

A521 - ATTIVITÀ DI INTERMEDIAZIONE DELLA DOMANDA DI SERVIZI TAXI NEL COMUNE DI TORINO

Provvedimento n. 29644

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 27 aprile 2021;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;

VISTO il Regolamento CE n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE (ora 101 e 102 TFUE);

VISTA la Legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO il proprio provvedimento del 10 ottobre 2018, n. 27372, con il quale è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della Società Cooperativa Taxi Torino, volto ad accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE e dell'articolo 3 della legge n. 287/90, nonché, contestualmente, un procedimento cautelare ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 287/90, volto a verificare l'effettiva sussistenza dei requisiti necessari all'adozione di misure cautelari atte a ripristinare e mantenere condizioni concorrenziali nel mercato rilevante;

VISTO il proprio provvedimento n. 27434 del 29 novembre 2018, con il quale è stato deliberato di adottare la misura cautelare ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 287/90 nei confronti della Società Cooperativa Taxi Torino;

VISTO il proprio provvedimento n. 27921 del 1° ottobre 2019, con il quale è stato deliberato di prorogare il termine di chiusura del procedimento dal 31 ottobre 2019 al 30 aprile 2020;

VISTA la sentenza del Consiglio di Stato n. 1547 del 3 marzo 2020 che, definitivamente pronunciandosi sull'appello della Società Cooperativa Taxi Torino, lo ha accolto e, per l'effetto, in riforma della sentenza del TAR Lazio n. 7463 del 7 giugno 2019, ha annullato il citato provvedimento cautelare dell'Autorità n. 27434 del 29 novembre 2018;

VISTO il proprio provvedimento n. 28186 del 17-18 marzo 2020, con il quale è stato deliberato di prorogare il termine di chiusura del procedimento dal 30 aprile 2020 al 30 novembre 2020, anche tenuto conto della sospensione generale dei termini disposta dall'articolo 103 del d. l. 17 marzo 2020, n. 18;

VISTO il proprio provvedimento n. 28376 del 13 ottobre 2020, con il quale è stato deliberato di prorogare il termine di chiusura del procedimento dal 30 novembre 2020 al 31 marzo 2021;

VISTA la comunicazione delle risultanze istruttorie, inviata alle parti in data 27 gennaio 2021;

VISTO il proprio provvedimento n. 28573 del 16 febbraio 2021, con il quale è stato deliberato di prorogare il termine di chiusura del procedimento dal 31 marzo 2021 al 30 aprile 2021;

VISTA la memoria finale di Società Cooperativa Taxi Torino, pervenuta in data 18 marzo 2021;

SENTITI in audizione finale del 22 marzo 2021 i rappresentanti di Società Cooperativa Taxi Torino e di Mytaxi Italia S.r.l.;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LA DENUNCIA

1. Con denuncia pervenuta in data 30 luglio 2018, integrata in data 24 settembre 2018, Mytaxi Italia S.r.l. ha segnalato la previsione di clausole di non concorrenza nello statuto della Società Cooperativa Taxi Torino, nonché la loro applicazione da parte della Società, unico gestore di servizi di radiotaxi nel Comune di Torino. Dette clausole di non concorrenza, impedendo l'uso simultaneo da parte dei tassisti aderenti alla cooperativa di più intermediari di servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi nel Comune di Torino, avrebbero avuto l'effetto di ostacolare l'ingresso e lo sviluppo nel mercato torinese di Mytaxi Italia S.r.l., attiva tramite l'omonima *app* Mytaxi (denominata ora FreeNow), e più in generale di ogni altra piattaforma concorrente con la cooperativa.
2. Mytaxi, dopo aver avviato la propria attività a Milano (dall'aprile 2015) e a Roma (dal maggio 2016), ha deciso di estendere i propri servizi alla città di Torino; conseguentemente, a partire dal mese di giugno 2017, ha aperto all'adesione dei tassisti torinesi la propria piattaforma di procacciamento *on line* di servizi taxi.
3. Subito dopo la notizia dell'ingresso di Mytaxi nel mercato torinese, alla fine di giugno 2017, vi è stata la fusione delle due precedenti cooperative di radiotaxi operanti a Torino nella nuova e unica cooperativa Taxi Torino.
4. A seguito della registrazione alla nuova piattaforma Mytaxi, nel giugno 2017, di oltre 40 tassisti torinesi, propedeutica al raggiungimento di una base di tassisti idonea a consentire il lancio ufficiale dell'*app*, previsto per il settembre 2017, Taxi Torino ha introdotto nel proprio Statuto, nell'agosto 2017, una specifica clausola di non

concorrenza che prevede l'esclusione dalla cooperativa del tassista che, pur rimanendo socio, aderisca ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, ne utilizzi le prestazioni (articolo 14.2, lett. f)). Tale nuova clausola si è andata ad aggiungere a quella già presente ad agosto 2017 nello Statuto della cooperativa all'articolo 6, riproduttiva dell'obbligo di fedeltà del socio alla cooperativa di cui all' articolo 2527 del codice civile.

5. Mytaxi ha denunciato l'immediata applicazione della nuova clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), dello Statuto da parte della Società Cooperativa Taxi Torino. In particolare, nel settembre 2017, l'applicazione di tale clausola ha determinato l'esclusione di tre tassisti soci che avevano utilizzato l'app Mytaxi¹. La clausola è stata poi nuovamente applicata nel maggio 2018, con l'esclusione di altri tre tassisti soci sempre per lo stesso motivo².

6. Dalle informazioni integrative fornite in data 24 settembre 2018 da Mytaxi a seguito della sua originaria denuncia, emergeva che, dal giugno 2017 al settembre 2018, e in particolare a seguito delle prime tre esclusioni di tassisti dalla cooperativa del settembre 2017, l'andamento del numero delle nuove registrazioni mensili di tassisti torinesi alla piattaforma Mytaxi fosse fortemente decrescente³, con una riduzione del numero dei tassisti attivi rispetto a quello dei tassisti registrati alla piattaforma in costante diminuzione (quasi il 10% in meno nel corso di un anno); inoltre, sul totale delle licenze taxi presenti a Torino, meno del 5% dei tassisti risultava attivo con Mytaxi a settembre 2018.

7. Infine, Mytaxi ha segnalato di aver diffidato la cooperativa Taxi Torino, sia nel settembre 2017, e ancora nel luglio 2018, a sospendere l'applicazione della nuova clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), dello Statuto (e di qualsiasi altra clausola statutaria, regolamentare e/o linea guida interna avente contenuto e/o effetto equivalente alla clausola sopra richiamata) e conseguentemente a rimuoverla, nonché a reintegrare i tassisti esclusi, qualora costoro lo avessero richiesto⁴.

II. LE PARTI

II.1. L'impresa denunciata

8. Società Cooperativa Taxi Torino (di seguito, Taxi Torino) è una società cooperativa attiva nella gestione dei servizi di radiotaxi a Torino, sia attraverso un sistema radio sia, dall'estate 2017, tramite l'impiego di una *app* per dispositivi mobili, denominata Wetaxi⁵. Detta società è stata costituita alla fine di giugno 2017 a seguito della fusione tra le due preesistenti società Cooperativa Radio Taxi Torino-Società Cooperativa e Società Cooperativa Pronto Taxi Torinese 5737, che gestivano gli unici due numeri telefonici di ricerca taxi della città (5730 e 5737)⁶. A Taxi Torino aderiscono [1.400-1.500]* tassisti⁷.

Nel 2019 Taxi Torino ha realizzato in Italia un fatturato pari a oltre 8 milioni di euro.

II.2 L'impresa denunciante

9. Mytaxi Italia S.r.l. è la filiale italiana di un gruppo fondato nel giugno 2009 (di seguito Mytaxi, sia per la filiale italiana che per il gruppo) che, dal 2014, dopo la fusione con Moovel GmbH, appartiene al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG ed è attiva nella gestione dell'omonima *app* Mytaxi per dispositivi mobili, che mette in collegamento diretto tassisti e utenti, in numerosi paesi europei e in alcune città statunitensi. Nel febbraio 2019 Daimler e BMW, altro gruppo automobilistico tedesco, hanno costituito una *mobility joint venture* cui appartiene il

¹ [Cfr. doc. 3, all. 7: estratti di delibere del Consiglio di Amministrazione di Taxi Torino, da cui risulta che nel settembre 2017 Taxi Torino ha deciso l'esclusione di tre soci della cooperativa per violazione della clausola di non concorrenza, ai sensi dell'art.14.2, lett. f), dello Statuto.]

² [Cfr. doc. 3, all. 16: estratti di delibere del Consiglio di Amministrazione di Taxi Torino, da cui risulta che nel maggio 2018 Taxi Torino ha deciso l'esclusione di ulteriori tre soci della cooperativa sempre ai sensi dell'art.14.2, lett. f), dello Statuto.]

³ [A fronte delle 42 iscrizioni registrate nel mese di giugno 2017 la piattaforma registrava solo tre nuove iscrizioni nel settembre 2018; inoltre, per varie mensilità, il dato delle nuove iscrizioni è stato pari a zero (novembre 2017, gennaio, maggio e luglio 2018).]

⁴ [Cfr. docc. 1 e 1 all. 1. Taxi Torino contestava in toto la prima diffida, obiettando che le clausole "rappresentano la mera traduzione all'interno delle regole statutarie della disciplina civilistica di cui all'art. 2527 c.c., e segnatamente delle disposizioni volte a tutelare il perseguimento del fine mutualistico, tipico di tutte le cooperative" e che "non è nella specie riscontrabile alcuna forma di condotta escludente a discapito di Mytaxi o altre piattaforme di intermediazione, posto che i soci, in presenza di valide alternative proposte da terzi, potranno comunque recedere dalla cooperativa, optando per altre modalità e forme di esercizio della propria attività" (cfr. doc. 1, all. 2). Nella risposta del 25 luglio 2018 alla seconda diffida di Mytaxi, inviata per conoscenza anche all'Autorità, Taxi Torino informava che "le clausole statutarie deliberate (...) il decorso 3 agosto 2017 - anche sotto il profilo della compatibilità delle norme in materia di concorrenza - sono già oggetto di specifico giudizio arbitrale (...). Per quanto riguarda infine la recente decisione dell'Autorità della Concorrenza e del Mercato [le decisioni nei mercati dei servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi nei Comuni di Roma (I801A) e Milano (I801B), adottate il 27 giugno 2018] (...) il CdA della stessa ha già provveduto a deliberare - in merito - la convocazione dell'Assemblea dei soci per il prossimo mese di settembre". (cfr. doc. 2).]

⁵ [L'app Wetaxi è gestita da una società terza con la quale Taxi Torino ha stipulato un contratto in esclusiva.]

⁶ [Cfr. visura della CCIAA di Torino da cui risulta che la società è stata costituita il 20 giugno 2017 ed iscritta nel registro delle imprese il 3 luglio 2017.]

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

⁷ [Cfr. doc. 105 (risposta a richiesta di informazioni): dato aggiornato al febbraio 2020.]

nuovo logo Free Now, che ha sostituito il logo Mytaxi⁸. Mytaxi opera in Italia, nelle città di Roma, Milano, Napoli, Catania, Palermo e Cagliari e, con riferimento al caso in esame, anche a Torino dal giugno 2017. Nel 2019 Mytaxi ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 5 milioni di euro.

III. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

10. In data 10 ottobre 2018, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Taxi Torino, al fine di verificare la sussistenza di un abuso di posizione dominante della cooperativa nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino.

11. In data 16 ottobre 2018 è stata svolta un'ispezione presso la sede di Taxi Torino⁹.

12. Contestualmente al procedimento principale, l'Autorità ha avviato un procedimento cautelare, ad esito del quale, con il provvedimento n. 27434 del 29 novembre 2018, ha deliberato di adottare una misura cautelare con la quale ha ordinato alla Società Cooperativa Taxi Torino di sospendere l'applicazione della clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), dello Statuto nelle more della decisione di merito.

13. Nel corso del procedimento sono stati sentiti in audizione i rappresentanti di Taxi Torino e di Mytaxi¹⁰; le Parti hanno inoltre presentato memorie e scritti difensivi. Durante l'istruttoria le Parti hanno più volte effettuato accesso agli atti del procedimento.

14. La Direzione ha formulato richieste di informazioni alle Parti, che hanno fornito le risposte richieste.

15. A seguito di istanza di Mytaxi, in data 1° ottobre 2019, l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 aprile 2020 il termine di conclusione del procedimento.

16. Nelle date del 17 e 18 marzo 2020 l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 novembre 2020 il termine di conclusione del procedimento.

17. In data 13 ottobre 2020 l'Autorità ha deliberato di prorogare nuovamente il termine di conclusione del procedimento al 31 marzo 2021.

18. In data 27 gennaio 2021 è stata inviata alle Parti la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (di seguito, CRI)¹¹;

19. In data 2 febbraio 2021 Taxi Torino ha chiesto una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine infra-procedimentale di conclusione della fase istruttoria e della data dell'audizione finale, per poter fornire una compiuta rappresentazione degli elementi di fatto e di diritto, nonché al fine di assicurare un pieno ed effettivo esercizio delle prerogative della difesa¹². L'accoglimento della suddetta istanza è stato deliberato dall'Autorità in data 16 febbraio 2021 e comunicato alle Parti in data 18 febbraio 2021¹³.

20. Conseguentemente, sempre in data 16 febbraio 2021, l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 aprile 2021 il termine di chiusura del procedimento.

21. In data 18 marzo 2021 è pervenuta la memoria finale di Taxi Torino¹⁴.

22. In data 22 marzo 2021 le Parti sono state sentite in audizione finale davanti al Collegio¹⁵.

IV. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

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

23. L'attività di trasporto pubblico locale non di linea mediante taxi è disciplinata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), 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*

⁸ [Come risulta da un comunicato stampa del 3 giugno 2019 pubblicato sul sito aziendale, la transizione del logo della app da Mytaxi a Free Now ha avuto luogo a partire dal giugno 2019 e il rebrand completo da Mytaxi a Free Now include un nuovo look della app e della flotta, nonché nuove campagne pubblicitarie digitali e fisiche. Sia i passeggeri che i tassisti non devono installare una nuova app e sono in grado di utilizzare i servizi offerti da Free Now con l'app e l'account già esistenti. Per comodità di esposizione, tuttavia, nel prosieguo del provvedimento si utilizzerà il logo Mytaxi vigente all'atto dell'avvio del procedimento.]

⁹ [Cfr. doc. 12.]

¹⁰ [Cfr. docc. 44 e 47.]

¹¹ [Cfr. docc. 112.1 e 113.1.]

¹² [Cfr. doc. 119.]

¹³ [Cfr. docc. 124 e 125.]

¹⁴ [Cfr. doc. 133.]

¹⁵ [Cfr. doc. 138.]

comprensoriale" (articolo 2, comma 1). Inoltre: *"la prestazione del servizio è obbligatoria"* (articolo 2, comma 2). Infine, l'esercizio dell'attività *"è soggetta a licenza"* (articolo 8)¹⁶.

24. 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 differenziano il servizio taxi, dal lato degli obblighi in capo all'offerta, dal servizio di noleggio con conducente (NCC).

25. Alla legge-quadro del 1992 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 della domanda e smistamento del servizio taxi.

26. In Piemonte la legge nazionale è integrata da una legge regionale¹⁷ e dal Regolamento provinciale unificato per i Comuni dell'area metropolitana torinese, applicato nel Comune di Torino dal 1° gennaio 2007¹⁸.

27. Per quanto di interesse, il Regolamento, all'articolo 24, disciplina lo svolgimento del servizio e le modalità di acquisizione di una corsa. In particolare, ai sensi del comma 3 dell'articolo 24 (*Svolgimento del servizio*), la corsa è acquisita, oltre che mediante la richiesta diretta al taxi presso il luogo di stazionamento ovvero in transito, anche: *"mediante sistemi di chiamata via radio o telefono, con attivazione del tassametro dal posto pubblico di stazionamento più vicino al luogo di caricamento del cliente; è facoltà del tassista di inserire il tassametro dal domicilio dell'utente. La centrale radio è tenuta a comunicare al cliente i tempi di attesa"* (lett. b)¹⁹.

28. L'articolo 28 del medesimo Regolamento devolve al Comune di Torino la determinazione dei criteri per la formazione dei turni di servizio, a condizione che ne sia garantita la durata di 24 ore giornaliere e che i suddetti turni di lavoro non siano comunque superiori a 12 ore e abbiano una pausa di riposo, tra un turno e l'altro, di almeno 6 ore. In particolare, l'articolo 28 (*Turni di servizio*), al comma 2, reca: *"I turni di lavoro dovranno essere strutturati in modo da garantire il servizio per 24 ore, salvo casi specifici e motivati di deroga che dovranno essere autorizzati dal Comune di Torino. I suddetti turni di lavoro non potranno essere comunque superiori a 12 ore e dovranno avere una pausa di riposo, tra un turno e l'altro, di almeno 6 ore"*.

29. L'articolo 32 (*Tariffe*) prevede che le tariffe per il trasporto taxi siano amministrativamente stabilite: *"Il servizio taxi si effettua (...) dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassametro omologato, sulla base di tariffe determinate dalla Provincia di Torino"*. L'articolo 33, infine, consente ai tassisti di stipulare convenzioni con soggetti terzi, pubblici o privati, con possibilità di applicazione di tariffe inferiori a quelle definibili a tassametro e stabilite dall'Amministrazione. L'articolo 33 (*Tariffe convenzionate*) stabilisce che: *"i tassisti singoli o associati possono stipulare convenzioni con soggetti terzi, pubblici o privati, allo scopo di pattuire condizioni particolari di pagamento del servizio, nonché pattuire corrispettivi predeterminati, per percorsi prestabiliti, comunque non superiori a quanto definibile a tassametro"*.

IV.2 L'articolo 2527 del codice civile: requisiti dei soci

30. La società parte del presente procedimento ha forma cooperativa. Viene dunque in rilievo, per l'esame della fattispecie in esame, l'articolo 2527 del codice civile, rubricato *"requisiti dei soci"*.

31. L'articolo 2527, comma 1, c.c. dispone che *"l'atto costitutivo stabilisce i requisiti per l'ammissione dei nuovi soci e la relativa procedura, 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 della cooperativa"*.

¹⁶ [Di recente, è intervenuta la legge 11 febbraio 2019 n. 12 (*"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 14 dicembre 2018 n. 135, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione"*), la quale in sede di conversione del decreto n. 135/18 ha introdotto in esso l'art. 10bis (*"Misure urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea"*), recante alcune norme modificative e integrative della legge n. 21/92. Le modifiche e le integrazioni hanno riguardato prevalentemente l'attività di noleggio con conducente.]

¹⁷ [Cfr. legge regionale Piemonte 23 febbraio 1995 n. 24 *"Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada"*.]

¹⁸ [Cfr. *"Regolamento per la gestione unificata del servizio pubblico taxi nell'area metropolitana torinese"*, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 85-265268 del 21 giugno 2005, successivamente modificata con le deliberazioni n. 225-1025480 del 28 novembre 2007, n. 40020/2010 del 8 marzo 2011 e n. 91-26636 del 24 settembre 2014.]

¹⁹ [Essendo il provvedimento comunale risalente al 2007 non sono previste specifiche disposizioni circa le modalità di acquisizione del servizio taxi attraverso le nuove tecnologie via app.]

IV.3 I rapporti tra Taxi Torino e i tassisti aderenti

a) Le clausole di non concorrenza

32. Il procedimento istruttorio ha evidenziato la presenza di clausole di non concorrenza nello Statuto di Taxi Torino. Nel dettaglio, sono previsti espliciti obblighi di non concorrenza agli articoli 6, 14.2, lett. a) e 14.2, lett. f), dello Statuto di Taxi Torino.

33. In base all'articolo 6 (*Numero e requisiti*), terzo capoverso, "I soci devono essere in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 2527 C.C."; in base all'articolo 14.2 (*Esclusione*), lett. a), è prevista l'esclusione per il socio "che perda i requisiti per l'ammissione alla cooperativa, ivi inclusi quelli previsti dall'articolo 2527 C.C."

34. Come anticipato, Taxi Torino, a seguito dell'avvio dell'attività di Mytaxi con la propria app nel mercato torinese e dell'adesione ad essa di alcune decine di tassisti, nel mese di agosto 2017 ha inserito nel proprio Statuto un'ulteriore clausola, che prevede specificamente l'esclusione nei confronti del socio "che, pur rimanendo socio della cooperativa, aderisca ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, ne utilizzi le prestazioni" (articolo 14.2, lett. f))²⁰.

35. Al riguardo, sono agli atti del procedimento numerosi documenti istruttori che evidenziano il percorso che ha portato la cooperativa all'introduzione della specifica clausola di esclusione di cui all'articolo 14.2, lett. f). Dall'esame di questi documenti emerge con chiarezza la forte preoccupazione della cooperativa stessa, sin dal maggio 2017, per l'utilizzo da parte di alcuni soci dei servizi di Mytaxi e la conseguente decisione, da parte degli organi statutari di Taxi Torino, di risolvere in tempi rapidi la questione relativa all'utilizzo promiscuo dei servizi di Mytaxi insieme a quelli della cooperativa. In particolare:

(i) dal verbale del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2017 della Società Cooperativa Taxi Torinese 5737 (una delle due cooperative che nel giugno 2017 ha poi costituito Taxi Torino tramite fusione con l'altra cooperativa esistente a Torino) risulta che detta cooperativa avvertisse come problematico l'utilizzo dei servizi di Mytaxi da parte dei soci: infatti, con riguardo alla richiesta di quattro soci di aderire a Mytaxi, il Consiglio di Amministrazione della cooperativa decide di incaricare uno studio legale di analizzare l'argomento²¹;

(ii) dal verbale dell'assemblea dei soci della neo-costituita Taxi Torino del 18 luglio 2017 emerge la necessità di convocare un'assemblea straordinaria per deliberare le iniziative più idonee a contrastare i soci che utilizzavano anche Mytaxi: "Molti soci intervengono chiedendo al Consiglio di Amministrazione (...) di prendere provvedimenti, come da articolo 2527 comma 2 del c.c., nei confronti dei colleghi, che hanno aderito all'app MY TAXI, in chiara concorrenza con lo scopo sociale. Il Presidente, udito l'esposto, informa i presenti della situazione molto delicata che si è creata in funzione all'intervento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato [22], e delle sanzioni che verrebbero applicate in base alle scelte che verranno adottate. (...). Dopo ampia discussione i soci a maggioranza chiedono che venga convocata al più presto un'assemblea straordinaria, per poter stabilire insieme la scelta più idonea, nell'interesse dei soci stessi"²³;

(iii) il Presidente di Taxi Torino, in una mail del 19 luglio 2017, si rivolge ai consiglieri di amministrazione, dicendo: "in seguito all'assemblea tenutasi ieri sera 18/7 e alla richiesta dei soci di convocare un'assemblea straordinaria urgente, tesa a risolvere la problematica relativa all'utilizzo di applicazioni concorrenti e alla conseguente indagine dell'antitrust, siamo a richiedervi un Consiglio di Amministrazione urgente che si terrà venerdì 21 luglio [...]. Pur comprendendo il poco anticipo, vi chiedo la cortesia di essere tutti presenti, vista l'importanza degli argomenti da trattare"²⁴;

(iv) a valle della riunione del Consiglio di Amministrazione del 21 luglio 2017, in una mail del 25 luglio 2017, il Presidente di Taxi Torino si rivolge ai consiglieri in ordine alla necessità di approfondire se già esistano o meno clausole statutarie o regolamentari idonee a contrastare o impedire l'utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei soci. Nella mail si legge: "dopo aver esaminato la delicata situazione che dovremo trattare durante la prossima assemblea straordinaria, seguendo il consiglio del dottor [n.d.r. uno dei componenti del Collegio sindacale] di approfondire se ad oggi esistevano gli strumenti necessari all'interno dello Statuto o del Regolamento appena approvato, per intervenire sui soci, sanzionandoli con sospensioni od eventuali espulsioni nel caso di affiliazione a piattaforme non approvate dal CDA, [omissis]"²⁵;

(v) l'assemblea straordinaria si è poi svolta il 3 agosto 2017 e ha deliberato l'introduzione della lett. f) nell'articolo 14.2 dello Statuto, che prevede l'esclusione del tassista "che, pur rimanendo socio della cooperativa, aderisca ad altro

²⁰ [Cfr. doc. 12.2.24: verbale dell'assemblea straordinaria del 3 agosto 2017, che ha introdotto nello Statuto la clausola di cui al descritto 14. 2, lett. f).]

²¹ [Cfr. doc. 12, all. 2.14, verbale del CDA del 12 maggio 2017: circa il secondo punto all'ordine del giorno, avente per oggetto "Richiesta soci per adesione MYTAXI" il verbale riporta che "il C.d.A. incarica lo studio (...) di analizzare l'argomento sopra citato".]

²² [Il riferimento è ai due casi avviati dall'Autorità - e all'epoca in corso - nei mercati dei servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi nei Comuni di Roma (I801A) e Milano (I801B).]

²³ [Cfr. doc. 12, all. 2.17, verbale dell'assemblea del 18 luglio 2017, enfasi aggiunta.]

²⁴ [Cfr. doc. 12, all. 2.8, mail del 19 luglio 2017, enfasi aggiunta.]

²⁵ [Cfr. doc. 12, all. 2.11, mail del 25 luglio 2017, enfasi aggiunta.]

soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, ne utilizzi le prestazioni”²⁶.

36. Vale evidenziare che detti obblighi di non concorrenza vincolano tutti i tassisti aderenti a Taxi Torino, inclusi quei tassisti che, pur non essendo soci della cooperativa, usufruiscono del servizio di radiotaxi in qualità di meri utenti del servizio offerto. Al riguardo, l’articolo 11 dello Statuto stabilisce che: “è ammesso l’inserimento nell’organico della cooperativa di terzi non soci, denominati Utenti/Sostituti; essi sostituiranno i soci titolari di licenza”; inoltre, essi “avranno pari diritti e doveri e dovranno sottostare a tutti gli obblighi previsti per i soci, solo per le assegnazioni delle richieste di servizio, per tutte le altre formalità sarà competenza del titolare di licenza”²⁷.

b) *Le esclusioni dei tassisti deliberate ai sensi dell’articolo 14.2, lett. f) dello Statuto*

37. Allo scopo di applicare tempestivamente la nuova clausola di cui all’articolo 14.2, lett. f), e dunque di escludere i soci che avevano aderito a Mytaxi, Taxi Torino ha commissionato ad una agenzia un’attività investigativa volta a verificare l’effettivo utilizzo da parte dei propri soci dei servizi offerti da Mytaxi, sia immediatamente prima del lancio della nuova app che almeno durante tutto il semestre successivo. Al riguardo, in una mail inviata il 28 settembre 2017 dall’agenzia investigativa a Taxi Torino si legge: “Le trasmetto in allegato parte della documentazione relativa all’attività svolta fino ad oggi. All’interno della cartella troverà la tabella delle corse effettuate dove sono indicati i nominativi dei tassisti che hanno effettuato le corse e l’importo pagato [...]. Per quanto riguarda il Signor [...] evidenziamo che sia martedì 26.09 che mercoledì 27.09 lo stesso era presente all’Aeroporto di Torino Caselle con la vettura [...] loggata MYTAXI. Abbiamo effettuato due corse serali per le quali è stata emessa ricevuta MYTAXI ove è indicato il nominativo del tassista [...] ed il numero di licenza [...]”. Alla mail sono allegati due “Tabelle corse” relative ai periodi 19-22 e 26-29 settembre 2017, prove fotografiche e ricevute delle corse effettuate²⁸.

