [Doc. 115 (verbale audizione Comune di Milano del 23 novembre 2017).]

<sup>10</sup> [Docc. 74a e 117 (risposte del 29 maggio 2017 e del 27 novembre 2017 di Taxiblu); doc. 118 (risposte del 27 novembre 2017 di Autoradiotassi); docc. 68 e 116 e 120a, (risposte del 18 maggio 2017, del 27 novembre 2017 e del 5 dicembre 2017 di Yellow Tax).]

<sup>11</sup> [Docc. 89, 97, 111, 111a, 111b, 111c, 111d e 128 (risposte dell'11 luglio 2017, del 10 ottobre 2017, del 16 novembre 2017 e del 9 gennaio 2018 di Mytaxi).]

<sup>12</sup> [Doc. 129 (verbale di acquisizione agli atti del 10 gennaio 2018).]

<sup>13</sup> [Docc. 60 e 61 (Taxiblu, 28 aprile 2017); doc. 62 (Autoradiotassi, 28 aprile 2017); doc. 59 (Yellow Tax, 26 aprile 2017); doc. 88a (memoria del 7 giugno 2017 di Mytaxi).]

<sup>14</sup> [Doc. 179 (memoria Taxiblu), doc. 181 (memoria Autoradiotassi), doc. 182 (memoria Yellow Tax) e doc. 180 (memoria Mytaxi).]

<sup>15</sup> [Doc. 196.]

<sup>16</sup> [Docc. 56, 94, 165 e 192 (accessi di Taxiblu del 16 marzo 2017, del 7 agosto 2017, del 15 marzo 2018 e dell'8 maggio 2018); docc. 56, 95, 164 e 191 (accessi di Autoradiotassi del 16 marzo 2017, del 7 agosto 2017, del 15 marzo 2018 e dell'8 maggio 2018); docc. 56 e 156 (accesso di Yellow Tax del 16 marzo 2017 e del 6 marzo 2018); docc. 56, 67, 87, 163 e 193 (accessi di Mytaxi del 16 marzo 2017, del 17 maggio 2017, del 28 giugno 2017, del 15 marzo 2018, dell'8 maggio 2018).]

<sup>17</sup> [Doc. 25.]

<sup>18</sup> [Docc. 28 e 107.]

<sup>19</sup> [Doc. 126.]

<sup>20</sup> [Docc. 144-147.]

<sup>21</sup> [Doc. 157.]

<sup>22</sup> [Doc. 169 e 170.]

<sup>23</sup> [Docc. 171-174.]

20. Le Parti sono state sentite in audizione finale davanti al Collegio il 9 maggio 2018. In tale sede le Parti hanno chiesto "la retrocessione del procedimento alla fase istruttoria" al fine dell'esercizio dei diritti di difesa e di un effettivo contraddittorio<sup>24</sup>.

21. In data 23 maggio 2018 l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 giugno 2018 il termine di conclusione del procedimento.

### III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

#### 1. Il trasporto mediante taxi: cenni sul quadro normativo

22. L'attività di trasporto mediante taxi è disciplinata dalla legge n. 21/1992, che definisce il servizio di taxi come un servizio di trasporto pubblico non di linea che: "ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad un'utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti [i Comuni n.d.r.] che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale". Inoltre: "la prestazione del servizio è obbligatoria". Infine, l'esercizio dell'attività "è soggetta a licenza"<sup>25</sup>.

23. Il servizio taxi, dunque, presenta le seguenti caratteristiche: (i) obbligo di servizio nei confronti di un'utenza indifferenziata; (ii) obbligo di stazionamento su piazza; (iii) tariffe fissate dalla pubblica amministrazione; (iv) territorialità e obbligo di inizio del servizio nel Comune che ha rilasciato la licenza; (v) servizio a chiamata immediata. Tali caratteristiche lo differenziano dal servizio di noleggio con conducente-NCC, nonostante la domanda di mobilità non di linea consideri i due servizi sempre di più come largamente sostituibili<sup>26</sup>.

24. Alla legge-quadro devono conformarsi i regolatori locali che sono costituiti dalle Regioni e dai Comuni. In particolare, ai sensi dell'articolo 5, tra le competenze delle amministrazioni comunali rientrano: l'individuazione dei fabbisogni di offerta (numero di veicoli); le modalità per lo svolgimento del servizio e, dunque, la regolamentazione in materia di turni; i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi. In attuazione della legge-quadro, i Comuni provvedono a organizzare il servizio e, eventualmente, a stabilire le modalità di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi.

25. In Lombardia la legge nazionale è integrata da una legge regionale e dal Regolamento del Comune di Milano, che, all'articolo 26, elenca le modalità di acquisizione del servizio, tra cui "la richiesta telefonica attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie"<sup>27</sup>.

26. All'amministrazione comunale compete anche l'attività di verifica del rispetto della normativa, inclusa quella sui turni, da parte dei tassisti. In questa sede è opportuno evidenziare che il Comune svolge tale attività di monitoraggio sia attraverso un proprio nucleo di polizia locale, sia verificando le segnalazioni che il Comune stesso riceve sul mancato rispetto della regolazione<sup>28</sup>. In particolare, le forze dell'ordine vigilano sull'osservanza dei turni grazie a un tagliando che i tassisti devono esporre fuori dalla vettura, riportante il turno<sup>29</sup>. Non è invece prevista dalla normativa, a carico dei radiotaxi, alcuna funzione di "controllo" del rispetto delle regole da parte dei tassisti<sup>30</sup>.

#### 2. L'articolo 2527 c.c. (requisiti dei soci) e l'articolo 1567 c.c. (esclusiva a favore del somministrante)

27. Taxiblu e Autoradiotassì hanno forma cooperativa. Viene dunque in rilievo, per l'esame delle fattispecie rilevanti nel caso di specie, l'articolo 2527 del codice civile, rubricato "Requisiti dei soci". L'articolo 2527, c.c. dispone al primo comma che: "l'atto costitutivo stabilisce i requisiti per l'ammissione dei nuovi soci [...], secondo criteri non discriminatori coerenti con lo scopo mutualistico e l'attività economica svolta". Il secondo comma dispone che: "non possono in ogni caso divenire soci della cooperativa quanti esercitano in proprio imprese in concorrenza con quella

---

<sup>24</sup> [Doc. 196.]

<sup>25</sup> [Legge 15 gennaio 1992, n. 21 Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea. E' in corso di esame uno schema di decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 2, comma 3, del decreto legge n. 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 73/2010, il quale detterà disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente.]

<sup>26</sup> [L'Autorità ha in più occasioni segnalato le distorsioni concorrenziali del quadro normativo vigente sul trasporto pubblico non di linea: cfr., ex multis, AS1354 del 1° marzo 2017, Riforma del settore della mobilità non di linea, in Boll. n. 9/2017.]

<sup>27</sup> [Legge regionale Lombardia n. 20 del 15 aprile 1995; Regolamento del Comune di Milano, approvato con delibera consiliare n. 66 del 17 luglio 2000, il cui art. 26, comma 4, prevede: "l'acquisizione del servizio (...) può avvenire: - mediante richiesta diretta avanzata all'auto pubblica in stazionamento di attesa preso gli appositi posteggi taxi; - richiesta diretta all'auto pubblica in transito (...); - richiesta telefonica esclusivamente attraverso gli opportuni apparecchi appositamente installati presso i posteggi taxi o centrale radiotaxi ovvero attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie nel rispetto della peculiarità legislativa del servizio taxi. Le modalità di svolgimento dei servizi attraverso le centrali radiotaxi devono essere effettuate nel rispetto delle norme vigenti".]

<sup>28</sup> [Doc. 115, verbale audizione Comune di Milano.]

<sup>29</sup> [Doc. 83a, verbale audizione Taxiblu.]

<sup>30</sup> [Doc. 83a.]

della cooperativa”<sup>31</sup>. L’articolo, dunque, attribuisce l’individuazione dei requisiti dei soci all’autonomia statutaria ma fissa dei limiti alla stessa, prevedendo alcuni criteri generali valevoli per ogni tipologia di cooperativa.

28. Quanto ai principi della non discriminazione e della coerenza con lo scopo mutualistico, lo statuto della cooperativa deve individuare requisiti di ammissione tali da consentire la selezione di soggetti idonei a divenire parte del precipuo scambio mutualistico che si pone la costituzione dell’impresa. Poiché sono rinvenibili nell’esperienza differenti tipi di scambio mutualistico, la conformità di una clausola statutaria alla disposizione in commento deve essere verificata con riferimento alla particolare tipologia cui è riconducibile ogni singola cooperativa.

29. Il terzo parametro che deve essere sempre rispettato dalle disposizioni statutarie in tema di ammissione di nuovi soci, e che rileva maggiormente nel caso di specie, è rappresentato dal divieto di poter diventare soci per i soggetti che esercitano in proprio imprese in concorrenza con quella della cooperativa. Anche tale divieto è espressione del principio mutualistico, che potrebbe essere compromesso dall’ingresso nella cooperativa di soggetti che hanno interessi parzialmente confliggenti con quelli della cooperativa stessa.

30. Yellow Tax è una società a responsabilità limitata e i rapporti con i tassisti aderenti sono regolati sulla base di contratti di somministrazione. Per l’esame delle fattispecie rilevanti con riguardo a detti contratti rileva dunque l’articolo 1567 del codice civile, rubricato “*Esclusiva a favore del somministrante*”, che reca: “*Se nel contratto è pattuita la clausola di esclusiva a favore del somministrante, l’altra parte non può ricevere da terzi prestazioni della stessa natura né, salvo patto contrario, può provvedere con mezzi propri alla produzione delle cose che formano oggetto del contratto*”.

### **3. I rapporti tra le centrali radiotaxi e i tassisti aderenti**

#### **3.1 Clausole di non concorrenza e disciplina del recesso**

31. Nel corso del procedimento è emerso che nello Statuto e nel Regolamento di Autoradiotassì, nel Regolamento di Taxiblu e nei contratti di somministrazione di Yellow Tax sono presenti clausole di non concorrenza.

32. Più in dettaglio, sono previsti espliciti obblighi di non concorrenza dagli articoli 8 e 11 dello Statuto di Autoradiotassì, nonché dall’articolo 3 del Regolamento della medesima, dal punto 14 del Regolamento di Taxiblu e dall’articolo 5, lett. c) dei contratti di somministrazione di Yellow Tax.

33. Con riguardo ad Autoradiotassì, l’articolo 8 dello Statuto, come modificato nel 2015, vieta ai soci: di collaborare o aderire a imprese che perseguano scopi analoghi o svolgano attività, anche indirettamente, concorrenti con gli scopi e le attività della società; di esercitare la loro attività usando mezzi forniti da soggetti diversi dalla società; di prestare lavoro subordinato a favore di soggetti terzi in concorrenza con la società; nonché di svolgere anche in proprio attività che sia in concorrenza, anche indirettamente, con gli scopi e le attività della società. L’articolo 8 stabilisce testualmente che: “*è fatto divieto ai soci di collaborare, iscriversi o associarsi ad altre cooperative, consorzi, società, ovvero ad imprese in qualsiasi forma costituite che perseguano scopi analoghi o che esplicino attività, direttamente o indirettamente, concorrenti con gli scopi, le finalità e le attività della cooperativa. E’ fatto comunque divieto ai soci di esercitare, anche in forma autonoma, la propria attività di trasporto pubblico da piazza (...) attraverso l’utilizzo di mezzi di qualsiasi natura forniti da, ovvero attraverso l’intermediazione di, soggetti terzi altri e diversi rispetto alla cooperativa*”. E’ altresì vietato ai soci di prestare lavoro subordinato a favore di soggetti terzi che operino, direttamente o indirettamente, in concorrenza con la cooperativa, nonché svolgere attività anche in proprio, direttamente o indirettamente in concorrenza con gli scopi, le finalità e le attività della cooperativa”<sup>32</sup>. L’articolo 11 dello Statuto prevede l’esclusione per i soci che vengano a trovarsi in dette situazioni di incompatibilità<sup>33</sup>.

34. Anche il Regolamento interno di Autoradiotassì contiene un obbligo di non concorrenza all’articolo 3, che vieta ai soci di aderire a società che svolgano attività in concorrenza con la cooperativa<sup>34</sup>. Sono vincolati al rispetto dell’obbligo di non concorrenza anche i cd “soci in seconda guida”, che sono quelli che fanno il turno “aggiuntivo”<sup>35</sup>.

35. Nel caso di Taxiblu, si tratta di un consorzio a cui aderiscono, in qualità di soci, alcune cooperative (definite dallo Statuto “Enti associati”). La società ha precisato che i soci di Taxiblu sono le 4 società cooperative costituenti<sup>36</sup>; tutti i

---

<sup>31</sup> [Questo secondo comma è stato aggiunto a seguito della riforma del diritto societario nel 2003. Anteriormente alla riforma del diritto societario, i requisiti dei soci delle cooperative erano contenuti in leggi speciali ed erano stabiliti con criteri diversi, a seconda della tipologia e del settore economico di appartenenza della cooperativa.]

<sup>32</sup> [Tale articolo dello Statuto è stato modificato nel 2015, in concomitanza con l’affermazione del numero unico comunale e di altri strumenti concorrenti funzionanti tramite app. La versione precedente era: “E’ fatto divieto ai Soci di iscriversi contemporaneamente ad altre Cooperative, associarsi a Società, che perseguano identici scopi sociali o che comunque esplicino attività concorrente. E’ altresì vietato ai Soci di prestare lavoro subordinato a favore di terzi esercenti imprese che operino in concorrenza con la Cooperativa, nonché svolgere attività concorrenti in proprio”. Doc. 20.11.]

<sup>33</sup> [L’esclusione sarà deliberata dal Consiglio di Amministrazione nei confronti del socio: (...) c) che venga a trovarsi in una delle situazioni di incompatibilità previste dall’articolo 8” (art. 11). Doc. 20.1.]

<sup>34</sup> [L’art. 3 reca testualmente che: “i soci della cooperativa non possono partecipare né aderire ad organizzazioni, enti società o consorzi che svolgano attività in concorrenza, conflitto o contrasto con gli interessi della cooperativa stessa”. Doc. 20.2.]

<sup>35</sup> [I tassisti in seconda guida sono coloro che prestano il servizio utilizzando la vettura e la licenza di un socio della cooperativa, su turni diversi, dietro autorizzazione del Comune di Milano. Doc. 118 Risposta informazioni Autoradiotassì.]

<sup>36</sup> [A Taxiblu aderisce anche una quinta cooperativa di servizi, che fornisce ai tassisti pezzi di ricambio e altri servizi utili. Doc. 83a.]

tassisti, siano essi soci o utenti delle singole cooperative, sono utenti di Taxiblu e come tali sono tenuti all'osservanza del Regolamento di utenza<sup>37</sup>.

36. La clausola di non concorrenza - che stabilisce l'incompatibilità tra la fruizione del servizio radiotaxi erogato da Taxiblu e qualsiasi altro servizio di smistamento corse, con qualsiasi altro mezzo tecnologico - è stata inserita nell'articolo 3 del Regolamento a partire dalla fine del 2013<sup>38</sup>.

Il punto 14 della sezione "Divieti", contenuto nel Regolamento per i tassisti utenti di Taxiblu del 18 dicembre 2013 reca: "la fruizione del servizio radiotaxi erogato da Taxiblu, e più in generale l'iscrizione a Taxiblu, è incompatibile con la fruizione di qualsiasi altro servizio, a titolo gratuito od oneroso, di smistamento e/o ricezione delle chiamate per corse taxi telefoniche, telematiche e/o veicolate con qualsiasi altro mezzo tecnologico". La clausola di non concorrenza è stata riportata nelle versioni successive del Regolamento, compresa quella vigente (del gennaio 2017)<sup>39</sup>. Detta clausola è stata introdotta in concomitanza con lo sviluppo di modalità innovative di raccolta della domanda da parte dei tassisti<sup>40</sup>.

37. Yellow Tax, che, si ricorda, non è una società cooperativa, prevede una clausola di non concorrenza, nel proprio contratto di fornitura di servizi e noleggio beni (articolo 5, lett. c), che vieta ai tassisti aderenti di utilizzare qualsiasi altro sistema di smistamento di corse in concorrenza con quello della società (ad esclusione del numero unico comunale)<sup>41</sup>. In base all'articolo 5, lett. c, del contratto di fornitura di servizi e noleggio beni di Yellow Tax, i tassisti che sottoscrivono detto contratto hanno il divieto di "avvalersi di qualsiasi altro sistema di fornitura e smistamento ad opera di qualsivoglia altro fornitore e/o gestore di servizio taxi e/o comunque qualsivoglia altro genere, sistema/metodologia di smistamento/dispaccio corse in concorrenza con quello del fornitore (a titolo esemplificativo e non esaustivo a mezzo App ad esclusione del sistema pubblico di assegnazione/dispaccio corse che rispetti la metodologia di smistamento (ai posteggi taxi) di cui alle colonnine comunali)". La società ha precisato che "il rapporto con i tassisti è gestito attraverso contratti di somministrazione; la quasi totalità dei circa 1.200 tassisti aderenti a Yellow Tax ha sottoscritto un contratto verbale (circa 1.000), gli altri un contratto scritto. In entrambi i casi sono previste clausole di esclusiva, peraltro consentite dall'articolo 1567 cod. civ."<sup>42</sup>. La tipologia di contratto scritto è stata introdotta dalla società nel luglio 2015<sup>43</sup>.

38. Il procedimento ha fornito evidenze su alcune concrete condotte applicative delle clausole di esclusiva poste in essere da tutte le Parti. Dette condotte consistono in un provvedimento di Autoradiotassì di esclusione di un socio<sup>44</sup>; in taluni provvedimenti di Taxiblu di sospensione dal servizio di soci che si servivano anche di Mytaxi<sup>45</sup> e nel distacco del terminale radiotaxi operato da Yellow Tax nei confronti di alcuni tassisti utenti<sup>46</sup>, in quanto utilizzavano simultaneamente l'app Mytaxi o altre app concorrenti.

---

<sup>37</sup> [Docc. 74a e 117, risposte richieste di informazioni Taxiblu.]

<sup>38</sup> [E' il periodo in cui iniziano a svilupparsi le modalità di raccolta della domanda basate sulla geolocalizzazione. Docc. 1.2 e 12.2.]

<sup>39</sup> [Cfr. Regolamento del novembre 2016 e Regolamento Taxiblu in vigore dall'1 gennaio 2017. In queste versioni più recenti la clausola di esclusiva è stata inserita nel § 4 delle disposizioni generali: "gli operatori non devono porre in essere azioni o comportamenti tali da generare un danno di qualsiasi natura a Taxiblu, ovvero che possano porsi in concorrenza con l'attività svolta da Taxiblu e ciò anche attraverso l'adesione, diretta o indiretta, gratuita od onerosa, a strutture in concorrenza con Taxiblu e comunque con la fruizione di qualsiasi altro servizio, a titolo gratuito od oneroso, di smistamento e/o ricezione delle chiamate per corse taxi telefoniche, telematiche e/o veicolate con qualsiasi altro mezzo tecnologico". Docc.12.3 e 12.4.]

<sup>40</sup> [Cfr. ad es. verbale del C.d.A. di Taxiblu del 2013, doc. 12.7 e alcune mail interne dello stesso anno, relative ad un'app denominata "Cabeo" e ad un'app denominata Taxiyo, basate anch'esse sulla geolocalizzazione. In particolare, con riguardo a Cabeo, in una mail del 30 settembre 2013 si legge: "ora in collaborazione con gli altri radio taxi stiamo inviando dei messaggi sul desistere nell'utilizzo di questa applicazione in quanto contrasta con i nostri statuti: agli utilizzatori verrà richiesta l'espulsione". Doc. 12.27.]<sup>41</sup> [Doc. 16.16.]

<sup>41</sup> [Doc. 16.16.]

<sup>42</sup> [Doc. 64 Verbale audizione Yellow Tax.]

<sup>43</sup> [Doc. 36.]

<sup>44</sup> [Docc. 20, verbale ispettivo e 20.15 verbale delibera del CdA del 4 novembre 2016. ]

<sup>45</sup> [Docc. da 12.12 a 12.15 (verbali commissione disciplinare del 24 ottobre 2016, 21 marzo 2016, 15 febbraio 2016, 27 giugno 2016; in tale ultimo caso, veniva disposto che il tassista, per essere riammesso, dovesse portare evidenza documentale dell'avvenuta cessazione della convenzione con Mytaxi,); doc. 12.17 (verbale del 18 maggio 2015; in questo caso si fa riferimento all'utilizzo di una generica app); 12.23 (verbale del 25 maggio 2015). V. anche doc. 12.11. Si tratta di un documento denominato "riesame della Direzione", che descrive l'andamento del sistema di gestione per la qualità di Taxiblu, nel periodo luglio 2015-giugno 2016, da cui si evince che in quel periodo sono stati comminati 501 giorni di sospensione, numero più elevato rispetto agli obiettivi prefissati. Nel commento ai risultati si legge che: "tale scostamento è dovuto essenzialmente all'elevato numero di giorni di sospensione dato ai tassisti (40 giorni pro-capite) che infrangendo il regolamento interno hanno scaricato ed utilizzato APP create dalla concorrenza (MYTAXI, GETA A TAXI, etc.)".]

<sup>46</sup> [Cfr. le ordinanze cautelari del Tribunale di Milano del 2 settembre 2015. Tali ordinanze riguardano contratti verbali e confermano che il distacco del terminale e il recesso di Yellow Tax erano diretta conseguenza della violazione della clausola di esclusiva: "la Yellowtax Multiservice srl motiva il proprio operato come conseguenza dell'adesione del tassista all'applicazione Mytaxi e quindi della violazione della clausola esclusiva a cui era obbligata nei suoi confronti [...]". Cfr. inter alia doc. 16.14.]

39. Sia Taxiblu che Yellow Tax consentono ai tassisti aderenti l'utilizzo di proprie *app* per la raccolta e lo smistamento delle corse; l'apposito *software* è stato sviluppato dalle rispettive società nell'ambito di raggruppamenti di radiotaxi operanti in diverse città italiane, ai quali aderisce non più di un radiotaxi per città<sup>47</sup>.

40. Le società di radiotaxi Parti del procedimento prevedono clausole che disciplinano il recesso del socio, da esercitarsi secondo le norme previste dagli statuti di Autoradiotassì e delle consorziate di Taxiblu, nonché dai contratti di Yellow Tax.

41. L'articolo 10 dello Statuto di Autoradiotassì non dispone un termine entro il quale deve essere esaminata la dichiarazione di recesso, la quale, inoltre, viene accolta dall'organo amministrativo solo se ne sussistono i presupposti, fra cui ricorre quello di aver perduto i requisiti di ammissione a socio ovvero la volontà di "non far più parte della società"<sup>48</sup>. Inoltre "i rapporti mutualistici del Socio receduto con la Società, proseguono ed il recesso ha effetto, a questi fini, con la chiusura dell'esercizio in corso".

42. Per Yellow Tax i contratti scritti - che riguardano oltre il 15% dei tassisti aderenti - prevedono un preavviso minimo di 30 giorni per l'esercizio del diritto di recesso. Non sono previsti né un termine entro il quale deve essere esaminata la dichiarazione di recesso, né specifiche cause di recesso<sup>49</sup>. Per quanto riguarda i contratti verbali, Yellow Tax ha chiarito nel corso del procedimento che il recesso ha un preavviso diverso a seconda dell'anzianità di servizio del tassista stesso (i tassisti con contratto verbale hanno i contratti più risalenti nel tempo e, quindi, periodi di preavviso che possono arrivare anche a diverse mensilità)<sup>50</sup>.

43. La disciplina del recesso delle consorziate di Taxiblu è prevista dall'articolo 8 dei rispettivi Statuti. Per quanto riguarda una delle cooperative consorziate, Aderenti 5353 S.c., lo Statuto prevede un termine di 60 giorni per l'esame della dichiarazione di recesso, che viene accolta dall'organo amministrativo solo se ne sussistono i presupposti, fra i quali ricorre quello di aver perduto i requisiti di ammissione a socio<sup>51</sup>. L'articolo 8 dello Statuto del Consorzio A.R.C.O. (un altro consorzio di Taxiblu) prevede un termine di 60 giorni per l'esame della dichiarazione di recesso, che viene accolta dall'organo amministrativo solo se ne sussistono i presupposti, fra i quali ricorre quello del trasferimento della residenza fuori della regione<sup>52</sup>. L'articolo 8 dello Statuto della terza consorzata Esperia non dispone un termine entro il quale la dichiarazione di recesso deve essere esaminata, né specifiche cause di recesso<sup>53</sup>. Infine, l'articolo 8 dello Statuto della Cooperativa Satellitare ha contenuto analogo all'articolo 8 dello Statuto della cooperativa Aderenti 5353. Con riferimento agli effetti del recesso per le consorziate di Taxiblu, dalle norme citate risulta che il recesso ha effetto per quanto riguarda il rapporto sociale dalla comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda, mentre per i rapporti mutualistici tra socio e società il recesso ha effetto con la chiusura dell'esercizio in corso, se comunicato tre mesi prima, e, in caso contrario, con la chiusura dell'esercizio successivo.

---

<sup>47</sup> [Taxiblu consente ai propri tassisti aderenti l'uso dell'app sviluppata nell'ambito di AppTaxi Srl, a cui possono aderire, in base all'atto costitutivo e allo Statuto, solo gestori di radiotaxi. A AppTaxi Srl aderisce solo un gestore radiotaxi per città, a Milano la società Taxiblu. La lista completa si trova al link: <http://www.apptaxi.it/#!/partner>. v. anche doc. 1.5, statuto AppTaxi. I tassisti aderenti a Yellow Tax usano l'app itTaxi sviluppata nell'ambito dell'Unione dei Radiotaxi d'Italia-URI, a cui, in base all'atto costitutivo e allo Statuto, possono aderire solo i gestori di radiotaxi; a URI aderisce solo un gestore di radiotaxi per città, a Milano la società è Yellow Tax. Docc. 64 e 16.7.]

<sup>48</sup> [L'art. 10 reca testualmente che: "i Soci possono recedere dalla Società nei casi previsti dalla legge, nonché ove abbiano perduto i requisiti per l'ammissione, o in casi di inabilitazione al lavoro, o di trasferimento. Oltre che nei casi previsti dalla legge, il recesso è consentito al Socio che non intenda più far parte della Società (...). Il recesso, a tutti gli effetti, si perfeziona con la comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda. I rapporti mutualistici del Socio receduto con la Società, proseguono ed il recesso ha effetto, a questi fini, con la chiusura dell'esercizio in corso". Doc. 20.1]

<sup>49</sup> [L'art. 10 reca testualmente che "il contratto ha durata [...] salvo recesso, da comunicarsi [...] con un preavviso minimo di 30 giorni". Doc. 16.16.]

