

## AS2047 – DISCIPLINA DELL'ATTIVITA' DELLE PIATTAFORME TECNOLOGICHE DI INTERMEDIAZIONE TRA DOMANDA E OFFERTA DI AUTOSERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA

Roma, 4 novembre 2024

Presidente del Consiglio dei Ministri  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ministero delle Imprese e del Made in Italy

Con riferimento alla richiesta di parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito, "MIT"), pervenuta in data 3 ottobre 2024, e relativa allo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante "*Disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 8, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12*" (di seguito, "DPCM"), l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nell'adunanza del 29 ottobre 2024, ha deliberato di svolgere, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, le seguenti considerazioni, peraltro già formulate nella segnalazione congiunta del 12 giugno 2024 con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti<sup>1</sup>.

In particolare, le criticità concorrenziali discendenti dal DPCM, oggetto della richiesta di parere, riguardano:

(i) l'articolo 5, comma 2, secondo periodo, in base al quale: "[i]n caso di richieste di servizi NCC riferite al primo orario di partenza disponibile, il vettore indica un orario di prelievo dell'utente compatibile con i tempi di trasferimento dalla rimessa o, in caso di partenza da un luogo diverso dalla rimessa, non inferiore a venti minuti, secondo quanto previsto dal decreto adottato ai sensi dell'articolo 11, comma 4, della legge quadro";

(ii) l'articolo 6, comma 1, là dove stabilisce che "[...] le piattaforme tecnologiche che svolgono attività di intermediazione aventi ad oggetto congiuntamente i servizi taxi e i servizi NCC adottano appositi meccanismi volti a garantire che, prima dell'invio di ciascuna richiesta di servizio intermediato, l'utente eserciti una opzione espressa del servizio taxi o NCC che intende attivare per il servizio di trasporto oggetto di intermediazione". Il comma 2 dello stesso articolo 6, ai sensi del quale "i tempi di arrivo del vettore taxi o NCC ed il corrispettivo stimato per il servizio sono comunicati all'utente solo all'esito dell'opzione effettuata dall'utente ai sensi del comma 1". L'articolo 4, comma 3, secondo periodo, secondo cui "I soggetti gestori adottano apposite misure volte a garantire che la destinazione dell'utente sia comunicata al vettore taxi solo al momento del prelievo dell'utente e che non sia comunicato al vettore il corrispettivo stimato della corsa", senza tuttavia prevedere anche disposizioni idonee ad agevolare la verifica da parte degli enti territoriali del corretto assolvimento degli obblighi di servizio pubblico;

(iii) la mancata previsione nel suddetto schema di DPCM di norme volte a tutelare la libertà di prestazione dei servizi da parte dei diversi vettori a favore di una pluralità di piattaforme di intermediazione.

Il Ministero richiedente il presente parere, nella comunicazione pervenuta il 13 giugno scorso in riscontro alla citata segnalazione AS1990, ha ritenuto che le disposizioni *sub (i) e (ii)* siano giustificate dalla finalità prefissata dal legislatore di assicurare le differenze costitutive dei due servizi di taxi e di NCC, che a legislazione primaria vigente non sono pienamente fungibili in virtù del diverso quadro autorizzatorio e regolatorio che li contraddistinguono.

### **Sul tempo minimo di attesa**

Prima di qualsiasi considerazione di merito, è opportuno chiarire che le disposizioni del DPCM si collocano e vanno valutate in un contesto di mercato in cui, rispetto al passato, si registra, soprattutto dal lato della domanda, una maggiore sostituibilità del servizio taxi con quello di NCC. In tal senso, si sono espresse in tempi recenti la Corte di giustizia, la Corte costituzionale, nonché la Commissione UE.

Nella sentenza 8 giugno 2023, C-50-21, *Prestige-Limousine*, la Corte di giustizia ha ritenuto che la sottoposizione del servizio taxi a una regolamentazione riguardante le quote di licenze, le tariffe, l'obbligo di trasporto universale e l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta non sia sufficiente a "dimostrare che l'interesse che riveste tale attività presenti [...] caratteri specifici rispetto a quello di altre attività economiche, [...]" osservando altresì che "l'obiettivo di garantire la praticabilità economica dei servizi taxi deve essere considerato [...] un motivo di natura puramente economica" e non un motivo imperativo di interesse generale tale da poter giustificare restrizioni alla concorrenza e alla libertà di stabilimento di cui all'articolo 49 TFUE.