38. In data 28 settembre 2017 Taxi Torino ha deliberato - ai sensi e per gli effetti della neo-introdotta lettera f) dell’articolo 14.2 - l’esclusione di tre soci per aver aderito a Mytaxi ed aver effettuato il servizio taxi sulla base di chiamate inoltrate tramite l’app Mytaxi²⁹.

39. Dagli atti del procedimento risulta poi che i tre tassisti esclusi hanno fatto richiesta di mediazione presso l’ADR Piemonte³⁰ e che, in merito a tale richiesta, Taxi Torino, nel verbale del CdA del 30 novembre 2017, informava che “il 7 dicembre 2017 vi sarà l’incontro di Mediazione presso l’Adr Piemonte [con i soci esclusi] nel quale incontro verrà richiesto il reintegro dei soci, quindi la revoca del provvedimento di esclusione e la modifica statutaria degli articoli che ne hanno consentito l’esclusione stessa”. Su tale punto il Consiglio di amministrazione della cooperativa all’unanimità deliberava “di autorizzare il Presidente [...] ad applicare integralmente lo statuto sociale in sede di mediazione presso l’Adr Piemonte e a non concedere accordi e tenere ferma la posizione presa in assemblea in merito all’esclusione e alla immodificabilità degli articoli statuari”³¹.

40. A distanza di oltre cinque mesi dalle prime investigazioni commissionate da Taxi Torino, volte a verificare la presenza di tassisti aderenti anche a Mytaxi tra i propri soci, in una mail del 12 febbraio 2018, inviata dalla medesima agenzia investigativa a Taxi Torino, si legge: “vista la Vostra necessità di effettuare un’ulteriore attività investigativa come da mandato già sottoscritto e firmato in data 07.09.2017, Vi confermiamo che la nostra Società procederà ad effettuare per cinque giorni n. 5 corse giornaliere utilizzando l’App MY TAXI con lo scopo di verificare se i tassisti Soci della Cooperativa RADIO TAXI TORINO svolgono analoghe attività anche per conto dell’azienda MYTAXI ITALIA S.r.l. violando il regolamento interno della Cooperativa”³². Dalla documentazione agli atti risulta che l’agenzia ha proseguito con la raccolta e l’invio alla cooperativa di ricevute delle corse effettuate dai tassisti suoi soci tramite l’app Mytaxi³³.

²⁶ [Cfr. doc. 12, all. 2.24: verbale di assemblea straordinaria dei soci del 3 agosto 2107. Taxi Torino ha dunque posto esplicitamente un divieto di tipo assoluto per i soci ad aderire a Mytaxi o a utilizzarne le prestazioni.]

²⁷ [Anche l’art. 5 (Utenti della cooperativa) del Regolamento interno, al comma 2, prevede che “Gli utenti [terzi non soci] avranno pari diritti e doveri e dovranno sottostare a tutti gli obblighi previsti per i soci nelle assegnazioni delle richieste di servizio”.]

²⁸ [Cfr. doc. 12, all. 2.13, mail del 28 settembre 2017 e allegati, enfasi aggiunta. Peraltro, dal verbale della riunione del CDA del 17 settembre 2017 risulta che uno dei soci, poi escluso, era stato per così dire “avvertito”, venendo sospeso per 4 giorni dal servizio radiotaxi fornito dalla cooperativa per aver rimosso dalla propria vettura le placche distintive della cooperativa per sostituirle con quelle distintive di Mytaxi, in modo idoneo a pubblicizzare i servizi di quest’ultima in alternativa a quelli di Taxi Torino, così violando l’art.11 del Regolamento interno. Contestualmente, il predetto socio veniva avvisato, ai sensi dell’art. 33 del Regolamento, dell’obbligo di provvedere, entro le successive 24 ore dalla ricezione della delibera di sospensione, a ripristinare le placche della cooperativa, disponendosi, in difetto, la sospensione dal lancio delle corse fino all’adeguamento a quanto prescritto (cfr. doc. 12, all. 2.18).]

²⁹ [Cfr. doc. 12, all. 2.19, verbale del CDA del 28 settembre 2017.]

³⁰ [L’ADR Piemonte è l’Organismo di Mediazione che le Camere di Commercio piemontesi hanno costituito presso Unioncamere Piemonte per esercitare in forma associata le attività di mediazione, ai sensi degli artt. 2 e 6, comma 4, della L.580/1993.]

³¹ [Cfr. doc. 12, all. 2.20, enfasi aggiunta.]

³² [Cfr. doc. 12, all. 2.1, mail del 12 febbraio 2018, enfasi aggiunta.]

³³ [Cfr. doc. 12, all. 2.10: mail del 2 maggio 2018, con cui l’agenzia invia a Taxi Torino copia di una ricevuta di corsa effettuata. Inoltre, il Presidente in una mail del 20 aprile 2018 ad uno dei consiglieri di amministrazione, nell’inoltrare la richiesta di uno dei tassisti, poi escluso, di essere convocato in una data successiva a quella stabilita per la valutazione del proprio comportamento, commenta: “così abbiamo il tempo per le mele.....marc[i]e” (cfr. doc. 12, all. 2.9: mail del 20 aprile 2018).]

41. A seguito di questa nuova attività investigativa, in data 14 maggio 2018, Taxi Torino ha deliberato l'esclusione di altri tre soci, sempre ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14.2, lett. f), dello Statuto; anche in questo caso la motivazione dell'esclusione è il fatto che avessero aderito a Mytaxi ed effettuato il servizio taxi sulla base di chiamate inoltrategli tramite l'app Mytaxi³⁴.

42. Dalle informazioni fornite da Taxi Torino nel corso dell'istruttoria risulta che successivamente al maggio 2018 la cooperativa non ha più applicato l'articolo 14.2, lett. f), dello Statuto³⁵.

c) La disciplina del recesso del socio e la sua applicazione

43. La disciplina del recesso del socio è contenuta nell'articolo 14.1 dello Statuto di Taxi Torino, che stabilisce che, oltre che nei casi previsti dalla legge, può recedere il socio "che abbia perduto i requisiti per l'ammissione" (articolo 14.1, lett. a); "che non sia più in grado di partecipare al raggiungimento degli scopi sociali" (articolo 14.1, lett. b).

44. Inoltre, contestualmente all'introduzione della specifica clausola di esclusione di cui all'articolo 14.2, lett. f), Taxi Torino ha introdotto una clausola che stabilisce una specifica causa di recesso, prevedendo che può recedere il socio "che motivi la domanda di recesso con la decisione di aderire ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o di utilizzarne, comunque, le prestazioni" (articolo 14.1, lett. c)³⁶.

45. Infine, l'articolo 14.1, ultimo capoverso, dello Statuto della cooperativa rinvia, per quanto non sia espressamente disposto a livello statutario, alla disciplina codicistica del recesso del socio di cui all'articolo 2532, stabilendo che: "Trovano applicazione le procedure di legge disciplinate dall'articolo 2532 C.C."³⁷.

46. Dalle informazioni fornite da Taxi Torino nel corso dell'istruttoria non risulta essere stato esercitato alcun recesso in applicazione della nuova clausola di cui all'articolo 14.1, lett. c) (decisione di aderire ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi)³⁸.

Tuttavia, dal luglio 2017, ovvero dall'avvio dell'attività di Mytaxi a Torino, fino a febbraio 2020, si sono registrati numerosi recessi (pari a [30-40] nel 2017, [60-70] nel 2018, [60-70] nel 2019 e [5-10] nel 2020)³⁹, benché il numero di tassisti aderenti a Taxi Torino, in tale periodo, sia rimasto sostanzialmente invariato, essendo stato compensato da nuove adesioni⁴⁰.

47. In caso di recesso, Taxi Torino restituisce la quota sociale. Non è recuperabile la tassa di ammissione che ammonta, come indicato *infra*, a [1.500-2.000] euro⁴¹.

d) Le condizioni economiche per l'uso del radiotaxi e dell'app Wetaxi

48. L'adesione alla cooperativa Taxi Torino e, dunque, l'utilizzo del relativo servizio radiotaxi, prevede a carico del tassista i seguenti costi fissi:

- una tassa di ammissione di [1.500-2.000] euro, rateizzabile in 24 mesi;
- una quota sociale pari a [300-350] euro annui, rateizzabile in 12 rate mensili;
- un canone mensile pari a [150-200] euro + IVA;
- una spesa pari a circa [500-1.000/1.000-1.500] euro per il tassametro, la scatola GPS, la stampante e la radio UHF⁴².

³⁴ [Cfr. doc. 12, all. 2.23, verbale del CDA del 4 maggio 2018.]

³⁵ [Cfr. docc. 54 e 105. Dagli atti risulta altresì che nel luglio 2019 Taxi Torino ha deliberato di sospendere l'applicazione dell'art. 14.2, lett. f), fino alla decisione del Consiglio di Stato sull'istanza di sospensiva della citata sentenza di primo grado, presentata dalla cooperativa con il ricorso in appello, comunicando ai soci che avrebbe dato loro notizia "dell'esito di detta udienza [cioè dell'udienza sulla sospensiva] e della data di convocazione dell'assemblea dei soci, in relazione alla situazione che si determinerà a seguito della decisione del Consiglio di Stato" (cfr. docc. 56.1 e 70.2). Come anticipato in Premessa, il Consiglio di Stato si è poi pronunciato definitivamente sull'appello di Taxi Torino nel marzo 2020, accogliendolo. Sempre dagli atti risulta altresì che nell'agosto 2019 Taxi Torino ha rigettato le istanze di reintegro dei tre tassisti esclusi a settembre 2017 (cfr. doc. 63.2).]

³⁶ [Cfr. doc. 12.2.24: verbale dell'assemblea straordinaria del 3 agosto 2017, cit. L'art. 14.1 dispone poi che: "Il recesso non può essere parziale. Il recesso è ammesso per i soci in regola con gli impegni sociali e con i pagamenti dovuti a qualunque titolo alla società e deve essere motivato. Spetta all'organo amministrativo constatare la sussistenza dei motivi che legittimano il recesso. La dichiarazione di recesso deve essere comunicata alla cooperativa tramite PEC, ovvero con lettera raccomandata con avviso di ricevimento. (...)".]

³⁷ [L'art. 2532 cc (Recesso del socio) reca: "Il socio cooperatore può recedere dalla società nei casi previsti dalla legge e dall'atto costitutivo (comma 1). Il recesso non può essere parziale (comma 2). La dichiarazione di recesso deve essere comunicata con raccomandata alla società. Gli amministratori devono esaminarla entro sessanta giorni dalla ricezione. Se non sussistono i presupposti del recesso, gli amministratori devono darne immediata comunicazione al socio, che entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre opposizione innanzi il tribunale (comma 3). "Il recesso ha effetto per quanto riguarda il rapporto sociale dalla comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda. Ove la legge o l'atto costitutivo non prevedano diversamente, 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" (comma 4).]

³⁸ [Cfr. docc. 54 e 105.]

³⁹ [Il dato è stato rilevato dal mese di luglio per l'anno 2017 e per i mesi di gennaio e febbraio per l'anno 2020.]

⁴⁰ [Cfr. docc. 54 e 105.]

⁴¹ [Cfr. docc. 54 e 105.]

49. Il costo per lo sviluppo ed integrazione del *software* Wetaxi della società terza Move Plus nel sistema di dispaccio corse Taxitronic è ammontato a [70.000-80.000] euro, esclusa IVA, ed è stato sostenuto nel periodo giugno-dicembre 2017 dalla cooperativa, senza alcun aumento del canone mensile dei singoli soci⁴³.

50. In base al contratto stipulato nel maggio 2017 da Taxi Torino con Move Plus, come modificato dal contratto integrativo e di *addendum* stipulato nel novembre 2017, il costo del servizio Wetaxi per l'utilizzo dell'app Wetaxi è interamente a carico della cooperativa⁴⁴.

51. Il costo del servizio Wetaxi, inoltre, differisce a seconda che la corsa sia singola ovvero condivisa e, relativamente alla corsa singola, a seconda che il pagamento avvenga a bordo o tramite *app*. Nel caso di corsa singola con pagamento a bordo ovvero tramite *app* sono previste commissioni pari, rispettivamente, a [0-5] euro e a [0-5] euro per ogni corsa⁴⁵. Nel caso di corsa condivisa con altri utenti, che effettuano percorsi tra loro compatibili, il costo della corsa tramite *app* è pari a [0-5] euro per ogni corsa⁴⁶.

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

a) Le condizioni contrattuali per l'uso dell'app Mytaxi

52. Il rapporto tra Mytaxi e i tassisti aderenti è regolato sulla base: i) dei "Termini e Condizioni Generali - Accordo per il servizio di segnalazione Free Now [ex Mytaxi]" (di seguito l'Accordo); ii) dei "Termini e Condizioni Generali di Utilizzo della App Free Now [ex Mytaxi] per i Tassisti" (di seguito Termini e Condizioni di Utilizzo dell'app), disponibili sul sito aziendale. Inoltre, "in aggiunta ai Termini e Condizioni Generali, si applicano le vigenti disposizioni della normativa italiana e le norme specifiche emanate dal Comune in cui il tassista svolge il proprio servizio di taxi"⁴⁷.

53. In forza dell'Accordo e dei Termini e Condizioni di Utilizzo dell'app:

(a) il tassista deve registrarsi presso Mytaxi, fornendo i dati e le informazioni richieste, prima dell'utilizzo dell'app;

(b) i tassisti registrati a Mytaxi non sono soggetti a clausole di non concorrenza nei confronti di altre forme di procacciamento della domanda; essi assumono unicamente l'impegno di accettare un passeggero che usa l'app Mytaxi quando l'app è accesa e il veicolo è libero⁴⁸;

(c) il recesso è esercitato con comunicazione scritta, senza necessità di addurre motivi e con effetto immediato⁴⁹. Per il tassista è sufficiente la disinstallazione del *software* dell'app Mytaxi dal proprio dispositivo.

Quanto ai costi:

(d) non è previsto alcun costo legato all'adesione alla piattaforma⁵⁰;

(e) i tassisti pagano alla piattaforma solo una commissione per ogni corsa portata a termine, che attualmente a Torino è pari al 10%⁵¹;

⁴² [Cfr. docc. 54 e 105.]

⁴³ [Cfr. doc. 97. Il costo, inclusa IVA al 22%, è dunque pari a [80.000-90.000].]

⁴⁴ [Nel dettaglio, esemplificando, nel caso di pagamento di una corsa di 10 euro a bordo (in contanti o con carta di credito), il cliente corrisponderà al tassista l'importo della corsa di 10 euro risultante dal tassametro e Wetaxi fatturerà alla cooperativa la commissione relativa alla corsa, che sarà completamente a carico della cooperativa. Nel caso di pagamento di una corsa di 10 euro tramite app, il tassista, dopo l'invio della fattura mensile elettronica alla cooperativa, riceverà l'intero importo della corsa di 10 euro a [omissis] giorni. Come precisato nell'art. 13 del contratto, Wetaxi pagherà alla cooperativa l'importo della corsa trattenendo il costo dell'applicazione. Le spese di incasso e la commissione del servizio saranno pagate a Wetaxi sempre dalla cooperativa (cfr. doc. 97).]

⁴⁵ [Cfr. doc. 97.1]

⁴⁶ [Cfr. doc. 97.1, cit.]

⁴⁷ [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.]

⁴⁸ [In particolare il punto 2.4 dell'Accordo reca "l'operatore deve essere pronto ad accettare potenziali passeggeri nelle vicinanze che utilizzano il software Free Now, 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 Free Now 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 Free Now, 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 Free Now 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 Free Now sia sempre corretto, in modo tale che il potenziale passeggero possa sempre vedere lo status attuale del taxi utilizzando il software Free Now". V. anche doc. 3.]

⁴⁹ [Cfr. art. 9 dell'Accordo.]

⁵⁰ [Cfr. docc. 51 e 104. Inoltre, dal sito internet (<https://it.mytaxi.com/tassisti.html>) risulta espressamente: "senza costi fissi di registrazione... 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 Free Now: "viene messo a disposizione da parte di Free Now 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 relativo software". V. anche doc. 3.]

⁵¹ [Cfr. docc. 51 e 104. La commissione comprende anche il costo delle commissioni bancarie per i pagamenti delle corse effettuati con le carte di credito. 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 Free Now, il cui ammontare è tratto dal listino prezzi

(f) non sono previsti costi di cancellazione/uscita⁵².

54. Mytaxi, inoltre, monitora la condotta dei tassisti nei confronti dei clienti tramite il servizio di *rating* offerto ai passeggeri dalla piattaforma⁵³.

b) Le condizioni economiche per l'uso dell'app Mytaxi

55. Per quanto concerne l'entità della commissione, Mytaxi, nel corso del procedimento, ha precisato che: (i) essa è stabilita centralmente dalla casa madre sulla base di valutazioni strategiche e ha valenza nazionale (al pari, di regola, delle commissioni applicate negli altri paesi europei in cui opera Mytaxi). Pertanto, non vi è un adattamento della politica commerciale di Mytaxi agli specifici mercati rilevanti nell'ambito del singolo Stato membro; (ii) inoltre, la commissione tiene conto del fatto che Mytaxi sostiene i costi per le commissioni di pagamento tramite carta di credito⁵⁴; (iii) la commissione applicata in Italia è comunque più bassa di quella applicata nelle altre nazioni europee in cui opera Mytaxi, eccetto la Germania e la Romania⁵⁵.

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

56. La raccolta e lo smistamento della domanda del servizio taxi rappresentano attività necessarie a mettere in contatto gli utenti del servizio di trasporto taxi con i fornitori di tale servizio, ovvero i tassisti.

57. In linea con i precedenti dell'Autorità⁵⁶, si osserva che tale attività viene realizzata mediante i tradizionali canali diretti (la richiesta diretta di taxi in transito, nei posteggi e alle colonnine) e le piattaforme di intermediazione (inclusive sia delle centrali radiotaxi sia delle più innovative piattaforme basate su applicazioni *software* dedicate).

58. Per quanto riguarda nello specifico il Comune di Torino, nella categoria delle piattaforme d'intermediazione rientrano il servizio radiotaxi di Taxi Torino, l'app Mytaxi e l'app Wetaxi, sviluppata dalla *start up* Move Plus S.r.l. per Taxi Torino sulla base di un contratto di esclusiva stipulato nel maggio 2017 e integrato nel novembre 2017⁵⁷. Nel prosieguo verranno descritti in dettaglio i singoli canali di raccolta e smistamento della domanda.

a) I canali di raccolta e smistamento della domanda

59. Come anticipato, i canali di raccolta e smistamento delle corse taxi possono essere suddivisi in due categorie principali, di seguito descritte.

a.1) I canali diretti

60. 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 Torino un ridotto numero di tassisti utilizza solo i canali diretti, poiché non aderisce a nessun tipo di piattaforma di intermediazione (radiotaxi o *app*), c.d. "tassisti indipendenti", e opera in genere nei posteggi vicini ai grandi attrattori di traffico (stazioni, aeroporti, grandi alberghi, ecc.).

a.2) Le piattaforme di intermediazione

61. In questa categoria rientrano sia i servizi gestiti dalle centrali radiotaxi, sia le piattaforme basate su applicazioni *software* dedicate. In tutti questi casi, infatti, seppur con modalità differenti, le chiamate degli utenti vengono acquisite e smistate dall'intermediario.

62. 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. Si tratta dunque di un tipico sistema "a due versanti".

a.2.1) I radiotaxi

63. Il servizio tramite 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 prelievo dell'utente al

pubblicato su www.mytaxi.com". All'interno dell'app ciascun tassista trova il riepilogo dei compensi percepiti per le corse effettuate, al netto della fee da pagare alla app. Il riepilogo è inviato al tassista settimanalmente.]

⁵² [Cfr. docc. 51 e 104.]

⁵³ [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 e nel software per tutto il periodo di partecipazione dell'utente al servizio Mytaxi".]

⁵⁴ [Commissioni che ammontano a circa il 2% o anche più nel caso della carta American Express. Peraltro, la commissione applicata in Italia è stata aumentata per la prima volta dal 7% al 10% nel maggio 2019 dopo quattro anni di attività in tale Paese.]

⁵⁵ [Cfr. doc. 51 e 104, risposte alle richieste di informazioni e doc. 47, verbale di audizione.]

⁵⁶ [Cfr. casi I801A (Roma) e I801B (Milano), provvedimenti nn. 27244 e 27245 del 27 giugno 2018, confermati dal Consiglio di Stato, rispettivamente con sentenze nn. 7991 del 14 dicembre 2020 e 8061 del 15 dicembre 2020, e sentenze nn. 3501, 3502 e 3503 del 4 giugno 2020.]

⁵⁷ [A Torino non è presente il numero unico comunale e le app sviluppate da consorzi di centrali radiotaxi (tipo, *itTaxi*, *appTaxi*) sono utilizzate dalle centrali radiotaxi consorziate: pertanto, ad essi non si faranno ulteriori riferimenti nel prosieguo del provvedimento.]

momento della chiamata, assegnandogli la corsa⁵⁸. 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.

64. Oltre a smistare le chiamate provenienti dai singoli utenti, le imprese/cooperative che offrono servizi radiotaxi sottoscrivono anche convenzioni con diverse tipologie di clienti *business* come: aziende, amministrazioni ed enti pubblici, studi professionali e singoli professionisti, strutture alberghiere/ristoranti. Ai clienti convenzionati i radiotaxi offrono generalmente 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 tariffe⁵⁹.

a.2.2) Le piattaforme di raccolta e smistamento tramite app

65. Nel caso delle piattaforme che funzionano tramite *app*, lo smistamento delle corse avviene attraverso la funzione di geolocalizzazione⁶⁰, 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 sullo *smartphone* (o altro dispositivo mobile) e i tassisti ricevono la richiesta sulla loro *app*⁶¹. Oltre alla prenotazione, l'*app* Mytaxi offre la possibilità di pagare direttamente tramite il dispositivo mobile, nonché di accedere a un sistema di *rating* dei tassisti che consente ai passeggeri di valutare la qualità complessiva del servizio⁶².

66. Anche molti gestori di radiotaxi, come la cooperativa Taxi Torino, 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. Anche l'*app* Wetaxi è in grado di offrire, oltre alla prenotazione del taxi, altri servizi come la possibilità di pagare il taxi dal proprio *smartphone* o di effettuare una recensione sul servizio⁶³.

67. Dal lato del consumatore finale, il servizio tramite *app* offerto dal segnalante Mytaxi presenta modalità di funzionamento sostanzialmente analoghe a quelle del servizio reso dalle *app* dedicate utilizzate anche da molti radiotaxi, poiché in entrambi i casi il consumatore installa sul proprio dispositivo mobile un'applicazione *software* con funzione di geolocalizzazione.

68. Dal lato dei tassisti, invece, vi sono delle differenze tra il servizio offerto da una centrale radiotaxi anche tramite *app* e quello offerto dall'*app* Mytaxi. Innanzitutto, per usare Mytaxi i tassisti non devono acquistare l'attrezzatura *hardware* richiesta dal radiotaxi, ma è sufficiente installare l'apposito *software* (l'*app* dedicata) su qualsiasi dispositivo mobile o *tablet*. I tassisti soci delle cooperative radiotaxi, invece, per usare i dispositivi *app* offerti dalle stesse devono disporre anche dello strumentario tradizionale. Inoltre, i tassisti aderenti ad un radiotaxi che prevede l'esclusiva sono tenuti a mettere a disposizione del radiotaxi la loro intera capacità (in termini di numero di corse), ad eccezione delle corse acquisite mediante i canali diretti, a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento delle corse utilizzata.

a.2.3) La competizione tra piattaforme d'intermediazione

69. Tutte le piattaforme di intermediazione (a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento utilizzata, linee telefoniche, *app* o altro) competono tra loro sia dal lato dell'utenza finale sia dal lato dei tassisti.

70. Con riferimento agli utenti finali, esse competono differenziandosi in base alla qualità del servizio⁶⁴ e al tipo di promozioni alla clientela. Al riguardo, si osserva come il segnalante Mytaxi, sin dal suo ingresso sul mercato, abbia lanciato diverse campagne promozionali sia a favore degli utenti (sconti tariffari) che a favore dei tassisti (conferimento di alcuni *benefit* al raggiungimento di determinati quantitativi di corse) finalizzate al loro convenzionamento. Anche Taxi Torino, come risulta ad esempio dal sito aziendale, ha talvolta effettuato promozioni a favore sia dei clienti che dei tassisti aderenti⁶⁵.

71. Dal punto di vista della domanda proveniente dagli utenti finali, inoltre, la competizione tra piattaforme tiene conto del fatto che vi sono utenti del servizio taxi che utilizzano indifferentemente i vari canali di raccolta e smistamento, pur permanendo alcune categorie di consumatori finali che 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).

⁵⁸ [Diversi gestori di radiotaxi non utilizzano più le frequenze radio (impiegate oramai come mera 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.]

⁵⁹ [Cfr. doc. 19; v. anche www.taxitorino.it.]

⁶⁰ [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*.]

⁶¹ [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 tassista, così come il tempo stimato per il suo arrivo, e possono seguire l'approssimarsi del taxi su una mappa interattiva.]

⁶² [Come risulta dai "Termini e Condizioni Generali di Utilizzo della App Free Now [ex Mytaxi] per i Tassisti", disponibili sul sito aziendale.]

⁶³ [Come si evince dalle informazioni disponibili sui siti aziendali di Taxi Torino e di Wetaxi; vedi anche doc. 97.]

⁶⁴ [In termini di tempi di attesa, confort delle vetture, ecc..]

⁶⁵ [Cfr., ad esempio, www.taxitorino.it; www.wetaxi.it.]

