

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 18 gennaio 2017;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

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

VISTA la segnalazione inviata da Mytaxi Italia S.r.l. in data 8 novembre 2016 e successive integrazioni;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

## **I. LA SEGNALAZIONE**

1. In data 8 novembre 2016 è pervenuta una segnalazione da parte di Mytaxi Italia S.r.l. (di seguito Mytaxi), filiale italiana di un gruppo fondato nel giugno 2009 e che dal 2014, dopo la fusione con Moovel GmbH, appartiene al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG. Mytaxi è attiva nella gestione di un'applicazione (*app*) per dispositivi mobili (*smartphone* e *tablet*) che mette in collegamento diretto tassisti e utenti e opera in Italia, a Roma e a Milano, dal 2015.

2. Mytaxi fornisce ai singoli tassisti servizi di raccolta e smistamento della domanda tramite una *app* per *smartphone* e *tablet*. L'adesione ai servizi di Mytaxi è gratuita, così come gratuita è l'uscita dal servizio, e non è previsto un numero di corse obbligatorie in caso di convenzionamento. I tassisti convenzionati pagano a Mytaxi una commissione in percentuale sul prezzo di ogni corsa portata a termine. Non esistono clausole di esclusiva, per cui i tassisti convenzionati con Mytaxi possono utilizzare in contemporanea qualunque altro sistema di raccolta e smistamento della domanda. Tra i servizi aggiuntivi offerti da Mytaxi all'utenza finale vi è anche l'implementazione di un sistema di *rating* del viaggio che consente al passeggero di effettuare una valutazione sul tipo di servizio effettuato.

3. Mytaxi lamenta il ricorso a clausole di esclusiva da parte delle società che gestiscono i servizi di radiotaxi all'interno delle aree del Comune di Roma. Tali clausole di esclusiva sarebbero idonee, ad avviso del segnalante, ad impedire od ostacolare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato della raccolta e dello smistamento della domanda del servizio taxi<sup>1</sup>. Le clausole di esclusiva risultano dagli atti che disciplinano i rapporti tra le società di gestione del servizio radiotaxi e i tassisti aderenti. Mytaxi evidenzia inoltre condotte delle predette società ostative allo sviluppo di ogni altro strumento di raccolta della domanda ulteriore rispetto al radiotaxi e consistenti, in particolare, in ostacoli allo sviluppo del c.d. numero unico comunale.

## **II. LE PARTI**

4. Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa (di seguito anche Radiotaxi 3570) è la principale società di gestione del radiotaxi a Roma. A Radiotaxi 3570 aderiscono circa 3.700 tassisti.

5. Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa (di seguito anche Pronto Taxi 6645) è una cooperativa di gestione del radiotaxi, operante a Roma. A Pronto Taxi 6645 aderiscono circa 1.200 tassisti.

6. Samarcanda - Società Cooperativa (di seguito anche Samarcanda) è una cooperativa di gestione del radiotaxi (5551), attiva a Roma. A Samarcanda aderiscono circa 365 tassisti.

---

<sup>1</sup> Mytaxi evidenzia che la natura anticoncorrenziale di tali clausole è stata sottolineata anche dall'Autorità di regolazione dei trasporti nel suo "Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità" del 21 maggio 2015.

7. Mytaxi Italia s.r.l., è una società appartenente al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG. Mytaxi, in qualità di segnalante.

### **III. SERVIZIO TAXI ED EVOLUZIONE NELLE MODALITÀ DI RACCOLTA DELLA DOMANDA**

8. L'attività di trasporto mediante taxi è disciplinata dalla legge 15 gennaio 1992 n. 21 (*“Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”*), alla quale devono conformarsi i regolatori locali che sono costituiti dalle Regioni e dai Comuni<sup>2</sup>.

9. La legge 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] che definiscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell’utente ovvero l’inizio del servizio avvengono all’interno dell’area comunale o comprensoriale”* (art. 2, comma 1). Inoltre: *“la prestazione del servizio è obbligatoria”* (art. 2, comma 2). Infine, l’esercizio dell’attività *“è soggetta a licenza”* (art. 8).

10. Il servizio taxi ha precise caratteristiche che lo differenziano dal servizio di noleggio con conducente (anche servizio NCC). Il servizio taxi è infatti assoggettato a: (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<sup>3</sup>.