---

<sup>1</sup> [1Cfr. AS1990 - Servizi di trasporto pubblico non di linea tramite taxi e noleggio con conducente, del 12 giugno 2024, in Bollettino n. 24/2024.]

La Corte di giustizia ha, infine, evidenziato il ruolo cruciale che i servizi di NCC possono svolgere nel conseguimento dell'obiettivo di una mobilità efficiente e inclusiva, proprio grazie all'uso dell'innovazione tecnologica e alla flessibilità nella fornitura di servizi.

La Corte costituzionale nella sentenza del 19 luglio 2024, n. 137 ha osservato che, *“nonostante «la diversa configurazione dei servizi pubblici non di linea», la «domanda di mobilità non di linea considera ormai in larga parte fungibili i servizi di taxi e di NCC»*”, rimarcando che i servizi di autotrasporto non di linea concorrano *“a dare «effettività» alla libertà di circolazione, «che è la condizione per l'esercizio di altri diritti» (sentenza n. 36 del 2024), per cui la forte carenza dell'offerta [...] generata dal potere conformativo pubblico si è risolta in un grave disagio arrecato a intere fasce della popolazione e alle possibilità di sviluppo economico”*, danneggiando *“la popolazione anziana e fragile”*, compromettendo *“le esigenze di accesso a una mobilità veloce, spesso indispensabile a chi viaggia per ragioni di lavoro”* nonché il turismo e l'immagine internazionale dell'Italia. La Corte costituzionale ha altresì ribadito, richiamando la giurisprudenza eurounitaria precedentemente citata, che restrizioni alla libertà di stabilimento possono essere ammesse purché rispettino, tra l'altro, il principio di proporzionalità, dovendo a tal fine essere idonee a garantire, in modo coerente e sistematico, la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non eccedenti rispetto a quanto necessario per il suo soddisfacimento. Particolare rilievo è stato inoltre riconosciuto all'esigenza, già evidenziata in altre pronunce, che vi sia una *“connessione razionale tra il mezzo predisposto dal legislatore [...] e il fine che questi intende perseguire”*. Nella *“Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile 2022/C 62/01”* si legge che oggi sul mercato il “sistema NCC” compete con il “sistema taxi”, in quanto gli utenti percepiscono i servizi di taxi tradizionali e i servizi di NCC come due tipologie molto simili, essendo il loro interesse concentrato sulla disponibilità e sul prezzo per lo spostamento da un punto a un altro.

Inoltre, dopo aver rilevato che in molti Stati membri esistono delle differenze tra il servizio taxi e quello di NCC, la Commissione ha raccomandato che i quadri normativi vengano adeguati in modo da *“sfruttare appieno i vantaggi offerti dalla digitalizzazione e da altre tecnologie innovative, che porteranno ad aumenti di efficienza quali un migliore utilizzo del veicolo, tempi di attesa più brevi e la riduzione dei chilometri percorsi senza passeggeri a bordo”*, in modo da garantire che *“i passeggeri abbiano accesso a servizi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente che siano disponibili, economici, accessibili, affidabili, di buona qualità, sicuri e disciplinati da norme conformi al diritto dell'Unione”*.

Quanto agli oneri che i conducenti di veicoli NCC affrontano, la Commissione, proprio con riferimento all'imposizione di un intervallo di tempo obbligatorio tra la prenotazione di un NCC e l'inizio del servizio, ha ritenuto che si tratti di una misura che impedisce la fornitura del servizio subito dopo la prenotazione e che comporta uno svantaggio comparativo per i servizi di NCC, causando, tra l'altro, *“un uso inefficiente dell'orario di lavoro dei conducenti di NCC”*. Ragione per cui, qualsiasi norma di questo tipo deve essere giustificata da motivi imperativi di interesse generale, deve garantire il raggiungimento dell'obiettivo perseguito e non andare oltre quanto necessario per la sua soddisfazione.

Interessante appare anche l'osservazione secondo cui *“Le città potrebbero [...] designare spazi nelle zone più centrali dove i conducenti possono aspettare nelle pause tra le corse, con l'obiettivo di ridurre il più possibile le corse a vuoto, che rappresentano un uso inefficiente dell'orario di lavoro del veicolo e del conducente e sono dannose per l'ambiente, in quanto contribuiscono all'aumento della congestione e delle emissioni”*.