72. Dal lato dei tassisti, le piattaforme competono tra loro differenziandosi in base alle condizioni economiche previste per l'utilizzo delle stesse e ai servizi offerti.

73. Dal punto di vista della domanda proveniente dai tassisti, inoltre, un tassista che aderisce alla piattaforma di Mytaxi è libero di scegliere quanta parte della propria capacità produttiva destinare ad essa – si tratta cioè di una piattaforma “aperta” – mentre i tassisti aderenti a piattaforme “chiuse” lavorano esclusivamente, o in modo assai prevalente, per la piattaforma cui hanno scelto di aderire. Ciò implica che i tassisti che aderiscono a Mytaxi e scaricano l'app (c.d. tassisti registrati) possono utilizzare simultaneamente più canali di raccolta della domanda e più piattaforme di intermediazione; ciascun tassista decide liberamente, ogni giorno, se e con quale frequenza acquisire corse dall'app Mytaxi durante il turno. Non tutti i tassisti aderenti a Mytaxi, dunque, utilizzano l'omonima app con la stessa frequenza.

74. Proprio la natura di piattaforma “aperta” di Mytaxi rende necessario introdurre una distinzione tra: (i) tassisti “registrati”, ovvero tassisti che hanno scaricato l'app Mytaxi; (ii) tassisti “affiliati”, ovvero che usano l'app Mytaxi sporadicamente⁶⁶; ed infine (iii) tassisti “attivi”, ovvero che la usano almeno una volta per turno. È importante notare che la frequenza di utilizzo dell'app viene decisa liberamente 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.

75. In definitiva, rispetto ad un modello basato su piattaforme di intermediazione “chiuse” - quale quello adottato da Taxi Torino, che fa affidamento solo sulla propria rete di tassisti, di dimensione sostanzialmente fissa e vincolata, anche tramite clausole statutarie di non concorrenza, a soddisfare tutte le corse che provengono dal radiotaxi e dall'app Wetaxi - in un modello su piattaforme “aperte”, 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 (in termini di corse).

76. 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 prescelti, una quota della propria capacità, integrando l'offerta proveniente dagli altri canali di raccolta.

a.2.4) Ulteriori elementi sulla sostituibilità tra piattaforme

77. Il segnalante Mytaxi ha commissionato a una primaria società indipendente di ricerche di mercato – la SWG S.p.A.⁶⁷ – un'indagine volta a verificare se i servizi offerti dalle app e dai radiotaxi tradizionali siano percepiti o meno come interscambiabili sia dal lato dei tassisti che dal lato degli utenti finali. L'indagine presenta i dati relativi ad un campione nazionale ma ha anche un focus dedicato al mercato torinese. In data 6 febbraio 2020 Mytaxi ha trasmesso agli Uffici dell'Autorità l'indagine, che è stata pertanto inserita agli atti del procedimento⁶⁸.

78. L'indagine, per entrambi i versanti della domanda di servizi offerti dalle piattaforme di raccolta e smistamento della domanda di servizi taxi, è stata condotta tramite interviste personali⁶⁹ volte a conoscere: *i*) i comportamenti prevalenti sia dal punto di vista del profilo tecnologico che delle abitudini di gestione/utilizzo del servizio taxi; *ii*) le modalità ritenute più appropriate per soddisfare i bisogni di trasporto; *iii*) la percezione in termini di sostituibilità dei servizi offerti tramite radiotaxi e app di mobilità (aperte o chiuse); *iv*) l'ancillarità, infine, dei servizi offerti dalle app aperte rispetto ai servizi radiotaxi tradizionali.

79. Per quanto concerne i tassisti, l'indagine ha consentito di verificare che le app di mobilità nel lavoro di tassista sono considerate un vantaggio da oltre l'80% dei tassisti intervistati (l'88% dei tassisti torinesi). Per oltre la metà dei tassisti intervistati (il 66% di quelli torinesi), queste app hanno cambiato in meglio il loro lavoro determinando un incremento della clientela, una maggiore velocità e rapidità nel gestire il servizio e più facilità/semplificazioni di utilizzo del servizio. I principali vantaggi derivanti dalla presenza di una pluralità di fonti di procacciamento della domanda consistono nella possibilità di intercettare più clienti, riducendo i tempi di attesa tra una corsa e quella successiva (circa il 68% degli intervistati, circa il 72% dei tassisti torinesi) e nell'effettivo aumento del lavoro e, di conseguenza, del reddito (circa il 59% degli intervistati, circa il 62% dei tassisti torinesi⁷⁰).

⁶⁶ [Almeno una volta al mese e meno di una volta per turno.]

⁶⁷ [SWG S.p.A. è una società fondata a Trieste nel 1981, che progetta e realizza ricerche di mercato, di opinione, istituzionali, studi di settore e osservatori, analizzando e integrando i trend e le dinamiche del mercato, della politica e della società. Ha sede, oltre che a Trieste, anche a Milano e Roma ed è membro di ASSIRM, ESOMAR, MSPA ed EphMRA (Sistema di gestione certificato ai sensi della norma UNI EN ISO 9001:2015).]

⁶⁸ [Cfr. docc. 87 e allegati 87.1, 87.2, 87.3 e 87.4.]

⁶⁹ [Le interviste ai tassisti sono state eseguite con metodologia CAPI (computer assisted personal interviewing: indagine svolta di persona dove l'intervistatore legge le domande all'intervistato e registra le risposte su un tablet, tramite un apposito software) su un campione di 206 tassisti operanti in sei capoluoghi di regione con più di 250.000 abitanti di cui 42 a Torino. Le interviste ai consumatori hanno interessato 2.761 individui maggiorenni residenti nei centri urbani italiani (> di 30.000 abitanti) con metodologia mista CATI-CAWI (CATI: Computer Assisted Telephone Interviewing: indagine svolta telefonicamente dove l'intervistatore legge le domande all'intervistato e registra le risposte su un computer, tramite un apposito software; Computer Assisted Web Interview: indagine autocompilata svolta online dall'intervistato in autonomia), di cui 506 realizzate a residenti nel Comune di Torino.]

⁷⁰ [Le percentuali del 59% e del 62% comprendono sia le risposte “molto” che le risposte “abbastanza” (per Torino, corrispondenti al 19% e a circa il 43%), dando comunque un giudizio positivo in termini di vantaggiosità.]

80. Per poco più del 53% dei tassisti intervistati, affidarsi ai centralini radiotaxi oppure alle *app* per procurarsi clienti è equivalente, poiché l'importante per il tassista è essere raggiungibili dai clienti, tale percentuale sale a circa il 57% per i tassisti torinesi.

Analoga è la percentuale (57%) di tassisti torinesi che, con riferimento alla sostituibilità tra *app*, ritiene che *app* sviluppate da centrali radiotaxi come Wetaxi e *app* aperte indipendenti come Mytaxi siano equivalenti e interscambiabili (la percentuale è intorno al 50% se si considera il totale degli intervistati).

81. Per quanto concerne poi i servizi aggiuntivi offerti ai tassisti da alcune *app* aperte (ad es. convenzioni bancarie, intermediazione con il cliente morosi, ecc.), la maggioranza dei tassisti intervistati (circa il 69%) ritiene che questi servizi siano utili ma accessori; la percentuale per i tassisti torinesi è di circa il 48%, a fronte di un 7% che non sa fornire una risposta e di un 45% che li considera invece fondamentali ai fini dell'uso dell'*app*.

82. Passando ai risultati dell'indagine relativi al versante della domanda rappresentato dall'utenza finale del servizio taxi, emerge che radiotaxi e *app* sono considerati canali equivalenti da oltre il 70% degli intervistati, nonché metodi interscambiabili da oltre il 75% di essi (sia per gli utenti diretti, sia per coloro che non usano questi servizi). A Torino, in particolare, oltre il 53% degli intervistati che usa il taxi dichiara di utilizzare sia il numero del radiotaxi sia le *app* quando è alla ricerca di un taxi.

83. Con specifico riferimento poi alla sostituibilità tra *app*, sia per gli utenti diretti sia per coloro che non usano questi servizi, le varie *app* - di proprietà o utilizzate dalle centrali radiotaxi o indipendenti come Mytaxi - sono percepite come interscambiabili (circa 67%), da scegliere a seconda delle necessità. Tale percentuale sale a circa il 74% a Torino⁷¹.

84. Per quanto concerne poi i servizi aggiuntivi (ad es. geolocalizzazione, associazione della carta di credito alla *app* per i pagamenti, conoscenza in anticipo dell'identità del tassista, ecc.) offerti dalle *app* di mobilità ai propri utenti, essi sono percepiti da oltre il 50% degli utenti come utili ma accessori.

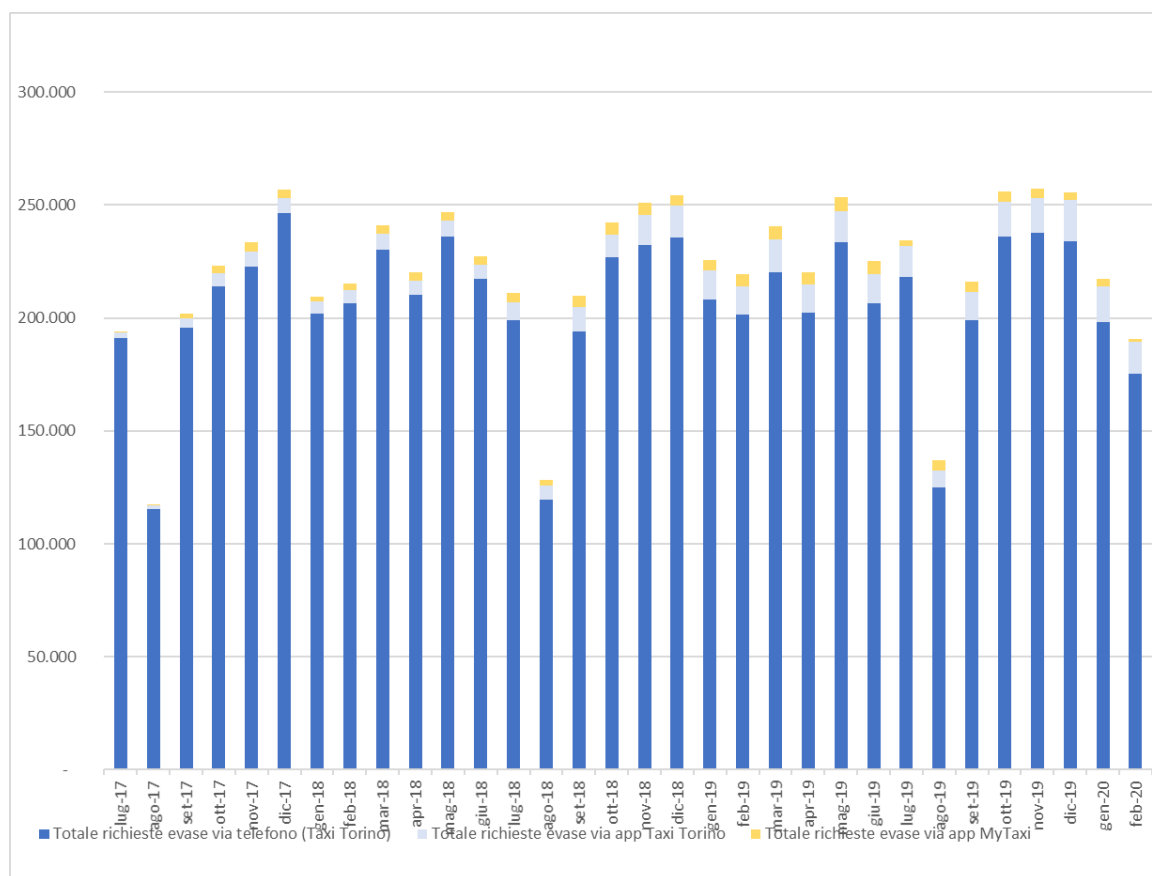
85. In conclusione, quindi, con riferimento a entrambi i versanti della domanda di procacciamento di corse - il versante dei tassisti e quello degli utenti finali - l'indagine di mercato condotta da SWG individua una sostituibilità tra piattaforme, siano esse piattaforme tradizionali come le centrali radiotaxi o piattaforme *online*.

86. A confermare ulteriormente tale sostituibilità tra i due canali concorre l'analisi dei dati - forniti da Taxi Torino e da Mytaxi nel corso dell'istruttoria - sull'andamento delle richieste di corse taxi evase a Torino tramite il canale radiotaxi e tramite il canale *app*, su base mensile, nel periodo luglio 2017/febbraio 2020⁷². Da tali dati, depurati per l'effetto di stagionalità presente in alcuni mesi dell'anno (in particolare quelli estivi), emerge non solo che, nel tempo, pur a fronte di una prevalenza delle corse tramite centrale telefonica, le richieste evase via *app* siano proporzionalmente aumentate rispetto a quelle evase via telefono, ma anche - e soprattutto - un travaso delle corse dal canale radiotaxi a quello *app*, lento ma costante, sia a favore dell'*app* Wetaxi gestita dalla cooperativa sia dell'*app* Mytaxi, pari a oltre il 5%. Questo travaso appare attestare una concreta sostituibilità tra le due tipologie di canali per gli utenti finali, che utilizzano in maniera indistinta sia l'uno che l'altro. Per Mytaxi, tra l'altro, deve evidenziarsi che il travaso è ampiamente sottodimensionato in considerazione della circostanza che tale piattaforma è in grado di soddisfare una percentuale ridotta della domanda dei suoi utenti (su questo cfr. *infra* sez. b.2).

⁷¹ [Sia per gli utenti sia per coloro che non usano *app* di mobilità, queste applicazioni e tecnologie legate ai servizi di mobilità sono percepite come utili per i cittadini (oltre il 70%).]

⁷² [Cfr. rispettivamente docc. 54 e 105, 51.4 e 104.2.]

Grafico 1: andamento servizi di intermediazione taxi nella città di Torino nel periodo luglio 2017-febbraio 2020



Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle Parti

Tab. 1 Travaso dal canale radiotaxi al canale app nella città di Torino nel periodo luglio 2017-febbraio 2020

Anno	% richieste evase via telefono	% richieste evase da Mytaxi	% richieste evase da Taxi Torino via app
Media 2017	[95-100]%	[1-5]%	[1-5]%
Media 2018	[90-95]%	[1-5]%	[1-5]%
Media 2019	[90-95]%	[1-5]%	[5-10]%
Media 2020	[90-95]%	[1-5]%	[5-10]%

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle Parti

b) La dimensione dell'offerta a Torino e la posizione delle Parti

87. Torino è la quarta città italiana per numero di licenze taxi, pari a 1.501 licenze⁷³; l'offerta complessiva di taxi è rimasta sostanzialmente invariata dal 2006⁷⁴.

b.1) La posizione di Taxi Torino

88. Nel periodo considerato dall'istruttoria, ovvero dall'avvio dell'attività di Mytaxi a Torino fino a febbraio 2020⁷⁵, i tassisti in media aderenti a Taxi Torino sono stati [1.400-1.500] per il 2017 e per il 2018, [1.400-1.500] per il 2019 e

⁷³ [Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Settimo Rapporto annuale al Parlamento, 24 luglio 2020, disponibile su http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2018/09/RA-ART_2018.pdf, da cui risulta che il numero di licenze taxi attive a Torino al 31 dicembre 2018 era pari a 1.501.]

⁷⁴ [Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Settimo Rapporto annuale al Parlamento, 24 luglio 2020, cit.]

⁷⁵ [Tutti i dati e le informazioni sono aggiornati al 29 febbraio 2020 coerentemente con la data delle richieste istruttorie.]

[1.400-1.500] per il 2020⁷⁶. Pertanto, Taxi Torino ha detenuto una quota di mercato sostanzialmente stabile e pari a oltre il [90-95]% delle licenze presenti a Torino in ciascun anno del periodo considerato⁷⁷.

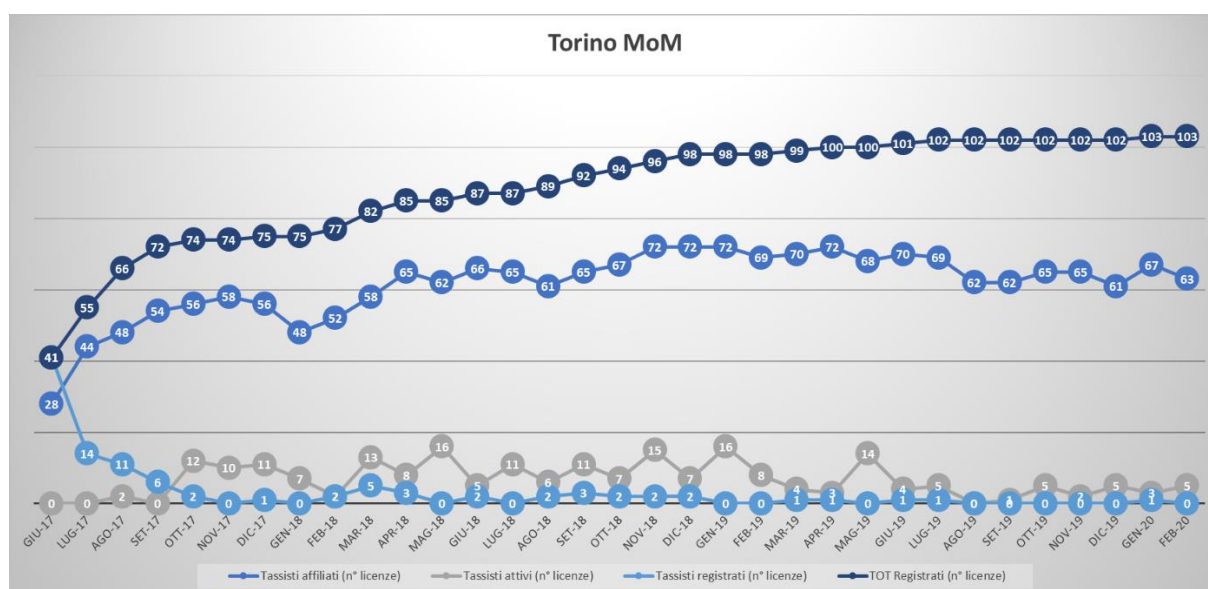
89. Da luglio 2017 fino a febbraio 2020 il numero di tassisti aderenti al radiotaxi è aumentato di [5-10] unità⁷⁸. Il saldo tra tassisti in uscita e tassisti in entrata registrato da Taxi Torino è stato lievemente negativo e pari a - [1-5] unità per il 2017, a - [5-10] unità per il 2018, nullo per il 2019 e lievemente positivo e pari a + [5-10] unità per il 2020⁷⁹.

90. L'analisi del numero di corse, ricevute ed evase da Taxi Torino nel periodo luglio 2017/febbraio 2020, su base mensile (chiamate telefoniche e chiamate via app), evidenzia che, in media, nel corso degli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, i tassisti aderenti a Taxi Torino hanno evaso, rispettivamente, [200-210 mila], [210-220 mila], [220-230 mila] e [200-210 mila] corse al mese, pari - per ciascun anno considerato - al [95-100]% del totale delle richieste di corse ricevute⁸⁰. In particolare, ciascun tassista di Taxi Torino ha effettuato, nel periodo considerato, un numero medio mensile di corse compreso tra 140 e 160 corse⁸¹.

b.2) La posizione di Mytaxi

91. Mytaxi ha fornito i dati relativi al numero dei tassisti registrati (valore totale e variazione mensile), affiliati e attivi a Torino dal giugno 2017 al febbraio 2020, che vengono riportati nel grafico seguente⁸²:

Grafico 2: Tassisti registrati, affiliati e attivi con MyTaxi nel periodo giugno 2017-febbraio 2020



Fonte: Mytaxi

92. Da tali dati emerge che, per quanto concerne le registrazioni alla piattaforma di Mytaxi:

- a giugno 2017, nella fase di pre-lancio della propria app a Torino, vi sono state 41 registrazioni a Mytaxi; dopo la modifica statutaria dell'agosto 2017 e le espulsioni dei tassisti, vi è stato una netta caduta del numero delle nuove registrazioni mensili. In numerosi mesi le nuove adesioni a Mytaxi sono state pari a zero (novembre 2017; gennaio, maggio e luglio 2018; gennaio, febbraio e maggio 2019, agosto-dicembre 2019 e febbraio 2020);
- dal suo ingresso a Torino (giugno 2017) al febbraio 2020 si sono registrate a Mytaxi solo 103 licenze (corrispondenti a 106 tassisti), pari a meno del 7% di tutte le licenze attive a Torino.

⁷⁶ [Cfr. docc. 54 e 105, risposte di Taxi Torino a richieste di informazioni. Per il 2017 il dato è stato rilevato da luglio e per il 2020 per i mesi di gennaio e febbraio. I dati riportati nel presente paragrafo e nei paragrafi seguenti sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte.]

⁷⁷ [Le quote sono state calcolate come rapporto tra il numero di tassisti aderenti a Taxi Torino nei vari anni (media dei dati mensili) e il numero totale di licenze taxi disponibili a Torino; per il 2017 il dato è stato rilevato da luglio e per il 2020 fino a febbraio.]

⁷⁸ [Cfr. docc. 54 e 105, cit. Si tratta della differenza tra il numero di tassisti a luglio 2017 e quello a febbraio 2020.]

⁷⁹ [Il saldo riguarda per il 2017 il periodo luglio-dicembre, per il 2018 e 2019 l'intero anno e per il 2020 i mesi di gennaio e febbraio.]

⁸⁰ [Cfr. docc. 54 e 105, risposte a richieste di informazioni.]

⁸¹ [In particolare, [140-150] corse nel 2017 (media su 6 mesi), per un totale di [800-900] corse per tassista, [150-160] corse nel 2018, per un totale di [1.800-1.900] corse per tassista, [150-160] corse nel 2019, per un totale di [1.900-2.000] corse per tassista, e [140-150] nel 2020 (media dei primi due mesi dell'anno) per un totale di [250-300] corse per tassista.]

⁸² [Cfr. docc. 92.1, 96.1 e 106.1. I dati sono indicati sulla base del numero delle licenze registrate, affiliate o attive, e non sulla base dei nominativi dei tassisti registrati, affiliati o attivi, che includono anche più di un nominativo per licenza in caso di doppie guide/licenze condivise. In altri termini, laddove due tassisti condividono la stessa licenza, questa è conteggiata come singola unità.]

L'analisi dei dati relativi ai tassisti che hanno utilizzato l'app evidenzia inoltre che:

- i tassisti affiliati e i tassisti attivi non hanno mai superato, dal lancio dell'app, rispettivamente il 4,8 % e l'1% del totale delle licenze⁸³;

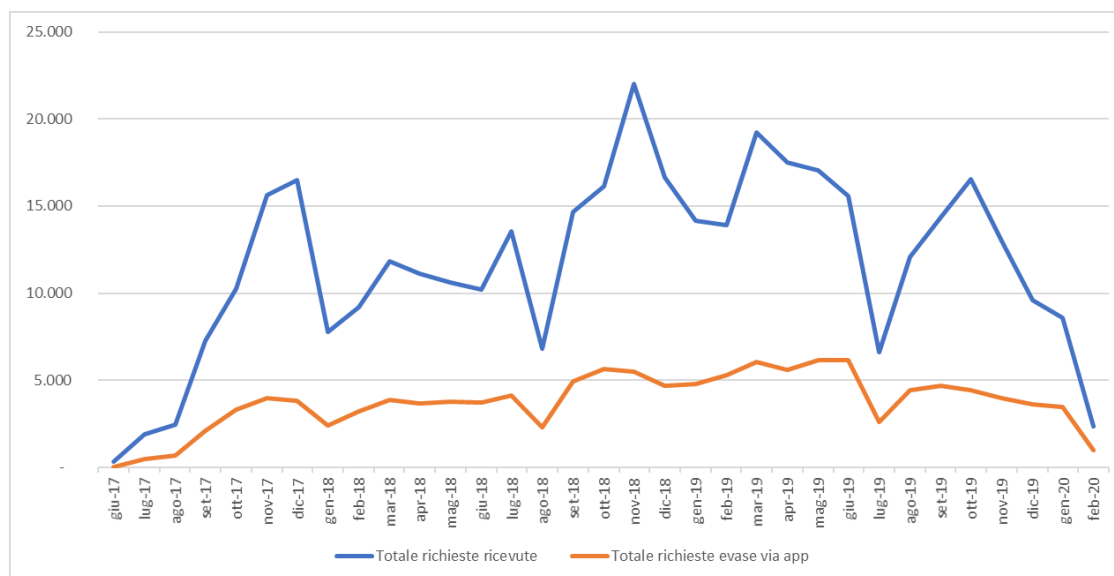
- il numero dei tassisti affiliati e attivi, rispetto al numero dei tassisti registrati, è diminuito: dall'ottobre 2017 (ovvero a seguito delle prime esclusioni) al febbraio 2020 il numero degli affiliati e il numero degli attivi si sono ridotti rispettivamente di circa 15 punti percentuali e di oltre 11 punti percentuali rispetto al numero dei tassisti registrati all'app.

93. Mytaxi, nel corso del procedimento, ha fornito il numero di corse, ricevute ed evase a Torino per singolo mese, a partire dall'ingresso nel mercato torinese (giugno 2017) fino al febbraio 2020. Dai dati risulta che, in media, nel corso degli anni 2017, 2018 e 2019 Mytaxi ha evaso rispettivamente [2-3 mila], [3-4 mila] e [4-5 mila] corse al mese, pari - per ciascun anno considerato - al [25-30]%, al [30-35]% e al [30-35]% del totale delle richieste di corse ricevute⁸⁴.

94. La società non è stata pertanto in grado di operare efficacemente sul mercato di Torino e, in particolare, di soddisfare la maggior parte delle richieste di servizio taxi ricevute: dall'avvio del servizio (giugno 2017) a febbraio 2020, il tasso di corse inevase è stato in media pari a circa il [65-70]%, con punte in alcuni mesi vicine al [75-80]%⁸⁵; il valore più basso, ma isolato, finora registrato è stato del [55-60]%⁸⁶.

95. In altri termini, rispetto alla cooperativa Taxi Torino, che è in grado di porre in essere un'offerta di dimensioni quantomeno coerenti con l'ampiezza della rispettiva domanda (mantenendo una percentuale di domanda inevasa sempre inferiore all'1%), l'offerta effettiva di servizi che Mytaxi è in grado di esprimere risulta di gran lunga inferiore alla propria domanda.