11. Per quanto concerne la disciplina dell’attività di taxi a Roma, è

---

<sup>2</sup> In particolare, l’art. 4 (*“Competenze regionali”*) stabilisce che: *“Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge”* (comma 1). *“Le regioni, inoltre, una volta stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull’esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente, delegano agli enti locali l’esercizio delle funzioni amministrative attuative di cui al comma 1(…)”* (comma 2). Infine: *“Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati (...) disciplinano l’esercizio degli autoservizi pubblici non linea a mezzo di specifici regolamenti (...)”* (comma 3). L’art. 5, (*“Competenze comunali”*), attribuisce ai Comuni il compito di stabilire, tra l’altro *“le modalità per lo svolgimento del servizio”* (comma 1, lett. b).

<sup>3</sup> Gli NCC non sono invece assoggettati a obblighi di servizio, la loro prestazione non è obbligatoria, non devono stazionare su piazza ma si rivolgono ad un’utenza che avanza, presso la rimessa, apposta richiesta, le tariffe sono concordate tra le parti; quanto alla territorialità, il servizio può avere inizio anche al di fuori del comune dove ha sede la rimessa; infine, il servizio è soggetto ad autorizzazione.

sufficiente ricordare che nel Lazio la legge nazionale è integrata dalla legge regionale del Lazio n. 58 del 26 ottobre 1993 e ss.mm. e dal Regolamento capitolino, approvato con deliberazione consiliare n. 68 dell'8/9 novembre 2011, il quale, all'art. 28, prevede tra le modalità di chiamata quella via radio<sup>4</sup>.

12. Ai canali tradizionali di raccolta della domanda del servizio taxi (richiesta diretta da parte dell'utenza di un taxi in transito o nei posteggi, chiamata telefonica alle colonnine situate nei posteggi) - e al c.d. servizio radiotaxi - si sono aggiunte recentemente nuove modalità di raccolta e smistamento della domanda che utilizzano le tecnologie basate sulla geo-localizzazione della domanda e dell'offerta.

13. Il servizio radiotaxi funziona mediante un sistema centralizzato nel quale una centrale operativa riceve le richieste telefoniche, ricerca via radio e localizza il taxi disponibile più vicino al luogo del prelievo dell'utente al momento della chiamata e gli assegna la corsa. Per usufruire del servizio radiotaxi il singolo tassista paga una *fee* d'ingresso in cifra fissa ed un canone mensile, il cui ammontare è stabilito dal rispettivo gestore di radiotaxi.

14. Si tratta di una modalità di raccolta che nel tempo è diventata prevalente, poiché consente di smistare con efficienza e celerità le chiamate di utenti che necessitano del servizio taxi. Ciò che caratterizza il servizio radiotaxi è che non vi è alcun rapporto diretto tra utente finale e tassista. Tutti i rapporti con l'utente sono infatti gestiti dalla centrale radiotaxi: l'utente è informato solamente del nome del taxi in arrivo e del tempo che il taxi impiegherà per giungere a destinazione.

15. Molti gestori di radiotaxi hanno iniziato a utilizzare modalità aggiuntive, alternative alla ricezione telefonica delle chiamate, di cui gli utenti possono avvalersi per chiamare un taxi<sup>5</sup>.

16. Il numero unico comunale (06.0609) è stato sviluppato dal Comune di Roma con l'obiettivo di sostituire le colonnine di chiamata ai posteggi e garantire una maggiore efficacia ed efficienza dell'attività di raccolta della domanda del servizio taxi<sup>6</sup>.

17. In questo contesto Mytaxi, attraverso la sua *app*, mette direttamente in

---

<sup>4</sup> Cfr. l'art. 28, che stabilisce, ai fini dell'accesso al servizio, la modalità della richiesta diretta presso il luogo di stazionamento, quella della richiesta telefonica presso la colonnina situata al posteggio, la richiesta via radio.

<sup>5</sup> Applicazioni dedicate per dispositivi mobili, quali *smartphone* e *tablet*, ricorso alla messaggistica Whatsapp e Telegram, siti internet webtaxi.

<sup>6</sup> Tale numero funziona sia attraverso il telefono che mediante l'apposita applicazione ed è basato anch'esso sulla geo-localizzazione della domanda e dell'offerta.

contatto i tassisti con gli utenti che hanno scaricato l'apposita *app* e intendono prenotare una corsa taxi. L'utente, fin dal momento successivo alla geo-localizzazione del taxi più vicino, riceve informazioni relative al tipo di auto, al nominativo e alla foto del conducente e segue l'approssimarsi del taxi su una mappa interattiva.