<sup>50</sup> [Doc. 59. L'anzianità di servizio si può desumere dalla data di pagamento del primo canone mensile e dal contratto di comodato per l'uso dell'attrezzatura.]

<sup>51</sup> [L'art. 8 reca testualmente: "Oltre che nei casi previsti dalla legge, può recedere il socio: a) che abbia perduto i requisiti per l'ammissione; b) che non si trovi in grado di partecipare al raggiungimento degli scopi sociali. In nessun caso è ammesso il recesso prima che siano stati assolti tutti impegni assunti con la Cooperativa e comunque prima che siano stati assolti tutti gli obblighi che la stessa Cooperativa ha assunto, nei confronti di terzi, per conto del socio che intende recedere. La dichiarazione di recesso deve essere comunicata con raccomandata con avviso di ritorno alla Cooperativa. L'organo amministrativo deve esaminarla entro sessanta giorni dalla ricezione. Se non sussistono i presupposti del recesso, l'organo amministrativo deve darne immediata comunicazione, con raccomandata con avviso di ricevimento, al socio che entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione può proporre opposizione innanzi il Tribunale".

"Per quanto riguarda il rapporto sociale, il recesso ha effetto dalla comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda. Per quanto riguarda i rapporti mutualistici tra socio e società, il recesso ha effetto con la chiusura dell'esercizio in corso, se comunicato tre mesi prima, e, in caso contrario, con la chiusura dell'esercizio successivo. Tuttavia, l'organo amministrativo potrà, su richiesta dell'interessato, far decorrere l'effetto del recesso dalla data della comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda". Doc. 60, all. 3.]

<sup>52</sup> [L'art. 8 reca testualmente reca "Oltre che nei casi previsti dalla legge, e in particolare dall'art. 2437 del Codice Civile, il recesso è ammesso soltanto quando il socio trasferisce la sua residenza fuori dalla Regione Lombardia". La dichiarazione di recesso sarà annotata sul libro dei soci a cura del Consiglio di Amministrazione, al quale spetta di accertare se esso sia fondato sui motivi di cui al precedente comma; si applica il disposto dell'art. 2532 del Codice Civile". Doc. 60, all. 4.]

<sup>53</sup> [L'art. 8 dispone: "Il socio può recedere dalla cooperativa nei casi previsti dalla legge; si applica il disposto dell'art. 2532 C.C. (...)". Doc. 60, all. 5.]

44. Pertanto, dalla descritta disciplina risulta che spetta all'organo amministrativo di ciascuna società valutare se ricorrano i presupposti che, a norma di legge e dello Statuto, legittimano il recesso; in nessuno degli Statuti e contratti sopra citati compare, tra le cause di recesso, l'uso di una diversa piattaforma di intermediazione<sup>54</sup>.

### **3.2 Condizioni economiche per l'uso dei radiotaxi**

45. Per usufruire del servizio radiotaxi il singolo tassista paga di regola una tassa d'ammissione in cifra fissa e un canone mensile.

46. Taxiblu prevede a carico dei tassisti una tassa di ammissione di [500-1.000] euro. Autoradiotassi ha eliminato recentemente la tassa d'ingresso, applicata ancora fino al 2016 e allora pari a [2.000-2.500] euro<sup>55</sup>. Yellow Tax prevede di regola una fee d'ingresso pari a circa [2.000-2.500] euro, che però non viene applicata in caso di promozioni inerenti il contratto scritto di fornitura servizi<sup>56</sup>.

47. L'ammontare del canone mensile è di [200-250] euro per Taxiblu, Autoradiotassi e Yellow Tax<sup>57</sup>.

48. In caso di acquisto delle attrezzature radiotaxi i tassisti sostengono costi pari a [2.500-3.000] euro per Taxiblu e a [1.500-2.000] euro per Autoradiotassi; nel caso di Yellow Tax i costi per il comodato delle attrezzature sono di regola inclusi nel canone mensile, con l'eccezione di quei tassisti che in passato hanno acquistato l'attrezzatura, i quali pagano un canone più basso.

### **3.3 Altre attività dei radiotaxi**

49. Oltre al servizio di raccolta e smistamento delle corse, i gestori di radiotaxi offrono ai propri tassisti una serie di servizi, quali ad esempio vetture di riserva, condizioni agevolate per l'acquisto di ricambi e riparazioni, raccolta fondi tra i soci da destinare ad eventuali micro prestiti ai soci stessi, consulenza per servizi finanziari e assicurativi, iniziative culturali e ricreative, ecc.<sup>58</sup>.

50. Le Parti hanno evidenziato che tra le attività delle centrali radiotaxi vi è anche il monitoraggio sul rispetto della regolazione sul servizio taxi da parte dei tassisti aderenti, in particolare con riguardo a turni, tariffe e divieto di prenotazioni anticipate.

51. Per quanto riguarda il controllo del rispetto dei turni di servizio, tale funzione viene svolta dalle centrali monitorando l'operato dei singoli tassisti attraverso il sistema di localizzazione satellitare proprio dei radiotaxi<sup>59</sup>.

Inoltre, Yellow Tax ha riferito di effettuare anche un controllo sul rispetto del divieto di prenotazioni anticipate<sup>60</sup>.

#### **3.4 Le centrali radiotaxi senza clausola di non concorrenza**

52. A Milano esistono anche società di gestione di radiotaxi di minori dimensioni che operano senza clausola di non concorrenza: in particolare, Radio Taxi Freccia 4000 e ETaxi 5353<sup>61</sup>.

53. Radio Taxi Freccia promuove il canone che fa pagare ai propri aderenti come "*il canone più basso di Milano*", e non applica tasse di ingresso; i tassisti aderenti non utilizzano attrezzature acquistate o noleggiate (come nel caso delle centrali radiotaxi Parti del procedimento) e lavorano solo con il proprio *tablet* o *smartphone*, attraverso il quale ricevono le chiamate dalla centrale radio<sup>62</sup>. ETaxi 5353 svolge prevalentemente un servizio di transfer da/per gli aeroporti.

## **4. I rapporti tra la piattaforma Mytaxi e i tassisti aderenti**

### **4.1 Condizioni contrattuali ed economiche per l'uso dell'app Mytaxi**

54. Il rapporto tra Mytaxi e i tassisti aderenti è regolato sulla base: i) dei "*Termini e Condizioni Generali di Utilizzo della App mytaxi per i Tassisti*" ("*Termini e Condizioni di Utilizzo dell'app*"); ii) dell'"*Accordo per il servizio di segnalazione Mytaxi*" ("*Accordo*") disponibili sul sito aziendale. Prima dell'utilizzo dell'app, il tassista deve essersi registrato presso Mytaxi fornendo i dati e le informazioni richieste.

55. In forza dei "*Termini e Condizioni di Utilizzo dell'app*" e dell'"*Accordo*", i tassisti che utilizzano tale *app* sono liberi di utilizzare qualunque altro sistema di smistamento delle corse. L'unico impegno che assume il tassista è quello di

---

<sup>54</sup> [Peraltro, in alcuni Statuti e contratti non risulta nemmeno un termine entro il quale la dichiarazione di recesso deve essere esaminata.]

<sup>55</sup> [Docc. 117, 118, risposta richieste di informazioni di Taxiblu e Autoradiotassi.]

<sup>56</sup> [Docc. 116 risposta richiesta di informazioni di Yellow Tax e 16.16. Dal contratto scritto di fornitura servizi risulta che i nuovi aderenti possono non pagare se si obbligano a operare in esclusiva con la società per almeno 3 anni.]

<sup>57</sup> [Autoradiotassi prevede inoltre canoni differenziati per i tassisti "seconda guida", in base al numero di ore di servizio. ]

<sup>58</sup> [Docc. 74a risposta richieste informazioni Taxiblu; 64 verbale audizione Yellow Tax; 20.1 Statuto Autoradiotassi.]

<sup>59</sup> [Cfr. ex multis doc. 83a verbale audizione Taxiblu; doc. 64.]

<sup>60</sup> [Cfr. doc. 64.]

<sup>61</sup> [Cfr. doc. 71, all. 1 verbale audizione Mytaxi.]

<sup>62</sup> [Doc. 129a, estratto dal sito internet della società <http://www.024000.it/index.html>.]

accettare un passeggero che usa l'app Mytaxi sito nelle vicinanze, nel momento in cui l'app è accesa e il tassista è libero<sup>63</sup>.

56. Mytaxi adotta questo modello (senza esclusiva) in tutte le città in cui è presente, anche all'estero<sup>64</sup>.

57. Mytaxi non prevede costi per l'iscrizione al servizio, né quote mensili o annuali<sup>65</sup>. I tassisti pagano alla piattaforma una commissione per ogni corsa portata a termine, attualmente a Milano pari al 7%<sup>66</sup>. Per la regolazione dei rapporti economici "non esiste ad oggi alcuna pattuizione espressa scritta" tra Mytaxi e i tassisti; all'interno dell'app ciascun tassista trova il riepilogo delle tariffe percepite per le corse effettuate, al netto della fee. Tali importi sono dettagliati settimanalmente da Mytaxi in un documento di riepilogo, inviato a ciascun tassista, che esplicita la percentuale del 7%<sup>67</sup>.

58. Non sono previsti costi di uscita. Quanto al recesso, entrambe le parti del rapporto possono recedere dal contratto con efficacia immediata, in qualsiasi momento e senza necessità di specificare il motivo, tramite comunicazione scritta (anche via e-mail e notifica push). Per il recesso del tassista è sufficiente la disinstallazione del software dell'app Mytaxi dal proprio dispositivo<sup>68</sup>.

#### 4.2 Altre attività di Mytaxi

59. In aggiunta al principale servizio di intermediazione corse, Mytaxi fornisce ai propri tassisti una serie di servizi ulteriori, quali: a) convenzioni con istituti bancari, aziende di distribuzione di carburante e scontistiche dedicate per case automobilistiche; b) servizio di intermediazione con il cliente per il recupero dei pagamenti delle corse il cui pagamento tramite app non è andato a buon fine; c) corresponsione di una somma forfettaria nel caso in cui il cliente non si presenti dopo aver richiesto la corsa; d) corsi di formazione su tematiche etiche-comportamentali<sup>69</sup>.

60. Mytaxi ha dichiarato di svolgere un'attività di monitoraggio del rispetto della regolazione da parte dei tassisti<sup>70</sup>. In particolare, la società chiede ai tassisti di fornire il calendario dei turni, controlla ex post che le corse con Mytaxi siano avvenute nel rispetto dei turni e adotta misure disciplinari in caso di violazione delle norme (ad es. la sospensione dall'utilizzo dei servizi Mytaxi fino a 3 giorni)<sup>71</sup>.

61. Mytaxi ha dichiarato di monitorare la condotta dei tassisti anche lato cliente, per poter implementare il servizio di rating offerto ai passeggeri dalla piattaforma<sup>72</sup>.

---

<sup>63</sup> [In particolare il punto 2.4 dell'Accordo reca "l'operatore deve essere pronto ad accettare potenziali passeggeri nelle vicinanze che utilizzano il software mytaxi, l'operatore si impegna, conformemente alle disposizioni della normativa di volta in volta applicabile, ad accettare richieste di taxi a lui assegnate, a condizione che il software mytaxi sia attivato e il veicolo libero". Ugualmente, il punto 3.4 dei termini per l'utilizzo delle app prevede che: "poiché l'utente viene indicato, tramite l'app mytaxi, come un potenziale conducente ai potenziali passeggeri, qualora esso si trovi nelle loro vicinanze, si impegna, in conformità con le vigenti disposizioni di legge, ad accettare le chiamate allo stesso indirizzate, a condizione che l'app mytaxi sia attiva e il suo veicolo disponibile". Il punto 2.5 dell'Accordo reca: "l'operatore si impegna altresì ad assicurare che lo status del proprio taxi (libero o occupato) nel software mytaxi sia sempre corretto, in modo tale che il potenziale passeggero possa sempre vedere lo status attuale del taxi utilizzando il software mytaxi". Doc. 129b.]

<sup>64</sup> [Cfr. ex multis doc. 1.]

<sup>65</sup> [Dal sito internet (<https://it.mytaxi.com/tassisti.html>) risulta espressamente: "Con mytaxi non ci sono spese fisse né quote mensili o annuali". Il punto 1 dei termini per l'utilizzo dell'app reca che il software dell'app mytaxi: "viene messo a disposizione da parte di mytaxi tramite dispositivi abilitati alla navigazione internet, come gli smartphone (...)" e "il necessario accesso ad internet non rientra tra i servizi del software. L'utente è l'unico responsabile e sostiene i costi in relazione all'accesso a internet, ai requisiti tecnici, alla configurazione e alla funzionalità del dispositivo per l'utilizzo dell'applicativo e l'aggiornamento del software". Doc. 129b.]

<sup>66</sup> [Doc. 1. Il punto 5 dell'Accordo stabilisce che: "L'operatore paga una commissione di segnalazione per ciascun passeggero per il quale ha effettuato con successo una corsa grazie all'uso del software mytaxi, il cui ammontare è tratto dal listino prezzi pubblicato su [www.mytaxi.com](http://www.mytaxi.com)". Doc. 129b. Dal sito internet risulta nuovamente che: "Paghi solo le prenotazioni che ricevi – quindi soltanto se hai terminato la corsa. Mytaxi trattiene una minima percentuale sulle corse che fai come contributo sull'intermediazione". Doc. 129b.]

<sup>67</sup> [Doc. 138.]

<sup>68</sup> [Punto 8 dei termini per l'utilizzo dell'app; punto 9 dell'Accordo.]

<sup>69</sup> [Doc. 111.]

<sup>70</sup> [La premessa dei termini per l'utilizzo delle app reca: "L'utente è soggetto alla normativa applicabile nell'ambito dell'utilizzo dei servizi mytaxi, in particolare per quanto riguarda le leggi e i regolamenti locali che disciplinano lo svolgimento del servizio taxi, nonché i regolamenti sul sistema tariffario. La prenotazione di un taxi può essere accettata solo nella misura in cui ciò sia permesso e conforme alle vigenti previsioni normative". V. anche la premessa dell'Accordo.]

<sup>71</sup> [Il punto 7 dei termini per l'utilizzo delle app e il punto 8 dell'Accordo stabiliscono che: "A seguito di gravi violazioni degli obblighi derivanti dalle leggi e/o accordi contrattuali applicabili, l'utente può essere sospeso temporaneamente o definitivamente da ogni uso dei servizi o dall'uso di singoli servizi". In merito al tema delle prenotazioni, l'Accordo prevede che, ove il divieto di accettare prenotazioni derivi dalla legge e fuori dei casi specifici previsti dal punto 4 dell'Accordo, il tassista può accettare una richiesta di prenotazione anticipata solo con un anticipo non superiore al tempo ragionevolmente necessario per raggiungere il passeggero. I passeggeri possono invece prenotare in anticipo la corsa con un organismo associativo di tassisti (punto 4). V. anche doc. 88a, memoria Mytaxi.]

<sup>72</sup> [Il punto 9 dei termini per l'utilizzo dell'app prevede che: "L'utente presta il proprio consenso a concedere ai passeggeri, ai quali ha fornito i propri servizi, il diritto di valutare i servizi forniti tramite l'app Mytaxi (riguardanti conducente e veicolo). L'utente, inoltre, acconsente alla pubblicazione delle suddette valutazioni in modalità non anonima sulla homepage [www.mytaxi.com](http://www.mytaxi.com) e nel software per tutto il periodo di partecipazione dell'utente al servizio mytaxi".]

## **5. L'attività di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi**

62. Sulla base delle considerazioni che verranno sviluppate nel prosieguo (cfr. in particolare *infra*, sez. V.2), si anticipa che il mercato rilevante ai fini del presente procedimento è quello della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi all'interno del territorio del Comune di Milano. Di seguito si forniscono alcuni elementi fattuali che saranno utilizzati a supporto della definizione del mercato rilevante.

### **5.1 I canali di raccolta della domanda**

63. L'attività di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi ricomprende diversi canali che mettono in collegamento clienti finali e tassisti, da quelli tradizionali a quelli più innovativi, basati sull'utilizzo di applicazioni software (*app*) con proprietà di geolocalizzazione<sup>73</sup>. Queste ultime *app* mettono in contatto diretto, attraverso piattaforme tecnologiche dedicate, gli utenti e i tassisti<sup>74</sup>.

64. I canali di raccolta della domanda del servizio taxi possono essere suddivisi in due grandi categorie principali:

- 1) canali diretti, come la richiesta diretta di taxi in transito o nei posteggi e le colonnine;
- 2) piattaforme di intermediazione: radiotaxi, *app* come Mytaxi<sup>75</sup>, numero unico comunale.

### **5.2 I canali diretti**

65. Si tratta dei canali tradizionalmente utilizzati, che prevedono la richiesta diretta da parte dell'utenza di un taxi in transito o nei posteggi oppure la chiamata telefonica alle colonnine situate nei posteggi. A Milano un certo numero di tassisti utilizza solo i canali diretti per la raccolta della domanda: si tratta di tassisti non convenzionati a centrali radiotaxi o altre piattaforme *web* (c.d. "tassisti indipendenti"), che, in genere, lavorano nei posteggi in prossimità di grandi attrattori di traffico (stazioni, aeroporti, grandi alberghi, ecc.).

### **5.3 Le piattaforme di intermediazione**

66. In questa categoria rientrano sia i servizi gestiti dalle centrali radiotaxi, sia le piattaforme basate su applicazioni *software* dedicate, come quella del segnalante Mytaxi o come il numero unico comunale o come le *app* sviluppate da consorzi di centrali radiotaxi. In tutti i casi citati infatti, seppur con modalità differenti, le chiamate degli utenti vengono acquisite e smistate dall'intermediario. La domanda di tali servizi, da un versante, è rappresentata dai tassisti (che si possono convenzionare ai vari sistemi di procacciamento della domanda) e, dall'altro versante, dai clienti finali che vogliono utilizzare il taxi.

#### **a) I radiotaxi**

67. Il servizio radiotaxi funziona attraverso una centrale operativa che riceve le richieste telefoniche, ricerca via radio e localizza, tra i taxi aderenti al servizio, quello disponibile più vicino al luogo del prelevamento dell'utente al momento della chiamata, assegnandogli la corsa<sup>76</sup>. Tutti i rapporti con l'utente sono gestiti dalla centrale, la quale comunica all'utente la sigla del taxi in arrivo e il tempo che il taxi impiegherà per giungere sul luogo del prelevamento. A Milano, in particolare, il tassimetro viene acceso nel momento in cui il tassista accetta la corsa, per cui tempi di arrivo lunghi comportano prezzi più elevati per il cliente; l'utente può rifiutare la corsa, qualora il tempo comunicato sia ritenuto troppo elevato<sup>77</sup>.

68. Oltre a smistare le chiamate provenienti dai singoli utenti, i radiotaxi sottoscrivono convenzioni con diverse tipologie di clienti *business* come: studi professionali e singoli professionisti, strutture alberghiere/ristoranti, aziende, pubbliche amministrazioni ed enti pubblici. Ai clienti convenzionati i radiotaxi offrono una serie di servizi quali: la fatturazione delle corse, anche personalizzata secondo le esigenze del cliente; l'installazione presso la sede del cliente (spesso alberghi e ristoranti) di *modem* per chiamare il taxi con un canale preferenziale; l'utilizzo dei buoni taxi; promozioni commerciali con sconti sulle tariffe.

---

<sup>73</sup> [Si tratta del processo che, in genere attraverso l'uso di un GPS, consente di determinare la posizione geografica di un utente connesso a internet con dispositivi portatili come smartphone e tablet.]

<sup>74</sup> [L'importanza delle nuove tecnologie è richiamata anche in uno studio KPMG sul mercato dei taxi di Roma e Milano, in cui si legge: "I fenomeni di evoluzione tecnologica e digitalizzazione informatica verificatisi nell'ultimo decennio [...] hanno favorito: da un lato, l'ingresso nel mercato di nuove forme sia di trasporto non di linea (e.g. carsharing, trasporto "peer to peer"), sia di gestione e intermediazione del trasporto non di linea (e.g. Uber-Black, Uber Pop, Mytaxi) – peraltro molto diverse tra loro sia sul piano tecnico sia degli impatti regolamentari [...]; dall'altro, l'utilizzo di nuove tecnologie per facilitare l'incontro tra domanda ed offerta, rispondendo alle esigenze più specifiche di alcune fasce di consumatori". "L'impatto dell'innovazione sulla mobilità non di linea. Regole, Mercato e Finanza pubblica. Report", 31 maggio 2017, realizzato da KPMG Advisory S.p.A. con il supporto dell'Unione dei Radiotaxi d'Italia e commissionato da Radiotaxi 3570. Lo studio riguarda i mercati di Roma e Milano ed è disponibile su [https://www.uritaxi.it/wpnew/wp-content/uploads/2017/06/Uri\\_Studio-KPMG\\_aggto.pdf](https://www.uritaxi.it/wpnew/wp-content/uploads/2017/06/Uri_Studio-KPMG_aggto.pdf).]

<sup>75</sup> [All'estero esistono altre piattaforme di intermediazione simili a Mytaxi, come ad esempio Gett (già Get Taxi), attiva in numerose città in Europa e negli Stati Uniti; Hailo, che nel 2016 è stata acquisita da Mytaxi. ]

<sup>76</sup> [Diversi gestori di radiotaxi non utilizzano più le frequenze radio (impiegate oramai come infrastruttura di back-up) e si sono dotati di un software che utilizza la tecnologia GPRS/GSM, che tramite GPS localizza la posizione dei tassisti.]

<sup>77</sup> [Doc. 64, cit.]

69. Alcune convenzioni, generalmente richieste dai grandi clienti *corporate* (es. grandi aziende, Ministeri), prevedono anche la garanzia dell'invio del taxi entro un tempo prestabilito e l'applicazione di penali in caso di ritardo<sup>78</sup>.

70. Molti gestori di radiotaxi hanno iniziato a usare, accanto alla tecnologia che funziona tramite ricezione telefonica delle chiamate, modalità di dispacciamento aggiuntive, incluse *app* dedicate per dispositivi mobili basate sulla geolocalizzazione<sup>79</sup>, *app* di messaggistica, siti internet *webtaxi*.

71. I principali gestori di radiotaxi attivi a Milano dispongono quindi di un'ampia gamma di tecnologie di dispacciamento, indistintamente utilizzate dai tassisti aderenti con il vincolo di non concorrenza; pertanto, il tassista aderente a un radiotaxi che prevede la clausola di non concorrenza è tenuto a mettere a disposizione della piattaforma la sua intera capacità (in termini di numero di corse), ad eccezione delle corse acquisite mediante i canali diretti (posteggio, fermata su strada), a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento usata.

#### *b) L'app Mytaxi*

72. Nel caso di Mytaxi, lo smistamento delle corse avviene attraverso la geo-localizzazione, che consente di individuare in ogni momento il tassista più vicino all'utente che cerca il taxi. I passeggeri richiedono un taxi attraverso l'app installata sul proprio *smartphone* e i tassisti ricevono la richiesta sulla loro *app*<sup>80</sup>. Oltre alla prenotazione, l'app offre la possibilità di pagare direttamente con lo *smartphone* (con carta di credito), e la possibilità di accedere a un sistema di *rating* dei tassisti che consente ai passeggeri di valutare la qualità complessiva del servizio.

73. Dal lato del consumatore il servizio offerto da Mytaxi presenta modalità di funzionamento sostanzialmente analoghe (ma non identiche) a quelle del servizio reso dalle *app* dedicate utilizzate dai radiotaxi, poiché in entrambi i casi l'utente installa sul proprio dispositivo mobile un'applicazione *software* con funzione di geo-localizzazione.

74. Tutte le piattaforme di intermediazione (a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento utilizzata, linee telefoniche, *app*, o altro) competono tra loro dal lato della domanda, differenziandosi in base alla qualità del servizio<sup>81</sup> e al tipo di promozioni alla clientela. La competizione tra piattaforme tiene conto del fatto che alcuni utenti del servizio taxi utilizzano indifferentemente i vari canali di raccolta e smistamento, mentre alcune specifiche categorie di consumatori finali preferiscono rivolgersi a uno o più canali specifici (ad es. chi non possiede uno *smartphone* o non utilizza spesso le *app* si rivolge ai radiotaxi o ai canali diretti). Con riferimento ad una città come Milano, interessata da ingenti flussi di viaggiatori provenienti dall'estero, per affari o turismo, assume rilievo la possibilità di utilizzare *app* che operano su più paesi contemporaneamente e che abbattano i costi legati alla barriera linguistica.

75. Per quanto riguarda la qualità del servizio, Mytaxi offre ai consumatori anche un sistema di *rating* che consente di valutare il servizio ricevuto dai tassisti e di pubblicare tale giudizio sull'app.

76. Con riferimento alle promozioni, Mytaxi, sin dal suo ingresso sul mercato a Milano, ha lanciato delle campagne promozionali a favore degli utenti (v. *infra* § 98). Le promozioni alla clientela costituiscono un tratto comune alla piattaforme come Mytaxi; anche Gett, un'altra piattaforma che opera in diversi paesi da tempo (ma non in Italia), offre campagne promozionali alla propria clientela<sup>82</sup>.

77. Dal lato dei tassisti, invece, vi sono differenze rilevanti tra il servizio offerto dai radiotaxi e quello offerto da Mytaxi.

78. Innanzitutto, per usare Mytaxi i tassisti non devono acquistare l'attrezzatura *hardware* richiesta dai radiotaxi. Parti del procedimento, ma è sufficiente installare l'apposito *software* (l'app dedicata) su qualsiasi dispositivo mobile o *tablet* personale.

79. Inoltre, a differenza dei radiotaxi, la capacità produttiva che i tassisti mettono a disposizione di Mytaxi può variare, anche giornalmente, in funzione delle scelte dei tassisti. I tassisti che aderiscono a Mytaxi e scaricano l'app (c.d. tassisti affiliati) possono infatti utilizzare simultaneamente più canali di raccolta della domanda e più piattaforme di intermediazione; ciascun tassista decide dunque liberamente, ogni giorno, se e con quale frequenza acquisire corse dall'app Mytaxi durante il turno. In sostanza, non tutti i tassisti affiliati a Mytaxi utilizzano l'omonima *app* con la stessa frequenza.