Passando all'analisi delle disposizioni del DPCM, particolari criticità presenta l'articolo 5, comma 2, dello schema di DPCM, che prevede a carico degli NCC l'obbligo di attendere almeno venti minuti dalla prenotazione per erogare un servizio con partenza da un luogo diverso dalla rimessa<sup>2</sup>, in quanto disposizione idonea a erigere un'ingiustificata barriera all'accesso al mercato e allo sviluppo dell'attività di NCC che - alla luce del quadro precedentemente delineato - travalica la stretta necessità e difetta dei requisiti di ragionevolezza e proporzionalità rispetto all'obiettivo prefissato dal legislatore di assicurare che il servizio NCC sia rivolto ad un'utenza specifica e non indifferenziata. Infatti, detto obiettivo risulta già pienamente garantito dalle disposizioni presenti nella legge quadro riguardanti l'obbligo di ricevere le richieste di servizi e le prenotazioni presso la rimessa o la sede, anche con l'utilizzo di strumenti tecnologici, nonché l'obbligo di compilare e tenere un foglio di servizio elettronico: dette norme costituiscono misure adeguate a garantire l'effettività del divieto per l'NCC di rivolgersi ad un'utenza indifferenziata, mettendo l'operatore in grado di dimostrare di avere una (successiva) prenotazione, e, al contempo, impongono oneri a carico degli NCC rapportati alle caratteristiche del servizio offerto, che presuppone appunto una prenotazione<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> [E contestualmente, come disposto dal decreto MIT, purché il luogo di partenza coincida con quello di arrivo del servizio precedente.]

<sup>3</sup> [Cfr. Corte Costituzionale, sentenza n. 56/ 2020, par. 5.6.1. Vedi anche Corte Costituzionale, sentenza n. 137 del 3 luglio 2024, che, coerentemente con le osservazioni già fornite dalla citata sentenza n. 56/2020, ha messo in evidenza il difetto di proporzionalità della norma (nella specie, l'articolo 10-bis, comma 6, del dl n. 135/2018) che bloccava il rilascio di autorizzazioni NCC - costituendo quindi un'indebita barriera all'accesso al mercato di tali servizi - a tempo indeterminato e non per il tempo tecnico strettamente necessario ad adottare in concreto il nuovo registro nazionale delle imprese taxi e NCC: “Con riferimento al settore del NCC, di recente questa Corte ha affermato che «i divieti e gli obblighi posti in capo alle imprese autorizzate al servizio di NCC, per essere legittimi, devono essere [...] adeguati e proporzionati rispetto allo scopo da perseguire» (sentenza n. 36 del 2024) e ha parimenti rimarcato l'esigenza di una «connessione razionale tra il mezzo predisposto dal legislatore [...] e il fine che questi intende perseguire»” (cfr. sentenza n. 8 del 2024, par. 6.2).]

Nello scenario definito dalla norma del DPCM, invece, il vettore NCC, non potendo accettare nuove richieste con preavviso inferiore a venti minuti<sup>4</sup>, si troverà nei fatti a dover rientrare in rimessa prima di poter svolgere qualsiasi altro servizio di trasporto e gli sarà impedito di competere adeguatamente con i tassisti nel soddisfare la domanda di mobilità che richiede un'erogazione tempestiva del servizio.

Inoltre, venendo di fatto eliminato uno dei principali vantaggi derivanti dall'uso delle *app* di prenotazione del servizio di trasporto non di linea, viene recato un grave *vulnus* all'innovazione, al benessere dei consumatori e ad altri interessi generali, tra cui la libertà di stabilimento di cui all'articolo 49 TFUE, nonché allo sviluppo economico del Paese, in un contesto di elevata scarsità dell'offerta rispetto alla domanda<sup>5</sup>. I consumatori saranno, infatti, limitati nella possibilità di rivolgersi al servizio NCC, anche al fine di colmare i gravi disagi che si trovano ormai da anni a dover fronteggiare e, dal lato dell'offerta, sarà fortemente ostacolata la libera prestazione del servizio di trasporto non di linea da parte degli NCC, sui quali graveranno oneri operativi ingiustificati.

Sul punto, si deve ribadire che la restrizione in questione viene introdotta in un mercato in cui, perlomeno nei più popolosi comuni d'Italia, l'offerta è ampiamente inferiore alla domanda, con effetti protezionistici della categoria dei tassisti ma soprattutto con il concreto rischio di aggravare ulteriormente detta situazione<sup>6</sup>.