#### **IV. LE CONDOTTE IN ESAME**

18. Il presente procedimento riguarda innanzitutto le clausole di esclusiva contenute negli atti delle parti che regolano i rapporti con i tassisti. Di seguito si richiamano, senza carattere di esaustività, essendo oggetto di accertamento nel corso dell'attività istruttoria, alcune rilevanti disposizioni previste nei predetti atti delle società parti del procedimento.

19. Ad esempio lo Statuto di Radiotaxi 3570 (es. artt. 4, 5 e 10) prevede che i soci che si avvalgono del servizio radiotaxi o di altro sistema di ricetrasmisione dati predisposto dalla società possono usare solo apparecchiature con caratteristiche conformi a quelle fissate dalla società stessa; laddove emergessero anomalie, a seguito di ispezioni dei mezzi da parte della società, sono previsti procedimenti disciplinari, con possibile sanzione della sospensione del socio. In ogni caso, non possono divenire soci quanti esercitano in proprio imprese in concorrenza con la società ed è prevista l'esclusione dei soci che adottino comportamenti in contrasto o concorrenza con le finalità della società. Anche lo Statuto di Pronto Taxi 6645 (es. artt. 4 e 8) contiene clausole che non consentono di essere soci a coloro che svolgano attività concorrente con quella della società, lasciando all'organo amministrativo il compito di valutare i settori in cui operano i soci e le dimensioni della loro attività, prevedendo altresì la possibilità di esclusione nei confronti del socio che, senza autorizzazione del Consiglio di Amministrazione, svolga attività in concorrenza con quella della società. Analogamente, in base allo Statuto di Samarcanda (es. artt. 5, 7 e 14) non è consentito divenire soci a quanti esercitano imprese in concorrenza, oltre a coloro che usano il servizio di radiotaxi di altri soggetti; è richiesto l'uso esclusivo delle apparecchiature, che devono rispondere a determinati requisiti; è altresì prevista l'esclusione del socio che compia abusi nel procacciamento dei clienti.

20. Tra le condotte delle parti lamentate dal denunciante, ostative allo sviluppo di ogni altro strumento di raccolta della domanda ulteriore rispetto al radiotaxi, rilevano altresì le resistenze opposte dai principali gestori di

radiotaxi all'introduzione del numero unico comunale, di cui danno conto alcune notizie di stampa<sup>7</sup>.

## V. VALUTAZIONI

### *V.i Il mercato rilevante*

21. Ai fini della valutazione del caso in esame, può essere individuato un mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi, in cui al canale c.d. "tradizionale" (posteggi e colonnine) si affiancano il radiotaxi, i numeri unici comunali e le *app* che mettono direttamente in contatto l'utenza e i tassisti (come Mytaxi). Si tratta di un mercato distinto da quello della fornitura del servizio taxi, servizio pubblico di rilevanza economica assoggettato a specifici obblighi di servizio pubblico. Sul mercato rilevante l'offerta è rappresentata dai fornitori di servizi di raccolta e smistamento corse e la domanda dai singoli tassisti, che possono acquistare tali servizi da terzi o aderire ad una società che eroga questi servizi.

22. La dimensione geografica del mercato interessato è locale e corrispondente all'ambito territoriale del comune di Roma, che ha rilasciato la licenza taxi e da cui origina il traffico dei tassisti che si avvalgono dei radiotaxi delle società parti del procedimento.

23. Roma è la città italiana con il maggior numero di licenze taxi, pari a 7.661, con una densità rispetto agli abitanti di 2,9 taxi<sup>8</sup>. Secondo i dati forniti dal segnalante, a Roma sono circa 2.000 i tassisti indipendenti dalle società di gestione del radiotaxi (pari al 26%); emerge dunque una prevalenza netta di tassisti che sono clienti o soci delle società di gestione dei radiotaxi (il 74%).

### *V.ii La qualificazione della fattispecie*

24. Le clausole di esclusiva contenute negli atti - riportati *supra* al §19 - che regolano i rapporti tra Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645, Samarcanda e i

---

<sup>7</sup> Cfr. Repubblica.it dell'11 ottobre 2016 "Taxi. Comune contro 3570. Boicottano il numero unico"; Affari italiani.it dell'11 ottobre 2016: "Taxi Roma: numero unico contro app. M5S fa esplodere la nuova guerra"; Romatoday.it e Uritaxi.it del 12 ottobre 2016.