Gráfico 3: richieste ricevute ed evase da Mytaxi nel periodo giugno 2017-febbraio 2020



Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti da Mytaxi

96. Infine, di particolare interesse appare l'analisi incrociata dei dati concernenti i tassisti aderenti alla cooperativa Taxi Torino⁸⁷ e di quelli concernenti i tassisti registrati, affiliati e attivi con Mytaxi nello stesso periodo⁸⁸: da questa analisi si evince un comportamento del tutto differente tra i tassisti soci e quelli non soci di Taxi Torino nei confronti dell'app Mytaxi.

97. Infatti, mentre nel tempo è tendenzialmente cresciuto il numero dei tassisti non soci registrati all'app Mytaxi (61 a ottobre 2017, 77 a settembre 2018, 85 a maggio 2019, 84 a settembre 2019, 83 a dicembre 2019 e 82 a febbraio

⁸³ [In circa i due terzi dei mesi considerati (giugno 2017/febbraio 2020) la percentuale dei tassisti attivi con Mytaxi è stata inferiore allo 0,5% del totale delle licenze.]

⁸⁴ [Cfr. docc. 51.4 e 104.2. Per i soli mesi di gennaio e febbraio 2020, Mytaxi ha evaso in media [4-5 mila] corse al mese, pari a circa il [40-45]% del totale delle richieste di corse ricevute.]

⁸⁵ [Senza considerare il valore di giugno 2017, pari al [90-95]% di corse inevase.]

⁸⁶ [Registrato a febbraio 2020; quest'ultimo mese, tuttavia, è stato caratterizzato da una brusca riduzione delle richieste di corse.]

⁸⁷ [Taxi Torino ha fornito un elenco dei tassisti aderenti alla cooperativa, comprensivo dei numeri di licenza e di targa degli stessi, a partire da luglio 2017 fino al febbraio 2020 (indicando anche le modifiche intervenute in tale periodo: nuovi ingressi, recessi, ecc.). Cfr. docc. 54.2, 54.3, 54.4, 86.1 e 86.2 e 108.1, risposte a richieste di informazioni.]

⁸⁸ [Nello specifico a giugno 2017, ottobre 2017, settembre 2018, maggio 2019, settembre 2019, dicembre 2019 e febbraio 2020. Cfr. docc. 51.2 e 51.3, 82.2 e 82.3 e 104.3 e 104.4: risposte a richieste di informazioni.]

2020⁸⁹), il numero di tassisti aderenti a Taxi Torino registrati anche all'app Mytaxi è rimasto esiguo e pressoché immobile nel tempo (13 tassisti a ottobre 2017, 16 a settembre 2018, 15 a maggio 2019, 18 a settembre 2019 e a dicembre 2019, 19 a febbraio 2020), pur rappresentando questi la grande maggioranza dei tassisti torinesi.

98. Una differenza notevole si rileva anche nel tasso di utilizzo dell'app Mytaxi: mentre i tassisti aderenti alla cooperativa che si sono registrati a Mytaxi (cioè che hanno scaricato l'app) di fatto non la utilizzano (la percentuale di coloro che non la utilizzano è pari al 69% nel periodo da giugno a ottobre 2017, all'88% nel periodo da novembre 2017 a settembre 2018, all'87% nel periodo da ottobre 2018 a maggio 2019, all'89% nel periodo da giugno 2019 a settembre 2019, all'83% nel periodo da ottobre 2019 a dicembre 2019 e all'84% nei mesi di gennaio e febbraio 2020) o la utilizzano, al più, in modo sporadico, i tassisti indipendenti che si sono registrati a Mytaxi ne fanno un utilizzo ben più intenso. La percentuale di tassisti indipendenti che utilizza l'app, considerando sia chi ne fa un uso sporadico sia chi la utilizza in modo sistematico, è infatti pari almeno al 70% in tutti i periodi considerati.

Tab. 2: Utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei tassisti registrati

	Soci Taxi Torino		Indipendenti	
	n.	%	n.	%
giugno-ottobre 2017				
Attivi	0	0%	12	20%
Affiliati	4	31%	40	66%
non utilizzano	9	69%	9	15%
Totale	13	100%	61	100%
novembre 2017-settembre 2018				
Attivi	0	0%	10	13%
Affiliati	2	13%	53	69%
non utilizzano	14	88%	14	18%
Totale	16	100%	77	100%
ottobre 2018-maggio 2019				
Attivi	1	7%	13	15%
Affiliati	1	7%	53	62%
non utilizzano	13	87%	19	22%
Totale	15	100%	85	100%
giugno -settembre 2019				
Attivi	0	0%	1	1%
Affiliati	2	11%	60	71%
non utilizzano	16	89%	23	27%
Totale	18	100%	84	100%
ottobre-dicembre 2019				
Attivi	1	6%	4	5%
Affiliati	2	11%	54	65%
non utilizzano	15	83%	25	30%
Totale	18	100%	83	100%
gennaio-febbraio 2020				
Attivi	0	0%	5	6%
Affiliati	3	16%	54	66%
non utilizzano	16	84%	23	28%
Totale	19	100%	82	100%

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle Parti

⁸⁹ [Dal giugno 2019 al febbraio 2020, la tendenziale crescita ha registrato una lieve battuta di arresto, essendosi verificati in tale periodo 2 nuovi ingressi di non registrati ma 2 tassisti si sono cancellati e 3 sono diventati soci della cooperativa.]

V. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

99. Le Parti del procedimento hanno avuto modo di esporre le proprie posizioni sia nel corso delle rispettive audizioni che presentando memorie scritte, dati e informazioni. Le stesse hanno avuto altresì la possibilità di rappresentare le proprie difese depositando ulteriori memorie in vista dell'audizione finale innanzi al Collegio e nel corso di quest'ultima. Nel seguito si darà conto delle argomentazioni delle Parti, raggruppandole per tematiche.

V.1 La questione preliminare

100. Preliminarmente, Taxi Torino afferma che la riattivazione del procedimento principale a seguito della conclusione del sub-procedimento cautelare, e quindi la decisione finale dell'Autorità, sarebbero limitate dalle statuizioni di carattere giuridico contenute nel giudicato formatosi tra le parti con la sentenza del Consiglio di Stato n. 1547 del 3 marzo 2020 che ha annullato il provvedimento cautelare.

101. L'assoggettamento del "potere di riedizione" all'"effetto conformativo" di un precedente giudicato di annullamento - trattato e definito dal Consiglio di Stato in una pronuncia del 2013⁹⁰ - riferito alla presente fattispecie comporterebbe, ad avviso di Taxi Torino, il vincolo per l'Autorità costituito:

- dall'interpretazione applicativa, allo specifico caso in esame, dell'articolo 2527 comma 2 del c.c. oggetto della relativa statuizione contenuta nella citata sentenza n. 1547/2020;
- e dalla conseguente declaratoria di piena legittimità che la medesima sentenza contiene relativamente alla clausola statutaria di esclusiva presente nello statuto di Taxi Torino.

102. Le argomentazioni contenute nella CRI sarebbero invece contrastanti con il giudicato già formatosi su tali punti. Le valutazioni ivi sviluppate su ambedue tali aspetti avrebbero infatti come riferimento e presupposto anziché le statuizioni contenute nel detto giudicato (sentenza del Consiglio di Stato n. 1547 del 3 marzo 2020) quelle *antitetiche* rinvenibili in altre sentenze del Consiglio di Stato rese tra parti diverse e con riferimento alla diversa violazione dell'articolo 101 del TFUE⁹¹.

V.2 Sul mercato rilevante

103. Taxi Torino ha contestato la definizione del mercato rilevante adottata nel provvedimento di avvio e poi ripresa nella CRI⁹². Con riguardo al mercato del prodotto, la Parte ha rilevato che il mercato dei servizi di intermediazione tramite *app* costituirebbe un mercato distinto rispetto ai tradizionali canali di intermediazione (in particolare le centrali radiotaxi) in quanto:

(i) le due tipologie di canali presenterebbero "*distinte funzionalità oggettive*" (in particolare, le *app* avrebbero alcune specificità che sono assenti nel caso del radiotaxi, come ad esempio la geolocalizzazione, la possibilità di pagamento tramite *app*, il rilascio di un documento contabile sulla corsa effettuata, il *rating* di qualità del tassista, ecc.)⁹³;

(ii) trattandosi di mercati a due versanti, le scelte dei soggetti operanti su ciascun versante (nella specie, gli utenti e i tassisti) sarebbero strettamente interrelate, con la conseguenza che le preferenze di consumo degli uni (gli utenti) necessariamente inciderebbero sulle scelte operate dagli altri (tassisti) condizionandole. Quindi, se una parte della clientela considera l'*app* - tenuto conto delle sue distinte funzionalità - come lo strumento preferenziale e non fungibile con la chiamata via radio, i tassisti per entrare in contatto con tale clientela dovrebbero anch'essi utilizzare preferenzialmente questo strumento di intermediazione e nessun altro.

104. Sul tema del mercato del prodotto rilevante, il segnalante Mytaxi ha evidenziato, al contrario, che le piattaforme di raccolta e smistamento della domanda, a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento utilizzata, forniscono tutte i medesimi servizi e soddisfano tutte la medesima domanda: a monte, i tassisti sono interessati a contattare il maggior numero di clienti utilizzando diversi canali per massimizzare le *chances* di acquisizione della clientela; a valle, gli utenti sono interessati a ottenere un taxi, per cui le modalità tecniche di procacciamento sono secondarie rispetto alla necessità di procurarsi il taxi⁹⁴.

⁹⁰ [Cfr. sentenza Consiglio di Stato, Adunanza Plenaria, n. 2 del 15 gennaio 2013, nella quale viene esaminata la questione del corretto utilizzo degli strumenti di tutela giudiziaria in relazione al caso in cui l'amministrazione reiteri con uguale risultato gli atti di una selezione tecnica già annullati dal giudice amministrativo. Per quanto di interesse, la sentenza, pur ribadendo la possibilità che l'amministrazione proceda ad una riedizione del potere, sottolinea che la successiva azione amministrativa debba attenersi al contenuto della sentenza passata in giudicato. In particolare, in un'ottica di leale e imparziale esercizio del potere pubblico, la P.A. ha l'obbligo di soddisfare la pretesa del ricorrente vittorioso e di non frustrare la sua legittima aspettativa con comportamenti elusivi.]

⁹¹ [La Parte si riferisce alle sentenze nn. 3501/2020, 3502/2020 e 3503/2020 del 4 giugno 2020 e alle sentenze nn. 7991 del 14 dicembre 2020 e 8061 del 15 dicembre 2020, che hanno confermato la legittimità dei provvedimenti dell'Autorità n. 27245 e n. 27244 del 27 giugno 2018, in Boll. n. 26/2018, relativi rispettivamente ai citati casi I801B (Milano) e I801A (Roma).]

⁹² [Cfr. docc. 18.6, 133, memorie di Taxi Torino e 138.3, verbale audizione finale, presentazione Taxi Torino.]

⁹³ [Sul punto la Parte richiama la sentenza n. 1547/2020 del Consiglio di Stato secondo cui "(...) un siffatto metodo d'intermediazione [il canale *app*] non appare in sé del tutto intercambiabile con quelli più tradizionali o, meglio, il cliente non è poi così indifferente verso l'uno piuttosto che gli altri. Infatti, questi ultimi sono strutturati in un modo diverso e meno ricco di prestazioni altre o aggiuntive, inverandosi perlopiù nella mera sequenza «chiamata – corsa – pagamento». (...) Una cosa è l'identità di scopo, ben altra è la fungibilità di mezzi; una cosa è la possibilità, per chi usa il metodo dell'*app*, di adoperare altre piattaforme d'intermediazione, ma non è per forza vero il reciproco e così via, stante la mutevolezza dei comportamenti personali dei clienti".]

⁹⁴ [Cfr. doc. 31, all. 2: verbale di audizione del 14 novembre 2018 dinanzi al Collegio, nell'ambito del procedimento cautelare.]

105. Inoltre, Mytaxi ha sottolineato che la tesi della unicità del mercato dei servizi di intermediazione della domanda di taxi troverebbe ulteriore conferma nell'indagine di mercato commissionata ad una primaria società nazionale indipendente di studi e ricerche (la SWG), condotta secondo un metodo scientifico e dotata di validità empirica, depositata agli atti del procedimento (cfr. *supra* parte IV, sez. IV.5).

106. Al riguardo, Taxi Torino ha obiettato che tale indagine di mercato - oltre ad essere l'unico elemento istruttorio asseritamente idoneo a sanare le carenze sulla definizione del mercato merceologico evidenziate dalla citata sentenza del Consiglio di Stato n. 1547/20⁹⁵ - sarebbe un documento "di parte" e dunque non indipendente⁹⁶, che in ogni caso: (i) si baserebbe su un campione di tassisti intervistati assai contenuto⁹⁷; (ii) formulerebbe domande generiche e, a dire di Taxi Torino, non rilevanti ai fini di una corretta individuazione delle caratteristiche dei servizi interessati e della loro supposta fungibilità⁹⁸; (iii) fornirebbe risultati non univoci in merito alle conclusioni sulla sostituibilità dei servizi⁹⁹; (iv) ometterebbe di formulare quesiti idonei a comprendere quali siano le reali ragioni dell'asserita mancata crescita di Mytaxi, quali ad esempio un livello eccessivamente alto della commissione su ogni corsa intermediata.

107. Inoltre, Taxi Torino ha contestato che la circostanza che le richieste evase via *app* risultino aumentate in proporzione rispetto a quelle evase via telefono sia idonea a dimostrare la sostituibilità tra i due canali, fornendo unicamente un indice del *trend* di espansione delle piattaforme digitali rispetto a quelle radio.

108. Infine, a detta di Taxi Torino, i due canali radiotaxi ed *app* non potrebbero appartenere a un unico mercato del prodotto in quanto la piattaforma *Mytaxi*, ridenominata *FreeNow*, di recente integrata con altri servizi di mobilità urbana¹⁰⁰, non risulterebbe comparabile con il servizio di intermediazione tradizionale tramite radio.

109. Sotto il profilo geografico, il mercato dei servizi di intermediazione tramite *app* presenterebbe, ad avviso di Taxi Torino, una dimensione quantomeno nazionale, in quanto le piattaforme *on-line* adottano di regola politiche commerciali, condizioni di contratto e portali su base nazionale, anche nei casi in cui tale intermediazione interviene sulla prestazione di servizi locali. In particolare, l'offerta di Mytaxi presenterebbe caratteristiche omogenee a livello nazionale (avendo la società adottato politiche commerciali, condizioni contrattuali e portali uniformi a tale livello¹⁰¹) e inoltre Mytaxi ha concluso accordi con altri servizi di trasporto operanti su scala nazionale¹⁰².

Inoltre, l'*app* Mytaxi consentirebbe di prenotare una corsa fino a quattro giorni di anticipo e da luoghi e non necessariamente coincidenti con quello in cui operano i tassisti¹⁰³.

110. In ogni caso, la dimensione quantomeno nazionale del mercato dei servizi di intermediazione tramite *app* sarebbe coerente, a dire della cooperativa, con l'orientamento europeo¹⁰⁴ e nazionale¹⁰⁵ relativo ai casi di servizi intermediati da *app*, richiamati nel corso del procedimento: anche in tali casi, come nel caso dell'*app* Mytaxi, l'utilizzo delle *app* consentirebbe agli utenti finali di localizzare esclusivamente il fornitore del servizio operante nella zona in cui lo stesso si trova.

V.3 Sulla legittimità delle clausole statutarie contestate e sulla loro indispensabilità

111. Taxi Torino argomenta innanzitutto che l'articolo 6 dello Statuto, da leggersi in combinazione con l'articolo 14.2, lett. a), riprodurrebbe l'obbligo di fedeltà dei soci alla cooperativa di appartenenza, sancito dall'articolo 2527 del codice civile e finalizzato alla realizzazione dello scopo mutualistico. Inoltre, la specifica clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), che prevede l'esclusione del socio in caso di adesione ad altra piattaforma tecnologica di intermediazione,

⁹⁵ [Cfr. *supra* nota 93.]

⁹⁶ [Atteso che l'indagine è stata commissionata dalla stessa Mytaxi, senza che, nel corso del procedimento, sia stata quantomeno assicurata la terzietà del documento e dunque la sua attendibilità.]

⁹⁷ [42 su 1501 tassisti attivi a Torino (con riguardo ai quali, peraltro, non viene indicato se siano eventualmente aderenti a Mytaxi).]

⁹⁸ [Ad esempio, non verrebbe individuata l'*app* che i tassisti intervistati considerano effettivamente vantaggiosa (potendo anche trattarsi dell'*app* Wetaxi gestita dalla cooperativa).]

⁹⁹ [A dire di Taxi Torino, le maggioranze di tassisti che considerano equivalente affidarsi ai radiotaxi e alle *app* per procurarsi i clienti sarebbero estremamente limitate (53% e 57% rispettivamente a livello nazionale e torinese); la percentuale di tassisti che ha riscontrato un vantaggio in termini di aumento del lavoro e del reddito utilizzando una pluralità di canali non corrisponderebbe al 62%, bensì al solo 19%, che ha risposto "molto" atteso che il restante 42,9% ha risposto "abbastanza".]

¹⁰⁰ [Share Now (servizio di car sharing), Reach Now (servizi multimodali), Charge Now (servizi di ricarica) e Park Now (servizi per l'individuazione e pagamento di parcheggi), oltre che dotata di un sistema di integrazione con l'*app* utilizzata per il trasporto pubblico Moovit.]

¹⁰¹ [Da ultimo, nel corso del procedimento la stessa Mytaxi ha precisato che la percentuale della commissione sulla singola corsa, pari al 10%, è stabilita dalla "casa madre" a livello nazionale, prescindendo quindi dalle caratteristiche dei mercati locali.]

¹⁰² [Come, ad esempio, l'accordo con Trenitalia, che consiste, in sostanza, in una promozione reciproca, dei treni da parte di Mytaxi e dei servizi di connessione ai taxi da parte di Trenitalia, con sconti, pubblicità e piattaforme web comuni che facilitino la connessione tra i due servizi.]

¹⁰³ [Taxi Torino evidenzia il caso, ad esempio, di un turista o di un utente business che effettua, da una località estera o da un comune diverso da Torino, una prenotazione in anticipo di un dato taxi nell'area di Torino.]

¹⁰⁴ [Cfr. la decisione dell'Autorità tedesca Bundeskartellamt, "Booking - Expedia"; la decisione dell'Autorità Spagnola (Informe y propuesta de resolución expediente C/0730/16 Just Eat/ La Nevera Roja); la decisione della Competition and Markets Authority Acquisition Just Eat/Hungryhouse, del 16 novembre 2017.]

¹⁰⁵ [Cfr. caso I779, Mercato dei servizi turistici-prenotazioni alberghiere on line, provvedimento n. 25940 del 23 marzo 2016.]

costituirebbe nient'altro che una *declinazione specifica* dell'obbligo di fedeltà cooperativa di cui all'articolo 2527 c.c. (già richiamato dall'articolo 6 e dall'articolo 14.2 lett. a) dello Statuto), che, al comma 2, impone al socio un obbligo inderogabile di non concorrenza nei confronti della cooperativa.

112. In merito alla portata dell'articolo 2527, comma 2, c.c., Taxi Torino afferma che non sarebbe 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. Infatti, secondo Taxi Torino, l'attività svolta dai tassisti in forma associata, tramite la cooperativa, è *unica*, e consiste nella *veicolazione della propria offerta di servizio pubblico taxi* verso la domanda, mediante l'interconnessione tecnologica di una piattaforma digitale, svolta in forma associata - tramite la cooperativa da essi costituita, partecipata e gestita - ai sensi dell'articolo 7, lett. b), della legge n. 21/92. Invero, i tassisti associati alla cooperativa, aderendo anche ad altre piattaforme terze, svolgerebbero la medesima attività di veicolazione della propria offerta di servizio pubblico taxi, mediante l'interconnessione tecnologica di una piattaforma digitale, ponendosi in un rapporto di concorrenza con la propria cooperativa^{106,107}.

113. Inoltre, l'esclusività dell'impegno dei soci a favore della cooperativa - stabilita dalle contestate clausole statutarie di non concorrenza sulla base della norma inderogabile di cui all'articolo 2527, comma 2, c.c. - sarebbe *indispensabile* per la produzione, la gestione e il mantenimento dei servizi offerti dalla cooperativa. Al riguardo, Taxi Torino osserva che un sistema basato su piattaforme aperte determinerebbe una contrazione delle corse offerte dalla cooperativa ai soci, con conseguente richiesta di questi ultimi di riduzione della quota sociale e l'impossibilità per la cooperativa di continuare ad esistere e operare. In una siffatta ipotesi, il tassista socio, in particolare, chiederebbe un'immediata riduzione della quota sociale in quanto non più proporzionale al vantaggio economico che attualmente ricava dal numero di corse assegnategli (e garantito proprio dalla clausola di esclusiva che si andrebbe ad eliminare), con la conseguenza che la cooperativa non sarebbe più in grado di coprire *"i costi fissi ed esponenzialmente crescenti di gestione"* né di adempiere alle numerose convenzioni in essere con soggetti pubblici e privati¹⁰⁸. Per quanto precede, l'adesione del socio a più soggetti di intermediazione sarebbe dunque incompatibile, sul piano delle regole e dell'operatività, con lo scopo mutualistico proprio di una società cooperativa.

114. Taxi Torino evidenzia poi che la specifica clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), che prevede l'esclusione del socio in caso di adesione ad altra piattaforma tecnologica di intermediazione, è stata introdotta nello Statuto nell'agosto 2017 a valle del contratto con Move Plus (concluso il 31 maggio 2017) con le due preesistenti cooperative torinesi per l'utilizzo dell'app Wetaxi e della successiva fusione delle suddette cooperative da cui è nata il 3 luglio 2017 Taxi Torino. Pertanto, tale clausola sarebbe stata inserita nello Statuto per proteggere i soci cooperatori da comportamenti opportunistici suscettibili di pregiudicare l'investimento di circa [80.000-90.000] euro sostenuto dalla Cooperativa per la nuova app Wetaxi¹⁰⁹.

¹⁰⁶ [La differenza non sarebbe nell'attività che risulta identica, bensì, nei soggetti giuridici differenti tramite cui è svolta la medesima attività di veicolazione dell'offerta di servizio taxi verso la domanda.]

¹⁰⁷ [A sostegno della propria argomentazione in merito alla portata dell'art. 2527, comma 2, c.c. la Parte richiama la citata sentenza del Consiglio di Stato n. 1547/2020 secondo cui "L'art. 2527, II co., c.c., proprio sull'ammissione dei soci e nel delineare i loro obblighi mutualistici, non consente comunque l'esercizio in proprio di imprese in concorrenza con quella della cooperativa. Detta norma è di sistema, perché condivide con altre (gli artt. 2301 e 2390 c.c.) la ratio del divieto, il quale l'intento di evitare che il socio profitti di vantaggi derivanti dalla partecipazione societaria nello svolgimento di una propria attività concorrenziale con quella della società stessa. In più v'è la specialità del sistema mutualistico, ove detto II co. dell'art. 2527 c.c. va inteso in coerenza col precedente I co., nel senso, cioè, che si vuol garantire l'entrata in società di soggetti potenzialmente interessati alla gestione di servizio della cooperativa ed il correttivo del divieto di concorrenza tende ad evitare che costoro possano nuocere alla Società medesima. Anzi, a differenza di quanto si legge nei testé citati artt. 2301 e 2390 c.c., per i soci cooperatori il divieto è inderogabile, sia in sé, sia per lo svolgimento di attività e non anche di imprese. Il dato ontologico protegge infatti la cooperativa da chi si vuol avvalere della partecipazione a quest'ultima per perseguire un utile personale ai danni di essa, di talché siffatta inderogabilità è il riflesso della maggior meritevolezza dello scopo mutualistico (cfr. Cass., I, 28 settembre 2004 n. 19414); il dato funzionale colpisce, nella specie, il tassista che s'avvale dei servizi di terzi e non della cooperativa, perché così cerca o si sforza di acquisire, grazie a Mytaxi ed al complesso dei servizi da questa offerti (ben più moderni ed accattivanti di quelli originari dell'appellante), un proprio pacchetto clienti. In tal modo, però, egli non considera che li sottrae a sé stesso ed all'appellante, oltre a dover pagare tutti gli emolumenti spettanti a Mytaxi per i servizi da essa acquistati".]

¹⁰⁸ [Ciò, con danno immediato e irreversibile anche nei confronti dell'utenza.]

¹⁰⁹ [Relativamente allo specifico investimento riguardante l'implementazione dell'app Wetaxi, nel corso dell'audizione del 13 marzo 2019 con gli Uffici, Taxi Torino ha evidenziato che: "la ragione principale [dell'introduzione della specifica clausola di esclusione] risiede nella conclusione nel maggio 2017 di un contratto di esclusiva con Move Plus Srl per l'utilizzo della sua app di intermediazione, Wetaxi, e quindi a protezione dello specifico e ingente investimento effettuato al riguardo, pari a [80.000-90.000] euro, e sostenuto dai soci stessi. Move Plus è una start up del Politecnico di Torino, totalmente estranea al settore del trasporto taxi. Al contrario l'app itTaxi, utilizzata dal Radiotaxi 3570 e da altre società di radiotaxi italiane è per così dire "in house". Perciò, a Roma non è stata avvertita l'esigenza di introdurre una clausola ad hoc per la protezione dell'investimento" (cfr. doc. 44). Nel corso dell'audizione finale del 22 marzo 2021 Taxi Torino ha ribadito che tale investimento tecnologico di circa [80.000-90.000] euro "è stato finanziato interamente dalla cooperativa mediante il canone sociale che non ha avuto incrementi" (cfr. doc. 138.3). Infine la cooperativa rimarca che la sentenza del Consiglio di Stato n. 1547/2020 confermerebbe sul punto la propria tesi, evidenziando che: "la predetta clausola (...) è intervenuta sì dopo, ma soprattutto a causa del contratto di esclusiva con Move Plus (...). Pertanto [Taxi Torino] s'è messa così in competizione con Mytaxi sul mercato (...) elidendo in radice ogni pretesto di concorrenza sleale. Quindi detta clausola: a) è intervenuta non post hoc, ma propter hoc l'ingresso di Mytaxi; b) è stata introdotta in coerenza coi principi ravvisabili nell'art. 2527 c.c.; c) è stata preceduta dal contratto di acquisizione di una piattaforma in varia guisa competitiva con quella di Mytaxi".]

115. Infine, a detta di Taxi Torino la legittimità sotto il profilo *antitrust* della clausola statutaria che impedisce al socio della cooperativa di aderire ad altro intermediario sarebbe confermata anche dalla giurisprudenza europea della Corte di Giustizia: la società si riferisce in particolare al caso *Göttrup-Klim*¹¹⁰.