Va anche osservato che, in ogni caso, dal punto di vista dei bisogni di mobilità degli utenti, come si è già ampiamente dimostrato, non esiste una domanda rivolta ai soli servizi taxi, ma una più ampia richiesta di servizi a domanda (non di linea), peraltro estesa anche oltre i confini comunali, che possono essere intermediati efficacemente tramite piattaforme digitali.

Infine, la disposizione, oggetto del presente parere, appare essere in contrasto anche con l'articolo 117, primo comma, Cost., in relazione all'articolo 49 TFUE sulla libertà di stabilimento, così come interpretata dalla Corte di Giustizia nella sentenza *Prestige-Limousine SL*<sup>7</sup>. La Corte di Giustizia, in riferimento all'applicazione dell'articolo 49 TFUE, ha chiarito che detta norma garantisce la libertà di stabilimento anche nei rapporti tra imprese che forniscono il servizio di taxi e imprese autorizzate per il servizio di NCC e che la stessa osta a una normativa limitativa dell'attività di NCC, ove non sia dimostrato né che tale misura limitativa sia idonea a garantire la realizzazione di obiettivi di interesse generale né che essa non ecceda quanto necessario per conseguire tali obiettivi<sup>8</sup>.

Sulla base di questa giurisprudenza e dei principi in essa stabiliti, ripresi peraltro dalla Corte Costituzionale nella citata sentenza n. 137/2024, la disposizione, oggetto del presente parere, che pone una limitazione all'attività di NCC, appare dunque incidere sulla libertà di stabilimento senza che sia ravvisabile un motivo imperativo di interesse generale posto a suo presidio né uno stretto rapporto con l'interesse individuato dal legislatore. Anzi, la norma non solo sembrerebbe volta a garantire un interesse che, alla luce della giurisprudenza euromunitaria citata, sembrerebbe avere carattere puramente economico, ma appare altresì suscettibile di ledere una pluralità di interessi generali, tra cui quello a garantire un contenimento della circolazione delle auto da cui discenderebbero evidenti benefici sull'ambiente (si pensi, in tal senso, non solo alla riduzione dell'uso del trasporto privato, ma anche alla possibile eliminazione dei "viaggi a vuoto" per gli NCC).

Poiché la norma *de qua* pone un'ingiustificata barriera all'ingresso e allo sviluppo dell'attività di NCC nel mercato, riducendone significativamente la competitività, l'Autorità - anche alla luce della citata recente giurisprudenza della Corte di Giustizia UE e della Corte Costituzionale - ritiene che la stessa risulti in contrasto con gli articoli 3, 41, commi

---

<sup>4</sup> [E, come disposto dal decreto MIT, con partenza da un luogo diverso da quello in cui si è concluso il servizio precedente.]

<sup>5</sup> [Corte costituzionale, sentenza del 19 luglio 2024, n. 137.]

<sup>6</sup> [Cfr. AS1921 - Regolamentazione licenze taxi del 31 ottobre 2023, in *Bollettino n. 42/2023*; AS1949 - Comune di Firenze-Erogazione del servizio taxi del 27 febbraio 2024, in *Bollettino n.10/2024*; AS1950 - Comune di Palermo-Erogazione del servizio taxi, del 27 febbraio 2024, in *Bollettino n.10/2024*. Tale osservazione mantiene la sua validità anche tenuto conto dei recenti bandi di concorso per il rilascio di nuove licenze taxi indetti nel corso del 2024 dai Comuni di Roma e Milano. A titolo di esempio, si consideri infatti che, con specifico riferimento al Comune di Roma (che nel 2024 ha messo a concorso 1.000 nuove licenze taxi), ad aprile 2015 le autorizzazioni NCC rilasciate dal suddetto Comune erano 993 (dato rimasto immutato, non essendo stato nel frattempo bandito alcun concorso per il rilascio di nuove autorizzazioni NCC), a fronte di oltre 6.000 NCC normalmente operanti nel territorio comunale, in ragione della forte asimmetria tra offerta e domanda in tale territorio (fonte: dati forniti all'Autorità dal Comune di Roma e dalle associazioni di NCC e citati nella segnalazione AS1233 - Regolamento dell'offerta dei servizi di autonoleggio con conducente mediante vettura (NCC) del 5 novembre 2015, in *Bollettino n. 45/2015*; v. anche AS1354 - Riforma della mobilità non di linea del 10 marzo 2017 in *Bollettino n. 9/2017*.)]