<sup>8</sup> Taxi per 1.000 abitanti. La densità per kmq a Roma è invece di 5,9. Fonte: Autorità di regolazione dei trasporti. Secondo Rapporto annuale al Parlamento, luglio 2015.

rispettivi clienti e/o soci, individuano specifici obblighi di non concorrenza, e costituiscono la principale espressione di condotte delle società menzionate volte ad ostacolare, se non ad impedire, l'utilizzo simultaneo da parte dei singoli tassisti di vari intermediari per la fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda. Ove applicati ad una percentuale maggioritaria dei tassisti in un dato ambito territoriale, questi obblighi di non concorrenza appaiono idonei ad impedire od ostacolare l'ingresso nel mercato rilevante di nuovi operatori che offrono servizi innovativi di raccolta e smistamento della domanda senza alcuna previsione di esclusiva.

25. Con specifico riferimento alla città di Roma, le condotte poste in essere da operatori che forniscono servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi a circa i tre quarti dei tassisti, appaiono in grado di ostacolare e rallentare fortemente lo sviluppo dell'attività del nuovo operatore Mytaxi.

26. Inoltre i comportamenti individuati appaiono idonei a limitare la concorrenza tra gli stessi gestori di radiotaxi, riducendo le opportunità di scelta dei tassisti e degli stessi utenti finali (qualora si dovessero sviluppare le forme di *rating* dei servizi offerti, attualmente previste nell'offerta di Mytaxi). Ancora, tenuto conto che le tariffe comunali applicate dal servizio taxi devono essere correttamente intese come tariffe massime, non si può escludere che uno sviluppo di nuove modalità di ricerca del servizio taxi da parte dell'utenza finale possa portare ad una crescita del mercato (e/o di sue particolari nicchie) e dunque a forme di differenziazione dei prezzi per tipologia di utenze, fasce orarie, ecc.

27. In definitiva, le condotte descritte sono suscettibili di integrare una possibile violazione dell'articolo 101 del TFUE o dell'articolo 2 della legge n. 287/90 e, in particolare, le clausole di esclusiva contenute negli atti (in particolare statuti, regolamenti, contratti) di Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645 e Samarcanda possono configurarsi come intese verticali tra tali piattaforme ed i singoli tassisti aderenti nel mercato geografico rilevante ed essere dunque idonee a determinare un effetto escludente cumulativo di natura anticoncorrenziale, limitando altresì la concorrenza orizzontale tra i gestori di radiotaxi.

### ***V.iii L'applicabilità del diritto dell'Unione Europea***

27. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza comunitaria un'intesa è suscettibile di pregiudicare gli scambi intracomunitari quando, sulla base di una serie di elementi oggettivi di diritto e di fatto, la stessa

possa esercitare un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio tra Stati membri, in una misura che potrebbe nuocere alla realizzazione degli obiettivi di un mercato unico<sup>9</sup>. Le intese in esame appaiono pertanto idonee a restringere il commercio fra gli Stati membri, in violazione dell'articolo 101 del TFUE, in quanto Mytaxi appartiene a un gruppo tedesco, attivo in diversi paesi europei e le condotte in esame sono suscettibili di ostacolarne l'ingresso su mercati italiani.

RITENUTO, pertanto, che le condotte descritte e, in particolare, le clausole di esclusiva contenute negli atti che regolano i rapporti tra le società Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645, Samarcanda e i tassisti aderenti, sono suscettibili di configurare una possibile violazione dell'articolo 101 del TFUE o dell'articolo 2 della legge n. 287/90;

#### DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del TFUE o dell'articolo 2 della legge n. 287/90;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta decorrente dalla notificazione del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, o di persone da essi delegate, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione "Agroalimentare e Trasporti" della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la Dottoressa Stefania Di Girolamo;

---

<sup>9</sup> Cfr. la Comunicazione della Commissione europea sulla nozione del pregiudizio al commercio fra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 Trattato CE (Commissione 2004/C 101/07, in GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004); cfr. sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee dell'11 luglio 2005, C-42/84, Remia BV e al. c. Commissione.



d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione “Agroalimentare e Trasporti” della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 marzo 2018.

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

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Roberto Chieppa*

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*