116. Di avviso opposto sul punto è Mytaxi, che ritiene, al contrario, che la nuova clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), sia stata adottata allo scopo di contrastare la concorrenza e, nello specifico, il lancio della propria *app* avvenuto a giugno 2017. Taxi Torino avrebbe reagito prontamente all'ingresso del nuovo operatore prima introducendo la citata clausola nell'agosto del 2017, quindi commissionando ad un'agenzia investigativa il compito di individuare i tassisti utilizzatori dell'*app* Mytaxi e di creare *dossier* dei tassisti "infedeli" e, infine, arrivando, sulla base dei risultati investigativi, a escludere tre soci a fine settembre 2017 e altri tre soci nel maggio 2018 per aver utilizzato una sola volta l'*app* Mytaxi, con un'evidente finalità dissuasiva nei confronti degli altri tassisti aderenti alla Cooperativa¹¹¹.

117. Contrariamente a quanto sostenuto da Taxi Torino, Mytaxi evidenzia poi come la nuova clausola statutaria non sia in alcun modo necessaria e proporzionata al fine di tutelare il buon funzionamento della Cooperativa e, in particolare, l'investimento per l'implementazione dell'*app* Wetaxi in quanto, da un lato, è imposta da un operatore "superdominante" come Taxi Torino che vincola oltre il 90% dei tassisti attivi nella città di Torino¹¹² e, dall'altro, è del tutto indimostrato che, in assenza di tale clausola, Taxi Torino non sarebbe stata ragionevolmente in grado di recuperare l'investimento sostenuto.

Anzi, a tale ultimo riguardo, Mytaxi evidenzia che il contratto di esclusiva concluso con Move Plus per l'utilizzo dell'*app* Wetaxi aveva durata triennale, mentre la clausola di non concorrenza è stata inserita da Taxi Torino nel proprio Statuto che prevede una durata della Cooperativa fino al 2060. Inoltre, nell'ambito della fusione occorsa nel 2017 tra le due cooperative torinesi preesistenti, dalla cui unione è nata Taxi Torino, si erano stimate economie di scala in termini di riduzioni dei costi tra euro 250.000 (stima prudenziale) ed euro 350.000 annui. A oltre tre anni di distanza dall'avvenuta fusione e dall'accordo con Move Plus, si dovrebbe quindi concludere che l'investimento sopportato per l'adesione a Wetaxi sia già stato ampiamente recuperato¹¹³.

118. D'altro canto, il divieto della doppia adesione posto da Taxi Torino come requisito per l'associazione alla Cooperativa porrebbe un limite alla libera concorrenza visto che, per i tassisti, la collaborazione con più intermediari di corse taxi può migliorare la loro produttività e quindi il loro reddito e che, per i clienti, la disponibilità di un solo intermediario sulla piazza torinese si traduce in una minore possibilità di scelta e, quindi, in una riduzione della qualità e grado di innovazione del servizio.

119. Infine, ad avviso di Mytaxi, sarebbe inconferente il riferimento effettuato da Taxi Torino al caso della Corte di Giustizia *Göttrup Klim* allo scopo di sostenere un orientamento giurisprudenziale comunitario favorevole all'adozione di una siffatta clausola. Infatti, diversamente dal caso in esame, nel caso comunitario citato: (i) la cooperativa che imponeva un'esclusiva deteneva una quota di mercato assai più contenuta (30%); (ii) l'esclusiva non impediva ai soci di acquistare prodotti presso soggetti terzi; (iii) le condizioni di mercato avevano consentito a concorrenti della cooperativa di crescere tanto da acquisire una quota di mercato equiparabile. Inoltre, pur differendo sostanzialmente dal caso in esame, in quell'occasione la Corte di Giustizia ha comunque enunciato il principio secondo il quale per sfuggire all'applicazione del divieto di cui all'articolo 102 TFUE, una modifica statutaria che vieti ai soci di una cooperativa di partecipare ad altre forme di cooperazione organizzata direttamente concorrenti deve limitarsi a quanto necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa e sostenere il suo potere contrattuale nei confronti dei produttori¹¹⁴.

V.4 Sulla restrittività delle condotte

120. Taxi Torino ritiene, innanzitutto, che la CRI sarebbe viziata da un grave difetto istruttorio laddove afferma che l'effetto escludente delle condotte della cooperativa sarebbe ravvisabile nel mancato "sviluppo" di Mytaxi "secondo le proprie potenzialità". Al riguardo, la Parte rappresenta che tale valutazione non terrebbe conto di dati ed elementi fattuali concreti, atteso che l'Autorità non ha mai acquisito il *business plan* di Mytaxi né si è interrogata su quali fossero le "potenzialità" o gli obiettivi di mercato che Mytaxi si prefiggeva di raggiungere quando ha assunto la decisione di

¹¹⁰ [Cfr. caso C-250/92 *Göttrup-Klim*, sentenza Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 e conclusioni AG Tesouro del 16 giugno 1994 in cui il giudice ha affermato che "ne consegue che tale duplice appartenenza metterebbe a repentaglio nel contempo il buon funzionamento della cooperativa e il suo potere contrattuale nei confronti dei produttori. Un divieto di duplice appartenenza dunque non costituisce necessariamente una restrizione della concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, e può avere addirittura effetti positivi sulla concorrenza" (par. 34).]

¹¹¹ [Cfr. doc. 3.]

¹¹² [Peraltro in altri Comuni, ove il mercato si presenta più composito, esistono piattaforme che non prevedono una simile clausola.]

¹¹³ [Cfr. doc. 138.2.]

¹¹⁴ [Cfr. doc. 3: "Tuttavia, va 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" (par. 35).]

entrare nel mercato torinese¹¹⁵. Pertanto, al fine di garantire una corretta istruttoria e le prerogative della propria difesa, Taxi Torino ritiene che l'Autorità avrebbe dovuto acquisire, valutare e mettere a disposizione della Cooperativa, consentendo un apposito contraddittorio, copia del *business plan* e degli studi elaborati da Mytaxi in ordine all'ingresso della propria *app* nel Comune di Torino.

121. Tanto premesso, Taxi Torino rileva che la circostanza che Mytaxi abbia registrato un tasso di corse inevase pari in media al 65-70% - a fronte di un tasso di domanda inevasa sempre inferiore all'1% di Taxi Torino - non dimostrerebbe l'asserita natura escludente delle condotte della Cooperativa. Infatti, nella CRI sarebbero stati messi a confronto dati non del tutto omogenei (quelli della centrale radiotaxi e quelli di Mytaxi) e ciò 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.

Più precisamente, a dire di Taxi Torino, i canali tradizionali dei radiotaxi, sottostimerebbero sistematicamente il numero di richieste ricevute rispetto alle *app*, in particolare nei momenti di picco della domanda (ad es. quando le linee telefoniche sono occupate), mentre con le *app* si possono avere fenomeni di ripetizione ravvicinata di richieste insoddisfatte¹¹⁶.

122. Infine, secondo la Parte, la CRI fornirebbe una lettura distorta dei dati prodotti da Mytaxi. Il numero di richieste evase da Mytaxi sarebbe rimasto pressoché stabile (con una punta a 40-45% nel primo biennio 2020) "pur aumentando di mese in mese il numero di richieste ricevute da Mytaxi": ciò sarebbe in contraddizione con l'asserita staticità del numero di tassisti che usufruiscono dell'*app*, cui avrebbe dovuto necessariamente corrispondere una diminuzione percentuale delle richieste evase.

V.5 Sulla contendibilità del mercato

123. Taxi Torino si è soffermata sulla natura del nuovo entrante Mytaxi, sottolineando che si tratta di un operatore con un'indiscussa forza di mercato, dovuta alla sua appartenenza al gruppo Daimler/BMW, che dal 2017 al 2019 ha registrato un incremento dei ricavi del 300%, come risulta dai bilanci della società.

124. Inoltre, contestualmente e coerentemente con la modifica statutaria censurata nella CRI, Taxi Torino ha introdotto un'ipotesi *ad hoc* di recesso per giusta causa in favore dei tassisti che vogliono aderire ad altro soggetto di intermediazione (articolo 14.1, lett. c). Questa clausola di recesso sarebbe finalizzata a garantire la contendibilità, da parte dei concorrenti della Cooperativa, dell'intera platea dei tassisti che già aderiscono alla stessa. Operatori terzi, come Mytaxi, ben potrebbero contendere la risorsa-tassista alla Cooperativa, offrendo ai tassisti, nel rispetto della concorrenza, condizioni più convenienti.

125. La presenza stessa di una siffatta clausola di recesso e la circostanza che la stessa sia stata più volte utilizzata, dimostrerebbero, per definizione, la piena contendibilità della risorsa-tassista. Le argomentazioni svolte nella CRI sull'esistenza di supposte economie di rete che ne scoraggerebbero l'esercizio non terrebbero quindi conto delle reali dinamiche di mercato. Il c.d. effetto di rete non sarebbe nient'altro che la risultante della messa a fattor comune di lavoro autonomo e risorse da parte dei soci cooperatori che si fonda sui meriti della società cooperativa.

126. A ulteriore riprova dell'assenza di ostacoli nei confronti di altri intermediari che cercano di affermarsi sul mercato, pur in presenza di vincoli di esclusiva da parte di imprese dominanti, Taxi Torino ha 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 non concorrenza per espellere i tassisti aderenti che avevano fatto uso di *app*. Successivamente, tuttavia, la Corte Suprema austriaca ha ritenuto tale clausola non restrittiva per la concorrenza, poiché essa prevedeva un periodo (di un solo mese) per poter esercitare il recesso¹¹⁷.

127. Di segno opposto è la posizione di Mytaxi che evidenzia come al di là delle considerazioni fornite dalla Cooperativa, a suo dire parziali e talvolta addirittura fuorvianti, ciò che rileva ai fini del procedimento è il dato fattuale che Mytaxi non è riuscita in 4 anni a totalizzare nemmeno una media di 10 tassisti attivi al mese, mentre Taxi Torino ha stabilmente registrato, dal luglio 2017 al febbraio 2020, un numero di tassisti aderenti pari a 1.400-1.500 unità su un totale di licenze disponibili nel Comune di Torino pari a 1.500-1.580. Ciò costituirebbe una chiara prova dell'effetto di *foreclosure* determinato dal comportamento di Taxi Torino.

¹¹⁵ [A detta della Parte, questi elementi sarebbero rilevanti per dimostrare che Mytaxi avrebbe un'indiscussa forza di mercato e una importante capacità di penetrare ed affermarsi anche nel mercato torinese e sarebbero pertanto in contraddizione con l'asserito effetto di blocco delle clausole in esame. Peraltro, dall'ultimo bilancio di Mytaxi emerge che "[i]l presente esercizio è stato caratterizzato da un incremento dei ricavi derivanti dalle commissioni per il servizio di segnalazioni agli Operatori (compagnie di taxi, tassisti) dei potenziali utenti in cerca di un taxi attraverso l'utilizzo dell'*app* Free Now": salvo prova contraria, tale incremento dovrebbe riferirsi all'insieme delle aree geografiche in cui opera Mytaxi, ivi inclusa Torino.]

¹¹⁶ [Contribuirebbero alla sovrastima della domanda di Mytaxi anche i difetti intrinseci del sistema di geolocalizzazione dell'*app* Mytaxi che portano ad una maggiore incidenza dei casi in cui l'utente non viene trovato nel luogo indicato. Inoltre, andrebbero eliminate dal computo delle chiamate non evase da parte dei radiotaxi le chiamate in convenzione che hanno un tasso di non evasione quasi nullo, poiché i radiotaxi, per non dover pagare le penali previste, tendono a soddisfarle in via prioritaria.]

¹¹⁷ [Cfr. caso BWB-Bundeswettbewerbshörde/FD-295 Taxi Apps, sentenze del Tribunale superiore del Land Vienna, Oberlandesgericht Wien, del 22 agosto 2012 e della Corte suprema, Oberster Gerichtshof, del 7 giugno 2013.]

128. Mytaxi rileva infine che l'inefficacia della clausola di recesso (articolo 14, comma 1, lett. c), introdotta in favore dei tassisti che vogliono aderire ad altro soggetto di intermediazione, è riconosciuta espressamente dalla stessa Cooperativa, che ha affermato che nessun socio ha mai esercitato il recesso ai sensi di tale clausola¹¹⁸.

V.6 Sul nesso causale tra il tasso di utilizzo dell'app Mytaxi e le clausole statutarie

129. Taxi Torino nega che le clausole di non concorrenza contestate siano la causa dello scarso utilizzo da parte dei tassisti torinesi dell'app Mytaxi.

Al riguardo, il fatto - risultante dall'analisi istruttoria - che i tassisti indipendenti utilizzino maggiormente l'app Mytaxi rispetto ai tassisti soci della Cooperativa sarebbe un argomento inconferente, posto che i primi non sostengono alcun costo dovuto all'appartenenza ad una cooperativa. Secondo Taxi Torino, invece, il vero e unico motivo della scarsa adesione dei tassisti torinesi all'app Mytaxi sarebbe l'errata politica commerciale applicata da Mytaxi nei loro confronti¹¹⁹.

130. In particolare, secondo Taxi Torino, il criterio di remunerazione del servizio, basato su una commissione percentuale sulla corsa (peraltro, di recente aumentata dal 7 al 10%), sarebbe "del tutto perdente sul piano della concorrenza" rispetto al diverso criterio di remunerazione del servizio basato sulla quota fissa, proprio delle cooperative. E ciò, per le seguenti ragioni:

(i) il tassista socio partecipa ad un soggetto giuridico che gli consente di fornire a sé stesso, "in autoproduzione" e sulla base di un principio di mutualità, l'intermediazione tra domanda e offerta di servizio taxi, che da solo non avrebbe;

(ii) il tassista socio condivide con gli altri soci proprietà e *governance* della cooperativa, provvedendone alla costituzione del patrimonio (di cui, cessando di essere socio, avrà il controvalore proporzionato alla quota sociale);

(iii) il tassista socio, a fronte del canone fisso mensile, ha diritto ai servizi complementari alla sua attività e, per quanto riguarda l'intermediazione, alle chiamate fornite dal radiotaxi e dall'app Wetaxi¹²⁰;

(iv) la domanda di servizio taxi tramite *app* ha un'incidenza ridottissima rispetto a quella radiotaxi;

(v) il canone fisso mensile pagato alla cooperativa dai tassisti aderenti copre tutti i servizi e il costo variabile è nullo, in quanto non c'è un costo specifico di intermediazione; e, in ogni caso, il costo dell'intermediazione non dipende dal numero e dal valore delle corse assegnate. Sicché, il canone mensile fisso massimizza la scelta del livello di impegno da parte del tassista, che avrà interesse a usufruire di tutte le chiamate che gli pervengono dalla cooperativa, sia tramite radiotaxi che *app*¹²¹.

131. Proprio la consapevolezza della scarsa competitività della propria piattaforma di intermediazione sarebbe alla base della scelta di Mytaxi di "perorare la causa della piattaforma aperta", piuttosto che contendere a Taxi Torino la risorsa-tassista attraverso l'offerta di condizioni più convenienti. Questa sarebbe anche la ragione per cui nessun tassista socio della cooperativa ha esercitato il diritto di recesso per aderire a Mytaxi, pur essendo espressamente previsto dalla nuova clausola statutaria introdotta nell'agosto 2017.

132. Inoltre, alla valutazione svolta nella CRI secondo cui la politica commerciale di Mytaxi (commissione percentuale sulla corsa pari al 10%) non inciderebbe sullo scarso utilizzo dell'app Mytaxi, posto che ciascun tassista utilizzerebbe detta *app* per acquisire corse "aggiuntive" che non sarebbero altrimenti effettuate, impiegando la propria capacità produttiva in eccesso, Taxi Torino obietta quanto segue. La presunta capacità in eccesso di cui disporrebbe ciascun tassista, desunta dallo studio KPMG¹²² - riferito peraltro a città molto diverse da Torino (vale a dire Roma e Milano¹²³) - deriverebbe da una stima teorica, e sarebbe basata su uno scenario di "pieno potenziale" che nella realtà non ricorre¹²⁴. Al contrario, ove si prendesse in considerazione lo scenario "base" evidenziato nello studio, che considera 1.650 corse in media all'anno per tassista, "tale dato rispecchia perfettamente il numero medio di corse annue seguite dai tassisti aderenti a Taxi Torino". Taxi Torino ha altresì rilevato che si sarebbe registrato l'ingresso nel Comune torinese di altre *app* di intermediazione taxi, in particolare Uber taxi e inTaxi, quest'ultima utilizzata dai soci della cooperativa 011.9999.

¹¹⁸ [Cfr. docc. 54 e 105.]

¹¹⁹ [Ciò, nonostante Mytaxi applichi nei confronti degli utenti forti politiche di sconto e offra innovativi servizi complementari, potendo contare sulla grande disponibilità finanziaria del gruppo cui appartiene.]

¹²⁰ [Secondo Taxi Torino, il tassista che aderisca a Mytaxi affronta un costo che, oltre che produrre vantaggio ad una società da lui non partecipata e non governata, riduce la marginalità della propria corsa effettuata sulla base di una tariffa amministrata predeterminata: quindi, l'utilizzo del servizio è condizionato dalla valutazione di interesse rispetto alla singola corsa.]

¹²¹ [Al riguardo, appare rilevante che, diversamente da Mytaxi, l'app Wetaxi utilizza un sistema diverso che prevede, non già una percentuale, quanto piuttosto un costo fisso pari a 1 euro per ogni corsa. Tale sistema ha riscontrato certamente il favore dei tassisti, stante la grande diffusione dell'app Wetaxi nell'ultimo periodo.]

¹²² [Lo studio rileva che il numero di corse medio annuo stimato che un tassista può effettuare in città come Roma e Milano varia tra 1.675 e 3.150.]

¹²³ [Tali comuni, contando un numero di abitanti molto più elevato rispetto al comune di Torino, avrebbero un potenziale domanda di utenti taxi molto più elevato.]

¹²⁴ [Atteso che nel mercato di Torino oggi operano almeno quattro soggetti: oltre a Taxi Torino e a Mytaxi, di recente, anche Ubertaxi e inTaxi utilizzata dai soci della cooperativa 011.9999.]

133. Mytaxi, al contrario, ha evidenziato che sarebbero state proprio l'introduzione e l'applicazione della specifica clausola di esclusione ad aver causato lo scarso utilizzo della propria *app*, come risulta dai dati prodotti in istruttoria. Nel corso dell'audizione con gli Uffici del 3 giugno 2019, Mytaxi ha confermato a tale data *"l'effetto di immobilismo pressoché totale sulle registrazioni dei tassisti all'app Mytaxi consolidatosi ulteriormente dopo l'ordinanza di sospensiva del provvedimento cautelare dell'Autorità, nonché le sentenze di annullamento dei provvedimenti finali che hanno interessato i casi di Roma e Milano [125]. [...] le nuove registrazioni sono assai esigue, in numerose settimane addirittura nulle"*¹²⁶.

134. Inoltre, coerentemente con le valutazioni della CRI, Mytaxi ha evidenziato come in nessun caso la bassa, se non nulla, adesione dei tassisti alla propria *app*, possa essere attribuita alle condizioni economiche da essa praticate ai tassisti. Ciò in quanto *"il concreto beneficio che i tassisti traggono dall'utilizzo di Mytaxi è quello di ottimizzare la propria capacità produttiva e, dunque, la propria offerta, acquisendo corse aggiuntive che non sarebbero effettuate in assenza di Mytaxi. In altre parole, la doppia adesione, ad un radiotaxi e ad una piattaforma aperta come Mytaxi, consente ai tassisti di massimizzare i profitti"*¹²⁷. Se, dunque, il tassista non sta effettuando una corsa per la Cooperativa, vi sarebbe sempre convenienza ad utilizzare l'app Mytaxi a prescindere dalle condizioni applicate.

VI. VALUTAZIONI

VI.1 Il mercato rilevante

a) Il mercato del prodotto

135. 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 e le piattaforme di intermediazione, inclusive sia di centrali radiotaxi che di piattaforme basate su *app* (come, ad esempio, Mytaxi o Wetaxi)¹²⁸.

136. Le dinamiche concorrenziali che si realizzano in tale mercato hanno correlazioni anche con le condizioni di concorrenza del mercato distinto, posto a valle, della fornitura del servizio di trasporto taxi, servizio di rilevanza economica soggetto a 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.

137. Con particolare riferimento all'attività di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi realizzata dalle piattaforme di intermediazione, in linea con la prassi dell'Autorità, l'analisi istruttoria svolta nel corso del procedimento - basata sugli elementi fattuali e giuridici raccolti mediante i dati e le informazioni fornite dalle Parti e/o reperibili sul *web*, la regolazione pubblicistica, gli atti negoziali delle Parti, gli studi di mercato, e riportati *supra* (Parte IV, Le Risultanze Istruttorie, par. 23 e seguenti) - ha evidenziato innanzitutto che tale attività integra un sistema a due versanti in cui la domanda, da un versante, è rappresentata dai tassisti che richiedono servizi di procacciamento delle corse e, dall'altro versante, dagli utenti finali che domandano servizi di trasporto tramite taxi. Inoltre, detto sistema presenta relazioni di sostituibilità tra radiotaxi e *app* su ciascuno dei versanti, indipendentemente dal tipo di tecnologia utilizzata. A tale riguardo, peraltro, si evidenzia che, secondo il consolidato orientamento comunitario e nazionale, la corretta analisi di sostituibilità dei servizi in comparazione (radiotaxi e *app*) non implica che l'acquisto dell'uno piuttosto che dell'altro servizio sia indifferente per la totalità della domanda, quanto piuttosto che il grado della loro sostituibilità sia sufficiente¹²⁹.

138. Sulla base delle richiamate risultanze istruttorie, radiotaxi e *app* sono risultati essere canali di intermediazione sufficientemente sostituibili e, in proposito, non vi è alcuna contraddizione con la sentenza del Consiglio di Stato n.

¹²⁵ [Il riferimento è all'ordinanza n. 721/2019 del 31 gennaio 2019 del TAR Lazio relativa al provvedimento cautelare del caso in esame e alle sentenze nn. 5358 e 5417 del 29 aprile 2019 nonché alle sentenze nn. 5359/2019, 5419/2019 e 5418/2019 del 29 aprile 2019 del TAR Lazio relative rispettivamente ai provvedimenti finali dei casi I801A (Roma) e I801B (Milano).]

¹²⁶ [Nell'ottobre 2020, Mytaxi ha riferito di aver incontrato e di incontrare ancora enormi difficoltà nell'inserirsi sul mercato di Torino, in quanto le condotte in contestazione continuano a dispiegare un significativo effetto restrittivo della concorrenza. Al riguardo, ha sottolineato che la delibera di sospensione della clausola censurata, adottata da Taxi Torino nel luglio 2019 a seguito della citata pronuncia di merito del TAR Lazio di rigetto del ricorso della cooperativa avverso il provvedimento cautelare, sospendeva sì la clausola fino alla decisione del Consiglio di Stato sull'istanza di sospensiva della pronuncia del TAR Lazio, ma riguardava solo gli attuali soci e non anche gli ex soci espulsi, ai quali veniva impedito di far di nuovo parte della cooperativa. I dati aggiornati dimostrano, a dire di Mytaxi, come tale comportamento abbia avuto un significativo effetto intimidatorio sui tassisti soci, finalizzato a dissuaderli dall'aderire a Mytaxi (cfr. doc. 104).]

¹²⁷ [Cfr. doc. 47: verbale di audizione.]

¹²⁸ [Cfr. Parte IV, Le Risultanze Istruttorie e, in particolare, sez. IV.5, par. 56 e seguenti.]

¹²⁹ [Cfr. in tal senso, ad esempio, la sentenza n. 3502/2020 che richiama in proposito anche l'orientamento comunitario: "(...) l'Autorità non è chiamata a verificare se l'acquisto dei servizi in comparazione sia indifferente per la totalità dei consumatori e, quindi, determini un'integrale sostituzione della domanda al miglioramento di taluna delle condizioni di vendita del prodotto concorrente: la stessa Commissione europea, nell'ambito della comunicazione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza, discorre di sufficiente sostituzione della domanda (punto 18), nozione compatibile con quella di sufficiente grado di intercambiabilità accolta dalla giurisprudenza di questo Consiglio" (parte III, par. 4.2.2).]

1547/2020, che "è intervenuta con riferimento ad uno stato del procedimento amministrativo anticipato, avendo pronunciato su un provvedimento amministrativo avente funzione cautelare (...) pertanto, questo Consiglio si è pronunciato sui soli presupposti della cautela, giungendo ad un giudizio negativo, non ravvisando un'autoevidente o logicamente intuitiva piena fungibilità tra le piattaforme, che avrebbe dovuto essere accertata all'esito dell'istruttoria"¹³⁰.

Più in particolare, l'istruttoria ha consentito di appurare che, da un lato, i tassisti utilizzano i diversi canali per aumentare le possibilità di presa del cliente; dall'altro, i consumatori, scelgono il canale desiderato in base alle proprie preferenze, dato il contesto di riferimento in cui si trovano ad effettuare la scelta. Una piattaforma di intermediazione, 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 sul versante dei rapporti tra piattaforme e tassisti hanno effetti pure sul versante dei rapporti tra piattaforme e utenti finali del servizio e viceversa.

139. 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 a 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.

140. Per il consumatore, rileva invece la possibilità di soddisfare il bisogno di trasporto utilizzando la modalità più appropriata in funzione delle proprie preferenze e delle specifiche circostanze: ad esempio, un utente che si trovi in prossimità di un posteggio troverà più vantaggioso rivolgersi al taxi in fila, un utente che preferisca usare il telefono o che non disponga di uno *smartphone* si rivolgerà al *call center* di un radiotaxi, mentre alcuni utenti, a seconda della localizzazione, della lingua, ecc., possono preferire il ricorso alle *app*. Non è escluso, peraltro, un utilizzo contestuale di più modalità: l'ipotesi tipica è quella dell'utente che, trovandosi in strada, cerca un taxi e al tempo stesso chiama una centrale radiotaxi o contatta un'app sul *web*. Pertanto, anche se alcune categorie di utenti utilizzano con regolarità o in modo più frequente una specifica modalità di raccolta, i vari canali possono essere considerati sostituibili tra loro dall'utenza finale in quanto alternativamente utilizzati per soddisfare il medesimo bisogno¹³¹.