---

<sup>78</sup> [I radiotaxi Parti del procedimento hanno confermato l'esistenza di diverse tipologie di convenzioni, che prevedono la fornitura da parte dei radiotaxi di servizi differenziati, anche a seconda della natura del cliente business; hanno altresì riferito che nei contratti con i grandi clienti sono previste penali e che l'uso simultaneo di canali di procacciamento della domanda esporrebbe i radiotaxi al rischio di non poter garantire il servizio e di dover pagare le penali previste nei contratti con i grandi clienti. Ex multis, doc. 64 Verbale audizione Yellow Tax; doc. 73 verbale audizione Autoradiotassì. V. anche doc. 117 Risposta richiesta informazioni Taxiblu.]

<sup>79</sup> [Tra le *app* dedicate si segnalano a esempio *itTaxi*, utilizzata anche dai tassisti associati a Yellow Tax e *appTaxi*, utilizzata anche dai tassisti di Taxiblu. Come si evince dai siti internet di *appTaxi* (<https://www.apptaxi.it/>) e di *itTaxi* (<https://www.ittaxi.it/>) tali *app*, oltre alla prenotazione del taxi, effettuata sempre attraverso la centrale radiotaxi, possono offrire altri servizi come la possibilità di pagare il taxi dal proprio *smartphone* (ad es. per chi ha un account PayPal nel caso di *itTaxi*) oltre che di effettuare una recensione sul servizio (*appTaxi*).]

<sup>80</sup> [Dopo che un tassista ha accettato la richiesta di un utente, il primo vede posizione e nome del cliente, mentre i clienti vedono nome, targa e foto del guidatore, così come il tempo stimato per il suo arrivo e possono seguire l'approssimarsi del taxi su una mappa interattiva. Doc. 1 Segnalazione di Mytaxi.]

<sup>81</sup> [In termini di tempi di attesa, confort delle vetture convenzionate, ecc..]

<sup>82</sup> [Cfr. sito internet della società (<https://gojuno.com>); ad esempio, per il mercato del Regno Unito (<https://gett.com/uk/gett-for-business/>) Gett pubblica risparmi significativi per i cd "black cab" (che nel Regno Unito rappresentano la fascia di qualità più elevata del mercato dei taxi), doc. 129c.]

80. In questo senso, Mytaxi ha le caratteristiche di una "piattaforma aperta" e per questo occorre introdurre una distinzione tra "tassisti affiliati" a Mytaxi e "tassisti attivi" con Mytaxi. I primi includono tutti i "tassisti che sono registrati sull'app Mytaxi ma che la utilizzano solo occasionalmente"; i secondi i "tassisti che utilizzano l'app Mytaxi con regolarità (i.e. almeno una volta per turno di lavoro)"<sup>83</sup>. In altri termini, tra i tassisti affiliati vi sono operatori che usano l'app con diverse frequenze, inferiori a una volta per turno di lavoro (ad es. una volta a settimana, oppure una volta ogni due giorni, o una volta al mese); i tassisti definiti come "attivi" invece usano Mytaxi con una frequenza più elevata, giornaliera. La frequenza di utilizzo dell'app viene decisa dai singoli tassisti, che possono utilizzare l'app integrando le richieste provenienti dagli altri canali di raccolta della domanda, in modo da aumentare le opportunità di lavoro e ottimizzare la propria produttività.

#### c) Piattaforme aperte vs piattaforme chiuse

81. In definitiva, rispetto ad un modello di "piattaforme chiuse" - quale quello adottato dai radiotaxi Parti del procedimento - in cui ciascuna centrale radiotaxi, per far incontrare domanda e offerta di servizio taxi sul territorio, fa affidamento solo sulla propria rete di tassisti, di dimensioni sostanzialmente fisse<sup>84</sup> e vincolata (da specifiche clausole statutarie) a soddisfare tutte le corse che provengono dal radiotaxi, in un modello di "piattaforma aperta" - come quello adottato da Mytaxi - i tassisti aderenti possono decidere, in ogni momento, in base all'andamento congiunturale e alla localizzazione della domanda, quando accendere l'app e mettere a disposizione della piattaforma una quota variabile della propria capacità produttiva (in termini di corse).

82. Tuttavia, condizione necessaria al funzionamento di una piattaforma aperta è che ciascun tassista sia libero di affidarsi ad essa per essere concretamente in grado di offrire, nei modi e tempi liberamente prescelti, una quota della propria capacità, integrando l'offerta proveniente dagli altri canali di raccolta.

83. La circostanza che nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi possano o meno coesistere sia piattaforme aperte che piattaforme chiuse presenta rilevanti conseguenze sia per i tassisti che per i consumatori.

84. Un'organizzazione del servizio taxi che veda solo la presenza di piattaforme chiuse aumenta infatti la probabilità che un tassista non ottimizzi la sua produttività in termini di capacità utilizzata<sup>85</sup>; gli utenti, dal canto loro, potrebbero soffrire tempi di attesa mediamente più elevati e pagare prezzi delle corse tendenzialmente più alti (nel senso che aumenta la distanza media tra singolo tassista e consumatore finale).

La compresenza di piattaforme di raccolta della domanda aperte e chiuse consente al tassista di ottimizzare l'utilizzo della sua capacità produttiva. Per il consumatore finale il vantaggio derivante da questa coesistenza è duplice: (i) un incremento della probabilità che un tassista si trovi vicino al punto in cui è presente un potenziale utente; (ii) un incentivo ad una competizione tra piattaforme (anche in termini di sconti rispetto alla tariffa massima).

#### d) Il numero unico comunale

85. Il numero unico comunale funziona sia attraverso il telefono (02.7777), sia mediante l'apposita app MiT MilanoinTaxi sia, infine, attraverso il sito internet [www.taxi.comune.milano.it](http://www.taxi.comune.milano.it). ed è stato sviluppato dal Comune di Milano allo scopo di sostituire le colonnine telefoniche dei posteggi. Inoltre, nel caso del numero unico la geolocalizzazione ricerca soltanto gli operatori localizzati nell'area in prossimità del posteggio più vicino al luogo della chiamata, estendendo la ricerca alle aree adiacenti solo nel caso in cui non vi siano operatori liberi nella prima<sup>86</sup>. L'adesione è gratuita e il tassista deve soltanto scaricare l'applicazione dedicata al servizio 027777 sul proprio smartphone.

### **5.4 La dimensione dell'offerta a Milano e la posizione delle parti**

86. A Milano vi sono complessivamente 4.855 licenze taxi, con una densità di taxi per abitanti pari a 3,61 per 1.000/ab e una densità per superficie pari a 26,7 per kmq. L'offerta complessiva di taxi è rimasta invariata dal 2006 e non è in procinto di aumentare. Il Comune di Milano prevede turni lavorativi che in media durano 10 ore<sup>87</sup>.

---

<sup>83</sup> [Doc. 97, risposta richiesta informazioni Mytaxi.]

<sup>84</sup> [Ciò anche in considerazione del contenuto turnover tra piattaforme radiotaxi.]

<sup>85</sup> [Lo studio di KPMG già citato rileva che il numero di corse medio annuo stimato che un tassista può effettuare (a Roma e Milano) varia tra 1.675 e 3.150. Ciò conferma che, a parità di licenze e di turni, la produttività di ogni tassista (ovvero il numero di corse che questi può effettuare) non è predefinita, ma può addirittura essere raddoppiata.]

<sup>86</sup> [Come precisato dal Comune di Milano, le colonnine fisiche, che già erano state ridotte da 105 a 70, dallo scorso anno non sono più attive. Nel dettaglio, il numero unico comunale è un sistema di prenotazione che "mima" il sistema delle colonnine: quando un utente richiede un taxi attraverso il numero unico, il sistema ricerca il primo taxi disponibile - sia esso aderente ad un radiotaxi o sia indipendente - all'interno della "cella" corrispondente al posteggio più vicino al luogo della chiamata; se non lo trova, la ricerca si estende alle "celle" adiacenti, fino a coprire le prime 10 "celle" prossime al posteggio. Le "celle" hanno dimensione variabile a seconda del luogo: il diametro di una cella è più piccolo al centro città e diventa più ampio quanto più ci si allontana dal centro, dove c'è minore densità di taxi. Doc. 115, verbale audizione Comune di Milano.]

<sup>87</sup> [Fonte: Doc. 115 Verbale audizione Comune di Milano e ART, Quarto Rapporto annuale al Parlamento, 12 luglio 2015, disponibile su [http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/RapportoAnnuale\\_2017.pdf](http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/RapportoAnnuale_2017.pdf).]

87. La società Taxiblu nel 2017 ha potuto contare su una rete di [1.700-1.800] tassisti, tutti utenti di Taxiblu<sup>88</sup>. Negli ultimi 3 anni (gennaio 2015-ottobre 2017) il numero di tassisti aderenti al radiotaxi è rimasto sostanzialmente invariato, diminuendo di [50-100] unità<sup>89</sup>; pertanto, l'ingresso di Mytaxi, avvenuto ad aprile 2015, non ha influito in modo apprezzabile. In media, nel corso del 2017, i tassisti aderenti a Taxiblu hanno evaso quasi [300-310] mila corse al mese, con una capacità di presa media per tassista di [170-180] corse al mese.

88. Taxiblu opera anche corse sulla base di convenzioni sottoscritte con diverse tipologie di clienti *business*: su [300-400] convenzioni nel 2017, il [60-65]% è stato sottoscritto con aziende, fra cui anche aziende di trasporto, [35-40]% con professionisti e studi professionali<sup>90</sup>. Nell'ambito della clientela *business*, oltre ai servizi in convenzione, Taxiblu fornisce ad alcuni alberghi e ristoranti, in comodato d'uso gratuito, un dispositivo POS per la chiamata. Taxiblu fornisce un'ampia gamma di servizi alla clientela *business* tra cui la fatturazione corse, la fornitura di sistemi di chiamata automatizzata, promozioni commerciali, nonché l'impegno ad inviare vetture entro un tempo massimo dal momento della chiamata, richiesto ad esempio dalle società a partecipazione pubblica<sup>91</sup>.

89. Autoradiotassì nel 2017 ha avuto a disposizione una rete di [1.400-1.500] tassisti, di cui il [95-100]% soci e il resto soci in seconda guida<sup>92</sup>. Negli ultimi 3 anni la rete di tassisti di Autoradiotassì è diminuita leggermente, di [1-50] unità<sup>93</sup>; pertanto, anche in tal caso l'ingresso di Mytaxi non ha influito in modo apprezzabile. Nel corso del 2017 i tassisti aderenti a Autoradiotassì hanno evaso in media [260-270] mila corse al mese, con una capacità di presa media per tassista di [170-180] corse al mese.

90. Circa il [25-30]% delle corse evase dai tassisti aderenti a Autoradiotassì proviene da convenzioni. La società ha sottoscritto numerose convenzioni, con vari tipi di clientela. La parte prevalente della propria attività nel segmento *business* è rappresentata dall'installazione di *modem* in alberghi/ristoranti, dai quali proviene [il 70-75]% delle corse evase provenienti da convenzioni. I contratti con aziende rappresentano circa il [25-30]% delle corse relative a convenzioni. La parte residua riguarda professionisti e studi professionali.

91. Per quanto riguarda Yellow Tax, unica società Parte del presente procedimento che non ha forma cooperativa, nel 2017 si è avvalsa di una rete di [1.200-1.300] tassisti, tutti utenti<sup>94</sup>. Le dimensioni della rete di tassisti sono aumentate rispetto a gennaio 2015, di ben [100-150] tassisti; per cui l'ingresso di Mytaxi a Milano non ha prodotto ripercussioni sulla rete della società. In media nel 2017 i tassisti aderenti a Yellow Tax hanno evaso [200-210] mila corse al mese, corrispondenti ad una capacità di presa media per tassista pari a [170-180] corse al mese.

92. Le corse effettuate in base a convenzioni rappresentano il [10-15]% del totale delle corse evase da Yellow Tax; la società opera in prevalenza con aziende ([l'80-85]% delle corse in convenzione proviene da questa tipologia di clientela). Il resto è ripartito tra professionisti e, in misura minore, tra alberghi/ristoranti ed enti pubblici.

93. La tabella 1 che segue riassume il numero di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi e il numero totale di licenze taxi disponibili a Milano<sup>95</sup>; quest'ultimo dato indica la dimensione complessiva della rete di taxi che le piattaforme di intermediazione hanno a disposizione per svolgere la propria attività.

**Tabella 1:** Tassisti aderenti ai radiotaxi Parti del procedimento (media dati mensili)

	<b>Taxiblu</b>	<b>Autoradiotassì</b>	<b>Yellow Tax</b>	<b>Totale Parti</b>	<b>Totale mercato</b>
2015	[1.700-1.800]	[1.400-1.500]	[1.100-1.200]	[4.200-4.500]	4.855
2016	[1.700-1.800]	[1.400-1.500]	[1.100-1.200]	[4.200-4.500]	4.855
2017	[1.700-1.800]	[1.400-1.500]	[1.200-1.300]	[4.300-4.600]	4.855

<sup>88</sup> [Taxiblu ha chiarito che i tassisti aderenti a Taxiblu appartengono tutti alla categoria utenti. Ciò in quanto i soci di Taxiblu sono le società costituenti, ossia le cooperative A.r.co, Esperia, Piccola Cooperativa e a.a.a.a. Aderenti, mentre i tassisti sono soci o utenti delle singole cooperative, ma solo utenti di Taxiblu. Doc. 117 Risposta richiesta informazioni di Taxiblu. Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti mensilmente a Taxiblu nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 117. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Taxiblu erano [1.700-1.800].]

<sup>89</sup> [Si tratta della differenza tra il numero di tassisti a gennaio 2015 e quello a ottobre 2017.]

<sup>90</sup> [Taxiblu non ha fornito il numero delle corse evase provenienti da convenzioni.]

<sup>91</sup> [Doc. 117.]

<sup>92</sup> [Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti a Autoradiotassì nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 118. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Autoradiotassì erano [1.400-1.500].]

<sup>93</sup> [Cfr. nota 81 sopra.]

<sup>94</sup> [Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti a Yellow Tax nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 116. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Yellow Tax erano [1.200-1.300].]

<sup>95</sup> [I dati mensili sul numero di tassisti per il 2017 riguardano il periodo gennaio-ottobre; i dati per il 2016 il periodo gennaio-dicembre, mentre per il 2015 i mesi di gennaio e luglio.]

Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti e dal Comune di Milano

94. Nel 2017, dunque, i tassisti in media aderenti ai radiotaxi Parti del procedimento sono stati [4.300-4.600]; in media vi sono stati [circa 400-450] tassisti aderenti ad altri radiotaxi o che non usano il canale dei radiotaxi per lavorare<sup>96</sup>. Nel triennio considerato il numero totale di licenze non gravate da clausole di non concorrenza non ha subito variazioni sostanziali.

95. Di seguito si riporta la quota di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi Parte del procedimento sul totale dei tassisti con licenza a Milano<sup>97</sup>. Come si evince dalla tabella 2, le quote predette hanno avuto un andamento sostanzialmente stabile nel triennio 2015-17, a testimonianza del basso *turn-over* tra una piattaforma e l'altra.

**Tabella 2:** Quote delle Parti (%)

	<b>Taxiblu</b>	<b>Autoradiotassì</b>	<b>Yellow Tax</b>	<b>Totale Parti</b>
2015	[35-40]	[30-35]	[20-25]	[85-100]
2016	[35-40]	[30-35]	[20-25]	[85-100]
2017	[35-40]	[30-35]	[20-25]	[85-100]

Fonte: elaborazione su dati forniti dalle Parti e dal Comune di Milano

96. Né si sono registrati mutamenti apprezzabili dopo l'ingresso di Mytaxi, visto che dal periodo appena successivo all'ingresso di Mytaxi (luglio 2015) a ottobre 2017 il saldo tra tassisti in uscita e tassisti in entrata di Taxiblu è stato negativo e pari a - [50-100] tassisti, così come quello di Autoradiotassì pari a - [1-50]; Yellow Tax ha invece ampliato la propria rete di [100-150] unità.

### 5.5 L'attività di Mytaxi a confronto con quella degli incumbent<sup>98</sup>

97. Dal momento del proprio ingresso a Milano Mytaxi ha avviato un'intensa campagna di marketing per pubblicizzare la propria *app*, sia nei confronti della clientela che dei tassisti. Per quanto riguarda la clientela, la società ha illustrato i benefici connessi all'uso dell'*app*, come la possibilità di pagare con carta di credito, di accedere al sistema di *rating*, di visualizzare il taxi in arrivo sul proprio dispositivo mobile; inoltre, Mytaxi ha offerto promozioni sulle tariffe, soprattutto nella fase di avvio del servizio.

98. In occasione del lancio dell'*app* a Milano, Mytaxi ha promosso una campagna di sconto del 50% della durata di 3 mesi (13 aprile 2015-19 luglio 2015), estesa a tutti i tragitti e a qualsiasi orario/giorno della settimana. In seguito, la società ha promosso altre campagne di sconto, senza una frequenza fissa, per periodi limitati di tempo e/o per tragitti specifici<sup>99</sup>.

99. Nel corso dei mesi si è avuto un progressivo aumento nell'uso dell'*app* da parte degli utenti. Tale fenomeno si evince esaminando l'evoluzione nel numero di richieste di corse ricevute da Mytaxi<sup>100</sup>. Nel primo mese di attività (aprile 2015) Mytaxi ha ricevuto poco più di [2.000-2.500] richieste; a dicembre dello stesso anno il numero di richieste era già prossimo a [10.000-20.000], per arrivare, nel dicembre 2016, a [60.000-70.000] richieste. Tale valore si è ulteriormente incrementato fino ad arrivare a [110.000-120.000] richieste nel mese di ottobre 2017.

Anche il numero delle chiamate ricevute dai radiotaxi è aumentato in conseguenza di un aumento complessivo della domanda di mercato del servizio taxi a Milano nel periodo considerato. L'aumento delle chiamate alle società di radiotaxi però è stato notevolmente più contenuto, come si vede dal grafico 1 che segue, il quale riporta il numero di richieste ricevute da gennaio 2016 (dopo la fase di avvio di Mytaxi) a ottobre 2017<sup>101</sup>. Nell'intervallo considerato, le richieste ricevute da Mytaxi sono passate da [10.000-20.000] (gennaio 2016) a [110.000-120.000] (ottobre 2017).

<sup>96</sup> [I dati per il 2017 riguardano il periodo gennaio-ottobre.]

<sup>97</sup> [Le quote sono state calcolate come rapporto tra il numero di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi nei vari anni (media dei dati mensili) e il numero totale di licenze taxi disponibili a Milano; per il 2017 il dato è stato rilevato fino a ottobre. Non è necessario né appropriato calcolare le quote di mercato in valore, poiché il fatturato delle società di radiotaxi è rappresentato essenzialmente dai proventi dei servizi di radiotaxi resi ai tassisti.]

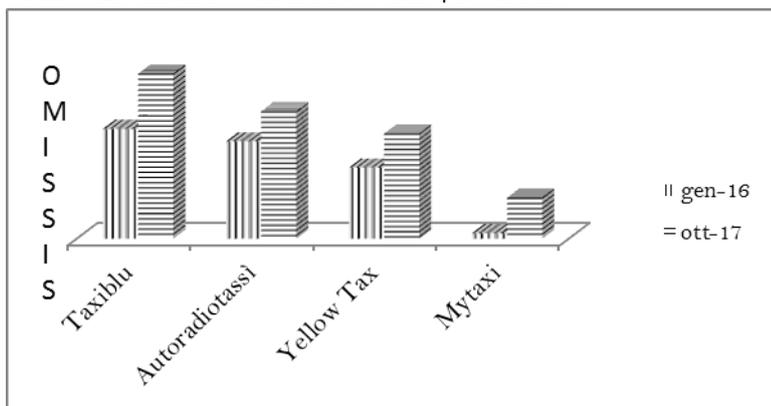
<sup>98</sup> [I dati riportati nella presente sezione (5.5) sono forniti dalle Parti o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalle parti. Docc. 116, 117, 118 e 111, risposte alle richieste di informazioni.]

<sup>99</sup> [Ad esempio sulle tratte da/per gli aeroporti, o per i clienti AV Trenitalia diretti a Milano, o in alcuni giorni e orari, ecc. L'unica promozione continuativa consiste in uno sconto di 5 euro riconosciuto a ogni nuovo cliente inviato da un altro cliente. Doc. 128.]

<sup>100</sup> [Si ritiene che il dato sull'evoluzione delle richieste di corse sia un dato più preciso del numero di download al fine di misurare lo sviluppo dell'*app* Mytaxi; ciò in quanto è possibile scaricare un'*app* senza utilizzarla. Nel 2016, in Italia, i download sono stati pari a circa 300 mila. Tale numero però non indica il numero di consumatori che hanno effettivamente utilizzato l'*app* e con quale frequenza.]

<sup>101</sup> [Taxiblu ha ricevuto [300-310] mila chiamate a gennaio 2016 e [460-470] mila a ottobre 2017; Autoradiotassì [270-280] mila nel gennaio 2016 e [350-360] mila a ottobre 2017; infine, Yellow Tax [200-210] mila a gennaio 2016 e [290-300] mila a ottobre 2017. Taxiblu non ha fornito il numero di corse relativo al mese di ottobre 2017; il dato riportato costituisce una stima ottenuta ipotizzando

**Grafico 1:** Chiamate taxi ricevute dalle piattaforme



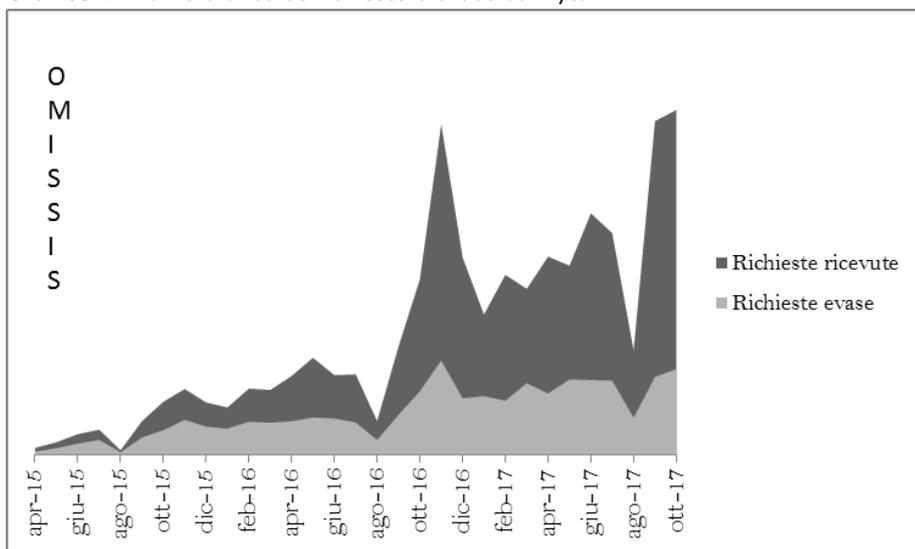
Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti

100. Nello stesso periodo è aumentato anche il numero di tassisti affiliati a Mytaxi, che sono infatti passati da [50-100] (aprile 2015) a [450-500] (ottobre 2017), corrispondenti rispettivamente a [50-100] e [250-300] tassisti attivi (cioè che hanno utilizzato Mytaxi almeno una volta al giorno)<sup>102</sup>. Nonostante ciò, la società Mytaxi ha dichiarato di non essere in grado di operare pienamente sul territorio di Milano e in particolare di non riuscire a dare adeguata risposta alle richieste di servizio taxi che riceve.

101. Infatti, Mytaxi non è riuscita a soddisfare molte delle richieste di servizio che ha ricevuto: dall'avvio del servizio (aprile 2015) a ottobre 2017, il tasso di corse inevase è stato in media [del 55-60]%, con punte [del 75-80]%; il valore più basso finora registrato è stato del [40-45]%^<sup>103</sup>.

102. Come mostra il grafico 2 di seguito, l'attitudine di Mytaxi di far fronte alle richieste si è progressivamente ridotta nel corso dei mesi proprio perché, a fronte del numero crescente di utenti che utilizzano l'app Mytaxi, la società non ha potuto rafforzare adeguatamente la propria rete di tassisti al fine di disporre di una capacità proporzionata in termini di corse.

**Grafico 2:** Numero di corse richieste e evase da Mytaxi



Fonte: elaborazioni su dati forniti da Mytaxi

che il tasso di variazione nel numero di chiamate ricevute da settembre a ottobre 2017 sia stato pari al tasso di incremento registrato tra settembre e ottobre 2016 (circa [1-5]%).]

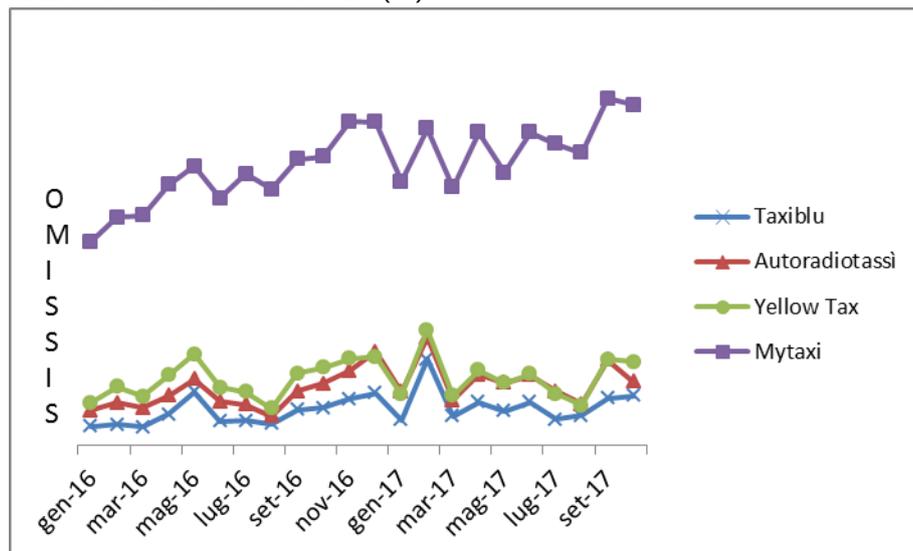
<sup>102</sup> [La differenza tra tassisti affiliati e tassisti attivi è illustrata supra nella sez. 15.3 lett. b). Dai dati forniti da Mytaxi risulta che da agosto 2017 ad ottobre 2017 il numero di tassisti affiliati a Mytaxi è stato lievemente superiore al numero dei tassisti non vincolati. È dunque possibile che vi sia un numero, estremamente limitato ([1-50]), di tassisti vincolati che ha scaricato l'app di Mytaxi. ]

<sup>103</sup> [Nel 2016 la società ha evaso in media [10.000-20.000] corse al mese, corrispondenti a una capacità di presa media mensile per tassista pari a [80-90] corse; nel 2017 il numero medio di corse evase al mese è stato di [20.000-30.000], corrispondenti a una capacità di presa media per tassista pari a [90-100] corse. ]

103. Tutte le piattaforme di intermediazione (chiuse o aperte) registrano una certa percentuale di corse inevase<sup>104</sup>, che in parte è strutturale e dipende da fenomeni come il razionamento dell'offerta, le condizioni atmosferiche, eventuali anomalie nella domanda di mercato, i quali influiscono allo stesso modo su piattaforme chiuse come i radiotaxi e su piattaforme aperte come Mytaxi.