<sup>7</sup> [Sentenza della Corte di Giustizia dell'8 giugno 2023, nella causa C-50/21, ECLI:EU:C:2023:448.]

<sup>8</sup> [Cfr. punti 63 e 64, nonché punti 94-102, della sentenza citata. Nel caso di specie, la Corte di Giustizia si è pronunciata con riguardo al più esiguo numero di licenze che una normativa spagnola attribuiva a chi esercita il servizio di NCC (un trentesimo di quelle riservate ai taxi), concludendo, innanzitutto, che una tale limitazione è contraria al diritto dell'Unione, in quanto non idonea a garantire la realizzazione degli obiettivi di corretta gestione del trasporto, del traffico e dello spazio pubblico nonché di protezione dell'ambiente; interessi questi ultimi che, peraltro, i servizi di NCC non sacrificano ma agevolano. In secondo luogo, ha precisato che l'obiettivo di garantire la praticabilità economica dei servizi di taxi costituisce un motivo di natura puramente economica, non qualificabile in quanto tale come motivo imperativo di interesse generale. Quanto al requisito della proporzionalità della misura di contingentamento del numero delle licenze, la Corte di giustizia ha, infine, rilevato che esistono misure meno restrittive per limitare l'eventuale impatto della flotta dei veicoli NCC sul trasporto, sul traffico e sullo spazio pubblico quali, ad esempio, misure di organizzazione dei servizi di NCC, limitazioni di detti servizi durante talune fasce orarie o ancora restrizioni alla circolazione in taluni spazi, nonché per conseguire l'obiettivo di protezione dell'ambiente (per esempio, imponendo limiti di emissione applicabili ai veicoli che circolano nell'ambiente urbano).]

1 e 2, e 117, primo comma, Cost., quest'ultimo in relazione all'articolo 49 TFUE sulla libertà di stabilimento, così come interpretata dalla stessa Corte di giustizia<sup>9</sup>.

### ***Sulle modalità di utilizzo delle app di intermediazione per la prenotazione di un servizio di trasporto tramite taxi o NCC***

La disposizione di cui all'articolo 6, comma 1, dello schema di DPCM, stabilisce che gli utenti che si accingono a utilizzare le app per prenotare un servizio di trasporto tramite taxi o NCC dovranno selezionare se voler usufruire del servizio taxi o del servizio NCC prima di conoscere i tempi di arrivo del vettore e il corrispettivo stimato per il servizio.

A riguardo l'Autorità ribadisce che tale disposizione pregiudica un efficace gioco concorrenziale tra gli esercenti i servizi taxi e gli esercenti i servizi NCC: infatti, da un lato questa scelta *ex ante* sembra capace di indirizzare gli utenti verso i servizi taxi piuttosto che verso i servizi NCC, considerati generalmente più costosi rispetto ai servizi taxi perché caratterizzati da *standard* qualitativi più elevati; dall'altro, gli esercenti i servizi NCC saranno meno disposti ad adeguare il prezzo dei propri servizi a quello (tendenzialmente minore) dei servizi taxi, con conseguenze negative per gli utenti finali.

Al contempo, tale disposizione sembra essere in contrasto con l'esigenza di stimolare la concorrenza tra taxi e NCC per i consumatori che si rivolgono in maniera indifferenziata alle due tipologie di servizio, anche utilizzando le opportunità offerte dalla tecnologia e in particolare dalle piattaforme di intermediazione, che dovrebbero poter garantire una rapida ricerca e comparazione dei servizi.

A livello di tutela del consumatore, inoltre, la scelta *ex ante* se rivolgersi al servizio taxi o al servizio NCC per soddisfare un'unica esigenza, ossia quella di ottenere un servizio di trasporto personalizzato e nei tempi preferiti, non permette all'utente di conoscere chiaramente e in un unico momento (nel contesto specifico, un'unica schermata nell'app) tutti gli elementi essenziali al fine di percepire con chiarezza la portata dell'offerta e operare una consapevole scelta economica<sup>10</sup>.

Né si comprende come questa disposizione possa interferire con l'obiettivo prefissato dal legislatore di assicurare che il servizio NCC sia rivolto a un'utenza specifica che prenota il servizio, atteso che il taxi non è comunque soggetto a prenotazione, neanche nell'ipotesi in cui la prestazione sia ritardata rispetto alla richiesta.