141. Per quanto precede, appaiono quindi prive di fondamento le argomentazioni svolte da Taxi Torino per sostenere l'individuazione di un mercato dell'intermediazione tramite *app* diverso da un mercato dell'intermediazione tramite centrali radiotaxi. Le "distinte funzionalità" che distinguerebbero le *app* dai radiotaxi sotto il profilo del consumatore e, dunque, la mancata considerazione del fatto che per le piattaforme di intermediazione, in quanto sistemi a due versanti, le scelte dei consumatori influenzano quelle dei tassisti (potendo incidere sulle loro decisioni di utilizzo dei servizi offerti da ciascuna piattaforma) non valgono ad escludere la configurabilità di un mercato unico dei servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi che comprenda sia le *app* sia i radiotaxi.

142. Come evidenziato, in primo luogo, i comportamenti abusivi di Taxi Torino oggetto del procedimento ricadono prioritariamente sul versante dei tassisti (e non dei consumatori finali), che si avvalgono delle piattaforme per il procacciamento delle corse; 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.

143. In secondo luogo, se è vero che per le piattaforme di intermediazione, in quanto sistemi a due versanti, le scelte dei consumatori influenzano le scelte dei tassisti, ciò non rappresenta un elemento ostativo alla configurabilità di un mercato unico dei servizi in esame 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 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 canali¹³². Al riguardo, nel corso del procedimento, la stessa Taxi Torino ha rivendicato il livello qualitativo particolarmente elevato dei servizi offerti dal radiotaxi che disporrebbe di più tecnologie di smistamento della domanda, di modalità di pagamento più numerose, ecc.¹³³.

144. Peraltro, la clausola di cui all'articolo 14, comma 2, lett. f), dello Statuto di Taxi Torino, che esplicitamente opera anche nei confronti delle piattaforme digitali, e soprattutto le esclusioni dei tassisti utilizzatori di Mytaxi dimostrano che la stessa Taxi Torino ha ritenuto le piattaforme digitali (e nello specifico l'app Mytaxi) in grado di esercitare una

¹³⁰ [Cfr. sentenza n. 3502/20, Parte III, par. 4.2.4; v. anche sentenza n. 1547/20, par. 7.]

¹³¹ [Cfr. in tal senso le sentenze del Consiglio di Stato nn. 3501, 3502 e 3503 del 4 giugno 2020 e, in particolare, le osservazioni in Diritto sulla definizione del mercato rilevante, Parte III, par. 4.2 e seguenti, nonché le sentenze del Consiglio di Stato n. 7991 del 14 dicembre 2020 e 8061 del 15 dicembre 2020 sulla medesima questione, par. 7.1 e seguenti.]

¹³² [Cfr. ancora le citate sentenze del Consiglio di Stato di giugno e dicembre 2020, in cui si legge che: "Il sufficiente grado di intercambiabilità tra le due tipologie di piattaforma di intermediazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, sia dal lato dei tassisti che dal lato dei consumatori, rende infondate (anche) le contestazioni sollevate ... in ordine alla mancata considerazione dell'interrelazione tra le preferenze dei tassisti e dei consumatori. Fermo rimanendo che tale interrelazione è stata riconosciuta dall'Autorità ..., come osservato, per entrambe le categorie viene comunque in rilievo il medesimo prodotto e, pertanto, l'atteggiamento dei tassisti non potrebbe essere condizionato da una diversa valutazione di intercambiabilità espressa dai consumatori" (ad esempio, sentenza n. 3502/20, Parte III, par. 4.3).]

¹³³ [Cfr. supra, in particolare, Parte V, Le argomentazioni delle Parti.]

concorrenza effettiva e temibile alla centrale radiotaxi e che, quindi, le due tipologie di piattaforma di intermediazione appartengono al medesimo mercato¹³⁴.

145. Ad avvalorare un sufficiente grado di sostituibilità tra i due canali concorre anche l'analisi dei dati forniti da Taxi Torino e da Mytaxi sull'andamento delle richieste di corse taxi evase a Torino nel periodo luglio 2017/febbraio 2020¹³⁵. Contrariamente a quanto sostenuto da Taxi Torino, i dati evidenziano, da un lato, che le richieste evase via *app* risultano aumentate in proporzione rispetto a quelle evase via telefono (che rappresentano comunque la maggioranza in valore assoluto), dall'altro che ciò si accompagna ad un travaso lento, ma costante, delle richieste di corse evase dal consolidato canale radiotaxi al più innovativo canale *app*, a favore sia dell'*app* Wetaxi che dell'*app* Mytaxi, mostrando una reale e concreta sostituibilità dei due canali. Tale sostituibilità risulta, tra l'altro, ancor più evidente se si considera che il dato è ampiamente sottostimato, interessando prevalentemente l'*app* Wetaxi gestita dalla Cooperativa, in considerazione del fatto che, proprio in ragione della condotta abusiva di quest'ultima, Mytaxi ha sistematicamente scontato una scarsa capacità di soddisfare la domanda degli utenti che utilizzano la sua *app*.

146. A ulteriore sostegno della definizione del mercato rilevante del prodotto basata sugli elementi fattuali e giuridici sopra descritti - e acquisiti agli atti - rilevano, infine, i risultati dell'analisi condotta dalla società indipendente di indagini di mercato SWG, commissionata da Mytaxi, la quale fornisce elementi aggiuntivi coerenti con la suddetta definizione.

Al riguardo appaiono del tutto strumentali le argomentazioni di Taxi Torino tese a screditare il suddetto studio in quanto documento formato su incarico della parte interessata - rispetto al quale non sarebbero, dunque, assicurate terzietà e attendibilità - e comunque non esente, secondo la Parte, da vizi metodologici e contenutistici. Diversamente da quanto sostenuto dalla Parte, occorre evidenziare che l'analisi prodotta da Mytaxi non è l'unico elemento di prova agli atti, ma, come detto, fornisce elementi ulteriori e confermativi rispetto a quelli raccolti nel corso dell'indagine istruttoria, che già attestano un sufficiente grado di sostituibilità tra il canale radiotaxi e il canale delle *app*; d'altra parte, la circostanza che lo studio sia stato commissionato da Mytaxi non può per sé sola influire sull'attendibilità dello stesso, essendo SWG società qualificata e indipendente¹³⁶. Taxi Torino, d'altra parte, non è stata in grado di individuare errori o incongruenze effettive nell'analisi. Diversamente da quanto sostiene la Parte, la città di Torino è invero ampiamente rappresentata nel campione dei tassisti intervistati, che include 42 tassisti torinesi su un totale di 206 tassisti attivi nei sei principali capoluoghi italiani. L'analisi inoltre attesta in maniera inequivoca un sufficiente grado di sostituibilità tra canali, in linea con le altre risultanze dell'istruttoria.

147. Nel merito, per quanto concerne il versante dei tassisti, lo studio di SWG evidenzia che per la maggioranza degli intervistati l'importante è essere raggiungibili dai clienti, per cui affidarsi ai centralini radiotaxi oppure alle *app* per procurarsi clienti è equivalente. Il 57% per i tassisti torinesi, inoltre, ritiene equivalenti le piattaforme tradizionali e quelle basate su *app*. I tassisti sono inoltre ben consapevoli (oltre l'80%) dei vantaggi che derivano loro dalla presenza di una pluralità di fonti di procacciamento della domanda, quali la possibilità di intercettare più clienti, riducendo i tempi di attesa tra una corsa e quella successiva (circa il 68% degli intervistati, circa il 72% dei tassisti torinesi) e nell'effettivo aumento del lavoro e di conseguenza del reddito (circa il 59% degli intervistati, circa il 62% dei tassisti torinesi¹³⁷).

148. I risultati vanno nella medesima direzione se si guarda al versante della domanda costituita dall'utenza del servizio taxi. L'indagine condotta da SWG, considerando sia gli utenti diretti che coloro che non usano questi servizi, evidenzia che centrali radiotaxi e *app* sono considerati canali equivalenti da oltre il 70% degli utilizzatori intervistati, nonché metodi interscambiabili da oltre il 75% di essi. A Torino, in particolare, oltre il 53% degli intervistati che usa il taxi dichiara di utilizzare sia il numero del radiotaxi sia le *app* quando è alla ricerca di un taxi.

149. Né, d'altra parte, i servizi aggiuntivi offerti da *app* aperte come Mytaxi appaiono rappresentare elementi di rilevanza tale da confutare la configurabilità di un mercato unico delle piattaforme di intermediazione, sia che si consideri il versante dei tassisti che quello dei consumatori¹³⁸.

¹³⁴ [Cfr. sentenze del Consiglio di Stato del 4 giugno 2020, cit. "la stessa circostanza per cui i radiotaxi parti del procedimento hanno ritenuto applicabili le clausole di esclusiva anche in caso di utilizzo dell'*app* Mytaxi dimostra come la tecnologia impiegata per l'attività di intermediazione non osti alla configurazione di un rapporto di concorrenza tra radiotaxi e piattaforme digitali, entrambi operanti nello stesso mercato rilevante" (ad esempio, sentenza n. 3502/20, Parte III, par. 4.2.3).]

¹³⁵ [Docc 51.4 e 104.2, 54 e 105; cfr. supra Parte IV, sez. IV.5.]

¹³⁶ [Docc. 87 e allegati, cfr. supra Parte IV, sez. IV.5. Peraltro, il fatto che lo studio sia stato formato su incarico di Mytaxi "in generale può non influire sull'attendibilità dell'elemento di prova, essendo ben possibile che l'incaricato operi fornendo garanzie di terzietà e, pertanto, in maniera indipendente da eventuali direttive impartibili dal committente" (cfr., ad esempio, sentenza n. 3502/2020, Parte III, par. 4.1).]

¹³⁷ [Il giudizio è nel complesso positivo per l'indicato 62% degli intervistati, componendosi di due sotto giudizi entrambi positivi (molto e abbastanza) rispetto alle restanti risposte che esulano da un giudizio di positività.]

¹³⁸ [Cfr. in tal senso, la sentenza del Consiglio di Stato n. 7991 del 14 dicembre 2020 "l'esistenza di un sufficiente grado di sostituibilità tra le due tipologie di piattaforma di intermediazione può essere predicata anche avendo riguardo alle caratteristiche dei servizi offerti, tenuto conto che da un lato, come emerge dagli atti di adesione ai radiotaxi, l'oggetto principale dell'attività dei radiotaxi è quello di intermediazione, assumendo gli ulteriori servizi natura accessoria, non aventi, quindi, la capacità di caratterizzare il servizio radiotaxi, differenziandolo da quello erogato dalle piattaforme digitali; dall'altro, la fornitura di servizi accessori è comunque riscontrabile anche in capo alle piattaforme digitali, come dimostrato dall'esperienza di Mytaxi che, come osservato sopra, eroga anche servizi aggiuntivi, simili a quelli garantiti dai radiotaxi (...)" (par. 7.8.3)]

Il 69% dei tassisti intervistati da SWG ritiene i servizi aggiuntivi offerti dalle *app* aperte come Mytaxi - ad es. convenzioni bancarie, intermediazione con il cliente moroso, ecc. - utili ma accessori (la percentuale per i soli tassisti torinesi è di circa il 48%, comunque superiore rispetto ad un 45% di essi che li considera servizi fondamentali ai fini dell'uso dell'*app* e a fronte di un 7% che non sa fornire una risposta).

Dal lato dei consumatori, i servizi aggiuntivi offerti dalle *app* aperte come Mytaxi - ad es. geolocalizzazione, associazione della carta di credito alla *app* per i pagamenti, conoscere in anticipo l'identità del tassista, ecc. - sono considerati utili ma accessori da una percentuale di utenti sempre superiore al 50% (sia sul campione nazionale che torinese).

b) Il mercato geografico

150. Per quanto concerne la dimensione geografica del mercato interessato, si ritiene che essa sia locale e corrispondente all'ambito territoriale del Comune di Torino, che ha rilasciato le licenze taxi e da cui origina il traffico dei tassisti che si avvalgono del radiotaxi della società Parte del procedimento.

In primo luogo, si osserva che la domanda di servizio taxi, intermediata da radiotaxi e piattaforme digitali, è soggetta ad una regolazione pubblicistica: i tassisti, in particolare, sono tenuti ad osservare limiti territoriali nello svolgimento della propria attività economica, dovendo avvenire l'inizio del servizio o il prelievamento dell'utente in ambito comunale, ad opera di tassisti titolari di licenze rilasciate dall'ente comunale; pertanto, le condizioni di concorrenza dell'attività di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi dipendono dalle affiliazioni dei tassisti alle piattaforme di intermediazione, computabili soltanto su base comunale¹³⁹.

In secondo luogo, l'attività di raccolta e smistamento delle corse è funzionale a garantire l'incontro tra domanda e offerta 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).

151. Non rileva dunque l'obiezione avanzata da Taxi Torino in merito alla circostanza che l'applicazione di condizioni e termini contrattuali uniformi da parte di Mytaxi sul territorio italiano, nonché la definizione di accordi da parte della stessa con altri servizi di trasporto operanti su scala nazionale, dovrebbero indurre a ritenere il mercato interessato di dimensioni quantomeno nazionali. Né i precedenti internazionali richiamati¹⁴⁰ appaiono conferenti, in quanto relativi a piattaforme che operavano a livello nazionale, ma aggregando operatori attivi su tutto il territorio nazionale. Nel caso di specie, invece, Mytaxi è una *app* sviluppata per funzionare in più città ma che gli utenti utilizzano per cercare tassisti presenti (e abilitati ad operare) nella zona in cui si trovano e in cui si manifesta il loro bisogno di spostamento; al contempo i tassisti che utilizzano Mytaxi servono solo passeggeri localizzati nell'area corrispondente ricompresa nell'ambito comunale in cui operano.

VI.2 L'abuso di posizione dominante di Taxi Torino

152. Come sarà illustrato di seguito, le evidenze agli atti consentono di accertare che i comportamenti posti in essere da Taxi Torino nel mercato rilevante come sopra individuato - e consistenti nella previsione statutaria di obblighi di non concorrenza e nella esclusione dei soci che, utilizzando anche i servizi di Mytaxi, hanno violato detti obblighi - integrano un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102 TFUE in quanto idonei a produrre un effetto di chiusura del mercato rilevante, ostacolando l'accesso e lo sviluppo di imprese concorrenti e, in particolare, del nuovo operatore Mytaxi.

a) La posizione dominante

153. Taxi Torino detiene una posizione dominante nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi nel Comune di Torino. Infatti, in tale Comune sono attive 1.501 licenze taxi e Taxi Torino dispone di una rete stabile composta da [1.400-1.500] tassisti pari ad oltre il [90-95%] delle licenze presenti in tale Comune.

154. Oltre all'elevatissima e stabile quota di mercato, conferiscono a Taxi Torino una posizione largamente dominante nel mercato rilevante la sostanziale assenza, all'infuori del denunciante, di concorrenti attuali e potenziali e le limitate condizioni di concorrenza esistenti nel mercato a valle del servizio di taxi (cui necessariamente attingono gli operatori attivi nel mercato rilevante, sia *incumbent* che nuovi entranti), caratterizzato dalla presenza di un numero di licenze contingentato e da turni e tariffe fissate dall'amministrazione comunale.

Per le stesse ragioni, gli ulteriori ingressi di *app* di intermediazione taxi nel mercato torinese, quali Uber taxi e l'*app* inTaxi utilizzata dai soci della cooperativa 011.9999, citati da Taxi Torino in sede di memoria finale, non appaiono allo stato alterare sostanzialmente le descritte condizioni concorrenziali¹⁴¹.

¹³⁹ [Cfr. in tal senso le citate sentenze del Consiglio di Stato di giugno e dicembre 2020.]

¹⁴⁰ [Cfr. *supra* Parte IV, § 110.]

¹⁴¹ [Peraltro, come si evince dalle informazioni reperibili sul sito internet della piattaforma Wired.it, all'indirizzo https://www.wired.it/economia/business/2019/04/08/uber-taxi-italia/?refresh_ce=, Uber Taxi risulta non essere "mai partita" a Torino, essendo la richiesta di corse "scaduta" ovvero "non trovata", e gli stessi tassisti torinesi confermano che, dopo l'ingresso dell'*app*, gli autisti convenzionati sono "spariti"; con riferimento all'*app* Intaxi, Torino non è neanche indicata tra le città menzionate nel sito internet della stessa. Cfr. <https://intaxi.it/about/> dove si legge "Sulla mappa puoi vedere tutti i nostri Taxi in giro per Milano, Roma, Genova, Modena, Udine, Cagliari e Napoli".]

b) Le condotte abusive

155. Taxi Torino, nel proprio Statuto, ha previsto clausole che stabiliscono un obbligo a carico dei propri soci di non svolgere attività in concorrenza con la cooperativa, ovvero di non aderire ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, a non utilizzarne le prestazioni.

Si tratta, in particolare, della clausola di cui all'articolo 6 che, in combinazione con l'articolo 14.2, lett. a), riproduce a livello statutario l'obbligo di fedeltà del socio, sancito dall'articolo 2527, comma 2, del codice civile, e della specifica clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), introdotta nell'agosto 2017. Tali obblighi, in caso di violazione, sono sanzionati con l'esclusione del socio¹⁴².

156. Proprio in applicazione della clausola di cui all'articolo 14.2 lett. f), Taxi Torino ha escluso sei tassisti, tre nel settembre 2017¹⁴³ e altri tre nel maggio 2018¹⁴⁴, per il solo fatto di aver scaricato l'app Mytaxi e di aver effettuato occasionalmente una corsa sulla base di una chiamata ottenuta tramite tale app.

157. Le suddette condotte di Taxi Torino, vincolando i soci, che costituiscono oltre il 90% dei tassisti operanti a Torino, a destinare tutta la propria capacità produttiva alla cooperativa, risultano idonee a impedire od ostacolare ingiustificatamente l'accesso e lo sviluppo di altre piattaforme di intermediazione e, in particolare, del nuovo operatore Mytaxi, nel mercato dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino.

b.1) La natura delle clausole statutarie di non concorrenza della società cooperativa e il diritto antitrust

158. Taxi Torino ha invocato la disposizione dell'articolo 2527, comma 2, del codice civile per sostenere la liceità, sotto il profilo *antitrust*, delle proprie condotte. Secondo la Parte, ciò sarebbe confermato dalla sentenza del Consiglio di Stato del 3 marzo 2020, n. 1547, che avrebbe ritenuto non configurabile un abuso di posizione dominante in ragione dell'esistenza della citata norma codicistica.

159. Al riguardo, con specifico riferimento alla clausola di cui all'articolo 6 (e alla collegata clausola ex articolo 14.2, lett. a)), si rileva che il socio di Taxi Torino che si registra a Mytaxi e ne utilizza i servizi non viola la norma di cui all'articolo 2527, comma 2, del codice civile. Infatti, come già affermato dall'Autorità in precedenti decisioni¹⁴⁵, la norma di cui all'articolo 2527, comma 2, del codice civile, nella misura in cui vieta ai soci di esercitare, in proprio, attività in concorrenza con quella della cooperativa¹⁴⁶, impedisce agli stessi di svolgere attività di intermediazione in concorrenza con quella della cooperativa, ma non di acquistare servizi erogati da altri operatori di intermediazione, ai quali soltanto deve ascrivere un rapporto di concorrenza con il radiotaxi di appartenenza. Il tassista che si avvale dell'app di Mytaxi si limita a usufruire dei servizi offerti da quest'ultima, svolgendo esso unicamente il differente servizio di trasporto¹⁴⁷.

160. In ogni caso, anche alla luce di una interpretazione più ampia dell'articolo 2527 cod. civ., che legittimasse l'imposizione di vincoli all'autonomia dei soci comunque funzionali alla tutela dello scopo mutualistico, la previsione non potrebbe in ogni caso giustificare clausole come quelle adottate e applicate da Taxi Torino che, ponendo a carico dei soci un divieto *assoluto* di aderire a piattaforme concorrenti o di utilizzarne le prestazioni anche solo in via occasionale,

¹⁴² [L'art. 6 (Numero e requisiti), al terzo capoverso stabilisce che: "I soci devono essere in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 2527 C.C.". [L'art. 2527 c.c. (Requisiti del socio) dispone, al comma 2, che: "non possono in ogni caso divenire soci della cooperativa quanti esercitano in proprio imprese in concorrenza con quella della cooperativa".] In base all'art. 14.2, lett. a), (Esclusione) è prevista l'esclusione per il socio: "che perda i requisiti per l'ammissione alla cooperativa, ivi inclusi quelli previsti dall'articolo 2527 C.C.". Inoltre, la clausola contenuta nell'art. 14.2 lett. f), che è stata inserita nel mese di agosto del 2017, prevede l'esclusione nei confronti del socio "che, pur rimanendo socio della cooperativa, aderisca ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, ne utilizzi le prestazioni".]

¹⁴³ [Cfr. doc. 12, all.2.19, verbale del CDA di Taxi Torino del 28 settembre 2017.]

¹⁴⁴ [Cfr. doc. 12, all.2.23, verbale del CDA di Taxi Torino del 4 maggio 2018.]

¹⁴⁵ [In tal senso, sul punto, cfr. i provvedimenti nn. 27244 e 27245 del 27 giugno 2018, rispettivamente parr. 217 e 190, in cui si osserva che: "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". Peraltro, a conferma di quanto rilevato dall'Autorità, le citate sentenze del Consiglio di Stato del giugno 2020 e del dicembre 2020 evidenziano che: "Affinché possa integrarsi la violazione del divieto di cui all'art. 2527, comma 2, c.c., occorre, dunque, che due o più imprenditori svolgano contemporaneamente, in un ambito territoriale potenzialmente comune, attività di produzione di beni e servizi intercambiabili, in quanto funzionali al soddisfacimento con modalità analoghe del medesimo bisogno di mercato; operando, per l'effetto, in concorrenza tra di loro. La violazione del divieto de quo, dunque (...), non è rinvenibile allorquando il socio acquisti servizi forniti da operatori economici esercenti attività in concorrenza con quella della cooperativa di adesione, tenuto conto che in siffatte ipotesi il rapporto di concorrenza (vietato dall'art. 2527, comma 2, c.c.) si instaura tra la cooperativa e il terzo fornitore, ma non tra la cooperativa e il socio, che agisce nello svolgimento di un'attività differente. Ne deriva che le clausole di esclusiva (...) precludendo ai tassisti di acquistare servizi di intermediazione forniti da piattaforme in concorrenza con quelle di adesione, non sono riproduttive del divieto sancito dall'art. 2527, comma 2, c.c., bensì sono state convenute nell'esercizio dell'autonomia negoziale delle parti, ponendo precetti convenzionali preclusivi di attività economiche altrimenti consentite dall'ordinamento" (Cfr., in particolare, sentenza n. 3502/2020, Parte IV, par. 4.8.2).]

¹⁴⁶ [Il legislatore, nel dettare la norma di cui all'art. 2527, comma 2, c.c., ha dunque inteso evitare che il socio approfitti dei vantaggi derivanti dalla partecipazione societaria per svolgere un'attività in concorrenza con quella della cooperativa.]

¹⁴⁷ [L'art. 2527, comma 2, c.c. è "inapplicabile nel presente giudizio, riguardando fattispecie diversa da quella vietata dalle clausole di esclusiva per cui è controversia" e da ciò "ne discende anche l'irrilevanza della questione di compatibilità unionale (...)" (Cfr. sentenza n. 3502/2020, *ibidem*).]

risultano chiaramente *sproporzionate* rispetto al fine indicato. Questa conclusione non contraddice la sentenza del Consiglio di Stato n. 1547 del 3 marzo 2020.

Preliminarmente, occorre ricordare che la sentenza in questione si è limitata a pronunciarsi sui soli presupposti del provvedimento cautelare adottato dall'Autorità, con un accertamento per sua stessa natura sommario. La sentenza, del resto, ha espressamente fatto salvo il potere dell'Autorità di completare l'istruttoria e di accertare l'eventuale sussistenza di un illecito *antitrust*.

La stessa pronuncia, inoltre, sottolinea che, anche muovendo dal presupposto che la previsione di cui all'articolo 2527 cod. civ. autorizzi l'introduzione di clausole volte a restringere la libertà di approvvigionamento dei soci al dichiarato intento di salvaguardare il perseguimento dello scopo mutualistico, la coerenza delle clausole in questione con le regole poste a tutela della concorrenza resterebbe comunque da valutare alla luce del principio di *proporzionalità* del mezzo rispetto al fine perseguito. Ne consegue che la sentenza del Consiglio di Stato non esclude affatto, come sostiene Taxi Torino, che l'Autorità possa valutare come contrarie all'articolo 102 TFUE le clausole statutarie che risultino *sproporzionate* rispetto al fine, dalle stesse asseritamente perseguito, di salvaguardia dello scopo mutualistico, come l'istruttoria condotta ha permesso di verificare rispetto alle clausole adottate da Taxi Torino.

161. Il presente provvedimento non risulta pertanto elusivo della richiamata sentenza, posto che non accerta l'illegittimità delle citate clausole di non concorrenza in sé, bensì per la loro natura assoluta e tenuto conto del contesto in cui le stesse operano, risultando queste sproporzionate rispetto alla tutela dello scopo mutualistico e non limitate alla mera preclusione di indebite riduzioni dell'impegno dei soci in favore della cooperativa.

162. Peraltro, che la cooperativa Taxi Torino fosse ben consapevole del fatto che la sua condotta non fosse giustificata dalla norma di cui all'articolo 2527, comma 2, c.c. trova conferma nella documentazione in atti. In particolare, dalla *mail* del 25 luglio 2017 del Presidente del Consiglio di Amministrazione di Taxi Torino ai consiglieri della cooperativa, si evince l'esigenza di introdurre una tutela specifica - rispetto a quella garantita dall'articolo 6 dello Statuto (che richiama l'articolo 2527, comma 2, c.c.) - che preveda "*sospensioni od eventuali espulsioni nel caso di affiliazione a piattaforme non approvate dal CDA*"¹⁴⁸. È proprio per tale ragione che pochi giorni dopo viene introdotta nello Statuto della cooperativa la clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), che prevede in maniera esplicita l'esclusione nei confronti del socio "*che, pur rimanendo socio della cooperativa, aderisca ad altro soggetto titolare o gestore di diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o, comunque, ne utilizzi le prestazioni*".

163. D'altra parte, la citata sentenza del Consiglio di Stato n. 1547/2020 di annullamento del provvedimento cautelare¹⁴⁹ precisa che, alla luce di una lettura comunitariamente orientata di siffatte clausole, la loro applicazione dovrebbe essere limitata esclusivamente a quegli impieghi di piattaforme concorrenti che si traducano, *in via immediata e diretta*, in indebite riduzioni dell'impegno del socio a sostenere la cooperativa, consentendo la valutazione della condotta sotto il profilo *antitrust*¹⁵⁰. A conferma di quanto detto, la citata pronuncia fa salvo l'ulteriore approfondimento istruttorio dell'Autorità, che sarebbe invece da escludersi ove la norma codicistica fosse intesa nel senso di legittimare l'adozione di qualsiasi tipo di misura limitativa dell'attività del socio.