104. Dall'esame del grafico 3 che segue si evince che a tali fattori strutturali è da imputare il fatto che tutti e quattro i tassi di domanda inevasa mostrati dalle Parti e da Mytaxi hanno lo stesso *trend*. Tuttavia, come si vede dal medesimo grafico, Mytaxi presenta tassi di corse inevase sistematicamente e notevolmente più alti di quelli dei radiotaxi. In media, nell'intervallo di tempo considerato, il tasso di mancata evasione delle chiamate di Taxiblu è stato [del 5-10]%, quello di Autoradiotassi [del 10-15]% e quello di Yellow Tax pari al [10-15]%; nello stesso periodo, il tasso di mancata evasione di Mytaxi è stato in media [del 60-65]%, arrivando in alcuni mesi a [75-80]%<sup>105</sup>.

**Grafico 3:** Tasso di corse inevase (%)



Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti

105. I radiotaxi hanno dunque tassi di mancata evasione delle corse molto più bassi di Mytaxi, essenzialmente riconducibili ai fattori di natura strutturale comuni a tutte le piattaforme. In media, il tasso di mancata evasione degli operatori *incumbent* nel periodo di riferimento è stato di circa [il 10-15]%<sup>106</sup>.

106. Invece Mytaxi ha registrato un tasso di mancata evasione delle corse molto più alto, ([60-65]%) di quello degli *incumbent*, che non pare possibile ricondurre esclusivamente ai fattori strutturali comuni a tutte le piattaforme o a eventuali differenze nelle modalità di funzionamento della piattaforma aperta rispetto ai radiotaxi, quanto piuttosto all'impossibilità per Mytaxi di disporre di un ammontare adeguato di capacità produttiva dei propri tassisti affiliati, in termini di numero di corse dedicate per turno, sufficiente a soddisfare le richieste che ha ricevuto (che sono aumentate progressivamente col passare dei mesi).

107. In altri termini, Mytaxi riesce a esprimere un livello di offerta effettiva di gran lunga inferiore alla propria domanda; tutti i radiotaxi, invece, pur mantenendo una percentuale strutturale di domanda inevasa, esprimono un'offerta di dimensioni coerenti con l'ampiezza della rispettiva domanda.

108. Ciò è confermato dalla tabella 3 che segue, che mette a confronto due indicatori percentuali: 1) l'indicatore "Offerta", costruito come rapporto tra il numero di corse evase da ciascuna piattaforma e il numero totale di corse evase dai quattro operatori, mensilmente, nel periodo gennaio 2016-ottobre 2017; tale indicatore mostra l'offerta (la capacità produttiva effettiva) di ciascuna piattaforma rispetto alla produzione totale effettuata dai 4 operatori; 2) l'indicatore "Domanda", costruito come rapporto tra il numero di chiamate/ricieste ricevute da ciascuna piattaforma e il numero totale di chiamate/ricieste ricevute dai quattro operatori, mensilmente, nel periodo gennaio 2016-ottobre 2017 e che indica la domanda propria di ciascuna piattaforma rispetto alla domanda totale che si rivolge complessivamente ai 4 operatori.

109. Come emerge dalla tabella, Mytaxi ad ottobre 2017, pur avendo ricevuto il [5-10]% delle richieste di servizio taxi destinate alle 4 piattaforme, ha evaso solo [l'1-5]% dell'offerta espressa dall'insieme delle piattaforme. Invece tutti i radiotaxi sono riusciti a esprimere nel periodo osservato un'offerta di dimensioni coerenti con l'ampiezza della

<sup>104</sup> [Il tasso di corse evase è dato dalla formula  $CE = (n. \text{ corse evase} / n. \text{ corse ricevute}) * 100$ . Il tasso di corse inevase è pari a  $100 - CE$ .]

<sup>105</sup> [Il citato studio KPMG indica una percentuale di corse inevase nel mercato anche più contenuta, pari al 6,5% (valore calcolato come media delle corse inevase a Roma e a Milano, nel 2016) e in diminuzione (-2,2 punti percentuali rispetto al 2007).]

<sup>106</sup> [Il dato si riferisce all'intervallo gennaio 2016-ottobre 2017.]

rispettiva domanda. Taxiblu non di rado ha espresso una capacità di offerta anche superiore rispetto alla propria domanda.

**Tabella 3:** Offerta e Domanda di ciascuna piattaforma (%)

	OFFERTA						
	Taxiblu	Autoradiotassì	Yellow Tax	Mytaxi	Taxiblu	Autoradiotassì	Yellow Tax
gen-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
feb-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
mar-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
apr-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
mag-16	[40-45]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[40-45]	[30-35]	[25-30]
giu-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
lug-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
ago-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[40-45]	[30-35]	[25-30]
set-16	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
ott-16	[40-45]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
nov-16	[40-45]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[20-25]
dic-16	[40-45]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[40-45]	[30-35]	[25-30]
gen-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
feb-17	[45-50]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[40-45]	[25-30]	[20-25]
mar-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
apr-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
mag-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
giu-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[20-25]
lug-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[20-25]
ago-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[40-45]	[25-30]	[20-25]
set-17	[40-45]	[30-35]	[25-30]	[1-5]	[35-40]	[30-35]	[25-30]
ott-17	[40-45]	[30-35]	[20-25]	[1-5]	[35-40]	[25-30]	[20-25]

Fonte: elaborazioni su dati delle Parti

110. La società Mytaxi nel corso dell'istruttoria ha fornito i dati necessari per poter stimare il numero di tassisti attivi (definiti come quelli che hanno svolto almeno un servizio al giorno per Mytaxi) di cui avrebbe avuto bisogno per soddisfare ogni mese tutta la domanda di corse ricevute nel territorio del Comune di Milano<sup>107</sup>.

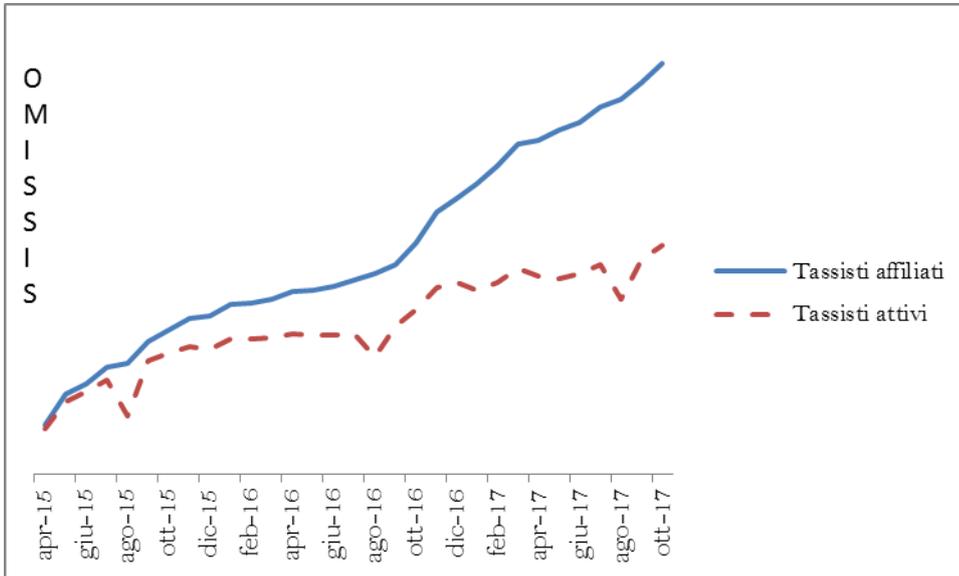
111. Poiché i tassisti attivi costituiscono solo una quota - variabile a seconda delle decisioni individuali dei tassisti stessi - della platea di tassisti affiliati a Mytaxi, si è proceduto a stimare anche il fabbisogno di tassisti di Mytaxi, ovvero il numero di tassisti affiliati, data la definizione di tassisti attivi appena indicata, di cui Mytaxi avrebbe avuto bisogno mensilmente per evadere le chiamate ricevute, nel periodo aprile 2015 (ingresso della società) - ottobre 2017.

112. Per stimare tale fabbisogno innanzitutto si è calcolato il numero di tassisti attivi che sarebbero serviti alla società per soddisfare tutta la domanda di corse ricevute mensilmente ("fabbisogno attivi"); questo numero è stato ottenuto come rapporto tra il numero di richieste di servizio taxi ricevute nel periodo e il numero di corse medie effettuate in quel mese da un tassista per conto di Mytaxi (c.d. capacità di presa media).

<sup>107</sup> [Docc. 111. Per la metodologia, anche doc. 97.]

113. In seguito è stata calcolata la "quota attivi", ovvero il rapporto tra tassisti attivi e tassisti affiliati di Mytaxi, per ciascun mese. Nel corso dei mesi successivi all'ingresso di Mytaxi a Milano la percentuale di tassisti affiliati che hanno operato come tassisti attivi è diminuita progressivamente, come mostra, nel grafico 4, la forbice crescente tra numero di tassisti affiliati e numero di tassisti attivi.

**Grafico 4:** Tassisti affiliati e attivi di Mytaxi



Fonte: elaborazione su dati Mytaxi

114. Infine, si è calcolato il "fabbisogno di tassisti di Mytaxi" come rapporto tra il "fabbisogno attivi" e la "quota attivi"<sup>108</sup>: ad esempio, se a gennaio 2017 il [60-65]% dei tassisti affiliati ha usato l'app almeno una volta al giorno, si è stimato che, per disporre di una capacità in termini di corse in grado di soddisfare la domanda ricevuta da Mytaxi in quel mese, sarebbe servito un numero di tassisti affiliati tale da poterne avere il [60-65]% attivi.

115. Dai risultati delle stime, riportati nella terza colonna della tabella 4 ("Ipotesi 1"), emerge che, se si eccettuano i primi mesi di lancio dell'attività (estate-autunno 2015)<sup>109</sup>, il numero di tassisti di cui Mytaxi avrebbe avuto bisogno per disporre di una capacità adeguata a soddisfare tutta la propria domanda, dal 2016 fino a ottobre 2017, è stato sempre molto elevato ove confrontato con il numero di tassisti indipendenti a Milano, ovvero non vincolati da clausole di non concorrenza con uno dei tre radiotaxi Parti del procedimento (cfr. ultima colonna tabella 4, "Non vincolati").

116. In particolare, almeno da aprile-maggio 2016, come mostrano i dati in neretto, il fabbisogno di tassisti di Mytaxi è risultato sistematicamente superiore al numero di tassisti non vincolati da clausole di non concorrenza con le centrali radiotaxi. Anche nei mesi precedenti del 2016 la società ha comunque incontrato limiti sostanziali al proprio operato, visto che il numero di tassisti di cui avrebbe avuto bisogno è stato molto vicino al numero di tassisti non vincolati.

117. Al riguardo deve rilevarsi, inoltre, che non tutti i tassisti indipendenti presenti a Milano rappresentano una platea a cui i soggetti nuovi entranti come Mytaxi possono attingere per aumentare i propri affiliati. Si tratta infatti di tassisti che: i) preferiscono modalità di procacciamento della domanda diverse (posteggi siti in prossimità dei grandi attrattori di traffico come aeroporti, stazioni, grandi alberghi); ii) non vogliono sottostare a particolari standard qualitativi (richiesti ormai da tutte le piattaforme); iii) non sono disposti a sopportare alcun costo di accesso o di utilizzo delle piattaforme. Ne è prova il fatto che, nonostante la presenza di radiotaxi radicati sul territorio da molti anni, questi tassisti indipendenti hanno deciso di non associarsi a nessun radiotaxi.

Inoltre, anche ove decidessero di affiliarsi alla piattaforma di Mytaxi, non sono necessariamente interessati a farsi intermediare da essa per tutte le proprie corse, decidendo di volta in volta quando diventare "attivi" in base al contesto di riferimento (ad es. se si trovano presso un posteggio in prossimità di un aeroporto o di una stazione possono preferire non accendere l'app di Mytaxi per non essere vincolati ad accettare una corsa presumibilmente meno remunerativa).

<sup>108</sup> [In altri termini, indicando con FAff. il fabbisogno di tassisti affiliati a Mytaxi necessario a soddisfare le richieste di corse ricevute dalla piattaforma mensilmente, tale valore è stato calcolato utilizzando la seguente formula:  $FAff. = FAtt. / R$ , con  $FAtt. = CR / CPM$  e  $R = n. \text{attivi} / n. \text{affiliati}$ . FAtt. è la stima dei tassisti attivi necessari a soddisfare tutte le richieste, calcolata come rapporto tra numero di richieste corse ricevute (CR) e capacità di presa media dei tassisti (CPM). CPM, a sua volta, è dato dal rapporto tra numero di corse evase (CE) da Mytaxi e numero di tassisti attivi per ciascun mese ( $CPM = CE / n. \text{attivi}$ ). R è, infine, la quota di tassisti affiliati che opera come tassisti attivi, ovvero che effettua almeno una corsa al giorno con Mytaxi.]

<sup>109</sup> [I dati relativi ai primi mesi di attività non sono pienamente indicativi delle capacità di posizionamento sul mercato di Mytaxi, perché la società era appena entrata nel mercato; nel momento in cui la società ha provato a crescere e a consolidare la propria attività, sono emersi con evidenza i vincoli prodotti dalle clausole di non concorrenza.]

Questo significa che, anche nell'ipotesi, altamente improbabile, in cui Mytaxi avesse convenzionato tutti i tassisti milanesi non gravati da obblighi di non concorrenza con le centrali radiotaxi ([circa 400-450]), la società non avrebbe potuto disporre di capacità sufficiente a soddisfare tutta la sua domanda.

118. Conclusioni sostanzialmente analoghe si traggono anche ammettendo che Mytaxi debba comunque scontare un certo tasso di mancata evasione delle corse, perché strutturale e dipendente da fattori esogeni alla piattaforma.

La tabella 4 riporta dunque anche i risultati di una stima effettuata facendo un'ipotesi prudenziale sul tasso di mancata evasione del nuovo entrante: un valore del [10-15]%, allineato alla media dei valori registrati per i tre operatori *incumbent* ("Ipotesi 2" in tabella 4)<sup>110</sup>.

119. Come si evince dalla colonna relativa all'"Ipotesi 2", a partire da aprile 2016<sup>111</sup> (dati in neretto) il fabbisogno di tassisti necessario a Mytaxi per disporre di una capacità sufficiente a soddisfare il [85-90]% della propria domanda è risultato superiore al totale dei tassisti non vincolati.

**Tabella 4:** Stima del fabbisogno di tassisti per Mytaxi

	<b>Affiliati effettivi</b>	<b>R (%)</b>	<b>Scenario 1 (D evasa=100%)</b>	<b>Scenario 2 (D evasa=[85-90]%)</b>	<b>Non vincolati</b>
lug-15	[100-150]	[85-90]	[200-250]	[150-200]	[400-450]
gen-16	[150-200]	[75-80]	[300-350]	[300-350]	[400-450]
feb-16	[150-200]	[75-80]	[350-400]	[300-350]	[400-450]
mar-16	[150-200]	[75-80]	[400-450]	[350-400]	[400-450]
apr-16	[200-250]	[75-80]	<b>[450-500]</b>	<b>[400-450]</b>	[400-450]
mag-16	[200-250]	[75-80]	<b>[500-600]</b>	<b>[450-500]</b>	[400-450]
giu-16	[200-250]	[70-75]	<b>[450-500]</b>	[400-450]	[400-450]
lug-16	[200-250]	[70-75]	<b>[500-600]</b>	<b>[450-500]</b>	[400-450]
ago-16	[200-250]	[55-60]	<b>[500-600]</b>	<b>[450-500]</b>	[400-450]
set-16	[200-250]	[70-75]	<b>[600-700]</b>	<b>[500-600]</b>	[400-450]
ott-16	[250-300]	[70-75]	<b>[700-800]</b>	<b>[600-700]</b>	[400-450]
nov-16	[250-300]	[70-75]	<b>[1.000-1.100]</b>	<b>[900-1.000]</b>	[400-450]
dic-16	[300-350]	[65-70]	<b>[1.100-1.200]</b>	<b>[900-1.000]</b>	[400-450]
gen-17	[300-350]	[60-65]	<b>[700-800]</b>	<b>[600-700]</b>	[400-450]
feb-17	[350-400]	[60-65]	<b>[1.100-1.200]</b>	<b>[1.000-1.100]</b>	[400-450]
mar-17	[350-400]	[60-65]	<b>[800-900]</b>	<b>[700-800]</b>	[400-450]
apr-17	[350-400]	[55-60]	<b>[1.200-1.300]</b>	<b>[1.000-1.100]</b>	[400-450]
mag-17	[350-400]	[55-60]	<b>[900-1.000]</b>	<b>[800-900]</b>	[400-450]
giu-17	[400-450]	[55-60]	<b>[1.200-1.300]</b>	<b>[1.100-1.200]</b>	[400-450]
lug-17	[400-450]	[55-60]	<b>[1.200-1.300]</b>	<b>[1.000-1.100]</b>	[400-450]
ago-17	[400-450]	[45-50]	<b>[1.200-1.300]</b>	<b>[1.000-1.100]</b>	[400-450]
set-17	[400-450]	[55-60]	<b>[1.900-2.000]</b>	<b>[1.600-1.700]</b>	[400-450]

<sup>110</sup> [La stima è stata effettuata con la medesima formula, utilizzando però non CR (il numero totale di richieste di corse ricevute da Mytaxi) ma CRS ([85-90]% del totale di richieste di corse).]

<sup>111</sup> [Con esclusione del solo mese di giugno 2016.]

Fonte: elaborazioni su dati di Mytaxi

120. Considerato che la domanda di corse ricevute dalla piattaforma è aumentata sinora a tassi elevati e crescenti, e che la forbice tra numero di tassisti attivi e tassisti affiliati si è ampliata progressivamente, il fabbisogno di tassisti di Mytaxi potrebbe essere aumentato ulteriormente da ottobre 2017.

#### IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

121. Le Parti del procedimento hanno avuto modo di esporre le proprie posizioni sia nel corso delle audizioni che presentando memorie scritte; le stesse hanno avuto altresì la possibilità di rappresentare le proprie difese nel corso dell'audizione finale svoltasi innanzi al Collegio e depositando ulteriori memorie in vista di quest'ultima.

Nel seguito si darà conto delle argomentazioni delle Parti, raggruppandole per tematiche.

##### 1. Questioni preliminari: violazione del diritto di difesa e lacune istruttorie

122. Taxiblu, Autoradiotassì e Yellow Tax hanno lamentato la sussistenza di violazioni del diritto di difesa e del principio del contraddittorio nel corso del procedimento, nonché lacune istruttorie, che, in quanto non sanate in fase istruttoria, vizierebbero il provvedimento finale.

123. Taxiblu e Autoradiotassì hanno contestato innanzitutto la tardiva conoscenza di allegazioni, argomentazioni e dati di Mytaxi, per lungo tempo indebitamente non disponibili ovvero disponibili in forma fortemente omissata, ma rilevanti in quanto contenenti, a detta della segnalante, elementi di prova a carico delle Parti o comunque richiesti dalle Parti stesse per l'utilizzo difensivo a proprio scarico<sup>112</sup>. Ciò si sarebbe venuto a determinare in quanto le Parti hanno avuto accesso alla suddetta documentazione solo dopo il ricevimento della CRI, in data 15 marzo 2018<sup>113</sup>.

Yellow Tax, nello specifico, ha contestato il difetto di motivazione delle affermazioni conclusive contenute nella CRI, in quanto non supportate da alcuna teoria economica e giuridica<sup>114</sup>.

In conseguenza di ciò, tutte le Parti hanno evidenziato l'impossibilità di esprimere compiutamente in fase istruttoria il proprio punto di vista e le proprie difese sugli elementi istruttori rilevanti.

124. Inoltre, Taxiblu e Autoradiotassì hanno contestato la mancata instaurazione di un dialogo istruttorio con gli Uffici su aspetti cruciali dell'analisi e sull'introduzione di elementi e considerazioni nuovi nella CRI senza preventivo confronto o senza la preventiva conoscenza di essi<sup>115</sup>.

Nello specifico, le Parti hanno eccepito che il mancato confronto con gli Uffici avrebbe dovuto vertere in particolare rispetto ai profili inerenti: (a) la natura e l'attività di Mytaxi, anche con riguardo alla supposta distinzione tra tassisti affiliati e attivi; (b) la definizione del mercato rilevante; (c) la qualificazione delle clausole di non concorrenza; (d) il contenuto e la portata della nozione di *foreclosure*.

125. Taxiblu e Autoradiotassì hanno evidenziato altresì che un pieno rispetto del principio del contraddittorio e del diritto di difesa assumono, ora più che mai, rilevanza - e devono essere pertanto applicati con particolare rigore - atteso che, ai sensi dell'articolo 7 del D.Lgs. n. 3/2017<sup>116</sup>, la decisione assunta dall'Autorità, ove confermata dal giudice amministrativo, viene ora ad assumere efficacia vincolante in sede di *private enforcement*.

126. Nel corso dell'audizione finale, tutte le Parti hanno quindi chiesto la retrocessione del procedimento alla fase istruttoria "così da consentire un perfetto compimento del dialogo istruttorio tra Autorità e parti private".

##### 2. Sul mercato rilevante

127. Nel corso del procedimento Taxiblu e Autoradiotassì hanno contestato la definizione del mercato rilevante adottata dall'Autorità in avvio di istruttoria e poi ripresa dagli Uffici nelle CRI, con particolare riferimento al mercato del prodotto<sup>117</sup>.

<sup>112</sup> [Si fa riferimento in particolare ai contenuti del verbale di audizione di Mytaxi del 23 maggio 2017 e delle risposte di Mytaxi alle richieste di informazioni dell'11 luglio, 10 ottobre e 16 novembre 2017. ]

<sup>113</sup> [Docc. 179 e 181 (rispettivamente, memorie finali di Taxiblu e Autoradiotassì); doc. 196 (verbale audizione finale).]

<sup>114</sup> [Docc. 182 (memoria finale di Yellow Tax) e 196 (verbale audizione finale).]

<sup>115</sup> [Docc. 179 e 181 (rispettivamente, memorie finali di Taxiblu e Autoradiotassì); doc. 196 (verbale audizione finale).]

<sup>116</sup> [L'art. 7 del D.Lgs. n. 3/2017 ("Attuazione della direttiva 2014/104/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2014, relativa a determinate norme che regolano le azioni per il risarcimento del danno ai sensi del diritto nazionale per violazioni delle disposizioni del diritto della concorrenza degli Stati membri e dell'Unione europea") stabilisce che: "Ai fini dell'azione per il risarcimento del danno si ritiene definitivamente accertata, nei confronti dell'autore, la violazione del diritto della concorrenza constatata da una decisione dell'autorità garante della concorrenza e del mercato di cui all'articolo 10 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, non più soggetta ad impugnazione davanti al giudice del ricorso, o da una sentenza del giudice del ricorso passata in giudicato. Il sindacato del giudice del ricorso comporta la verifica diretta dei fatti posti a fondamento della decisione impugnata e si estende anche ai profili tecnici che non presentano un oggettivo margine di opinabilità, il cui esame sia necessario per giudicare la legittimità della decisione medesima. Quanto previsto al primo periodo riguarda la natura della violazione e la sua portata materiale, personale, temporale e territoriale, ma non il nesso di causalità e l'esistenza del danno".]

<sup>117</sup> [Doc. 179 Memoria finale Taxiblu, doc. 181 Memoria finale Autoradiotassì, doc. 196 Verbale audizione finale. ]

128. Secondo le Parti tale definizione non sarebbe in linea con le recenti prassi applicative europee<sup>118</sup>. Innanzitutto, trattandosi di mercati a due versanti, avrebbero dovuto essere adeguatamente considerate le interrelazioni esistenti tra i due lati (utenti e tassisti).

Inoltre, i radiotaxi e le piattaforme basate sulle *app* presenterebbero differenze oggettive<sup>119</sup>, oltre a soddisfare esigenze diverse dell'utenza<sup>120</sup>, tali da configurare mercati distinti.

129. La segnalante Mytaxi ha invece criticato la tesi delle Parti, argomentando che i precedenti europei richiamati sarebbero inconferenti e che il mercato rilevante deve necessariamente includere tutti i canali, visto che l'istruttoria riguarda condotte potenzialmente idonee a precludere ai tassisti l'accesso contestuale a più canali di approvvigionamento<sup>121</sup>. Quanto all'estensione geografica, per Mytaxi il mercato avrebbe necessariamente estensione locale (Comune di Milano) visto che il servizio di trasporto taxi, a cui è diretta l'attività di dispacciamento corse, è necessariamente circoscritto al Comune cui affrisce la licenza.

130. Per altro profilo, secondo Yellow Tax non vi sarebbe alcun pregiudizio al commercio intracomunitario, poiché Mytaxi è una società di diritto italiano<sup>122</sup>.

### **3. Sulla natura della restrizione, sull'articolo 2527 c.c. e sull'articolo 1567 c.c.**

131. Taxiblu e Autoradiotassì hanno evidenziato che il divieto di concorrenza contenuto nei propri Statuti, Regolamenti e contratti troverebbe giustificazione nell'articolo 2527, secondo comma, del codice civile, che opererebbe in maniera tale da escludere la partecipazione di coloro che, a causa dell'attività esercitata, possano nuocere alla realizzazione dello scopo mutualistico<sup>123</sup>.