Inoltre, il testo dello schema di DPCM prevede all'articolo 4, comma 3, secondo periodo che *"I soggetti gestori adottano appositi presidi volti a garantire che la destinazione dell'utente sia comunicata al vettore taxi solo al momento del prelievo dell'utente e che non sia comunicato al vettore il corrispettivo stimato della corsa"*. La disposizione appare evidentemente finalizzata a impedire che i vettori taxi possano rifiutare le corse che ritengono meno appetibili dal punto di vista economico, ma non costituisce un'adeguata garanzia del corretto assolvimento degli obblighi di servizio pubblico cui sono soggetti, non impedendo che un rifiuto ingiustificato possa comunque verificarsi. Al riguardo, considerato l'obbligo di prestazione del servizio in capo ai vettori taxi, è necessario che eventuali rifiuti di accettazione della corsa siano comunicati insieme alla relativa causa di oggettivo impedimento all'ente territoriale competente per il servizio, tramite il soggetto gestore al fine dell'esercizio delle funzioni di vigilanza.

### ***Sull'uso non esclusivo delle piattaforme da parte dei vettori***

L'efficacia dei meccanismi di intermediazione tra domanda e offerta di taxi e NCC, nel rispetto dei principi e criteri che differenziano i diversi settori, è subordinata al rispetto del principio della libertà nella prestazione dei servizi da parte dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 1, lettera a) della legge 15 gennaio 1992, n. 21. Pertanto, l'Autorità ribadisce che sarebbe auspicabile prevedere espressamente in occasione dell'adozione del DPCM specifiche disposizioni volte a consentire l'adesione da parte di operatori taxi e NCC anche a più di una piattaforma tecnologica, prevedendo che qualsiasi clausola o altra previsione contrattuale che vieti l'adesione dei soggetti di cui all'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 a più di una piattaforma tecnologica sia considerata nulla.

La misura suggerita appare riferibile alla *"disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea"* oggetto della delega, in quanto funzionale a garantire l'accesso al mercato (e dunque l'esercizio della libertà di iniziativa economica) da parte di più piattaforme e, per tale via, un adeguato confronto competitivo tra le stesse. Di contro, in assenza di tale misura, soprattutto in un contesto come quello italiano caratterizzato da una scarsità di offerta dei servizi in questione, le piattaforme avrebbero difficoltà ad accedere alle risorse necessarie per operare nel mercato e a stimolare una maggiore concorrenza, con effetti positivi in termini di tariffe, servizi e qualità. Come evidenziato dal Consiglio di Stato nella sentenza del 14 dicembre 2020, n. 7991, le clausole di esclusiva che impediscono ai tassisti di aderire a più piattaforme di intermediazione hanno, infatti, l'effetto di impedire l'ingresso nel mercato o di ostacolare l'attività di nuovi operatori, comportando una riduzione della quantità e qualità del servizio erogato all'utenza, oltre che un aumento dei prezzi di acquisto del servizio intermediato. Sulla base delle considerazioni svolte, l'Autorità invita rispettosamente il Governo e i Ministeri interessati a:

---

<sup>9</sup> [Analoghe considerazioni valgono per le norme sopra descritte del decreto MIT nel testo esaminato nella segnalazione AS1990 ove riprodotte nel testo attualmente all'esame del Ministero dell'Interno per l'acquisizione del prescritto concerto.]

<sup>10</sup> [Elementi ritenuti necessari anche dal Consiglio di Stato (cfr. Consiglio di Stato, sez. VI, 24/11/2011, n. 6204).]

- (i) modificare lo schema di DPCM oggetto del presente parere eliminando le disposizioni che prevedono l'obbligo per gli NCC di attendere almeno venti minuti prima di erogare il servizio richiesto, al fine di evitare che sia sostanzialmente preclusa l'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione dei servizi NCC;
- (ii) eliminare dallo schema di DPCM la norma che prevede per gli utenti che si accingono a utilizzare le app per prenotare un servizio di trasporto tramite taxi o NCC l'obbligo di selezionare se voler usufruire del servizio taxi o del servizio NCC prima di conoscere i tempi di arrivo del vettore e il corrispettivo stimato per il servizio e consentire la verifica del corretto assolvimento degli obblighi di servizio pubblico;
- (iii) introdurre specifiche disposizioni volte a consentire l'adesione da parte di vettori taxi e NCC a più piattaforme tecnologiche di intermediazione, prevedendo che qualsiasi clausola contraria a tale principio sia considerata nulla.

IL PRESIDENTE  
*Roberto Rustichelli*