164. Inoltre, nelle successive sentenze di giugno 2020 (Milano) e dicembre 2020 (Roma) relative a casi di clausole di esclusiva utilizzate da centrali radiotaxi, lo stesso Consiglio di Stato, in linea con la giurisprudenza comunitaria, ha confermato che: (i) siffatte clausole - poste a livello statutario a tutela dello scopo mutualistico - devono essere interpretate in senso compatibile con l'ordinamento eurounitario, evitando di riconoscere un significato precettivo lesivo dei principi e delle disposizioni del diritto europeo; (ii) per l'effetto, in quei casi l'Autorità ha accertato l'illiceità del divieto *assoluto* di non concorrenza nel pieno rispetto della disciplina *antitrust*.

In sostanza, il divieto statutario di non concorrenza - per essere compatibile con il diritto eurounitario e, in particolare, nel caso di specie, con l'articolo 102 TFUE - non può vincolare la capacità di offerta dei tassisti soci più di quanto sia necessario e proporzionato a garantire il buon funzionamento della cooperativa¹⁵¹.

¹⁴⁸ [Doc. 12, all. 2.11 cfr. supra Parte IV, sez. IV.3.]

¹⁴⁹ [Ad esito del quale, cioè, un uso "innocuo" di piattaforme concorrenti da parte del socio è risultato prima facie poco verosimile.]

¹⁵⁰ [Cfr. la sentenza n. 1547/2020 laddove sottolinea che: "una lettura comunitariamente orientata della clausola de qua può trovare il giusto equilibrio tra l'applicazione diffusa delle norme UE in tema di concorrenza alle cooperative, la salvaguardia dello scopo mutualistico delle cooperative e la tutela del principio di autoreponsabilità e di buona fede nei rapporti tra i soci cooperatori, ove, in sede applicativa di tal clausola l'appellante [Taxi Torino] preclude ai propri soci solo quegli impieghi di piattaforme altrui che si traducano, in via immediata e diretta, in indebite riduzioni dell'impegno del socio a sostenere in via esclusiva la cooperativa" (par. 8.4).]

¹⁵¹ [In tal senso cfr. le citate sentenze del Consiglio di Stato del 4 giugno e del 14-15 dicembre 2020: "In ogni caso, anche l'esistenza di una disposizione normativa interna, eventualmente prescrittiva di un divieto per i soci di acquistare servizi forniti da operatori in concorrenza con la cooperativa di appartenenza, devono essere interpretate in senso compatibile con l'ordinamento unionale, evitando di riconoscere un significato precettivo lesivo dei principi e delle disposizioni del diritto europeo. La Corte di Giustizia (...) ha precisato che le limitazioni alle attività dei soci devono limitarsi a quanto necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa, garantendo una base commerciale sufficientemente estesa, rafforzando il potere contrattuale della cooperativa, nonché assicurando una certa stabilità della partecipazione societaria (Cfr. Corte di Giustizia, sentenza 12 dicembre 1995, in causa C-399/93, H.G. Oude Luttikhuis, punto 14; Id., 15 dicembre 1994, in causa C-250/92, Göttrup-Klim, punto 35). Ne deriva che le disposizioni nazionali, regolatrici delle società cooperative, impositive di divieti di concorrenza a carico dei soci, devono essere intese alla stregua del principio di proporzionalità, potendo ritenersi compatibili con l'ordinamento unionale, ove necessarie per assicurare il buon funzionamento della cooperativa, garantendo il vincolo fiduciario con la cooperativa di appartenenza e il perseguimento dello scopo mutualistico". Per l'effetto, con riferimento ai casi esaminati nei procedimenti I801A e I801B, prosegue il Consiglio di Stato, affermando che: "Alla stregua

165. In tal senso, appare altresì infondato l'assunto di Taxi Torino secondo il quale la legittimità sotto il profilo *antitrust* della clausola statutaria che impedisce al socio della cooperativa di aderire ad altro intermediario troverebbe conferma nella giurisprudenza comunitaria.

166. Al riguardo, tale giurisprudenza ha in primo luogo chiarito che la natura di società cooperativa dell'impresa e il suo scopo sociale non escludono in linea di massima l'applicazione delle norme comunitarie in materia di concorrenza ai comportamenti tenuti da siffatta società¹⁵².

In questo contesto, l'interpretazione e l'applicazione estensiva e strumentale dell'obbligo di fedeltà cooperativa, compiute da Taxi Torino, che si traduce in un obbligo di tipo *assoluto* che costringe i tassisti soci a non accettare *in nessun caso* la corsa intermediata da altra piattaforma, è in contrasto con la lettura che il diritto dell'Unione dà di tale obbligo. La giurisprudenza comunitaria ha infatti evidenziato che: *"una clausola di non concorrenza può rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 85, n. 1, del Trattato. Per accertare se una simile clausola rientri nella sfera del divieto sancito da questo articolo, occorre stabilire quale sarebbe lo svolgimento della concorrenza in sua assenza. Per spiegare un effetto benefico sulla concorrenza, l'obiettivo perseguito dall'inserzione di una tale clausola deve esso stesso contribuire al libero gioco della concorrenza. Inoltre, la stessa clausola di non concorrenza deve essere necessaria e proporzionata alla realizzazione di questo obiettivo"*¹⁵³.

167. Tale clausola, al contrario, ha trovato applicazione nel caso di specie a prescindere dall'entità del "presunto danno" arrecato alla cooperativa dai tassisti che avevano aderito a Mytaxi: Taxi Torino, infatti, ha escluso sei soci, ad esito di una attività investigativa *ad hoc* commissionata a una agenzia esterna, per il solo fatto di aver semplicemente scaricato l'app di Mytaxi e di aver effettuato occasionalmente una corsa procacciata tramite tale piattaforma. Risulta allora evidente la palese infondatezza della tesi di Taxi Torino, secondo cui la clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), sarebbe una mera specificazione dell'obbligo di fedeltà del socio. Se così fosse, infatti, non vi sarebbe stata alcuna esigenza per la cooperativa di introdurla nello Statuto. Si tratta, piuttosto, di una previsione che, vietando la mera adesione di un tassista socio - in qualità di utilizzatore - ad un diverso sistema tecnologico di intermediazione della domanda, va ben oltre l'obbligo di fedeltà cooperativa.

168. Né appare conferente l'argomentazione di Taxi Torino secondo cui l'introduzione nello Statuto dell'articolo 14.2, lett. f), sarebbe legata alla tutela dell'investimento realizzato nell'ambito del contratto con Move Plus per l'implementazione dell'app Wetaxi.

Sul punto, si osserva che Taxi Torino si è limitata a fornire i costi del servizio, la cui entità appare tale da non essere in grado di incidere sul buon funzionamento della cooperativa, posto, da un lato, che la quota di mercato vincolata è assai elevata e la clausola ha durata illimitata¹⁵⁴, dall'altro, che, a distanza di quasi quattro anni dalla fusione delle due preesistenti cooperative in Taxi Torino e dalla conclusione del contratto con Move Plus, l'investimento appare recuperato in considerazione della stimata riduzione dei costi connessa alle economie di scala derivanti dalla fusione.

In ogni caso, l'asserita protezione dell'investimento sostenuto per l'utilizzo dell'app Wetaxi non può essere realizzata attraverso una clausola che pone un divieto assoluto di non concorrenza che - come l'istruttoria nel proseguo dimostra - ha prodotto effetti restrittivi della concorrenza.

b.2) La restrittività delle condotte di Taxi Torino: la previsione e l'applicazione delle clausole statutarie di non concorrenza

di tali considerazioni, è possibile evidenziare come l'intervento dell'Autorità sia caratterizzato dal pieno rispetto della disciplina e dei principi antitrust, essendo stata accertata l'illiceità non della clausola di concorrenza in sé, bensì della sua natura assoluta, che ha impedito ai tassisti di destinare in favore di altri operatori -in concorrenza con le parti del procedimento- la quota di capacità produttiva non necessaria ai radiotaxi di appartenenza per lo svolgimento dell'attività di intermediazione" (ad esempio, sentenza n. 3502/20, Parte IV, par. 4.8.2).]

¹⁵² [Cfr. CGUE decisione del 15 dicembre 1994, causa C-250/92 - *Gøttrup-Klim Grovvarerforreiningen c. DanskLandburgs Grovvareselskab AmbA e Tribunale*, decisione del 2 luglio 1992, causa T-61/89 *Dansk Pelsdyravlerforening contro Commissione delle Comunità europee*. La giurisprudenza comunitaria al riguardo evidenzia che: "benché l'organizzazione di un'impresa nella forma giuridica specifica di una società cooperativa non rappresenti di per se stessa un comportamento restrittivo della concorrenza, una tale struttura organizzativa può, avuto riguardo al contesto nel quale la cooperativa opera, costituire nondimeno un mezzo atto ad influire sul comportamento commerciale delle imprese che ne fanno parte, in guisa da restringere o falsare il giuoco della concorrenza sul mercato nel quale queste imprese svolgono le loro attività commerciali" (Cfr. Tribunale Causa T-61/89, cit., par. 51). Ne consegue che deve escludersi che: "l'esercizio di un'attività economica da parte di una società cooperativa sia di massima sottratto all'applicazione delle disposizioni dell'art. 85, n. 1, del Trattato, né che i presupposti di applicazione delle norme comunitarie sulla concorrenza nel settore cooperativo siano, come tali, intrinsecamente differenti da quelli relativi alle altre forme di organizzazione dell'attività economica. Accogliere la tesi contraria significherebbe consentire ad ogni Stato membro di privilegiare un determinato tipo di impresa nella sua organizzazione economica, al solo fine di permettere alle imprese in questione di eludere le norme comunitarie sulla concorrenza applicabili alle imprese. Ne deriverebbe una rottura della parità di trattamento tra operatori economici incompatibile con gli stessi capisaldi dell'ordinamento giuridico comunitario" (par. 52).]

¹⁵³ [Cfr. Tribunale Causa T-61/89, par. 74; vedi anche la sentenza della Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 e conclusioni AG Tesauero del 16 giugno 1994, caso C-250/92 *Gøttrup-Klim*, 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).]

¹⁵⁴ [Essendo stata inserita nello Statuto di Taxi Torino che prevede una durata della cooperativa fino al 2060 mentre il contratto di esclusiva concluso con Move Plus per l'utilizzo dell'app Wetaxi aveva durata triennale.]

169. I comportamenti posti in essere da Taxi Torino, e in particolare la previsione delle clausole controverse e la loro applicazione, rappresentano una violazione della concorrenza ai sensi dell'articolo 102 del TFUE, in quanto idonei ad influire sul gioco della concorrenza all'interno del mercato rilevante e produttivi di effetti concreti.

170. Al riguardo, si evidenzia innanzitutto che sono agli atti numerosi documenti che dimostrano come l'introduzione della clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f), lungi dall'essere mossa dall'obiettivo di proteggere l'investimento derivante dal contratto con Move Plus per l'utilizzo dell'app Wetaxi, come sostenuto da Taxi Torino, rispondeva alla precipua esigenza della cooperativa di scongiurare in modo risolutivo e rapido il rischio dell'utilizzo da parte di alcuni soci dei servizi del nuovo operatore Mytaxi. Peraltro, si tratta di documenti anche precedenti al contratto stipulato con Move Plus per l'utilizzo dell'app Wetaxi¹⁵⁵, in nessuno dei quali si fa alcun cenno di tale app. Nel verbale dell'assemblea del 18 luglio 2017 è scritto: "Molti soci intervengono chiedendo al Consiglio di Amministrazione (...) di prendere provvedimenti, come da articolo 2527 comma 2 del c.c., nei confronti dei colleghi, che hanno aderito all'app MY TAXI, in chiara concorrenza con lo scopo sociale. (...). Dopo ampia discussione i soci a maggioranza chiedono che venga convocata al più presto un'assemblea straordinaria, per poter stabilire insieme la scelta più idonea, nell'interesse dei soci stessi"¹⁵⁶. Nella mail del 19 luglio 2017, il Presidente della cooperativa si rivolge ai consiglieri di amministrazione, dicendo: "in seguito all'assemblea tenutasi ieri sera 18/7 e alla richiesta dei soci di convocare un'assemblea straordinaria urgente, tesa a risolvere la problematica relativa all'utilizzo di applicazioni concorrenti e alla conseguente indagine dell'antitrust, siamo a richiedervi un Consiglio di Amministrazione urgente che si terrà venerdì 21 luglio (...). Pur comprendendo il poco anticipo, vi chiedo la cortesia di essere tutti presenti, vista l'importanza degli argomenti da trattare"¹⁵⁷. A valle della riunione del Consiglio di Amministrazione, con mail del 25 luglio 2017, il Presidente chiedeva ai consiglieri di approfondire la questione relativa all'idoneità delle clausole statutarie vigenti a contrastare o impedire l'utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei soci¹⁵⁸. All'esito di tali approfondimenti, il 3 agosto 2017, veniva deliberata dall'assemblea straordinaria l'introduzione nello Statuto della specifica clausola di cui all'articolo 14.2, lett. f)¹⁵⁹.

171. L'esigenza di intervenire quanto prima nei confronti dei soci di Taxi Torino aderenti a Mytaxi e di dare un segnale chiaro sulle conseguenze di un simile comportamento, è dimostrato anche dalla decisione di Taxi Torino di avvalersi - ripetutamente nel tempo - di un'agenzia investigativa allo scopo di individuare i tassisti che avessero effettuato anche una sola corsa a favore di Mytaxi, tassisti definiti dalla stessa cooperativa alla stregua di "mele marce"¹⁶⁰. All'esito delle investigazioni, la reazione è stata tempestiva e durissima, portando all'esclusione immediata dei tassisti colpevoli, tre nel settembre 2017¹⁶¹ e tre nel maggio 2018¹⁶².

172. L'idoneità - e la concreta efficacia - degli obblighi di non concorrenza, come interpretati e applicati dalla cooperativa, a impedire l'ingresso nel mercato o la crescita dei concorrenti risulta con chiarezza dalla documentazione in atti. Sin dall'avvio della sua attività Mytaxi non è riuscita a soddisfare gran parte delle richieste di servizio ricevute, registrando un tasso di corse inevase pari in media a circa il [65-70]%. In altri termini, Mytaxi è stata in grado di esprimere un livello di offerta effettiva di gran lunga inferiore alla propria domanda, mentre Taxi Torino, con un tasso di domanda inevasa sempre inferiore all'1%, ha espresso costantemente un'offerta di dimensioni quantomeno coerenti con l'ampiezza della propria domanda. Ciò, a sua volta, ha danneggiato i consumatori, ai quali è stata sostanzialmente preclusa la possibilità di avvalersi di sistemi alternativi di approvvigionamento del servizio taxi, nella misura in cui le loro richieste tramite l'app MyTaxi sono rimaste ampiamente inevase.

173. In un mercato a due versanti, in cui esiste una stretta relazione tra la capacità disponibile dei tassisti a 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 a quel livello "strutturale" imputabile esclusivamente a fattori esogeni) solo aumentando in modo consistente il numero dei tassisti affiliati, in quanto la capacità produttiva che ciascuno di essi può mettere a disposizione della piattaforma - diventando attivo - è limitata.

174. L'effetto restrittivo della concorrenza verificatosi a Torino a seguito della modifica statutaria dell'agosto 2017 è stato amplificato dalle esclusioni dei tassisti che hanno avuto un chiaro effetto disciplinante nei confronti dei tassisti

¹⁵⁵ [Cfr. doc. 12, all. 2.14: già dal verbale del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2017 della Società Cooperativa Taxi Torinese 5737 (una delle due cooperative che a fine giugno 2017 ha poi costituito Taxi Torino tramite fusione con l'altra cooperativa esistente a Torino) risulta che detta cooperativa avvertisse come una questione problematica l'utilizzo da parte dei soci dei servizi di Mytaxi: infatti, con riguardo alla richiesta di quattro soci di aderire a Mytaxi, il Consiglio di Amministrazione della cooperativa decide di incaricare uno studio legale di analizzare l'argomento.]

¹⁵⁶ [Cfr. doc. 12, all. 2.17, verbale dell'assemblea del 18 luglio 2017, enfasi aggiunta.]

¹⁵⁷ [Cfr. doc. 12, all. 2.8, mail del 19 luglio 2017, enfasi aggiunta.]

¹⁵⁸ [Cfr. doc. 12, all. 2.11, mail del 25 luglio 2017.]

¹⁵⁹ [Cfr. doc. 12, all. 2.24.]

¹⁶⁰ [cfr. doc. 12, all. 2.9: mail del 20 aprile 2018.]

¹⁶¹ [Cfr. doc. 12, all. 2.19: verbale del CDA del 28 settembre 2017.]

¹⁶² [Cfr. doc. 12, all. 2.23: verbale del CDA del 4 maggio 2018.]

soci, dimostrato da un crollo delle nuove registrazioni mensili all'app Mytaxi, che in numerosi mesi sono state addirittura nulle; inoltre, dall'ingresso di Mytaxi a Torino al febbraio 2020 si sono registrati all'app un numero di tassisti inferiore al 7% di tutte le licenze attive a Torino. Percentuali ancora minori riguardano i tassisti (affiliati e attivi) che hanno utilizzato l'app, i quali non hanno mai superato, dal suo lancio, rispettivamente il 4,8% e l'1% del totale delle licenze. Anche il numero dei tassisti affiliati e attivi rispetto al numero dei tassisti registrati è diminuito nel periodo di riferimento, rispettivamente, di circa 15 punti percentuali e di oltre 11 punti percentuali¹⁶³.

175. Infine, gli effetti escludenti della previsione delle clausole statutarie e delle ripetute esclusioni di tassisti aderenti a Mytaxi sono documentati anche dai dati istruttori contenuti nella tabella 2 (cfr. *supra* Parte IV, sez. IV.5, b.2), da cui si evince che l'utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei tassisti registrati cala sensibilmente laddove tali tassisti siano vincolati dalle clausole di non concorrenza, in quanto soci di Taxi Torino, rispetto ai tassisti cd indipendenti.

176. Riguardo all'asserita inidoneità delle condotte di Taxi Torino a impedire l'ingresso o la crescita di Mytaxi "*secondo le proprie potenzialità*", la Parte ha preliminarmente addotto un presunto difetto istruttorio, consistente nella mancata acquisizione del *business plan* di Mytaxi, dal quale sarebbe stato possibile desumere i reali obiettivi di mercato che il nuovo entrante si prefiggeva di raggiungere grazie al suo ingresso a Torino. Sul punto, si osserva che tale eccezione appare strumentale e infondata. Infatti, il *business plan* è un documento aziendale che contiene essenzialmente dati previsionali e la cui redazione segue criteri e obiettivi del tutto differenti rispetto ad un accertamento istruttorio, che si basa necessariamente su dati effettivi, relativi all'attività svolta da Mytaxi a partire dal suo ingresso nel mercato. L'acquisizione agli atti del presente procedimento del *business plan* di Mytaxi, e dei dati sulle previsioni di crescita della società in esso contenuti, non avrebbe dunque fornito alcun elemento a favore delle tesi difensive della Parte.

177. Nemmeno si può ritenere accettabile l'eccezione di Taxi Torino che sostiene 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 risulterebbe strutturalmente in eccesso, in virtù di una serie di caratteristiche tecniche proprie dell'app¹⁶⁴. Infatti, i radiotaxi e Mytaxi usano sistemi di rilevazione delle corse sostanzialmente analoghi¹⁶⁵ ed eventuali difficoltà di stima sono comuni ai due sistemi¹⁶⁶. Ad ogni modo, l'asserita sovrastima delle richieste di corse imputabile all'app di Mytaxi non è stata supportata da dati o da alcuna analisi di tipo quantitativo.

178. Quanto, infine, alla circostanza che sarebbe stata fornita una lettura distorta dei dati prodotti da Mytaxi - ravvisabile nella contraddizione tra un numero percentuale di richieste evase da Mytaxi rimasto pressoché stabile nel tempo, "*pur aumentando di mese in mese il numero di richieste ricevute da Mytaxi*", e l'asserita staticità del numero di tassisti che usufruiscono dell'app (cui avrebbe dovuto necessariamente corrispondere una diminuzione percentuale delle richieste evase) - si osserva quanto segue. Le corse richieste, depurate per l'effetto stagionale, lungi dall'aumentare mese per mese, come sostenuto dalla Parte, dopo un andamento positivo nei primi mesi del 2019, rispetto ai medesimi mesi del 2018, sono andate riducendosi, fino a crollare del tutto nel primo bimestre del 2020. Ed è proprio per tale ragione che il dato di corse evase appare più alto in tali mesi (40-45% rispetto a 30-35%), ed è privo tuttavia di attendibilità.

b.3) La contendibilità del mercato: sulla clausola di recesso

179. Taxi Torino ha sostenuto la piena contendibilità dei tassisti soci da parte di un concorrente sulla base della circostanza che le clausole statutarie che disciplinano il recesso, e in particolare la nuova clausola di cui all'articolo 14.2 lett. c), consentirebbero di esercitare tale diritto liberamente e senza costi apprezzabili.

180. Sul punto, si evidenzia che Taxi Torino detiene una quota di mercato superiore al 90% e sostanzialmente stabile, in presenza della quale il recesso dalla cooperativa non può certamente costituire per il tassista che intenda aderire a MyTaxi una valida alternativa, atteso che il socio che intenda recedere dovrebbe rinunciare all'elevato volume di utenti intercettati dalla cooperativa, con una riduzione significativa dei propri introiti. Ciò è tanto più rilevante se si considera che vi è una quota ancora consistente di utenti che si rivolge ai tassisti attraverso il canale telefonico. Diversamente da quanto osservato da Taxi Torino, dunque, il tassista che decide di recedere, per poter accedere ad una diversa

¹⁶³ [Docc. 51.1 e 104.1, cfr. *supra* Parte IV, sez. IV.5, b.2).]

¹⁶⁴ [Cfr. *supra* § 121.]

¹⁶⁵ [Come noto, 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 e 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 sia ai radiotaxi che alle piattaforme aperte.]

¹⁶⁶ [Legate ad esempio a eventuali imprecisioni della geolocalizzazione. Inoltre, come noto, il sistema di Mytaxi non registra come chiamate ricevute anche le chiamate "apparenti" (in quanto fatte solo per stimare il prezzo della corsa o ripetute più volte per avere più probabilità di risposta), 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. Peraltro, appare paradossale anche l'obiezione di parte secondo cui il tasso di evasione delle corse dei radiotaxi andrebbe calcolato senza considerare i segmenti della clientela business, cui corrispondono tassi di evasione quasi nulli, essendo questa servita in via prioritaria (data la presenza di penali ove non siano rispettati determinati tempi di arrivo). Al riguardo appare altamente improbabile per Mytaxi contrattualizzare tale clientela, atteso che, a causa delle clausole di esclusiva, la società non è riuscita in 4 anni a totalizzare nemmeno una media di 10 tassisti attivi al mese.]

piattaforma, è costretto a rinunciare all'intera domanda di taxi garantita dal radiotaxi di provenienza¹⁶⁷. Le significative esternalità negative in caso di uscita da Taxi Torino rendono pertanto il recesso non appetibile e comunque azzardato per il singolo tassista¹⁶⁸.

181. Peraltro, dalle informazioni fornite dalla stessa Taxi Torino è emerso che non risulta essere stato esercitato alcun recesso in applicazione della nuova clausola statutaria di cui all'articolo 14.1, lett. c), che prevede, appunto, il recesso del socio che decida di aderire ad altro intermediario o di utilizzarne comunque i servizi¹⁶⁹.

182. Né infine rileva il precedente austriaco richiamato dalla Parte ai fini della decisione del presente caso, poiché esso presenta elementi di fatto e diritto diversi. Il giudice austriaco ha infatti 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 ricorrenti 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 dalla decisione austriaca citata emerge come a Vienna vi sia 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 vi siano tassisti che hanno un parco di più veicoli e siano vincolati da esclusiva solo con un veicolo.

b.4) Il nesso causale tra il tasso di utilizzo dell'app Mytaxi e le clausole statutarie

183. Taxi Torino ha eccepito l'assenza di un nesso causale tra lo scarso utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei tassisti torinesi e le clausole statutarie contestate. Invero, secondo la cooperativa, il modesto tasso di attività di Mytaxi deriverebbe, non già dalle suddette clausole statutarie, ma dalle politiche commerciali non competitive applicate dalla società ai tassisti: in particolare, la ragione per cui i tassisti continuerebbero a preferire Taxi Torino rispetto a Mytaxi risiederebbe nel criterio di remunerazione del servizio, calcolato in percentuale sulla corsa, prescelto da Mytaxi, e nel livello della commissione richiesta loro da quest'ultima (ora pari al 10%). La quota fissa mensile applicata da Taxi Torino, al contrario, massimizzerebbe l'incentivo al totale impegno per i tassisti, che avranno interesse ad usufruire di tutte le chiamate che gli pervengono dalla cooperativa.

184. Tale eccezione risulta del tutto infondata. Ciò in quanto il concreto beneficio che i tassisti traggono dall'utilizzo dell'app di Mytaxi è quello di ottimizzare la propria capacità produttiva e, dunque, la propria offerta, acquisendo corse aggiuntive che non sarebbero altrimenti effettuate, impiegando la propria capacità produttiva in eccesso.

A tale riguardo, l'istruttoria ha verificato la sussistenza per i tassisti torinesi di una capacità di offerta residua e non sfruttata: infatti, il numero medio di corse mensili eseguite dai tassisti aderenti a Taxi Torino - tramite radiotaxi e app Wetaxi complessivamente - nel periodo da luglio 2017 a febbraio 2020 è risultato compreso tra 140 e 160 corse, con un totale medio annuo di corse che si attesta tra le 1700 e le 2000 corse¹⁷⁰, ben al di sotto del tetto annuo massimo stimato di corse (3.150) che un tassista può effettuare per città comparabili in termini di caratteristiche e di organizzazione dei turni¹⁷¹, con conseguente mancato sfruttamento dell'intera capacità produttiva esprimibile da ciascun tassista. Quando il tassista è libero, dunque, è sempre conveniente utilizzare l'app di Mytaxi, a prescindere dalle condizioni applicate¹⁷².

¹⁶⁷ [A ciò si aggiunga che la quota di iscrizione e le spese per l'attrezzatura sono a fondo perduto e le somme restituite dalla cooperativa (come la quota di capitale sociale) non sono di regola liquidate nell'immediato.]