132. A detta delle Parti, le clausole di non concorrenza statutarie o regolamentari oggetto del procedimento costituirebbero una mera riproduzione del divieto di non concorrenza previsto dall'articolo 2527, comma 2, c.c., norma inderogabile, applicabile anche in assenza di un'espressa previsione statutaria<sup>124</sup>. Non sarebbe quindi corretto sostenere, con un'interpretazione formale della norma, che socio tassista e cooperativa siano due entità distinte e che il socio che acquisisce servizi da un soggetto concorrente della cooperativa non stia violando l'obbligo di non concorrenza. "La "simbiosi" tra socio e cooperativa crea un rapporto mutualistico che porta alla assimilazione tra socio e società, senza la quale la cooperativa non si distinguerebbe da una normale società di servizi"<sup>125</sup>. È stato inoltre precisato che le sporadiche sanzioni disciplinari irrogate da alcune cooperative nei confronti di singoli tassisti non punivano la violazione *tout court* dell'obbligo di non concorrenza, bensì la violazione degli obblighi di servizio previsti dalla l. 21/92, visto che i tassisti in questione avevano "preso" una corsa dai radiotaxi ma poi non l'avevano eseguita<sup>126</sup>.

133. Le stesse Parti Taxiblu e Autoradiotassì hanno inoltre richiamato le ragioni per cui nel settore del servizio di trasporto taxi si è affermato il sistema cooperativo, evidenziando in particolare che il mercato in esame è fortemente parcellizzato e proprio l'aggregazione mutualistica ha consentito l'effettuazione di investimenti congiunti per agevolare l'incontro tra domanda e offerta e fornire servizi aggiuntivi ai soci<sup>127</sup>.

134. Le Parti hanno inoltre osservato che, in base alla giurisprudenza eurounitaria, gli obblighi di non concorrenza stabiliti all'interno di rapporti verticali tra imprese non hanno in sé lo scopo di restringere la concorrenza e non rileverebbero quindi come violazioni per oggetto della normativa antitrust. Con specifico riguardo alle clausole di esclusiva statutarie delle società cooperative, nel caso Gøttrup-Klim<sup>128</sup> la Corte di Giustizia avrebbe rilevato che tali

---

<sup>118</sup> [Cfr., ex multis, doc. 181 all. 6 Autoritat Catalana de la Competència Ref. N° CE 11/2016 – HAILO- MYTAXI Asunto: Valoración del impacto potencial de la operación de concentración entre HAILO y MYTAXI en Cataluña.]

<sup>119</sup> [Per quanto riguarda le differenze oggettive, secondo Taxiblu e Autoradiotassì solo il sistema di dispacciamento fornito dalle cooperative di radiotaxi si connota per un'assoluta completezza, garantendo al tassista e al cliente finale servizi che non vengono affatto forniti da Mytaxi (ad es. l'uso di plurime tecnologie, la disponibilità di molteplici canali di pagamento, la possibilità di monitorare l'operato dei tassisti in tempo reale, ecc.). Doc. 179 e doc. 181 cit.; sull'attività di monitoraggio dei tassisti svolta dai radiotaxi cfr. anche ex multis doc. 64 Verbale audizione Yellow Tax.]

<sup>120</sup> [Secondo le Parti nella definizione del mercato si sarebbero dovute considerare le differenze esistenti dal lato della domanda, con particolare riguardo alle abitudini di prenotazione. Ad esempio, si sarebbe dovuto tenere conto del fatto che una quota importante della popolazione non usa le *app* per chiamare un taxi. Le Parti hanno richiamato a riguardo anche i risultati di uno studio recente sull'uso di servizi internet mediante smartphone e tablet, da cui risulta che, tra coloro che chiamano un taxi tramite smartphone, circa il 40% non usa le *app*. Global Mobile consumer survey 2016, in [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/technology-media-telecommunications/GMCS\\_2016.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/technology-media-telecommunications/GMCS_2016.pdf).]

<sup>121</sup> [Doc. 180 Memoria finale Mytaxi.]

<sup>122</sup> [Doc. 182 Memoria finale Yellow Tax.]

<sup>123</sup> [Cfr. ex multis docc. 60 e 179 per Taxiblu, docc. 62 e 181 per Autoradiotassì, doc. 196 per Taxiblu e Autoradiotassì.]

<sup>124</sup> [Cfr. ex multis doc. 179 per Taxiblu, doc. 181 per Autoradiotassì, doc. 196.]

<sup>125</sup> [Doc. 179 cit.]

<sup>126</sup> [Doc. 196 all. 2B.]

<sup>127</sup> [Doc. 196 cit.]

<sup>128</sup> [Conclusioni dell'A.G. Tesoro del 16 giugno 1994 Gøttrup-Klim C-250/92 e sentenza Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 Gøttrup-Klim C-250/92, cfr. ex multis doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassì.]

clausole sono coerenti con l'esigenza di assicurare la funzione mutualistica delle stesse, per cui non sarebbe possibile valutarle come restrittive per l'oggetto<sup>129</sup>.

135. Yellow Tax, che non ha natura cooperativa, ha invece evidenziato che il rapporto tra la società e i tassisti si configura in concreto come un contratto di somministrazione di servizi e che l'articolo 1567 c.c. "*prevede espressamente la possibilità di pattuire all'interno del contratto di somministrazione la clausola di esclusiva*"; la giurisprudenza avrebbe più volte intepretato tale clausola nel senso di un'esclusiva bilaterale, per il principio della naturale tendenza dei rapporti commerciali a realizzare un equilibrio economico delle controprestazioni<sup>130</sup>.

136. Per quanto riguarda la segnalante Mytaxi, questa ha evidenziato che il richiamo formulato da due Parti all'articolo 2527, comma 2, c.c., sarebbe infondato, poiché nel divieto di cui alla norma ricadrebbe solo l'attività, a monte, di dispacciamento corse e non quella a valle di fornitura del servizio taxi. Ciò in quanto l'attività esercitata in proprio dal tassista è solo l'attività di trasporto e il tassista non acquista la qualità di socio di Mytaxi, limitandosi ad usufruire dei servizi di quest'ultima. La società ha anche sottolineato che "*il carattere concorrenziale dell'attività dovrebbe essere valutato in concreto e non astrattamente*"<sup>131</sup> e, nel caso di specie, non si comprenderebbe come l'adesione a Mytaxi, non comportando secondo Mytaxi la necessaria fuoriuscita dalla cooperativa, potrebbe mettere a rischio il perseguimento dello scopo mutualistico della stessa<sup>132</sup>.

137. Inoltre, Mytaxi ha contestato la ricostruzione della sentenza relativa al caso Gøttrup-Klim fornita dalle Parti, rilevando che il giudice europeo si sarebbe limitato a statuire che, in quello specifico contesto di mercato, la clausola di esclusiva non rappresentava necessariamente una restrizione concorrenziale, affermando altresì che le clausole di esclusiva possono avere effetti restrittivi della concorrenza e che pertanto devono sempre limitarsi a quanto è necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa<sup>133</sup>.

138. Quanto alla previsione di cui all'articolo 1567 del codice civile, in materia di esclusiva riconosciuta a favore del somministrante (argomentato avanzato da Yellow Tax), Mytaxi ha rilevato che l'applicabilità di tale previsione è sempre subordinata alla compatibilità della stessa con l'articolo 101 TFUE, la quale, nel caso di specie, sarebbe assolutamente da escludere.

#### **4. Sull'assenza di effetti restrittivi delle clausole di non concorrenza**

139. Alla luce dei principi fissati dalla giurisprudenza eurounitaria in materia di fasci di intese verticali, riassumibili nel c.d. "*test Delimitis*"<sup>134</sup>, le clausole contestate, secondo le Parti, non avrebbero neanche effetti anticoncorrenziali<sup>135</sup>.

##### **4.1 Sulla nuova e pregiudizievole teoria del danno**

140. Le Parti hanno argomentato che la valutazione concorrenziale degli effetti delle clausole contestate contenuta nella CRI si sarebbe basata su una teoria del danno inedita, erronea e pregiudizievole.

141. Le Parti hanno osservato che la CRI non si sarebbe limitata ad accertare, come richiesto dal "*test Delimitis*", se le esclusive abbiano impedito o ostacolato l'ingresso di un nuovo operatore (effetto di *foreclosure*), ma si sarebbe spinta a valutare se le esclusive abbiano ostacolato un obiettivo di efficienza, definito come la possibilità di introdurre tecnologie di *matching* più efficienti, idonee a ridurre quegli ostacoli all'incontro ottimale tra domanda degli utenti e offerta del servizio taxi che determinano una riduzione del benessere complessivo (sia lato tassisti che lato utenti).

142. Secondo l'impostazione della CRI, la lesione della concorrenza non sarebbe dovuta alla riduzione del numero di concorrenti effettivi ma "*alla diffusione di un modello teorizzato che si fonda su una piattaforma aperta*"<sup>136</sup>. Ciò sulla base di un "*evidente pregiudizio, per cui il sistema di dispacciamento dei radiotaxi sarebbe obsoleto e quindi inefficiente, mentre la app sviluppata da Mytaxi viene presunta come sistema innovativo e per questo efficiente e idoneo a ridurre il mismatch tra domanda e offerta*"<sup>137</sup>. Al contrario, secondo le Parti i radiotaxi sono sistemi evoluti,

---

<sup>129</sup> [Cfr., ex multis, doc. 57, doc. 59, doc. 196 cit..]

<sup>130</sup> [Cass. Civ. sez. III, 29/5/1978 n. 2717. Doc. 182 Memoria finale Yellow Tax.]

<sup>131</sup> [Bonfante, *Manuale diritto cooperativo*, Bologna, 2011]

<sup>132</sup> [A tale riguardo la società ha specificato che la modalità operativa offerta da Mytaxi si affianca sia ai radiotaxi, sia alle altre modalità a disposizione dei tassisti ("*presa libera*" su strada, posteggi, colonnine). Se un tassista aderente a un radiotaxi accetta una chiamata reperita con una delle altre modalità, nel caso di una successiva chiamata da parte di un radiotaxi risulterà occupato. In caso di eventuale presa di un passeggero da parte di un tassista attraverso Mytaxi si verificherebbe, quindi, un evento identico a quanto già accade a causa della coesistenza delle varie modalità sopra elencate. Doc. 88a, doc. 180. ]

<sup>133</sup> [Doc. 88a e doc. 180.]

<sup>134</sup> [L'applicazione del test richiede la verifica del grado di contendibilità del mercato, desumibile in particolare da: l'incidenza percentuale delle esclusive, la presenza di soggetti non vincolati da esclusiva, l'effetto deterrente dei vincoli di esclusiva sui soggetti vincolati, l'esistenza di disincentivi tecnico-economici all'abbandono della rete da parte dei soggetti vincolati, l'idoneità, infine, del diritto di recesso a mitigare eventuali effetti restrittivi delle esclusive.]

<sup>135</sup> [Cfr. ex multis Corte di Giustizia, 28 febbraio 1991, caso C-234/89 *Delimitis*; Corte di Giustizia, 12 dicembre 1967, caso C-23/67, *Brasserie de Haecht*; Tribunale di primo grado, caso T-65/98, 23 ottobre 2003, cit. inter alia da *Taxiblu* in doc. 179 e da *Autoradiotassi* in doc. 181.]

<sup>136</sup> [Doc. 208, all. 2C per *Taxiblu* e *Autoradiotassi*.]

<sup>137</sup> [Doc. 196, all. 2C, cit.]

tecnologicamente avanzati e in grado di offrire molteplici servizi agli aderenti<sup>138</sup> e in particolare a Milano vi sarebbe un assetto di mercato efficiente e competitivo; Mytaxi "costituisce invece soltanto un sistema aggiuntivo d'intermediazione" che peraltro avrebbe diverse criticità di funzionamento<sup>139</sup>.

143. In ogni caso, effettuando solo considerazioni di efficienza, nel mercato in esame si potrebbe arrivare a un assetto monopolistico, non desiderabile<sup>140</sup>. Peraltro, nella CRI si affermerebbe che le esclusive hanno effetti restrittivi non perché hanno impedito l'ingresso di Mytaxi, ma perché gli avrebbero impedito di "organizzare una rete compatibile con una scala di attività coerente con il proprio modello di business"<sup>141</sup>.

#### 4.2 Sulla contendibilità del mercato

144. Le Parti si sono soffermate sulla natura del nuovo entrante, sottolineando che si tratta di un operatore con un'indiscussa forza di mercato, che le deriverebbe dalla sua appartenenza al gruppo Daimler, la cui forza finanziaria consentirebbe a Mytaxi di fare promozioni che non sono invece alla portata dei concorrenti<sup>142</sup>.

145. Al contrario di quanto affermato nella CRI, una serie di elementi evidenzerebbero che il mercato del servizio di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Milano sarebbe contendibile<sup>143</sup>.

146. Innanzitutto, vi sarebbe un numero significativo (circa il 15%) di tassisti indipendenti e pienamente contendibili, poiché non vincolati da clausole di non concorrenza<sup>144</sup>.

147. In secondo luogo, anche i tassisti formalmente vincolati da clausole di non concorrenza sarebbero in realtà contendibili. Ciò si evincerebbe innanzitutto dal fatto che, se, come affermato nella CRI, una parte significativa di tassisti non vincolati non sono contendibili, necessariamente Mytaxi deve avere almeno in parte già attinto ai tassisti vincolati. Inoltre, sia Taxiblu che Autoradiotassi consentirebbero di esercitare il diritto di recesso in tempi ragionevoli e senza costi o perdite apprezzabili<sup>145</sup>. Anche Yellow Tax, che non ha forma cooperativa, prevede la possibilità di recedere liberamente dal contratto di fornitura di servizi e di noleggio beni, sia se in forma scritta che verbale<sup>146</sup>.

148. Ancora, non vi sarebbe alcuna evidenza sulla concreta applicazione delle clausole di non concorrenza da parte degli operatori *incumbent*; ciò dimostrerebbe l'assenza di qualsiasi effetto deterrente all'uso di piattaforme concorrenti derivante dalle clausole medesime, come invece richiesto dal "test *Delimitis*". Infatti, la concreta applicazione delle clausole sarebbe solo sporadica e comunque motivata da esigenze diverse dall'applicazione dell'obbligo di non concorrenza, come la garanzia del servizio pubblico<sup>147</sup> o gravi inadempienze da parte dei tassisti<sup>148</sup>.

149. Infine, sarebbero assenti eventuali ostacoli tecnico-economici al passaggio da una cooperativa radiotaxi a altra piattaforma. Infatti nel mercato in esame non vi sarebbero costi rilevanti di uscita e gli investimenti necessari per l'adesione a un radiotaxi inciderebbero in modo limitato sui costi totali dei tassisti<sup>149</sup>.

150. A ulteriore riprova dell'assenza di effetti anti-concorrenziali, Taxiblu e Autoradiotassi hanno altresì richiamato un caso dell'Autorità di concorrenza austriaca, che aveva avviato una procedura per un presunto abuso di posizione dominante nei confronti dei due radiotaxi presenti a Vienna, i quali avevano applicato le clausole di esclusiva per espellere i tassisti aderenti che avevano fatto uso delle *app*. In seguito, tuttavia, la Corte Suprema austriaca aveva affermato la liceità delle predette clausole, essenzialmente sulla base della possibilità di esercitare, in tempi molto brevi (un mese) il diritto di recesso<sup>150</sup>.

---

<sup>138</sup> [Doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassi, cit.; doc. 182 per Yellow Tax, che, oltre a confrontare i servizi offerti dalla società ai tassisti, confronta anche i servizi offerti da Mytaxi con quelli dell'app itTaxi, ovvero l'app di Uritaxi diffusa in molte città italiane a cui aderisce anche Yellow Tax. ]

<sup>139</sup> [Doc. 196, all. 3 presentazione economica Taxiblu e Autoradiotassi.]

<sup>140</sup> [Doc. 196, all. 3 presentazione economica Taxiblu e Autoradiotassi.]

<sup>141</sup> [Doc. 196, all. 2C, cit.]

<sup>142</sup> [Ex multis doc. 196, all. 2C, cit. ]

<sup>143</sup> [Doc. 179, doc. 181, doc. 182.]

<sup>144</sup> [La piena contendibilità di tale quota di tassisti si desumerebbe anche dalla circostanza che la quota di mercato raggiunta da Mytaxi praticamente si sovrappone alla quota di mercato detenuta dai tassisti indipendenti. Doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassi, cit.]

<sup>145</sup> [Ex multis doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassi, cit.]

<sup>146</sup> [Doc. 182 cit.]

<sup>147</sup> [Solo in un caso (per Autoradiotassi) e in pochissimi casi (per Taxiblu) vi sarebbe stata concreta applicazione della clausola, ma per la necessità di garantire che il servizio venisse svolto dal tassista nel rispetto dei canoni regolatori previsti dal servizio pubblico. Doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassi, cit.]

<sup>148</sup> [Yellow Tax ha evidenziato che, nei pochi casi in cui è stata destinataria di ricorsi ex art. 700 c.p.c. promossi dai propri tassisti esclusi dal servizio di radiotaxi, "è risultata sempre vittoriosa [...] in quanto l'esclusione dei predetti tassisti risultava legittimata da gravi inadempienze". Doc. 182 Memoria finale Yellow Tax.]

<sup>149</sup> [Doc. 179 per Taxiblu e doc. 181 per Autoradiotassi, cit.]

<sup>150</sup> [Caso BWB-Bundeswettbewerbshörde, /FD-295 Taxi Apps, ordinanza del Tribunale superiore del Land Vienna del 22.08.2012. Ex multis per Taxiblu doc. 179, all. 2 e 3; per Autoradiotassi doc. 181, all. 7 e 8.]

151. Infine, Yellow Tax ha evidenziato come la società, attiva dal 2002 *“sia cresciuta in una situazione di mercato del tutto identica a quella attuale”* e si sia poi consolidata, con risultati economici positivi, come comprovato dai bilanci degli ultimi anni<sup>151</sup>. Tale circostanza provverebbe l'assenza di ogni legame tra la presenza delle clausole di non concorrenza e la possibilità di ingresso di nuovi operatori.

152. Contrariamente a quanto argomentato dai radiotaxi Parti, Mytaxi ha affermato che la diffusione delle esclusive a Milano le avrebbe impedito, proprio nella fase di avvio dell'attività, di offrire un servizio di qualità elevata (vetture disponibili e bassi tempi di attesa), nonché di stipulare convenzioni con i grandi clienti *corporate*, che chiedono il rispetto di determinati tempi di arrivo, pena il pagamento di penali (oltre al rischio di perdita reputazionale)<sup>152</sup>.

#### **4.3 Sui vizi dell'analisi economica e sull'assenza di un legame tra esclusiva e foreclosure**

153. A detta delle Parti, inoltre, l'analisi economica svolta nella CRI risulterebbe viziata da errori di diversa natura<sup>153</sup>, che avrebbero in particolare portato a interpretare l'elevato tasso di domanda inevasa di Mytaxi come indice della mancata crescita del nuovo operatore e a concludere, in modo errato, che la presenza delle esclusive avrebbe prodotto un effetto di *foreclosure*.

154. Innanzitutto, la distinzione tra *“piattaforme aperte”* e *“piattaforme chiuse”* contenuta nella CRI sarebbe erronea, poiché i radiotaxi non sarebbero *“sistemi chiusi”*, come provverebbero da un lato la *“sostanziale mancata applicazione delle clausole di esclusiva”*, dall'altro la presenza di *turnover* tra i vari radiotaxi, testimoniata dai dati sui flussi in entrata e in uscita dei tassisti aderenti.

155. Inoltre, il tasso di chiamate inevase non sarebbe un parametro idoneo a misurare la capacità produttiva delle piattaforme (i.e. la mancata crescita di Mytaxi), poiché questa, per le ragioni di seguito riassunte, dipenderebbe da fattori del tutto diversi dalle esclusive:

- i) la distinzione del tutto arbitraria tra *“tassisti affiliati”* e *“tassisti attivi”* di Mytaxi contenuta nella CRI;
- ii) il confronto tra dati non del tutto omogenei (quelli dei radiotaxi e quelli di Mytaxi), che avrebbe portato a non computare correttamente alcune variabili decisive, come il numero di chiamate ricevute e di chiamate evase, necessarie per calcolare il fabbisogno di tassisti di Mytaxi. Ciò deriverebbe in particolare dal fatto che, considerata la notevole facilità di utilizzo dell'app (è sufficiente cliccare sull'app e non c'è rischio di essere messi in attesa, come accade per i *call center*), tra le richieste ricevute potrebbero essere registrate richieste apparenti<sup>154</sup>;
- iii) la mancata considerazione del fatto che i dati sul numero di corse ricevute e evase sono influenzati dalla politica tariffaria di Mytaxi; in particolare, in coincidenza con il lancio di promozioni, si sarebbe registrata una riduzione nel tasso di mancata evasione delle corse<sup>155</sup>;
- iv) l'affermazione erronea, contenuta nella CRI, per cui il tasso di mancata evasione di Mytaxi dipende dalle dimensioni della sua rete; infatti, nel periodo considerato nell'istruttoria l'ampiezza della rete di Mytaxi è aumentata, senza che ciò abbia portato a una diminuzione del tasso di mancata evasione. Non vi sarebbe, invece, alcuna correlazione tra dimensione della flotta e tasso di chiamate inevase.

156. In sostanza, la CRI non avrebbe considerato che l'alto tasso di corse inevase di Mytaxi potrebbe non dipendere dalle esclusive, bensì dalla scarsa propensione dei tassisti a mettere la propria capacità produttiva al servizio di Mytaxi (ovvero ad accendere l'app e a prendere corse dalla piattaforma). Infatti, nell'analisi svolta nella CRI il *“fabbisogno affiliati”* di Mytaxi dipende dal numero di tassisti che hanno scaricato l'app di Mytaxi (affiliati effettivi) moltiplicato per il rapporto tra numero di chiamate evase e numero di chiamate ricevute. Ciò implica che Mytaxi, per ridurre il *“fabbisogno affiliati”*, avrebbe potuto agire attraverso politiche tariffarie più attraenti per i tassisti in modo da far aumentare il numero di corse evase. La principale ragione per cui i tassisti continuano a preferire i radiotaxi rispetto a Mytaxi, risiederebbe dunque nel livello delle commissioni richieste loro dal nuovo entrante (ora pari al 7%).

157. Con riguardo alla propria politica tariffaria, la segnalante Mytaxi ha evidenziato che ampia parte dei tassisti indipendenti non avrebbe alcun interesse a usare i servizi delle piattaforme di intermediazione, a prescindere dalle tariffe proposte; ciò si evincerebbe, in particolare, dal fatto che nel corso del tempo il numero di tassisti indipendenti è rimasto sostanzialmente invariato<sup>156</sup>.

158. In merito alla distinzione tra tassisti *“affiliati”* e *“attivi”*, Mytaxi ne ha evidenziato la rilevanza, nella misura in cui, per diventare *“affiliati”*, è sufficiente scaricare l'app e registrarsi: gli *“affiliati”* non hanno alcun obbligo di utilizzo (visto che non ci sono esclusive) né incentivi economici (perché non hanno costi fissi di adesione da ammortizzare). Di conseguenza, mentre nel caso dei radiotaxi *“vi è una sostanziale identità tra tassisti iscritti e tassisti attivi”*, nel caso di

---

<sup>151</sup> [Doc. 182.]

<sup>152</sup> [A Milano Mytaxi ha tentato di installare modem, ma ha dovuto procedere al progressivo ritiro degli stessi, a fronte dell'impossibilità di garantire il servizio. Doc. 89 e doc. 111 (dati aggiornati a ottobre 2017). Cfr. anche doc. 180.]

<sup>153</sup> [Doc. 179 per Taxiblu, doc. 181 per Autoradiotassi, doc. 196, per ambedue.]

<sup>154</sup> [Oppure, l'utente potrebbe ricercare un taxi usando contemporaneamente più strumenti (radiotaxi, app, web, ecc.) e ciò potrebbe portare a una sovrastima della domanda di corse di Mytaxi. La segnalante Mytaxi ha invece negato l'esistenza di differenze nelle modalità di rilevazione delle chiamate, evidenziando in particolare che il sistema Mytaxi registra come chiamate ricevute *“solo quelle relative a corse effettivamente richieste”*. Doc. 196.]

<sup>155</sup> [Doc. 179, per Taxiblu; doc. 181 per Autoradiotassi.]

<sup>156</sup> [Doc. 180.]

Mytaxi "il numero di tassisti attivi è assolutamente variabile di giorno in giorno e senza che Mytaxi possa prevederlo". Ecco perché "il numero di tassisti affiliati non risulta minimamente rappresentativo della reale presenza di mercato di Mytaxi"<sup>157</sup>. Quanto alla definizione di "tassista attivo" come un "tassista che utilizza l'app mytaxi almeno una volta per turno di lavoro", la segnalante ha osservato che non si può considerare attivo un tassista che non usa l'app neanche una volta per turno e che tale definizione "probabilmente sottostima il fabbisogno di tassisti di Mytaxi"<sup>158</sup>.

159. Mytaxi ha poi rilevato che l'ampiezza della sua rete deve essere considerata tenendo conto dei tassisti attivi e non di quelli affiliati, e che sarebbero proprio le esclusive a impedire ai tassisti dei radiotaxi di aderire anche a Mytaxi<sup>159</sup>.

## **5. Sulle giustificazioni delle clausole di non concorrenza**

### **5.1 Giustificazioni economiche**

160. Tutte le Parti hanno sostenuto che vi sarebbero valide giustificazioni economiche che rendono necessarie le clausole di non concorrenza in esame<sup>160</sup>.

161. Innanzitutto, tali clausole sarebbero funzionali a proteggere gli investimenti dei radiotaxi, volti a migliorare la qualità dei servizi (tecnologie, promozioni, convenzioni, ecc.), variabile importante poiché il mercato del servizio taxi è regolato (tariffe massime, licenze fisse). Ad esempio, per Autoradiotassì, l'esclusiva "serve a garantire investimenti in tecnologie all'avanguardia che consentano al radiotaxi di acquisire nuovi tassisti e nuovi clienti, con la conseguenza di generare liquidità per nuovi investimenti e di aumentare il valore delle quote societarie di quelli già presenti"<sup>161</sup>.

Yellow Tax ha spiegato che non può ammettere l'uso simultaneo di più strumenti, in particolare piattaforme, poiché è una società che "come tale, ha necessità di preservare l'avviamento e il valore delle proprie attività, oltre che di tutelare gli investimenti effettuati". Inoltre, secondo le Parti, un modello di concorrenza che prevede l'uso simultaneo di strumenti di raccolta della domanda esporrebbe la società al rischio di non poter garantire il servizio e di pagare le penali previste nei contratti con i grandi clienti<sup>162</sup>.

162. Secondo le Parti, inoltre, non sarebbe convincente l'affermazione contenuta nella CRI per cui esistono sistemi di incentivi validi e sostenibili per i radiotaxi che potrebbero essere utilizzati al posto delle esclusive; né la CRI avrebbe fornito stime sul "numero medio di corse che sarebbe sufficiente per il radiotaxi per definirsi "efficiente"<sup>163</sup>.

163. A detta della segnalante Mytaxi, viceversa, mancherebbe ogni giustificazione economica a sostegno delle clausole di non concorrenza, in quanto tutti i servizi offerti dalla cooperativa ai tassisti aderenti, sia il radiotaxi che i servizi secondari come la gestione di autorimesse o le campagne pubblicitarie, sono comunque pagati interamente dai tassisti aderenti e non potrebbero essere sfruttati impropriamente da quei tassisti che usano anche Mytaxi. Né la rinuncia alle clausole di non concorrenza avrebbe un impatto sulla sostenibilità economica delle cooperative o sulla qualità del servizio offerto, perché queste ultime continuerebbero a percepire gli importi dei canoni. In assenza di tali clausole, invece, probabilmente i radiotaxi "potrebbero dover diminuire le somme richieste ai tassisti; essere più competitive nei servizi offerti ai tassisti e agli utenti"<sup>163</sup>.

### **5.2 Altre giustificazioni**

164. Nel corso del procedimento le Parti hanno evidenziato che i radiotaxi svolgerebbero una funzione di monitoraggio del rispetto della regolazione vigente da parte dei tassisti aderenti (in particolare sui turni e sul divieto di prenotazione), poiché la tecnologia del radiotaxi consentirebbe di monitorare l'operato dei tassisti in tempo reale, dalla centrale radio, per tutta la durata del turno. Invece i tassisti che aderiscono a Mytaxi potrebbero più facilmente eludere tale regolazione<sup>164</sup>.

## **6. Sull'assenza dei presupposti per l'applicazione di sanzioni**

165. Le Parti hanno infine rappresentato che mancherebbero i presupposti per connotare la condotta contestata come "molto grave" o "grave", non trattandosi di un'intesa orizzontale segreta di fissazione dei prezzi, di ripartizione dei mercati e di limitazione della produzione<sup>165</sup>. Inoltre, gli obblighi di non concorrenza, ai sensi della normativa comunitaria e in particolare del Reg. 330/2010 in materia di restrizioni verticali, non costituiscono restrizioni fondamentali del diritto della concorrenza, come le restrizioni di prezzo.

166. Per quanto riguarda Taxiblu e Autoradiotassì assumerebbe inoltre rilievo dirimente la circostanza che gli obblighi di non concorrenza siano stati introdotti negli Statuti delle cooperative in adempimento di un obbligo di legge, recependo le disposizioni stabilite dalla normativa codicistica. Pertanto, l'applicazione di una sanzione al soggetto

---

<sup>157</sup> [Doc. 180. V. anche doc. 97 e doc. 111.]

<sup>158</sup> [Doc. 180.]

<sup>159</sup> [Doc. 180.]

<sup>160</sup> [Ex multis doc. 179 per Taxiblu, doc. 181 per Autoradiotassì, doc. 182 per Yellow Tax, per tutti anche doc. 196.]

<sup>161</sup> [Doc. 73 Verbale audizione Autoradiotassì.]

<sup>162</sup> [Doc. 64 Verbale audizione Yellow Tax; doc. 73 verbale audizione Autoradiotassì.]

<sup>163</sup> [Doc. 196 Verbale audizione finale.]

<sup>164</sup> [Ex multis doc. 64 Verbale audizione Yellow Tax e doc. 83a verbale audizione Taxiblu.]

<sup>165</sup> [Doc. 179, doc. 181, doc. 182, doc. 196.]

ottemperante un tale obbligo, anche ai sensi dell'articolo 4 della l. n. 689/81, applicabile in virtù del rinvio previsto dall'articolo 31 della l. n. 287/90, sarebbe illegittima. *"Questo appare essere il caso di specie, in cui si sta comunque trattando dell'applicazione e interpretazione dell'articolo 2527, comma 2, c.c., con la relativa clausola di non concorrenza inserita negli statuti delle cooperative radiotaxi (nei casi più risalenti) anche da oltre 40 anni"*<sup>166</sup>.

167. In ogni caso, laddove l'Autorità ritenesse necessario irrogare una sanzione pecuniaria, secondo Taxiblu e Autoradiotassi ricorrerebbero i presupposti per irrogare una sanzione meramente simbolica, tenendosi in particolare conto della non gravità della supposta infrazione, nonché dell'assenza di effetti pregiudizievoli sul mercato. Taxiblu e Autoradiotassi hanno anche ricordato la natura monoprodotto dell'impresa. In generale, le Parti auspicano che *"l'Autorità voglia derogare alle Linee Guida sulla quantificazione delle sanzioni, in considerazione del punto 34 delle stesse e, comunque, in forza dei consolidati principi di proporzionalità e gradazione della pena in funzione dell'elemento soggettivo e oggettivo della violazione"*.

168. Yellow Tax ha inoltre evidenziato che la società ha dovuto adeguarsi al modello basato sulle esclusive prevalente a Milano e che essa avrebbe, al più, contribuito in modo marginale all'effetto cumulativo. Yellow Tax ha quindi richiamato i criteri di ragionevolezza e proporzionalità necessari nell'attività sanzionatoria, chiedendo che si tenga conto anche di quei fattori economici che *"pregiudicherebbero irrimediabilmente la redditività economica dell'impresa, potendo determinarne l'uscita dal mercato"*.

## **V. VALUTAZIONI**

### **1. Il pieno rispetto del diritto di difesa e la correttezza dell'analisi istruttoria**

169. Con riferimento alle obiezioni sollevate dalle Parti relativamente ad una presunta violazione nel corso del procedimento del diritto di difesa e del principio del contraddittorio, si osserva quanto segue.

170. Nel corso del procedimento tutte le Parti hanno avuto ampio accesso al fascicolo istruttorio, hanno presentato memorie, documenti e deduzioni e sono state sentite in audizione, sia dinanzi agli Uffici sia dinanzi al Collegio, avendo così modo di illustrare e argomentare estensivamente - e secondo tempistiche congrue - la propria posizione in relazione alle condotte addebitate<sup>167</sup>.

171. Nello specifico, le Parti hanno esercitato più volte il diritto di accesso agli atti del fascicolo e tutti i documenti posti a fondamento della CRI sono stati resi accessibili alle Parti entro il termine prescritto dall'articolo 13, comma 10, del DPR n. 217/98<sup>168</sup>, inclusi i documenti contenenti dati numerici sensibili, e visibili in forcelle di valori minime e massime concordate con le parti. Yellow Tax ha quindi avuto accesso ai documenti desecretati in data 6 marzo 2018, mentre Taxiblu e Autoradiotassi hanno effettuato accesso agli atti il 15 marzo 2018.

172. Al fine di consentire alle Parti di disporre di un tempo congruo per articolare compiutamente le proprie difese sono state accolte le istanze di proroga dei termini del procedimento e, in particolare, del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie difensive, presentate da Taxiblu e Autoradiotassi in data 16 marzo 2018 dopo il ricevimento della CRI. Pertanto, in data 28 marzo 2018, l'Autorità ha deliberato un'ulteriore proroga al 31 maggio 2018 del termine di conclusione del procedimento, fissando al 9 maggio 2018 il nuovo termine infraprocedimentale di acquisizione degli elementi probatori. Le Parti hanno quindi avuto a disposizione, per esercitare le loro prerogative di difesa, 60 giorni tra il ricevimento della CRI (9 marzo 2018) e la chiusura della fase istruttoria (9 maggio 2018). Le Parti sono state inoltre sentite in audizione finale davanti al Collegio il 9 maggio 2018.

173. Per quanto concerne poi la mancata instaurazione di un dialogo istruttorio con gli Uffici, contestata per la prima volta nelle memorie finali e nell'audizione finale, e la conseguente richiesta di retrocessione del procedimento alla fase istruttoria, si osserva che lo svolgimento del procedimento in esame appare risultare in linea con i principi del giusto processo (ed in particolare di un pieno ed effettivo contraddittorio) e di buona amministrazione, perché le Parti hanno avuto un esteso accesso ai documenti e al fascicolo istruttorio, gli sono state comunicate tutte le prove a carico e a discarico attraverso l'invio della CRI e le Parti stesse, a fronte degli addebiti mossi nei loro confronti, hanno avuto la concreta possibilità di difendersi nel corso di un'audizione orale innanzi al Collegio.

### **2. La definizione del mercato rilevante**

#### **2.1 Il mercato del prodotto**

174. Ai fini della valutazione del caso in esame, il mercato rilevante del prodotto è quello della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi. Tali servizi consistono nell'attività necessaria a mettere in contatto gli utenti del servizio di trasporto taxi con i fornitori di tale servizio, i tassisti, e comprendono tutti i diversi canali disponibili, ossia i tradizionali canali diretti (posteggi e colonnine) e le piattaforme di intermediazione (radiotaxi, piattaforme come Mytaxi, numero unico comunale).

---

<sup>166</sup> [Doc. 196, all. 2B.]

<sup>167</sup> [Cfr. supra Sezione II.3.]

<sup>168</sup> [Peralaltro, nel procedimento in esame, la fase istruttoria volta alla raccolta e all'analisi degli elementi probatori e all'elaborazione degli addebiti è stata preceduta da una lunga fase che ha invece riguardato la presentazione e valutazione di impegni, rigettati con delibera del 7 giugno 2017, nonché di un'istanza di riapertura dei termini del procedimento per la presentazione di ulteriori impegni, anch'essa rigettata con lettera del 6 novembre 2017.]

175. Le dinamiche concorrenziali che si realizzano in tale mercato hanno ripercussioni anche sulle condizioni di concorrenza del mercato distinto, e a valle, della fornitura del servizio di trasporto taxi, servizio di rilevanza economica soggetto ad obblighi di servizio pubblico e caratterizzato dalla presenza di un numero di licenze fissato dall'amministrazione comunale. A tale mercato devono necessariamente attingere gli operatori attivi nel mercato rilevante, sia *incumbent* che nuovi entranti.

176. Con particolare riferimento all'attività di raccolta della domanda realizzata dalle piattaforme di intermediazione, si tratta di un sistema a due versanti, che presenta elevate relazioni di sostituibilità su ciascuno di essi indipendentemente dal tipo di tecnologia utilizzata: i tassisti, sotto il profilo dell'offerta, utilizzano i diversi canali di procacciamento per aumentare le possibilità di presa del cliente; i consumatori, dal lato della domanda, scelgono il canale desiderato in base alle proprie preferenze, dato il contesto di riferimento in cui si trovano ad effettuare la scelta. La piattaforma, quindi, assume le proprie decisioni strategiche considerando la duplice interazione, con i tassisti da un lato e con i passeggeri dall'altro, e le dinamiche, anche concorrenziali, che si realizzano dal lato dei rapporti tra piattaforme e tassisti hanno effetti anche sui rapporti tra piattaforme e utenti finali del servizio e viceversa.

177. Nello specifico, per il tassista ciascun canale di dispacciamento rappresenta indistintamente una fonte di approvvigionamento per ottenere una crescita delle occasioni di lavoro: la disponibilità di una pluralità di fonti di approvvigionamento può infatti portare ad un ampliamento della sua attività lavorativa e del suo reddito. In particolare, intercettando tutte le tipologie di domanda, sia l'utenza privata che la clientela *business*, su tutti i canali disponibili, il tassista può veder crescere il numero di corse effettuate in ciascun turno ed ottimizzare l'utilizzo della sua capacità produttiva.

178. Dal punto di vista del consumatore, invece, rileva la possibilità di soddisfare il bisogno di trasporto utilizzando la modalità più appropriata in funzione delle proprie preferenze e delle specifiche circostanze: ad es. un utente che si trovi in prossimità di un posteggio troverà più vantaggioso rivolgersi ai taxi in fila, un utente che preferisca usare il telefono si rivolgerà al *call center* di un radiotaxi, mentre alcuni utenti, a seconda della localizzazione, della lingua, ecc., possono preferire il ricorso alle *app* (sia quelle gestite dai radiotaxi che quelle gestite da operatori specializzati nelle *app* a diffusione internazionale). Non è escluso un utilizzo contestuale di più modalità (l'ipotesi più tipica essendo quella del consumatore che trovandosi in strada cerca un taxi ed al tempo stesso chiama una centrale radiotaxi o contatta una *app* sul web). Pertanto, anche se sussistono alcune vischiosità nell'utilizzo delle diverse modalità di procacciamento della domanda, perché alcune categorie di utenti utilizzano in modo più frequente una modalità di raccolta, i vari canali possono essere considerati sostanzialmente sostituibili tra loro dall'utenza finale in quanto alternativamente utilizzati per soddisfare il medesimo bisogno.

179. Non appare al riguardo conferente l'argomentazione sollevata da Taxiblu e Autoradiotassì in merito alla possibilità di individuare un mercato dell'intermediazione del servizio taxi offerta tramite *app* distinto dagli altri canali sulla base di una serie di caratteristiche che distinguerebbero, sotto il profilo del consumatore finale, il primo mercato dal secondo, quali: la geolocalizzazione, la possibilità di pagamento tramite *app*, la possibilità per il cliente di memorizzare i dati informativi inerenti alle chiamate e alle corse effettuate così come di usufruire di (e partecipare a) un sistema di *rating* di qualità del tassista.

180. In primo luogo, si osserva che il caso in esame concerne gli effetti di *foreclosure*, derivanti da reti di intese verticali aventi ad oggetto clausole di non concorrenza che incidono sulla libertà dei tassisti di offrire i propri servizi a favore di una piattaforma aperta nuova entrante sul mercato. Oggetto del presente procedimento sono, quindi, comportamenti che ricadono prioritariamente sul versante dei tassisti (e non dei consumatori finali) che si avvalgono delle piattaforme per il procacciamento della domanda; per essi - poiché ciò che rileva è la possibilità di aumentare le occasioni di acquisizione di una corsa - i vari sistemi di dispacciamento, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata, sono tutti volti alla soddisfazione dello stesso obiettivo (e quindi sostituibili tra loro).

181. In secondo luogo, se è vero che per le piattaforme di intermediazione, in quanto sistemi a due versanti, le scelte dei consumatori influenzano a loro volta le scelte dei tassisti, potendo incidere sulle loro decisioni di utilizzo dei servizi offerti da ciascuna piattaforma, ciò non rappresenta un elemento ostativo alla configurabilità di un mercato unico dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi che comprenda sia le *app* sia i radiotaxi. Infatti, entrambe le tipologie di piattaforma presentano caratteristiche e aspetti qualitativi in grado di stimolare la domanda finale e quindi tali da indurre, indirettamente, il tassista a scegliere indifferentemente l'uno o l'altro canale di dispacciamento sulla base degli effetti di rete connessi all'utilizzo da parte dei consumatori finali dei medesimi canali. Al riguardo, nel corso del procedimento, le stesse Parti hanno ampiamente rivendicato il livello qualitativo particolarmente elevato dei servizi offerti dai radiotaxi i quali disporrebbero di: più tecnologie di smistamento della domanda, modalità di pagamento più numerose, assistenza h24 per clienti finali e tassisti, ecc.<sup>169</sup>. A ciò si aggiunga che, come sottolineato anche dalle Parti, vi è una quota ancora rilevante di consumatori che si avvalgono di modalità di chiamata non tramite *app*, che il tassista non potrebbe raggiungere ove rinunciasse all'adesione al proprio radiotaxi.

182. In tal senso, anche il riferimento effettuato dalle Parti al caso spagnolo Mytaxi/Hailo<sup>170</sup> al fine di configurare il mercato di intermediazione tramite *app* e quello dei servizi di intermediazione tradizionali come due mercati distinti, in

---

<sup>169</sup> [Cfr. *supra* in particolare, nelle argomentazioni delle Parti, il § 128.]

<sup>170</sup> [Decisione Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).]

quanto del tutto decontestualizzato rispetto al caso di specie, appare non conferente. Si tratta di un caso, infatti, in cui la definizione del mercato rilevante era strettamente finalizzata alla valutazione degli effetti di un'operazione di concentrazione e per il quale, comunque, l'Autorità spagnola ha ritenuto di lasciare aperta la definizione del mercato.

## 2.2 Il mercato geografico

183. La dimensione geografica del mercato interessato è locale e corrispondente all'ambito territoriale del Comune di Milano, che ha rilasciato le licenze taxi e da cui origina il traffico dei tassisti che si avvalgono dei radiotaxi delle società Parti del procedimento. La natura locale del mercato geografico si evince dal fatto che l'attività di raccolta e smistamento delle corse è funzionale a garantire l'incontro tra domanda e offerta nel mercato della fornitura del servizio di trasporto taxi, il quale è caratterizzato dalla necessità intrinseca di far incontrare "fisicamente" in un dato spazio il tassista con l'utente; l'attività di smistamento con la geolocalizzazione serve proprio ad agevolare le probabilità di tale incontro in ciascuna area geografica locale.

184. Inoltre, Mytaxi è un'app sviluppata per funzionare in più città, il cui utilizzo in una data città consente agli utenti finali di localizzare esclusivamente tassisti operanti nella zona in cui si trovano; corrispondentemente, i tassisti che utilizzano Mytaxi possono servire esclusivamente passeggeri localizzati nell'area circostante dalla quale proviene la domanda. Peraltro, Mytaxi opera al momento in sole tre città italiane.

## 3. La restrizione della concorrenza

185. L'analisi istruttoria è stata volta a verificare se le reti di intese verticali aventi ad oggetto le clausole di non concorrenza che disciplinano i rapporti tra i radiotaxi Parti del procedimento e i tassisti aderenti, valutate nell'ambito del contesto economico e giuridico di riferimento, siano idonee a produrre un effetto cumulativo di foreclosure, ostacolando o precludendo l'accesso al mercato di imprese concorrenti e, in particolare, del nuovo operatore Mytaxi.

### 3.1 La natura della fattispecie

186. Come sarà illustrato di seguito, l'esito di tale analisi è che le clausole di non concorrenza descritte in Fatto e contenute negli atti - Statuti, Regolamenti e Contratti di somministrazione - che disciplinano i rapporti tra le società di radiotaxi Parti del procedimento e i rispettivi tassisti aderenti, sia soci che utenti, si configurano come intese verticali tra tali piattaforme ed i singoli tassisti aderenti ai sensi dell'articolo 101 TFUE.

187. In particolare, dette clausole, con varie formule, prevedono un obbligo a carico dei soci e degli utenti di ogni singolo radiotaxi a non svolgere attività in concorrenza con la cooperativa, obbligo che, in caso di violazione, viene sanzionato con l'esclusione del socio o dell'utente<sup>171</sup>.

### 3.2 La restrittività della fattispecie e gli artt. 2527 e 1567 c.c.

188. Ai fini della valutazione di restrittività delle intese verticali in esame, deve osservarsi innanzitutto che le clausole statutarie, regolamentari e contrattuali che prevedono obblighi di non concorrenza per i soci e gli utenti delle Parti, e l'esclusione dalle società cooperative per i membri che acquistino i servizi anche all'esterno della società, e in concorrenza con essa, possono risultare *in linea di principio* finalizzate all'esigenza di assicurare il buon funzionamento della cooperativa stessa. In tal senso, le clausole in esame non appaiono caratterizzate da un "oggetto" anti-competitivo, risultando *in astratto* coerenti con l'obiettivo di garantire la funzionalità della cooperativa.

189. Tuttavia, contrariamente a quanto sostenuto da Taxiblu e Autoradiotaxi, l'articolo 2527, secondo comma, del codice civile, e la sua asserita natura inderogabile, non impediscono una valutazione di compatibilità delle clausole in questione con l'articolo 101 TFUE, laddove le clausole in esame, tenuto conto del concreto contesto economico e di mercato in cui operano, risultano idonee a produrre "effetti" restrittivi della concorrenza nel mercato comune<sup>172</sup>.

190. Innanzitutto, l'articolo 2527, comma 2 - il quale vieta ai soci di svolgere attività in diretta concorrenza con quella della cooperativa - non appare violato dal tassista socio di una cooperativa che, affiliandosi a Mytaxi, non ne diventa socio, ma si limita a svolgere il solo servizio di trasporto.

191. Anche a voler attribuire alla suddetta norma del codice civile un'interpretazione sostanziale e dunque più ampia, il divieto - per armonizzarsi con la normativa *antitrust* - potrebbe valere ed operare solo in quanto indispensabile a

---

<sup>171</sup> [Gli obblighi di non concorrenza sono accordi secondo i quali l'acquirente è indotto od obbligato a concentrare l'80% o più dei suoi acquisti di un determinato prodotto sulla marca di un solo fornitore. Tali accordi possono condurre alla preclusione di altri fornitori che possono avere difficoltà per espandersi o per entrare nello stesso mercato. L'effetto di preclusione può aumentare notevolmente se diversi fornitori applicano accordi di non concorrenza nello stesso mercato. Questo può rendere il mercato più rigido e può favorire la collusione tra concorrenti. Quanto più significativa è la quota del mercato totale coperta da obblighi di monomarchismo e quanto più lunga è la durata dell'obbligo, tanto più importante sarà, con ogni probabilità, l'effetto di preclusione. In base al Regolamento comunitario sulle intese verticali, se la quota di mercato del fornitore maggiore non supera il 30% e la quota di mercato dei cinque maggiori fornitori non supera il 50% è improbabile che si verifichi un effetto anticoncorrenziale individuale o cumulativo. Cfr. Regolamento sulle intese verticali (Regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione, del 20 aprile 2010, relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate) e Comunicazione della Commissione Orientamenti sulle restrizioni verticali, 2010.]

<sup>172</sup> [Cfr. caso C-250/92 Gøttrup-Klim, sentenza Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 e conclusioni AG Tesouro del 16 giugno 1994, in cui il giudice ha riconosciuto che "...una disposizione statutaria di una cooperativa d'acquisto, che limiti la possibilità per i suoi aderenti di partecipare ad altre forme di cooperazione concorrenti e che, in tal modo, li dissuada dal rifornirsi altrove, può avere taluni effetti negativi sulla concorrenza. Ne consegue che, per sfuggire al divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato, le limitazioni imposte dagli statuti delle cooperative di consumo ai loro soci devono limitarsi a quanto è necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa e rafforzare il suo potere contrattuale nei confronti dei produttori" (§ 35).]

garantire la funzionalità della cooperativa, e comunque proporzionato rispetto al raggiungimento di tale finalità, circostanza questa che, come argomentato meglio *infra*, non può dirsi ricorrente nel caso di specie.

192. L'interpretazione dell'articolo 2527, comma 2, proposta nel corso del procedimento dalle società di radiotaxi, infatti, non tiene conto della circostanza che la norma codicistica va interpretata alla luce, e nel quadro, del sistema ordinamentale e dunque in modo armonico ai principi antitrust<sup>173</sup>.

193. Né l'articolo 1567 del codice civile, differentemente da quanto affermato da Yellow Tax, impedisce una valutazione di compatibilità della clausola in questione con l'articolo 101 TFUE. L'articolo 1567 del codice civile, che prevede la possibilità di stabilire contrattualmente un'esclusiva a favore del somministrante, non può valere e operare in modo da sottrarre detta clausola all'applicazione della normativa *antitrust*, posto che la disciplina pubblicistica di cui all'articolo 101 TFUE rappresenta, comunque, il limite superiore di ogni patto limitativo della concorrenza, compreso quello nominato e disciplinato dall'articolo 1567 cod. civ., che è preordinato a favorire un interesse di natura privatistica e unilaterale, quello del somministrante, a garantirsi un vantaggio economico derivante dalla possibilità di continuare la fornitura a favore dei clienti.

194. In ogni caso, anche applicando il test di proporzionalità all'esclusiva in questione, essa - per armonizzarsi con il diritto antitrust - potrebbe valere ed operare solo in quanto necessaria e comunque proporzionata alla realizzazione della funzione economica del contratto di somministrazione, circostanza questa che, come argomentato meglio *infra*, non può dirsi ricorrente nel caso di specie.

195. L'istruttoria ha evidenziato che gli obblighi di non concorrenza contestati vincolano tutti i tassisti aderenti a ciascun radiotaxi Parte del procedimento. Infatti, tali obblighi sono vincolanti sia per i soci di ciascuna società, in virtù dei rispettivi Statuti, sia per ogni altra categoria di tassista aderente al radiotaxi (tassista utente), posto che sia i regolamenti che i contratti di utenza contengono un rinvio espresso agli obblighi statutari, ivi inclusi gli obblighi di non concorrenza. Tali obblighi sono altresì vincolanti per tutti gli utenti che sono legati a Yellow Tax da un contratto di somministrazione, sia scritto che orale.

196. Inoltre, tali obblighi hanno durata indefinita e dunque teoricamente illimitata, poiché le clausole contenenti detti obblighi sono inserite all'interno degli Statuti, dei Regolamenti e dei contratti<sup>174</sup>. Pertanto tali clausole sono applicabili fintantoché perdura il rapporto tra il tassista e il radiotaxi.

197. Si tratta quindi di restrizioni escluse dall'applicazione dell'esenzione di cui al Regolamento comunitario sulle intese verticali, in base al quale "*l'esenzione di cui all'articolo 2 non si applica alle seguenti obbligazioni contenute in accordi verticali: "a) un obbligo di non concorrenza, diretto o indiretto, la cui durata sia indeterminata o superiore a cinque anni; [...]"*.

198. Nel caso di specie, come argomentato nel seguito, si ritiene che le clausole in esame ricadano nel divieto di intese restrittive della concorrenza, in quanto idonee ad ostacolare in maniera sensibile l'accesso e lo sviluppo di altri fornitori nel mercato dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Milano.

In particolare, l'istruttoria ha evidenziato che il complesso delle clausole di non concorrenza sopra descritte, valutate nell'ambito del contesto economico e giuridico di riferimento, così come si è evoluto, produce l'effetto di ostacolare o precludere l'accesso al mercato rilevante di imprese concorrenti e in particolare del nuovo operatore Mytaxi, determinando un effetto cumulativo di blocco.

### 3.3 Gli effetti restrittivi delle intese

199. La valutazione circa la compatibilità con le norme a tutela della concorrenza di reti di intese verticali aventi ad oggetto le descritte clausole di non concorrenza è stata svolta sulla base dei principi fissati dalla giurisprudenza eurounitaria in materia di reti di intese verticali<sup>175</sup>, riassumibili nel c.d. "*test Delimitis*"<sup>176</sup>.

200. A tal fine, l'analisi che segue, dopo una preliminare disamina della "teoria del danno concorrenziale" adottata ai fini del presente procedimento (cfr. *infra* Sez. 3.4), si sofferma innanzitutto sulla non contendibilità del mercato (cfr. *infra* Sez. 3.5.1), analizzando la portata deterrente delle clausole di non concorrenza e l'esistenza di disincentivi all'abbandono dei radiotaxi da parte dei tassisti, anche tenuto conto della previsione del diritto di recesso negli Statuti e nei contratti da questi ultimi stipulati con i propri radiotaxi. Sono quindi verificate le ipotesi di natura economica volte ad indagare le cause dell'elevato tasso di mancata evasione delle chiamate di Mytaxi rispetto ai radiotaxi *incumbent* (cfr. *infra* 3.5.b); si dimostrerà, infine, che vi è un legame univoco tra l'effetto di *foreclosure* e le clausole di non concorrenza, e che queste ultime sono prive di alcuna giustificazione economica (cfr. *infra* Sez. 3.5. c) e d)).

<sup>173</sup> [Peraltro, il giudizio di inderogabilità di una norma deve essere il risultato non di una mera interpretazione grammaticale e letterale, ma di un'interpretazione di carattere sistematico e assiologico, la quale tenga conto sia degli interessi tutelati dalla norma stessa sia del valore che essi assumono nel complesso dell'ordinamento e alla luce dei principi fondamentali. ]

<sup>174</sup> [Comunicazione della Commissione Orientamenti sulle restrizioni verticali, §§ da 129 a 150.]

<sup>175</sup> [Regolamento sulle intese verticali (Regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione, del 20 aprile 2010, relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate); tra la giurisprudenza cfr. ex multis Sentenza della Corte di Giustizia del 28 febbraio 1991, caso *Delimitis c. Henninger Brau*; sentenza del Tribunale di Primo Grado dell'8 giugno 1995 caso *Langnese*. ]

<sup>176</sup> [L'applicazione del test richiede la verifica del grado di contendibilità del mercato, desumibile in particolare da: l'incidenza percentuale delle esclusive nel mercato rilevante, la presenza di soggetti non vincolati dalla clausole di esclusiva/non concorrenza, l'effetto deterrente dei vincoli di esclusiva sui soggetti vincolati, l'esistenza di disincentivi tecnico-economici all'abbandono della rete e l'idoneità del diritto di recesso a mitigare eventuali effetti restrittivi delle esclusive.]

### 3.4 La teoria del danno

201. Preliminarmente alla valutazione concorrenziale degli effetti delle condotte in esame, si intendono esprimere alcune considerazioni volte a rispondere all'argomentazione difensiva delle Parti concernente l'adozione, nella CRI, di una pregiudiziale ed erronea "teoria del danno concorrenziale". In particolare, secondo le Parti nella CRI non si sarebbe proceduto ad accertare, come richiesto dal "test *Delimitis*", se le clausole di non concorrenza abbiano determinato un effetto di *foreclosure* nei confronti di soggetti nuovi entranti, ma ci si sarebbe spinti invece a valutare se dette clausole abbiano impedito a Mytaxi di ottenere il tasso di sviluppo desiderato, tenuto conto di un obiettivo di efficienza definito a priori, e consistente nella possibilità di introdurre in misura sostanziale nel mercato rilevante tecnologie più efficienti di *matching* tra domanda ed offerta di servizi taxi.

202. Con riferimento a tale eccezione, si intende ribadire che il presente procedimento istruttorio ha come unica finalità quella di valutare l'impatto concorrenziale delle clausole di non concorrenza previste dai radiotaxi nei confronti dei tassisti aderenti, con particolare riguardo agli effetti di *foreclosure* che tali clausole hanno determinato sul mercato rilevante, impedendo ad operatori nuovi entranti che utilizzano piattaforme aperte di esercitare un'effettiva pressione concorrenziale sugli operatori *incumbent*, che si avvalgono invece di piattaforme chiuse. In altri termini, il pregiudizio che si vuole accertare non è la mancata crescita del nuovo entrante, ma l'impedimento ad operare nel mercato secondo il suo modello di attività, che è quello di una piattaforma aperta.

203. Il recente ingresso di piattaforme aperte sul mercato, che utilizzano in modo diverso, rispetto ai radiotaxi, le opportunità offerte dalle nuove tecnologie, ha certamente reso necessaria, proprio al fine di una valutazione dell'impatto concorrenziale delle clausole di non concorrenza previste dai radiotaxi, una disamina delle modalità di funzionamento dei diversi canali di approvvigionamento, anche attraverso un confronto delle caratteristiche di efficienza di ciascun canale. Tuttavia, tale esame dell'efficienza relativa dei vari canali, che - si ribadisce - non è il fine di questo procedimento, appare necessario se si tiene conto che alcune delle principali variabili competitive del mercato rilevante, come il numero di tassisti disponibili e le tariffe massime praticabili, sono fissati per via amministrativa. In tale contesto la "non price competition" - e dunque la possibilità di offrire servizi innovativi e di qualità sempre più elevata - riveste un ruolo molto importante per il consumatore.

204. L'analisi del contesto di mercato effettuata nel corso del procedimento indica che questo effetto di "non price competition" dipende dalle pressioni concorrenziali che le nuove piattaforme aperte sono in grado di esercitare nei confronti delle piattaforme tradizionali di raccolta e smistamento della domanda, con effetti sia dal lato dei tassisti che dell'utenza finale.

205. Dal punto di vista dei tassisti, la coesistenza di modelli diversi di procacciamento della domanda - aperti e chiusi - tende ad ottimizzare l'impiego della capacità produttiva all'interno del turno di servizio. Inoltre, le piattaforme aperte si basano su innovazioni tecnologiche che rendono non più indispensabile per i tassisti sostenere investimenti, in *hardware* e attrezzature, che sono ancora richiesti per usufruire della tecnologia radio; è vero, come affermato dalle Parti, che anche i radiotaxi usano le nuove tecnologie, inclusa la geolocalizzazione, ma i tassisti che vi aderiscono devono dotarsi delle attrezzature richieste da tutte le tecnologie dei radiotaxi. Le modalità di utilizzo delle nuove tecnologie da parte delle piattaforme aperte da un lato, rendono molto facile l'affiliazione da parte dei tassisti alla piattaforma aperta, ancorché molto spesso per una parte limitata della propria capacità produttiva; dall'altro lato, aprono spazi ad una concorrenza tra piattaforme di intermediazione sino ad ora non osservata, sia in termini di riduzione delle quote di accesso e dei canoni mensili dei radiotaxi, sia in termini di diversificazione e miglioramento dei servizi offerti ai propri soci.

206. Il confronto competitivo tra piattaforme può anche stimolare forme alternative di politiche promozionali nei confronti del consumatore finale, non solo tramite sconti rispetto alla tariffa regolamentata praticati direttamente dai tassisti, ma anche attraverso sconti a carico della piattaforma. Tutto ciò può a sua volta riverberarsi in una crescita della domanda di taxi in termini assoluti, grazie alla possibilità di raggiungere fasce di popolazione con preferenze o abitudini diverse: ad esempio consumatori che non usano il taxi perché troppo caro o che non utilizzano (o utilizzano molto poco) i mezzi tradizionali di procacciamento (ad esempio i giovani).

207. Sempre dal punto di vista dei consumatori finali, una molteplicità di canali di approvvigionamento dei servizi taxi ha l'effetto di ridurre i casi di utenza insoddisfatta, con un miglioramento della qualità del servizio in termini tanto di riduzione dei tempi di attesa che del prezzo della corsa. Ciò, non solo, come appena evidenziato, per le possibili ricadute sul profilo tariffario di una maggiore concorrenza tra piattaforme, ma anche perché il costo complessivo della corsa risente del periodo di tempo intercorrente tra l'accettazione della chiamata e l'arrivo presso il cliente.

208. Ai vantaggi sin qui evidenziati, deve aggiungersi che le piattaforme aperte, per il modo in cui operano, tendono a personalizzare il rapporto tra consumatore e soggetto che offre il servizio, attivando un circolo virtuoso tra aspettative/esigenze del consumatore e incentivi per l'operatore a migliorare la qualità del servizio: la possibilità di esercitare un *rating* di qualità del servizio da parte dell'utilizzatore della piattaforma opera infatti nella direzione di aumentare gli incentivi per il fornitore del servizio di investire in qualità percepita (vettura, cortesia, conoscenza delle lingue, modalità di pagamento, ecc.).

209. Vale sottolineare, al riguardo, che l'ART, in un parere reso sui servizi di prenotazione del trasporto taxi oggetto del presente procedimento, ha rilevato "[...] come la diffusione di sistemi di connettività via web e, in generale, l'impiego delle nuove tecnologie unitamente al principio secondo cui il titolare della licenza dovrebbe poter acquisire liberamente i servizi secondo modalità diverse anche se in concorrenza tra loro, porti ad un effettivo incremento del livello di

servizio del sistema" con vantaggi sia dal lato degli operatori che dei consumatori. "Senza tale libertà di acquisizione dei servizi, viceversa, gli strumenti tecnologici si riducono a mera innovazione del sistema radiotaxi, senza ampliare il mercato alla domanda potenziale di spostamento e alla offerta effettiva di servizi nella loro interezza. Il sistema delle applicazioni per dispositivi mobili rispetto a quello tradizionale presenta, peraltro, alcuni rilevanti vantaggi e opportunità per l'utente, come la certezza di poter pagare con bancomat o carta di credito, oltre che con contanti, la smaterializzazione della ricevuta, che arriva direttamente via mail o nella App dopo il pagamento, l'utilizzo di sconti e promozioni sulle tariffe e la possibilità di valutare in tempo reale il servizio ricevuto (tassista e autovettura)"<sup>177</sup>.

### 3.5. Il test Delimitis

#### a) La non contendibilità del mercato

210. Per valutare quali siano le possibilità effettive per i concorrenti attuali e potenziali delle Parti di accedere al mercato interessato e/o di espandere la propria quota è necessario innanzitutto esaminare quale sia la quota di mercato bloccata per effetto delle clausole di non concorrenza in esame e l'idoneità di tale quota ad impedire l'ingresso o la crescita dei concorrenti, tenuto conto delle caratteristiche del mercato interessato.

211. Nel mercato rilevante l'offerta ha una struttura oligopolistica e relativamente simmetrica: i radiotaxi Parti del procedimento sono i primi 3 operatori e detengono quote di mercato non molto dissimili: su un totale di 4.855 tassisti a Milano (il cui numero è fisso e non è destinato ad aumentare nel medio periodo), nel 2017 [4.300-4.500] hanno aderito ai tre radiotaxi in questione, per cui la quota di tassisti vincolata è pari a circa il [85-100]%. Il primo operatore, Taxiblu, dispone di una rete di tassisti pari a [1.700-1.800], che rappresentano una quota del [35-40]%; il secondo operatore, Autoradiotaxi, dispone di [1.400-1.500] tassisti, corrispondenti a una quota del [30-35]%; il terzo operatore, Yellow Tax, può contare su [1.200-1.300] tassisti, che rappresentano [il 20-25]% del mercato. Per quanto riguarda gli altri tassisti (in media [400-450]), una parte aderisce ad altri radiotaxi di piccole dimensioni, che non prevedono clausole di non concorrenza, come Radiotaxi Freccia 4000 (che ad esempio ha circa 120 aderenti) e Etaxi 5353. Vi sono, dunque, [circa 300-350] tassisti che storicamente non si sono mai associati ad alcuna piattaforma di intermediazione della domanda.

212. Nell'ultimo triennio la quota di tassisti aderenti a ciascuna Parte è rimasta essenzialmente stabile, evidenziando uno scarso grado di concorrenza orizzontale tra le piattaforme degli operatori *incumbent*. Inoltre il numero di tassisti aderenti a ciascuna piattaforma è rimasto sostanzialmente invariato anche dopo l'ingresso sul mercato di Mytaxi.

213. Ciascuno dei tre *incumbent* è in grado di offrire un'ampia gamma di servizi e, seppure con pesi diversi, copre tutte le tipologie di domanda, inclusi i vari segmenti della domanda *business*, tra cui grandi aziende ed enti pubblici, che richiedono anche l'impegno ad arrivare entro un certo tempo limite, pena il pagamento di penali.

214. Vale evidenziare, tuttavia, che le peculiarità del mercato in esame sono tali per cui, ai fini della valutazione dell'effetto di *foreclosure* nei confronti di Mytaxi, e più in generale di una piattaforma aperta, il parametro della quota di mercato vincolata non può limitarsi alla mera considerazione del numero di tassisti aderenti all'una o all'altra piattaforma di intermediazione, ma deve fare riferimento piuttosto alla capacità produttiva (in termini di corse per turno) che ogni tassista è in grado di mettere a disposizione di ciascuna piattaforma. Solo in questo modo, infatti, appare possibile confrontare tra loro operatori di mercato che adottano modelli di *business* differenti, come il radiotaxi e le piattaforme aperte come Mytaxi.

215. Mentre i radiotaxi dispongono dell'intera capacità produttiva dei propri tassisti, vi sono una pluralità di fattori che intervengono a limitare la capacità produttiva di cui può disporre Mytaxi o una qualsiasi piattaforma aperta che decida di entrare nel mercato rilevante.

216. In primo luogo, non solo a Milano vi è un ridotto numero di tassisti indipendenti (circa [400-450]), ma una parte di tali tassisti non può considerarsi contendibile da Mytaxi (o da qualsiasi altra piattaforma), a prescindere dalla circostanza che essi non siano vincolati da clausole di non concorrenza ad alcun radiotaxi. Si tratta infatti di tassisti che, nonostante la presenza di radiotaxi radicati sul territorio da anni, hanno deciso di non associarsi a nessuna di essi perché preferiscono modalità di procacciamento della domanda diverse (lavorano soprattutto nei posteggi siti in prossimità dei grandi attrattori di traffico come aeroporti, stazioni, grandi alberghi), non vogliono sottostare a particolari standard qualitativi o non sono disposti a sopportare alcun costo di accesso o di utilizzo delle piattaforme. Tale categoria di tassisti, quindi, non ha interesse a operare stabilmente attraverso il canale delle piattaforme.

217. La caratteristica di "indipendenza" propria dei tassisti non vincolati, inoltre, fa sì che, anche quando affiliati a Mytaxi, possano non essere necessariamente interessati a farsi intermediare dalla piattaforma per tutta la propria capacità produttiva, decidendo se e quando diventare "attivi" in base alle specifiche condizioni contingenti (ad esempio, se si trovano presso un posteggio in prossimità di un aeroporto o di una stazione possono preferire non accendere l'app di Mytaxi per non essere vincolati ad accettare una corsa presumibilmente meno remunerativa).

218. In secondo luogo, il bacino del [85-100]% dei tassisti aderenti alle tre società radiotaxi del presente procedimento non può in nessun caso ritenersi un bacino da cui Mytaxi può allo stato attingere liberamente per soddisfare la domanda dei suoi utenti finali. Se da un lato, infatti, i tassisti aderenti ad un radiotaxi hanno un interesse oggettivo ad affiliarsi a Mytaxi al fine di ottimizzare l'impiego della propria capacità produttiva, dall'altro, l'istruttoria ha chiaramente evidenziato che la mera affiliazione a Mytaxi da parte di un tassista non fornisce alcuna informazione circa

---

<sup>177</sup> [Doc. 126 Parere ART.]

l'effettivo utilizzo dell'app. In particolare, nel caso di affiliazione a Mytaxi di un tassista aderente ad una delle tre imprese Parti del procedimento, l'effetto deterrente derivante dal vincolo statutario/regolamentare di non concorrenza gioca un ruolo determinante sulle scelte dei tassisti, poiché le clausole di non concorrenza si prestano a contestare anche un uso contenuto della piattaforma aperta, pure quando in concreto non sia possibile imputare al tassista il venir meno dei doveri cooperativi. Analogo ragionamento vale in relazione alla clausola di non concorrenza contenuta nei contratti di somministrazione di Yellow Tax.

219. In particolare, la destinazione di una quota di capacità produttiva (corse per turno) alla piattaforma Mytaxi piuttosto che al proprio radiotaxi - che sarebbe altrimenti basata su un confronto tra servizi offerti e canoni/commissioni applicate, anche in relazione alla specifica situazione di contesto in cui il tassista si trova ad operare - trova un ostacolo oggettivo nel pericolo per il tassista di vedere risolto il proprio contratto con il radiotaxi, costringendolo a sopportare costi molto elevati.

220. Oltre ai costi "affondati" conseguenti all'uscita dal radiotaxi - almeno una parte degli importi sostenuti per l'adesione al radiotaxi e per l'acquisto delle attrezzature *hardware* non vengono restituiti dal radiotaxi in caso di recesso del tassista - il tassista che esce da un radiotaxi si trova infatti a dover sostenere costi ben più rilevanti derivanti dai mancati benefici da "economie di rete", ovvero i costi legati alla perdita della possibilità di accedere alla domanda fidelizzata al radiotaxi di appartenenza, con una riduzione significativa dei propri introiti. Ciò è tanto più rilevante se si considera, come peraltro argomentato dalle Parti nei loro scritti difensivi, che vi è una quota ancora consistente di domanda che si rivolge ai tassisti attraverso il canale telefonico tradizionale e che quindi non può essere raggiunta tramite *app*<sup>178</sup>.

221. A ciò si aggiunga che, ove il tassista decida di rivedere la propria decisione per aderire nuovamente al radiotaxi da cui è uscito, dovrebbe comunque rifare l'intera procedura per l'ammissione e sostenere ancora una volta i costi fissi irrecuperabili iniziali.

222. Né appare conferente l'argomentazione delle Parti circa il fatto che solo in casi sporadici se non eccezionali le società abbiano applicato l'obbligo di non concorrenza a carico dei propri tassisti che si sarebbero affiliati a Mytaxi. La rilevanza che ciascuna società attribuisce alla clausola di non concorrenza e il conseguente effetto deterrente che ne deriva a carico dei suoi associati sono infatti insiti nell'esistenza stessa della clausola (a prescindere dall'effettivo *enforcement* della clausola). Se così non fosse, non ci sarebbe alcuna necessità per i radiotaxi di mantenerla in vita, lasciando ciascun tassista socio libero di offrire una quota della propria capacità alla piattaforma di Mytaxi.

223. Neanche la presenza negli Statuti e/o nei contratti di un formale diritto di recesso, variamente normato, risulta idonea a limitare la portata della clausola di non concorrenza, laddove il tassista che decida di recedere, per poter accedere a un ulteriore canale di approvvigionamento, è costretto a rinunciare all'intera domanda di servizio taxi garantita dal radiotaxi di provenienza. Le significative esternalità di rete negative in caso di uscita dal radiotaxi, ampiamente evidenziate, rendono il recesso non appetibile e comunque rischioso per il singolo tassista. Tale rischio è tanto più elevato laddove gli *incumbent* intermediano un numero significativo di corse<sup>179</sup>. Inoltre, di regola servono 60 giorni per l'esame del recesso e il recesso non ha effetto immediato, in particolare con riguardo ai rapporti mutualistici delle società cooperative; nel caso di Yellow Tax può essere previsto un preavviso anche elevato, in funzione dell'anzianità dei soci che operano sulla base di contratti verbali.

224. Nemmeno appare rilevante, nel caso di specie, il precedente austriaco richiamato dalle Parti, poiché esso presenta elementi di fatto e diritto diversi. Il giudice austriaco, infatti, ha affermato che la valutazione in merito all'assenza di un effetto escludente delle clausole di non concorrenza, benché accompagnate da facoltà di recesso nel termine di un mese, dipendeva "*dalle circostanze del caso concreto*" - circostanze non presenti nel caso di specie - quali, tra l'altro che l'esclusiva gravasse sul singolo veicolo (e non sul tassista), così che i tassisti con un parco di più veicoli (situazione possibile in Austria ma non in Italia) non fossero necessariamente vincolati ad una impresa radiotaxi per tutta la loro capacità; che non fosse stato dimostrato che in concreto i vincoli di esclusiva, data la facoltà di recesso con breve termine e senza limiti, fossero idonei a rendere difficile o impossibile a un tassista di rivolgersi a un concorrente; che un considerevole numero di taxi a Vienna non sono vincolati. Si ricorda, su tale ultimo punto, che a Vienna vi è un numero di taxi molto elevato, sia in termini assoluti che rispetto alle dimensioni della città (4.500 licenze, per circa 9.000 veicoli) e che vi sono tassisti che hanno un parco di veicoli e sono vincolati da esclusiva solo con un veicolo.

225. In definitiva, la non contendibilità del mercato rilevante si evince, oltre che dalla quota significativamente elevata di tassisti vincolati da obblighi di non concorrenza, dal fatto che il numero di corse che i tassisti possono mettere a disposizione del nuovo entrante è limitato, sia per la categoria dei tassisti indipendenti che per quelli vincolati. Un nuovo entrante che abbia le caratteristiche della piattaforma aperta si troverà dunque di fronte a una notevole scarsità dell'input produttivo essenziale per operare.

---

<sup>178</sup> [Cfr. *supra* argomentazioni Parti § 118.]

<sup>179</sup> [A ciò si aggiunga che la tassa di iscrizione e le spese per l'attrezzatura sono a fondo perduto e le somme restituite dai radiotaxi (come la quota di capitale sociale) non sono di regola liquidate nell'immediato.]

*b) L'impossibilità per Mytaxi di soddisfare le proprie richieste*

226. Nel caso di specie, le evidenze agli atti forniscono una chiara indicazione dell'idoneità del complesso degli obblighi di non concorrenza ad impedire l'ingresso nel mercato o la crescita dei concorrenti delle imprese Parti. Infatti, come risulta dagli elementi fattuali raccolti, sin dall'avvio della sua attività Mytaxi non è riuscita a soddisfare gran parte delle richieste di servizio che ha ricevuto, registrando un tasso di corse inevase in media [del 60-65]% (cfr. Grafico 3). Inoltre, Mytaxi non ha potuto proporre i propri servizi a tutti i segmenti della clientela *business* in ragione di una capacità in termini di corse potenziali insufficiente a soddisfare la propria domanda.

227. Come sopra evidenziato, al crescere della domanda di corse ricevute da Mytaxi, il divario tra tassisti affiliati e tassisti attivi si è ampliato. In particolare, a fronte di un aumento della domanda, Mytaxi non ha potuto disporre di una capacità produttiva adeguata in quanto: *i*) il numero di tassisti indipendenti contendibili è limitato, e comunque anche quelli che hanno deciso di affidarsi a Mytaxi non necessariamente sono disponibili ad offrire a tale piattaforma tutta la loro capacità; *ii*) i nuovi tassisti che via via si sono affiliati, anche ove aderenti ad un radiotaxi, pur avendo interesse a svolgere corse per conto della piattaforma aperta, nei fatti sono bloccati nell'uso della propria capacità in ragione delle clausole di non concorrenza.

Data la limitata capacità messa a disposizione da ciascun tassista, una piattaforma aperta come Mytaxi, per operare efficacemente sul mercato, ha quindi bisogno di un numero di affiliati, a parità di domanda, di gran lunga maggiore di quello dei tassisti aderenti ad un radiotaxi.

228. L'analisi economica svolta nel corso del procedimento fornisce risultati del tutto coerenti con tali valutazioni. Come si evince dalle stime del fabbisogno di tassisti di Mytaxi (cfr. *supra* tabella 4), sin dalla primavera 2016 il numero di tassisti di cui la società avrebbe avuto bisogno per operare con efficacia è sistematicamente e di gran lunga superiore al numero totale di tassisti non vincolati da clausole di non concorrenza (inclusi anche i tassisti che non hanno interesse a utilizzare una piattaforma di intermediazione, sia radiotaxi che di altra natura).

229. Diversamente, ciascuno dei radiotaxi parte del procedimento opera stabilmente in base al proprio modello di *business* e alle caratteristiche e dimensioni della rispettiva domanda. Più precisamente, i tre *incumbent* mostrano tassi di mancata evasione delle corse positivi ma molto più bassi di Mytaxi<sup>180</sup>. Tali tassi hanno natura strutturale, poiché non dipendono da incrementi della domanda e in misura prevalente dipendono da una serie di fattori, alcuni esogeni e comuni a tutte le piattaforme, sia aperte che chiuse, altri endogeni.

230. Né si può ritenere accettabile l'argomento di Taxiblu e Autoradiotassì che sostengono che i dati sulla mancata evasione delle corse da parte di Mytaxi siano viziati dal fatto che il numero di richieste di corse ricevute da Mytaxi sia una stima strutturalmente in eccesso, determinata da una serie di caratteristiche tecniche proprie dell'app<sup>181</sup>. Infatti, i radiotaxi e Mytaxi usano sistemi di rilevazione delle corse sostanzialmente analoghi<sup>182</sup>; inoltre, eventuali difficoltà di stima sono comuni ai due sistemi<sup>183</sup>.

231. Allo stesso modo, appare priva di pregio l'argomentazione relativa al fatto che il tasso di mancata evasione di Mytaxi non dipenderebbe dalle dimensioni della sua rete, poiché nel periodo considerato l'ampiezza della rete di Mytaxi è aumentata, senza che ciò abbia portato a una diminuzione del tasso di mancata evasione, poiché, anche se è aumentato il numero di tassisti affiliati, è aumentata la forbice tra attivi e affiliati. I nuovi affiliati, di cui Mytaxi può avvalersi, infatti, in quanto già vincolati a dei radiotaxi, sono in grado di offrire alla piattaforma nuova entrante - data la presenza delle clausole di non concorrenza - solo una capacità produttiva molto modesta. Per tale ragione, l'ampliamento della rete in termini di tassisti affiliati non corrisponde ad un ampliamento analogo in termini di capacità produttiva, non consentendo a Mytaxi, pur a fronte di un aumento del numero degli affiliati, di ridurre il *gap* tra chiamate ricevute e chiamate evase.

232. In un sistema a due versanti, in cui esiste una stretta relazione tra la capacità disponibile dei tassisti ad operare con la piattaforma e la domanda di utenti che la piattaforma riceve, il rapporto tra richieste ricevute e richieste evase costituisce un parametro particolarmente utile, in quanto fornisce già un'indicazione degli effetti della restrizione determinata dalle clausole di non concorrenza. Infatti, per una piattaforma aperta, il rapporto chiamate ricevute/evase può ridursi (tendendo ad quel livello "strutturale" imputabile esclusivamente a fattori esogeni) solo aumentando in modo consistente il numero dei tassisti affiliati, in quanto la capacità che ciascuno di essi può mettere a disposizione della piattaforma - diventando "attivo" - è ridotta.

---

<sup>180</sup> [Cfr. *supra* §§ 103-106.]

<sup>181</sup> [Cfr. *supra* § 155.]

<sup>182</sup> [Il sistema su cui si basa la piattaforma di Mytaxi considera la chiamata come "ricevuta" nel momento in cui avvia la ricerca, esattamente come i radiotaxi, mentre non registra le chiamate per "richieste di informazioni/di servizio" perché il tempo di arrivo ed il costo stimati sono visibili alla semplice apertura dell'app, che non viene registrata come chiamata. Anche il c.d. rischio di moltiplicazione delle chiamate richiamato dalle Parti, legato alla possibilità che gli utenti usino contestualmente più canali di chiamata, è comune ai radiotaxi e alle piattaforme aperte.]

<sup>183</sup> [Legate ad esempio a eventuali imprecisioni nella geolocalizzazione. Inoltre, il sistema di Mytaxi non registra come chiamate ricevute anche le chiamate "apparenti", né le chiamate a cui il cliente rinuncia (ovvero i casi in cui il cliente non procede alla ricerca del taxi perché il tempo di arrivo stimato è troppo elevato o la connessione internet non è adeguatamente funzionante). Questo tipo di chiamate, peraltro, è equiparabile al segnale occupato e all'assenza di operatori nei radiotaxi.]

233. In tal senso non appare accoglibile la censura delle Parti sull'arbitrarietà della distinzione tra tassisti "affiliati" e "attivi" di Mytaxi. L'istruttoria ha chiarito in maniera univoca che le modalità di funzionamento delle piattaforme aperte - così come i vincoli imposti dalle clausole di non concorrenza ai tassisti aderenti a piattaforme chiuse - impongono una distinzione tra tassisti che hanno solo scaricato l'app e tassisti che la utilizzano effettivamente, laddove, nel caso delle piattaforme chiuse, il numero di tassisti necessariamente tende a svolgere tutte le corse per conto del proprio radiotaxi, sia perché deve recuperare i costi fissi di ingresso e adesione sia perché, come ampiamente evidenziato, è vincolato contrattualmente dalle clausole di non concorrenza.

c) L'esistenza di un legame univoco tra clausole di non concorrenza e foreclosure

234. Vi è quindi un chiaro nesso causale tra la presenza delle clausole di non concorrenza negli Statuti, nei Regolamenti e nei Contratti delle imprese Parti del procedimento e l'effetto restrittivo di *foreclosure* del mercato: la rilevante differenza esistente tra il tasso di chiamate inevase di Mytaxi e quello dei radiotaxi deriva dagli impedimenti che Mytaxi incontra nell'affiliare tassisti vincolati ai radiotaxi Parti a causa delle suddette clausole.

235. Non può accettarsi, al riguardo, l'obiezione delle Parti che la scelta da parte di un tassista di devolvere alla piattaforma di Mytaxi solo una quota minoritaria della propria capacità - mantenendo il proprio "tasso di attività" basso - sia il riflesso delle (errate) politiche di convenzionamento dei tassisti applicate da Mytaxi.

In primo luogo, sulla scelta dei tassisti di destinare una quota della propria capacità ad una piattaforma aperta come Mytaxi - scelta che dovrebbe essere unicamente determinata sia da variabili economiche sia dalle condizioni contingenti della domanda, anche in considerazione della localizzazione sul territorio e delle attitudini di ciascun tassista (vicinanza tra tassista e utente, traffico, disponibilità di una corsa in un posteggio, condizioni metereologiche, ecc.) - pesa necessariamente il vincolo derivante dalla presenza degli obblighi di non concorrenza negli statuti e nei regolamenti delle Parti.

236. Né, d'altra parte, le politiche commerciali di Mytaxi appaiono in grado di influenzare la capacità di offerta dei tassisti affiliati. Infatti, eventuali variazioni al ribasso del livello della commissione pagata dal tassista per singola corsa intermediata - oggi pari al 7% - potrebbero comportare un incremento apprezzabile della capacità messa a disposizione per Mytaxi solo in presenza di una elasticità dell'offerta di questi ultimi al valore della commissione richiesta particolarmente elevata.

237. In questo senso, la considerazione di Parte circa il fatto che quando Mytaxi ha effettuato politiche promozionali lato consumatori particolarmente convenienti queste hanno determinato una riduzione del tasso di evasione delle corse appare del tutto fuorviante. Si è trattato infatti di promozioni limitate nel tempo - con l'unico scopo di lanciare l'app sul mercato e di entità tale da non essere sostenibili nel lungo periodo - che hanno determinato una reazione "straordinaria" dei tassisti (anche vincolati), inducendoli ad accendere l'app (essendo la probabilità di ricevere una corsa in un dato lasso di tempo aumentata in modo atipico).

238. Peraltro, se effettivamente il basso tasso di evasione delle corse di Mytaxi dipendesse, come sostengono le Parti, dallo scarso interesse dei tassisti dovuto al valore eccessivamente alto della commissione richiesta sulla singola corsa, si evidenzia come tale tesi presenti una forte contraddizione con un'altra tesi difensiva sostenuta dalle stesse Parti, e cioè che un eventuale venir meno delle clausole di non concorrenza pregiudicherebbe l'attività degli *incumbent* (a causa del rischio che ingenti flussi di attività sarebbero dirottati verso la piattaforma nuova entrante). Delle due l'una: o Mytaxi sbaglia politiche commerciali, e dunque il tasso di evasione della domanda è molto basso perché ai tassisti non conviene essere intermediati da tale piattaforma, oppure il motivo di un'elevata mancata evasione della domanda è il vincolo statutario/regolamentare di non concorrenza.

d) L'assenza di giustificazioni economiche

239. Né, ancora, possono accettarsi le considerazioni di Taxiblu e Autoradiotassi che vorrebbero legare le clausole di non concorrenza all'esistenza stessa del modello associativo di tipo cooperativo, in quanto necessarie a proteggere la recuperabilità degli investimenti (pubblicità, marketing, standard efficienza parco auto, ecc.). Infatti, se vi è un'esigenza di garantire a ciascun radiotaxi una quota di capacità congrua a consentire il corretto svolgimento della propria attività - soddisfacendo standard qualitativi elevati e realizzando il proprio modello di *business* - ciò non può travalicare i limiti del mero soddisfacimento dello scopo mutualistico, per il raggiungimento del quale la cooperativa è stata creata, lasciando i tassisti liberi di offrire almeno una parte della propria capacità ad una piattaforma aperta, con beneficio per i tassisti e per i consumatori. Le possibilità offerte dalle nuove tecnologie in termini di riduzione dei costi in attrezzature e *hardware*, nonché la possibilità di offrire ai propri soci nuovi servizi (incluse *app* di procacciamento della domanda in concorrenza con quella di Mytaxi) appaiono strumenti in grado di fornire ad un radiotaxi adeguati incentivi ai propri soci, oltre alla circostanza, già sottolineata, che vi è una quota di domanda consistente che ancora predilige il sistema di chiamata tradizionale via telefono<sup>184</sup>. Tali considerazioni valgono maggiormente nel caso di Yellow Tax, società con scopo di lucro, poiché gli investimenti sono comunque pagati dai versamenti corrisposti dai tassisti e l'efficace svolgimento della propria attività non è pregiudicato laddove si consenta ai tassisti di distogliere una quota della propria capacità, in termini di numero di corse, dal radiotaxi.

---

<sup>184</sup> [Cfr. *supra* ad esempio § 128.]

240. Infine, appare privo di pregio l'argomento di alcune Parti secondo cui il divieto di utilizzo simultaneo di più piattaforme sarebbe funzionale a consentire ai radiotaxi un efficace monitoraggio del rispetto della regolazione su turni e tariffe da parte dei tassisti. Infatti, la possibilità di effettuare tale controllo non dipende dall'esclusiva, ma dalla disponibilità di tecnologie appropriate; la stessa Mytaxi, in ogni caso, monitora l'operato dei tassisti, seppur con modalità differenti.

D'altro canto, la vigilanza sull'operato dei tassisti spetta all'amministrazione comunale e non è invece prevista dalla normativa alcuna funzione di controllo a carico dei radiotaxi.

e) Conclusioni sugli effetti restrittivi delle clausole di non concorrenza

241. In definitiva, si ritiene che tutte le condizioni previste dalla giurisprudenza eurounitaria in tema di reti di intese verticali risultino soddisfatte ai fini della prova dell'effetto di *foreclosure* delle clausole di non concorrenza in esame, mettendo in evidenza il legame univoco che lega tali clausole all'impossibilità per Mytaxi di disporre di una quota di capacità sufficiente ad operare in modo competitivo sul mercato rilevante.

242. Le peculiarità del mercato in esame hanno evidenziato innanzitutto che, ai fini della valutazione dell'effetto di *foreclosure* nei confronti di Mytaxi, e più in generale di una piattaforma aperta, il parametro della quota di mercato vincolata dalle clausole di non concorrenza deve fare riferimento, piuttosto che al numero di tassisti aderenti all'una o all'altra piattaforma, alla capacità produttiva (in termini di corse/turno) che ogni tassista è in grado di mettere a disposizione di ciascuna piattaforma.

243. In tal senso l'analisi istruttoria ha mostrato che, non solo il mercato rilevante presenta una struttura oligopolistica con una quota di tassisti vincolata particolarmente elevata e pari a [85-100]% del mercato, ma che vi è una quota consistente dei tassisti non vincolati che non è contendibile, a prescindere dalle clausole di non concorrenza, in quanto non interessata a farsi intermediare da una piattaforma. D'altra parte la mera affiliazione a Mytaxi (anche da parte di tassisti vincolati) nulla implica rispetto all'effettivo utilizzo dell'app, in quanto l'effetto deterrente derivante dal vincolo contrattuale di dette clausole ha un peso determinante sulle scelte dei tassisti, confinando l'uso dell'app ad un ruolo marginale.

244. In particolare, la destinazione, da parte del singolo tassista, di una quota di capacità alla piattaforma di Mytaxi invece che al proprio radiotaxi trova un ostacolo nel pericolo per il tassista di vedere risolto il contratto che lo lega a quest'ultimo, costringendolo a sopportare costi molto elevati derivanti dai mancati benefici da economie di rete di cui gode all'interno del radiotaxi. In questo contesto, anche la presenza nei contratti di un formale diritto di recesso risulta inidonea a limitare la portata della clausola di non concorrenza laddove il tassista che decida di recedere, per poter accedere a un ulteriore canale di approvvigionamento, è costretto a rinunciare all'intera domanda di servizio taxi garantita dal radiotaxi di provenienza.

245. Proprio perché i nuovi tassisti che via via si affiliano hanno una capacità disponibile (per la piattaforma aperta) che è marginale rispetto all'attività svolta con il proprio radiotaxi e quindi accendono l'app in via residuale, una piattaforma aperta come Mytaxi, per operare efficacemente sul mercato, ha bisogno di un numero di tassisti affiliati, a parità di domanda, ben maggiore di quello dei tassisti aderenti ad un radiotaxi.

246. Tuttavia, l'ampia diffusione delle clausole di non concorrenza a Milano ha impedito e continua ad impedire che un nuovo operatore, che si avvale di una piattaforma aperta, possa disporre di una capacità in termini di corse compatibile con una scala di attività coerente con il proprio modello di *business*.

247. Per rimuovere l'effetto di blocco determinato dalle suddette clausole e consentire che nel mercato rilevante possano convivere tanto modelli di procacciamento della domanda basati su piattaforme chiuse che su piattaforme aperte, gli obblighi di non concorrenza non devono estendersi a tutta la capacità produttiva (in termini di corse) dei tassisti vincolati ai radiotaxi, ma devono lasciare liberi i tassisti di utilizzarne una quota a favore delle piattaforme aperte. Il vincolo di non concorrenza, infatti, non può andare al di là di quanto necessario a garantire il corretto funzionamento delle cooperative; a maggior ragione, nel caso di Yellow Tax, tali clausole non possono porsi in alcun modo come ostacolo alla concorrenza, e estendersi all'intera capacità dei tassisti aderenti.

248. A riprova del fatto che non è necessario vincolare i tassisti ad un obbligo di non concorrenza su tutta la propria capacità per garantire il rispetto di standard di qualità si evidenzia che sia in Italia, in particolare a Milano, che all'estero, esistono diverse piattaforme, anche radiotaxi, che operano senza esclusiva.

249. A Milano non prevedono clausole di non concorrenza né Radio Taxi Freccia 4000 né Etaxi 5353 né Mytaxi, vale a dire né i radiotaxi minori né un operatore espressione di un'importante piattaforma attiva a livello internazionale. Anche il numero unico comunale, che - laddove fosse usato più diffusamente potrebbe ampliare la gamma dei canali di raccolta a disposizione dei tassisti - non prevede tali clausole.

250. Vale evidenziare che l'effetto cumulativo di blocco del mercato indotto dalle esclusive si è manifestato sin dal momento dell'ingresso del nuovo operatore Mytaxi sul mercato milanese. Ciò è testimoniato, innanzitutto, dalla sistematica incapacità del nuovo operatore di soddisfare [il 60-65]% delle richieste di corse che riceve, proprio a causa delle difficoltà, in conseguenza delle clausole di non concorrenza, di poter affiliare un numero di tassisti tale da garantire alla piattaforma una capacità, in termini di corse, coerente con il proprio modello di *business*.

251. L'istruttoria ha evidenziato altresì che l'effetto cumulativo di blocco si è manifestato con intensità crescente con il passare dei mesi, laddove, una volta esaurito il numero di tassisti indipendenti effettivamente contendibili, l'affiliazione, da parte di Mytaxi, di tassisti già aderenti ad un radiotaxi (fenomeno di cui sono emerse sporadiche

evidenze nel presente procedimento) scontava un limite alla messa a disposizione di capacità in termini di corse assai cogente.

252. Nel mercato interessato la presenza di clausole che vincolano i tassisti a mettere a disposizione tutta la loro capacità (con la sola eccezione delle corse acquisite con i canali diretti) alle piattaforme chiuse riduce la concorrenza, con effetti sia dal lato dei tassisti che degli utenti.

253. Infatti, dal lato dei tassisti, gli *incumbent* hanno minori incentivi ad attirare gli operatori con condizioni economiche e di servizio vantaggiose. L'ingresso di un nuovo operatore nel mercato alimenta al contrario una concorrenza tra piattaforme chiuse e aperte in grado di stimolare servizi innovativi ai tassisti e di favorire anche politiche di prezzo inferiori rispetto alle tariffe regolamentate.

254. Dal lato dei consumatori finali, la destinazione di una quota di capacità alle piattaforme aperte consente, oltre che un miglioramento nella concorrenza sulla qualità del servizio, anche l'attivazione di forme di concorrenza tra piattaforme in termini di promozioni ai clienti e/o sconti rispetto alla tariffa massima. Ciò potrebbe anche portare a un aumento complessivo della domanda di servizio taxi (compatibilmente con il carattere razionato dell'offerta complessiva).

255. È emersa infine l'assenza di giustificazioni economiche e giuridiche a sostegno di clausole di non concorrenza in grado di vincolare ai radiotaxi tutta la capacità dei tassisti aderenti. Per quanto riguarda i profili di efficienza, non si ravvisano sufficienti esigenze di tutelare investimenti specifici né la solidità economica delle società né, infine, di operare in modo efficace, come conferma anche l'esistenza di piattaforme di intermediazione che operano senza esclusiva, o con un'esclusiva parziale, sia in Italia che all'estero.

256. Con riferimento ai profili giuridici, si ritiene, coerentemente con l'orientamento eurounitario, che la natura cooperativa delle società non osti ad una valutazione di restrittività per effetto delle suddette clausole. In particolare, va valutata la compatibilità della previsione dettata dall'articolo 2527 c.c. con l'articolo 101 TFUE, alla luce dell'analisi degli effetti delle clausole vista sopra. In considerazione delle caratteristiche specifiche delle cooperative Parti del procedimento, della natura delle clausole di non concorrenza in esame e delle valutazioni tecnico-economiche svolte, la compatibilità delle clausole in esame con l'articolo 101 non può in nessun caso superare quanto strettamente necessario al mero raggiungimento dello scopo mutualistico. Nel caso delle imprese con scopo di lucro e in particolare Yellow Tax, l'esclusiva contrattuale di cui all'articolo 1567 c.c., può operare solo nei limiti del rispetto della disciplina pubblicistica di cui all'articolo 101 TFUE.

257. Tutto ciò considerato, si ritiene che le clausole di non concorrenza contenute negli atti che disciplinano i rapporti tra i radiotaxi e i tassisti aderenti, nella misura in cui vincolano ciascun tassista a destinare tutta la propria capacità (in termini di corse) ad una singola piattaforma chiusa, siano restrittive per la concorrenza in violazione dell'articolo 101, comma 1 del TFUE, in quanto idonee a determinare un consistente e duraturo effetto cumulativo di blocco nel mercato della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Milano, ostacolando la concorrenza effettiva e potenziale, lo sviluppo di assetti di mercato più efficienti e concorrenziali, e riducendo la concorrenza tra piattaforme chiuse e aperte, a danno dei tassisti e dei consumatori finali.

## **VI. IL CONTRIBUTO DI CIASCUNA INTESA ALL'EFFETTO CUMULATIVO**

258. Dall'esame condotto è emerso che l'intesa verticale tra Taxiblu e i tassisti aderenti apporta il contributo più rilevante all'effetto di blocco e dunque alla restrizione della concorrenza prodotta dagli obblighi di non concorrenza nel mercato della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Milano. Taxiblu infatti può contare sulla rete di tassisti più ampia, con [1.700-1.800] tassisti aderenti e vincola [il 35-40]% del totale dei tassisti presenti a Milano.

259. Autoradiotaxi invece ha una rete di [1.400-1.500] tassisti e vincola [il 30-35]% dei tassisti di Milano; anche tale società apporta, quindi, un contributo rilevante all'effetto cumulativo di blocco, di poco inferiore a quello di Taxiblu.

260. Per quanto riguarda Yellow Tax, la società dispone di [1.200-1.300] tassisti e vincola [il 20-25]% del totale dei tassisti di Milano. Pertanto, anche il terzo operatore apporta un contributo sostanziale all'effetto cumulativo di blocco, se pur inferiore a quello dei primi due operatori.

## **VII. ASSENZA DEI PRESUPPOSTI PER L'APPLICAZIONE DELL'ESENZIONE**

261. Nel corso del procedimento è stata accertata la natura restrittiva delle clausole di non concorrenza inserite negli atti che regolano i rapporti tra i radiotaxi Parti del procedimento e i tassisti aderenti. Come già rilevato, tali restrizioni sono escluse dall'applicazione dell'esenzione per categoria di cui al Regolamento comunitario sulle intese verticali n. 330/2010, in ragione della durata dell'obbligo; peraltro, la quota di mercato complessiva detenuta dalle Parti è di gran lunga superiore al 50% e quella del primo operatore è più elevata del 30%.

262. Sulla base delle risultanze istruttorie, inoltre, in linea di principio, si fa presente come non sussistano, nel caso di specie, le quattro condizioni cumulative a cui è soggetta l'applicazione della deroga di cui all'articolo 101, § 3, TFUE.

263. Infatti, le clausole di non concorrenza oggetto del procedimento, per l'insieme delle ragioni sopra esposte, non contribuiscono a migliorare la produzione o la distribuzione dei servizi né, tantomeno, a promuovere il progresso tecnico o economico. Al contrario, dall'istruttoria è emerso che tali clausole determinano un effetto cumulativo di chiusura del mercato che ostacola lo sviluppo di piattaforme aperte che si avvalgono di tecnologie innovative e sono potenzialmente idonee a migliorare il benessere complessivo.

264. Né la presenza di tali clausole è suscettibile di apportare benefici ai consumatori finali, poiché, oltre a non migliorare le condizioni di fruizione dei servizi, esse, infatti, disincentivano la concorrenza tra piattaforme, non solo dal lato dei tassisti, ma anche sul versante degli utenti del servizio.

265. Inoltre, tale restrizione non appare in alcun modo indispensabile. Infatti, l'esigenza di garantire a ciascun radiotaxi una quota di capacità congrua a consentire il corretto svolgimento della propria attività non può, come evidenziato, travalicare i limiti del mero soddisfacimento dello scopo mutualistico o le esigenze di corretto funzionamento, nel caso delle società con scopo di lucro. La riduzione nei costi in attrezzature e *hardware* consentita dalle nuove tecnologie nonché la possibilità per i radiotaxi di ampliare l'offerta di servizi ai propri soci - unitamente al fatto che vi è una quota di domanda che ancora predilige il sistema di chiamata via telefono - appaiono in grado di fornire ad un radiotaxi adeguati incentivi per i propri aderenti.

266. Infine, anche la quarta e ultima condizione cumulativa non ricorre, poiché le clausole di non concorrenza, in quanto utilizzate dai principali operatori *incumbent*, eliminano la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi.

267. In conclusione, non essendo soddisfatta alcuna delle condizioni predette, gli effetti negativi delle restrizioni concorrenziali indotte dalle clausole di non concorrenza non sono compensati da alcun beneficio per il mercato e per i consumatori.

## VIII. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO INTRACOMUNITARIO

268. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza eurounitaria, un'intesa è suscettibile di pregiudicare gli scambi intracomunitari quando, sulla base di una serie di elementi oggettivi di diritto e di fatto, la stessa possa esercitare un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio tra Stati membri, in una misura che potrebbe nuocere alla realizzazione degli obiettivi di un mercato unico<sup>185</sup>. Mytaxi appartiene a un gruppo tedesco, attivo in diversi paesi europei e le condotte oggetto del procedimento sono suscettibili di ostacolarne l'ingresso su mercati italiani. Si ritiene pertanto che le intese in esame, in quanto suscettibili di restringere il commercio fra gli Stati membri, costituiscono una fattispecie di intesa, ai sensi dell'articolo 101 del TFUE.

## IX. GRAVITÀ E DURATA

### 1. Sulla non gravità delle intese

269. Le intese verticali rappresentate dalla clausole di non concorrenza in esame costituiscono fattispecie di intese non gravi, ai sensi dell'articolo 101 del TFUE. Secondo la consolidata giurisprudenza eurounitaria e nazionale, per valutare la gravità dell'infrazione si deve tener conto di numerosi fattori, il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa. Nel caso di specie, l'Autorità, a fronte della natura delle condotte, del contesto nel quale le stesse sono state poste in essere e hanno spiegato gli effetti, nonché alla luce delle argomentazioni difensive delle Parti, rileva che le intese accertate non rivestano il carattere della gravità.

270. Al riguardo, rileva la circostanza che la portata restrittiva di tali clausole è emersa e divenuta evidente solo con lo sviluppo di nuove tecnologie che hanno consentito l'affermarsi di piattaforme aperte.

In questo contesto, le intese oggetto di valutazione presentano un carattere assolutamente peculiare che non può qualificarsi "grave" e non giustifica pertanto l'applicazione del trattamento sanzionatorio previsto dall'articolo 15 della legge n. 287/90.

### 2. Sulla durata delle intese

271. Per quanto riguarda la durata delle condotte in esame, le clausole di non concorrenza, in quanto inserite negli Statuti, nei Regolamenti o nei contratti, hanno durata indeterminata nel senso che si applicano finché perdura il rapporto tra il tassista e il radiotaxi e, pertanto, sono suscettibili di integrare un illecito permanente. Nel mercato in esame, tali clausole hanno acquisito una portata particolarmente restrittiva in seguito al recente sviluppo di piattaforme aperte che si avvalgono, con modalità anche innovative, delle nuove tecnologie di geolocalizzazione, e il cui ingresso nel mercato appare in grado di aumentare le condizioni di concorrenza tra operatori, con benefici sia per i tassisti che per i consumatori finali. Per tale ragione, si ritiene che gli effetti restrittivi della violazione si siano manifestati almeno a partire dalla data di ingresso (aprile 2015) sul mercato di un nuovo operatore che utilizza modalità innovative di raccolta e smistamento della domanda, come Mytaxi, e siano tuttora in essere.

RITENUTO, pertanto, che le condotte delle società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotaxi Società Cooperativa rappresentino reti di intese restrittive della concorrenza, in violazione dell'articolo 101 del TFUE;

RITENUTO, inoltre, alla luce delle suesposte considerazioni, di non procedere nel caso di specie all'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie, in quanto le intese qui in esame, a fronte della natura delle condotte, del contesto

---

<sup>185</sup> [Cfr. la Comunicazione della Commissione europea sulla nozione del pregiudizio al commercio fra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 Trattato CE (Commissione 2004/C 101/07, in GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004); cfr. sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee dell'11 luglio 2005, C-42/84, Remia BV e al. c. Commissione.]

nel quale le stesse sono state poste in essere e hanno spiegato gli effetti, nonché alla luce delle argomentazioni delle Parti, non rivestono il carattere della gravità.

Tutto ciò premesso e considerato;

#### DELIBERA

a) che le società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassì Società Cooperativa hanno posto in essere intese restrittive della concorrenza con riferimento alla previsione, negli atti che disciplinano i rapporti tra le predette società e i tassisti aderenti, di clausole che individuano specifici obblighi di non concorrenza, che, nel loro insieme, per le ragioni indicate in motivazione, sono suscettibili di produrre effetti anticoncorrenziali impedendo od ostacolando l'ingresso sul mercato di nuovi operatori;

b) che le società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassì Società Cooperativa adottino, entro centoventi giorni dalla notifica del presente provvedimento, misure idonee ad eliminare l'infrazione di cui alla lettera a) e si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata alla lettera precedente;

c) che le società Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare Società Cooperativa in breve Taxiblu S.c., Yellow Tax Multiservice S.r.l. e Autoradiotassì Società Cooperativa entro centoventi giorni dalla notifica del presente provvedimento, diano comunicazione all'Autorità, trasmettendo una specifica relazione scritta, delle iniziative adottate per ottemperare a quanto richiesto alla precedente lettera b).

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE  
*Annalisa Rocchietti March*

f.f. IL PRESIDENTE  
*Gabriella Muscolo*