¹⁶⁸ [Cfr. in tal senso, ad esempio, sentenza del Consiglio di Stato n. 8061 del 15 dicembre 2020: "La portata anticoncorrenziale delle clausole di esclusiva, inoltre, non può ritenersi controbilanciata dalla previsione del diritto di recesso, dovendosi valutare - sotto tale profilo - non soltanto la giuridica possibilità dello scioglimento dal vincolo negoziale, ma anche l'effettiva praticabilità del rimedio sotto un profilo economico. (...) A fronte di un mercato saturo caratterizzato dalla fedeltà dei consumatori a un piccolo numero di grandi operatori emergono rilevanti economie di rete, che dissuadono gli appartenenti alla rete dallo sciogliersi dal relativo vincolo giuridico, per il timore di perdere benefici economici derivanti dalla possibilità di operare con una clientela fidelizzata. (...) Il recesso dal radiotaxi, in particolare, oltre a determinare, in taluni casi, una perdita di costi cd. "affondati" (...) determina, nell'attuale situazione di mercato, la perdita di importanti benefici da economie di rete. (...) A fronte di tali condizioni di mercato, il recesso dal radiotaxi determinerebbe a carico del tassista la perdita dei benefici derivanti dall'appartenenza ad una rilevante rete economica, in grado di assicurare lo smistamento di un considerevole numero di domande di servizio taxi provenienti da una clientela fidelizzata. Per tali ragioni, il recesso dal radiotaxi è stato correttamente ritenuto dall'Autorità un rimedio economicamente inidoneo a controbilanciare le clausole di esclusiva, tenuto conto che difficilmente - a prescindere dalle politiche economiche eventualmente attuabili da nuovi operatori di intermediazione intenzionati a fare ingresso nel mercato - le condizioni di mercato (preesistenti all'ingresso di Mytaxi) permetterebbero al tassista di recedere dal radiotaxi, senza perdere rilevanti benefici da economie di rete suscettibili di influire sui ricavi della propria attività d'impresa (nel significato rilevante in materia antitrust)" (par. 8.9).]

¹⁶⁹ [Cfr. docc. 54 e 105.]

¹⁷⁰ [Cfr. supra § 90.]

¹⁷¹ [Cfr. "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, disponibile su https://www.uritaxi.it/wpnew/wp-content/uploads/2017/06/Uri_Studio-KPMG_aggto.pdf. Lo studio rileva che il numero di corse medio annuo stimato che un tassista può effettuare in città come Roma e Milano varia tra 1.675 e 3.150.]

¹⁷² [Coerentemente, peraltro, con quanto indicato nella sentenza del Consiglio di Stato n. 1547/2020, che, come detto, non esclude un uso "innocuo" di piattaforme concorrenti ma osserva che, allo stadio dell'accertamento cautelare, un tale uso risultava prima facie poco

185. Quanto allo studio KPMG, contrariamente a quanto sostenuto da Taxi Torino, si evidenzia che tale studio costituisce un valido *benchmark* di riferimento per il caso in esame, posto che non solo il Comune di Torino, come detto, risulta comparabile in termini di caratteristiche e turni con le città considerate, ma la stessa Taxi Torino riconosce che il numero medio annuale di corse effettuato dai tassisti della cooperativa è in linea con i risultati dello studio.

Lo scenario di c.d. "pieno potenziale" - ritenuto non realistico da Taxi Torino - non è nient'altro che la misura dell'intera capacità produttiva di ciascun tassista attualmente non esprimibile proprio in virtù dei comportamenti posti in essere dalla cooperativa. Al riguardo, lo studio in questione, che rappresenta peraltro solo uno degli elementi su cui si basa l'attività istruttoria, appare indicativo del fatto che un'unica piattaforma non risulta, da sola, sufficiente a soddisfare pienamente la capacità produttiva espressa dai tassisti.

186. Né appare fondata l'argomentazione di Taxi Torino secondo la quale sarebbe la politica commerciale di Mytaxi a scoraggiare l'utilizzo da parte dei tassisti della sua *app*¹⁷³. Dall'analisi istruttoria è emersa una notevole differenza di comportamento tra i tassisti soci della cooperativa e i tassisti non soci rispetto all'utilizzo dell'*app* Mytaxi, sia in relazione all'andamento delle registrazioni sia con riguardo ai tassi di utilizzo dell'*app*. Mentre nel tempo è tendenzialmente cresciuto il numero dei tassisti non soci registrati all'*app* (61 a ottobre 2017, 77 a settembre 2018, 85 a maggio 2019, 84 a settembre 2019, 83 a dicembre 2019 e 82 a febbraio 2020), il numero di tassisti aderenti a Taxi Torino registrati anche all'*app* Mytaxi (cioè che si sono scaricati l'*app* sul proprio *smartphone*) è rimasto esiguo e pressoché immobile nel tempo (13 tassisti a ottobre 2017, 16 a settembre 2018, 15 a maggio 2019, 18 a settembre 2019 e a dicembre 2019, 19 a febbraio 2020), pur rappresentando questi la grande maggioranza dei tassisti torinesi. Inoltre, mentre i tassisti aderenti alla cooperativa che si sono registrati a Mytaxi di fatto non la utilizzano (69% nel periodo da giugno a ottobre 2017, 88% nel periodo da novembre 2017 a settembre 2018, 87% nel periodo da ottobre 2018 a maggio 2019, 89% nel periodo da giugno 2019 a settembre 2019, 83% nel periodo da ottobre 2019 a dicembre 2019 e 84% nei mesi di gennaio e febbraio 2020) o la utilizzano, al più, in modo sporadico, i tassisti indipendenti che si sono registrati a Mytaxi ne fanno un utilizzo ben più intenso. La percentuale di tassisti indipendenti che utilizza l'*app*, considerando sia chi ne fa un uso sporadico sia chi la utilizza in modo sistematico, è pari almeno al 70% in tutti i periodi considerati¹⁷⁴.

187. Al riguardo, la tesi di Taxi Torino, dell'irrelevanza probatoria di un utilizzo maggiore da parte dei tassisti indipendenti dell'*app* Mytaxi rispetto ai tassisti vincolati dalle clausole di non concorrenza in quanto i primi non sosterebbero i costi di appartenenza alla cooperativa, appare del tutto priva di fondamento: tali costi legati all'appartenenza alla cooperativa hanno infatti caratteristica di costi "affondati", e per il tassista effettuare una corsa è sempre più conveniente che rimanere inattivo dal momento che in tal modo si riduce l'incidenza media dei costi affondati.

188. La scelta dei tassisti soci della cooperativa di non destinare una quota della propria capacità produttiva a Mytaxi - scelta che invero dovrebbe essere unicamente determinata tanto da variabili economiche quanto 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.) - risulta dunque riconducibile in modo inequivocabile alla presenza dei vincoli statutari di non concorrenza, e in particolare all'applicazione in due specifiche occasioni della clausola di cui all'articolo 14.2 lett. f), che prevede l'espulsione dalla cooperativa anche a seguito del mero utilizzo di una piattaforma di intermediazione diversa.

189. Le ripetute esclusioni deliberate dalla cooperativa in applicazione della suddetta clausola, oltre ad arrecare un concreto danno ai tassisti esclusi, hanno infatti inviato un segnale chiaro a tutti i tassisti associati a Taxi Torino, disincentivando non solo l'utilizzo dell'*app* ma addirittura la mera registrazione dei tassisti alla piattaforma di Mytaxi. Il pericolo per il tassista di vedere risolto il contratto che lo lega a Taxi Torino, costringendolo a sopportare costi molto elevati derivanti dai mancati benefici da economie di rete di cui gode all'interno del radiotaxi, ha rappresentato infatti un potente deterrente alla scelta del singolo tassista di destinare una quota della propria capacità produttiva alla piattaforma di Mytaxi.

190. Infine, dall'analisi istruttoria è emerso che Mytaxi ha effettuato promozioni commerciali, oltre che nei confronti dei consumatori, anche nei confronti dei tassisti; tali promozioni avrebbero potuto costituire per essi un sicuro ulteriore

verosimile. Vedi anche le sentenze del Consiglio di Stato del giugno e dicembre 2020 secondo cui: "tali dati evidenziano come presso i radiotaxi non sia impiegata l'intera capacità produttiva esprimibile da ciascun tassista (fino a 3150 corse annuali), registrandosi una quota di detta capacità rimasta inutilizzata e, quindi, vincolata sebbene non necessaria al radiotaxi di appartenenza. Né la parte appellata ha dimostrato diversamente, non avendo provato (...) la necessità di impiegare l'intera capacità produttiva dei propri tassisti per assicurare il buon funzionamento della cooperativa (8.19, sentenza n. 7991/2020); "Anche sotto tale profilo, pertanto, risulta violato il principio di proporzionalità, atteso che le clausole di esclusiva, in ragione della loro portata assoluta, vincolano al radiotaxi una capacità produttiva eccedente quella necessaria per lo svolgimento dell'attività economica della piattaforma di intermediazione, registrandosi un numero di corse effettivamente intermedie dai radiotaxi inferiore al complessivo numero di corse effettuabili dai tassisti aderenti"(8.20, ibidem).]

¹⁷³ [Peraltro, un confronto tra il canone mensile pagato da ciascun tassista aderente a Taxi Torino (cui si aggiunge la quota annua rateizzabile in 12 rate, cfr. supra § 48), rapportato al numero medio di corse effettuate mensilmente da ciascun tassista (cfr. supra § 90), appare non troppo dissimile, in termini di peso percentuale su una corsa media del costo di 10/12 euro, dalla commissione richiesta da Mytaxi. E ciò a prescindere dal costo di ammissione alla cooperativa, comunque paragonabile a quello di acquisto di un *tablet* o di uno *smartphone* di ultima generazione necessari per aderire ad una piattaforma tipo quella di Mytaxi.]

¹⁷⁴ [Cfr. supra Parte IV, sez. IV.5.]

incentivo a registrarsi e a utilizzare l'app, ove l'interpretazione e l'applicazione dei vincoli statutari fatta da Taxi Torino non avessero portato a un sostanziale blocco all'accesso di nuovi operatori.

191. In definitiva, sulla base dei dati istruttori, è emerso in modo univoco che lo scarso utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei tassisti soci sia riconducibile non già alla politica commerciale del nuovo entrante, bensì ai vincoli statutari e alle esclusioni adottate da Taxi Torino.

VI.3 Conclusioni sugli effetti restrittivi delle clausole di non concorrenza

192. L'attività istruttoria svolta ha consentito di accertare che le clausole statutarie di cui all'articolo 6 (in combinazione con l'articolo 14.2, lett. a)) e all'articolo 14.2, lett. f), quest'ultima introdotta nell'agosto del 2017 in concomitanza con l'ingresso di Mytaxi nel mercato torinese, vincolando i soci - che costituiscono oltre il 90% dei tassisti operanti a Torino - a destinare tutta la propria capacità produttiva alla cooperativa, sono risultate idonee a impedire o ingiustificatamente ostacolare l'accesso e lo sviluppo di piattaforme aperte, come quella di Mytaxi, nel mercato dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino.

193. In primo luogo, è emerso come la norma di cui all'articolo 2527, comma 2, del codice civile, invocata da Taxi Torino per sostenere la liceità sotto il profilo *antitrust* delle suddette clausole statutarie, non possa applicarsi al socio di Taxi Torino che aderisca ad altra piattaforma o ne utilizzi i servizi, non svolgendo questi alcuna attività in proprio in concorrenza con quella della cooperativa; ciò in quanto il tassista che si avvale di altre *app* non effettua attività di intermediazione ma continua a svolgere soltanto l'attività di trasporto, limitandosi a usufruire dei servizi offerti anche da tale piattaforma. In secondo luogo, anche ipotizzando - *quod non* - che l'articolo 2527, comma 2, del codice civile ammetta l'adozione di misure volte alla tutela dello scopo mutualistico, esso non potrebbe comunque giustificare clausole quale quelle in esame che, ponendo un divieto *assoluto* di concorrenza, appaiono *sproporzionate* rispetto alla tutela dello scopo mutualistico.

194. Proprio la consapevolezza dell'impossibilità di procedere all'applicazione della clausola di cui all'articolo 6 per escludere il socio che aderisca a piattaforme concorrenti o ne utilizzi i servizi ha indotto Taxi Torino a introdurre l'articolo 14.2 lett. f) nel proprio Statuto e a darvi pronta applicazione, con la delibera, in due distinte tornate, di sei *esclusioni* nei confronti di tassisti soci, tre a settembre 2017 (solo un mese dopo la sua adozione) e tre a maggio 2018, ad esito di una puntuale e ripetuta attività investigativa commissionata ad un'agenzia terza.

195. L'articolo 14.2 lett. f) è intervenuto a vietare e punire con l'esclusione comportamenti (quali la mera adesione di un tassista socio, in qualità di utilizzatore occasionale, a un diverso sistema tecnologico di intermediazione della domanda) in nessun caso in grado di incidere sul corretto funzionamento della cooperativa e sull'assolvimento dei suoi obblighi nei confronti dei soci, e quindi del tutto scollegati dalla pretesa protezione dello scopo mutualistico. Né, d'altra parte, è risultata dall'istruttoria svolta l'asserita necessità, con la citata clausola, di tutelare gli investimenti realizzati per l'implementazione dell'app Wetaxi.

196. D'altra parte, la previsione statutaria del diritto di recesso in caso di adesione ad altra piattaforma di cui all'articolo 14.2 lett. c) dello Statuto non pare poter attenuare l'effetto restrittivo della suddetta clausola. Infatti, date le condizioni di mercato nell'area torinese, e in particolare la quota di mercato detenuta da Taxi Torino pari a circa il 90%, il recesso del tassista dalla cooperativa al fine aderire ad altra piattaforma (come Mytaxi) è fortemente disincentivato dalle elevate esternalità negative connesse alle perdite degli effetti di rete e, nei fatti, risulta poco utilizzato.

197. La portata escludente delle condotte di Taxi Torino è stata ulteriormente accentuata dalla circostanza che il mercato interessato è caratterizzato da rilevanti e inamovibili barriere all'ingresso (limitazione quantitativa dei taxi sulla base di un sistema di licenze amministrative).

198. In un contesto di mercato siffatto, le clausole statutarie in discussione e, in particolare, l'introduzione della clausola di cui all'articolo 14.2 lett. f), nonché l'effetto segnaletico determinato dalla sua tempestiva adozione - che ha portato all'immediata esclusione dei tassisti che avevano fatto uso anche in una sola occasione dei servizi offerti dall'app Mytaxi -, hanno impedito ad una piattaforma aperta, come Mytaxi, di svilupparsi sul mercato torinese secondo le proprie potenzialità e di esercitare un'effettiva pressione concorrenziale nei confronti dell'operatore dominante. L'effetto di blocco del mercato indotto dalle condotte di Taxi Torino si è manifestato sin dal momento dell'ingresso del nuovo operatore Mytaxi sul mercato torinese ed è testimoniato, innanzitutto, dall'andamento delle adesioni alla piattaforma e dal suo utilizzo¹⁷⁵, oltre che dalla incapacità di Mytaxi di soddisfare in media circa il [65-70]% delle richieste di corse che riceve, proprio a causa delle difficoltà incontrate nell'ampliare la propria rete di tassisti in conseguenza delle clausole.

Ciò, a sua volta, si è riflesso negativamente sui consumatori, che hanno dovuto sostanzialmente rinunciare alla possibilità di avvalersi di modalità alternative di approvvigionamento del servizio taxi, avendo sperimentato la scarsa capacità di Mytaxi di soddisfare le proprie richieste.

199. Tutto ciò considerato, si ritiene che le clausole di cui agli articoli 6 e 14.2 lett. a), secondo la portata attribuitagli dalla Parte, nonché la clausola, introdotta nello Statuto, nell'agosto del 2017, di cui all'articolo 14.2 lett. f) e la sua concreta applicazione, che ha determinato l'esclusione di 6 tassisti che si erano registrati a Mytaxi, costituiscano

¹⁷⁵ [Dai dati istruttori è infatti emerso che l'utilizzo dell'app Mytaxi da parte dei tassisti registrati cala sensibilmente laddove tali tassisti siano vincolati dalle clausole di non concorrenza, in quanto soci di Taxi Torino, rispetto ai tassisti c.d. indipendenti.]

condotte restrittive della concorrenza in violazione dell'articolo 102 del TFUE, in quanto idonee a determinare un consistente e duraturo effetto di blocco nel mercato della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Torino - effetto che si è concretamente realizzato - ostacolando la concorrenza effettiva e potenziale, a danno dei tassisti e dei consumatori finali.

VII. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO TRA STATI DELL'UNIONE EUROPEA

200. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza comunitaria, un abuso di posizione dominante è suscettibile di pregiudicare gli scambi tra Stati membri quando, sulla base di una serie di elementi oggettivi di diritto e di fatto, lo stesso 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. Mytaxi appartiene a un gruppo tedesco, attivo in diversi paesi europei e le condotte oggetto del procedimento sono suscettibili di ostacolare l'ingresso su mercati italiani. Si ritiene pertanto che la fattispecie in esame, in quanto suscettibile di restringere il commercio fra gli Stati membri, costituisce un abuso di posizione dominante, ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.

VIII. GRAVITA' E DURATA

201. L'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, fino al dieci per cento del fatturato realizzato in ciascuna impresa o ente nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida adottata ad esito di un procedimento istruttorio.

202. Secondo la consolidata giurisprudenza comunitaria e nazionale, per valutare la gravità di un'infrazione si deve tenere conto di diversi fattori il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa. Tra questi rilevano principalmente la natura della restrizione della concorrenza, il ruolo e la rappresentatività sul mercato delle imprese coinvolte ed il contesto nel quale i comportamenti sono stati posti in essere.

Con riferimento al caso di specie, la condotta anticoncorrenziale individuata è stata compiuta dall'impresa largamente dominante sul mercato rilevante della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Torino, con una quota pari a oltre il 90%; inoltre, la condotta è stata idonea a determinare un consistente e duraturo effetto di blocco nel mercato rilevante, ostacolando la concorrenza effettiva e potenziale, a danno dei tassisti e dei consumatori finali, producendo altresì effetti concreti.

Sulla base di quanto precede si ritiene, dunque, che il comportamento posto in essere da Taxi Torino debba essere qualificato come una violazione grave della disciplina posta a presidio della concorrenza.

203. Altro elemento da tenere in considerazione è la durata della condotta in esame. Le clausole di esclusiva, in quanto inserite nello Statuto, hanno durata indeterminata nel senso che si applicano finché perdura il rapporto tra il tassista e il radiotaxi e sono pertanto suscettibili di integrare un illecito permanente. Nel mercato in esame, tali clausole hanno acquisito una portata particolarmente restrittiva in seguito allo sviluppo delle nuove tecnologie in grado di aumentare la concorrenza. Per tale ragione, si ritiene che gli effetti restrittivi della violazione si siano manifestati almeno a partire dalla data di ingresso sul mercato del nuovo operatore Mytaxi, nel giugno 2017, e siano tuttora in essere. Pertanto, nel caso di specie, il comportamento abusivo è durato 3 anni, 10 mesi e 27 giorni (dal 1° giugno 2017 alla data della presente delibera).

IX. CRITERI PER LA QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

204. Una volta accertate la gravità e la durata dell'infrazione posta in essere dalla società Parte del procedimento, al fine di quantificare la sanzione da irrogare occorre tenere presente quanto previsto dall'articolo 11 della legge n. 689/1981, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/90¹⁷⁶, nonché i criteri interpretativi enucleati nelle "Linee Guida sulla modalità di applicazione dei criteri di quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità in applicazione dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90" (di seguito, Linee Guida), deliberate dall'Autorità il 22 ottobre 2014.

205. Preliminarmente, si rappresenta che la Parte ha in subordine chiesto che le condotte scrutinate non siano sanzionabili. Tale richiesta non può essere accolta in ragione degli elementi di gravità della violazione sopra riportati.

206. Alla luce dei punti nn. 7 e seguenti delle Linee Guida, l'importo di base della sanzione si ottiene moltiplicando una percentuale del valore delle vendite, determinata in funzione del livello di gravità dell'infrazione, alla durata della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione.

¹⁷⁶ [L'articolo 31 della legge 287/90 stabilisce che per le sanzioni amministrative pecuniarie conseguenti alla violazione delle norme in materia di concorrenza "si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689". In particolare, l'articolo 11 della legge n. 689/81 prevede che nel determinare l'importo della sanzione "si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche".]

207. In particolare, si prende a riferimento il valore delle vendite dei beni o servizi interessati dall'infrazione realizzate dall'impresa nel mercato rilevante, ossia, nel caso di specie, il fatturato di Taxi Torino derivante dall'attività di radiotaxi nell'ultimo anno intero di partecipazione all'infrazione, cioè nel 2020: nel caso in esame, tuttavia, si avrà riguardo al fatturato realizzato dalla Parte nel 2019, considerato che l'ultimo bilancio di esercizio depositato risulta essere relativo a tale anno¹⁷⁷.

Sulla base di quanto documentato in atti, tale fatturato specifico è pari a [1-10 milioni di] euro. Come detto, a tale valore si applica una percentuale determinata in funzione del livello di gravità dell'infrazione stessa. Secondo il punto 11 delle Linee Guida, in particolare, tale percentuale deve essere fissata a un livello che può raggiungere il 30% del valore delle vendite, "in funzione del grado di gravità della violazione".

208. Società Cooperativa Taxi Torino nelle proprie argomentazioni difensive ha sostenuto che "i canoni versati dai soci cooperatori di Taxi Torino, pur esposti quali ricavi della società, non costituiscono a ben vedere un "fatturato"; bensì costituiscono la mera copertura di un costo di competenza dei tassisti soci – i.e. il costo della autoproduzione del servizio mutualistico – che gli stessi finanziano attraverso la relativa quota"¹⁷⁸. L'argomento della Parte non appare, tuttavia, condivisibile poiché detti canoni costituiscono un corrispettivo che i tassisti pagano alla società a fronte del servizio di radiotaxi che ricevono. Questo corrispettivo, pertanto, non può non essere imputato ai ricavi della società e quindi al fatturato.

209. Sulla base di quanto precede, in ragione dei sopra individuati elementi di gravità dell'abuso, l'importo della sanzione per Società Cooperativa Taxi Torino è stato fissato nella misura di [inferiore a 1 milione di] euro, che rappresentano il [1-5]% del valore delle vendite dei servizi di radiotaxi a cui l'infrazione si riferisce.

210. In base al punto 15, l'importo così ottenuto va quindi moltiplicato per il numero di anni di partecipazione all'infrazione. In base al punto 16 "per le frazioni di anno, la durata sarà calcolata in funzione dei mesi e dei giorni effettivi di partecipazione all'infrazione". Nel caso di specie, l'abuso ha avuto durata pari a 3 anni, 10 mesi e 27 giorni. Pertanto, l'importo base della sanzione è pari a [inferiore a 1 milione di] euro.

211. Ai sensi del punto 34 delle Linee Guida: "Le specifiche circostanze del caso concreto (...) possono giustificare motivate deroghe dall'applicazione delle presenti Linee Guida, di cui si dà espressamente conto nel provvedimento che accerta l'infrazione". Nel caso concreto ricorre la circostanza specifica ed eccezionale dell'emergenza sanitaria da Covid-19, ancora in corso, che, con particolare riferimento al settore del trasporto taxi oggetto del presente procedimento, costituisce una fondata ragione per derogare all'applicazione delle Linee Guida. È fatto notorio, risultante anche dagli atti istruttori, che da marzo 2020 l'emergenza pandemica ha determinato un drastico crollo della domanda di taxi a livello nazionale, e anche a livello locale torinese¹⁷⁹, determinando una gravissima crisi delle imprese del settore. Per tale ragione, ai sensi del punto 34 delle Linee Guida, si ritiene di applicare una riduzione della sanzione nella misura dell'80%.

212. In considerazione di tutto quanto sopra, e tenuto conto del punto 34 delle Linee Guida, l'importo finale della sanzione da irrogare alla Società Cooperativa Taxi Torino è fissato nella misura di 46.045,85 € (quarantaseimilaquarantacinque/85 euro).

Tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

a) che Società Cooperativa Taxi Torino ha posto in essere un abuso di posizione dominante in violazione dell'articolo 102 del TFUE, consistente nella previsione ed applicazione di clausole statutarie che prevedono specifici obblighi di non concorrenza, che, per le ragioni indicate in motivazione, sono suscettibili di produrre effetti anticoncorrenziali impedendo od ostacolando l'ingresso sul mercato di nuovi operatori;

b) che Società Cooperativa Taxi Torino adotti misure idonee ad eliminare l'infrazione di cui alla lettera a) e si astenga in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata alla lettera precedente;

c) di irrogare alla Società Cooperativa Taxi Torino, per quanto esposto in motivazione, una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 46.045,85 € (quarantaseimilaquarantacinque/85 euro);

¹⁷⁷ [Cfr. doc. 139.]

¹⁷⁸ [Cfr. doc. 139.]

¹⁷⁹ [Tra gli altri, cfr. <https://www.lastampa.it/torino/2021/03/26/news/clacson-strombazzanti-e-strade-bloccate-la-protesta-dei-tassisti-torinesi-1.40075345>; <https://www.torinoggi.it/2020/03/03/leggi-notizia/argomenti/economia-4/articolo/coronavirus-tassisti-torinesi-in-crisi-in-una-settimana-incassi-crollati-del-70.html>; https://www.ilsole24ore.com/art/treni-aerei-taxi-bus-e-metro-coronavirus-affossa-trasporti-ACbkKjMB?refresh_ce=1; <https://www.iltempo.it/roma-capitale/2020/06/14/news/coronavirus-taxi-fermi-soldi-governo-monopattini-23279970/>; https://www.ilmessaggero.it/roma/news/coronavirus_e_taxi_drammatico_caldo_del_lavoro_60_di_corse-5082488.html; <https://www.radiocolonna.it/news-da-roma/2020/07/20/covid-taxi-in-crisi-ncc-tendono-la-mano-ai-nemici-storici/>.]

d) che Società Cooperativa Taxi Torino, entro centoventi giorni dalla notifica del presente provvedimento, dia comunicazione all'Autorità, trasmettendo una specifica relazione scritta, delle iniziative adottate per ottemperare a quanto richiesto alla lettera b).

La sanzione amministrativa di cui alla precedente lettera c) deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997. Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di *home-banking* e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito *internet www.agenziaentrate.gov.it*.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo. Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Ai sensi dell'articolo 26 della medesima legge, le imprese che si trovano in condizioni economiche disagiate possono richiedere il pagamento rateale della sanzione.

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 SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli