



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 10 ottobre 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

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

VISTO l'articolo 54 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

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

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

VISTA la denuncia pervenuta in data 30 luglio 2018 e le successive integrazioni;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

a) *L'impresa denunciata*

1. 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 una *app* per dispositivi mobili, denominata Wetaxi. Detta società è stata costituita alla fine di giugno 2017 a seguito della fusione tra le due 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)¹. A Taxi Torino aderiscono circa 1.400 tassisti².

b) *Il denunciante*

2. 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, attivo in numerosi paesi europei e in alcune città statunitensi. Mytaxi opera in Italia, nelle città di Roma, Milano e, dal giugno 2017, anche a Torino. A partire dal 2016 Mytaxi si è progressivamente ampliata diventando un primario operatore nel mercato europeo, attraverso una serie di acquisizioni, tra cui la fusione nel luglio 2016 con la piattaforma Hailo, operante nel Regno Unito, in Irlanda e in Spagna, le acquisizioni di CleverTaxi, piattaforma leader in Romania, nel febbraio 2017 e di Beat, piattaforma leader in Grecia, nel giugno 2017³.

II. La denuncia

3. Con una segnalazione pervenuta in data 30 luglio 2018, integrata in data 24 settembre 2018, Mytaxi ha denunciato la previsione e l'applicazione di clausole statutarie di non concorrenza da parte di Taxi Torino.

¹ 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.

² Cfr. visura della CCIAA di Torino, cit.. Dal sito internet aziendale risulta che: "*Taxi Torino è una delle maggiori realtà italiane del settore con 1400 vetture*".

³ Fonte del dato: comunicati stampa di Mytaxi disponibili su <https://it.mytaxi.com/stampa.html>. Il sito riporta che l'app ha avuto 10 milioni di download (febbraio 2018); in Italia i download complessivi erano già 300 mila a dicembre 2016. Dal sito risulta anche che l'app sviluppata da Mytaxi ha ricevuto numerosi premi per l'innovazione.

4. Mytaxi ha evidenziato come, subito dopo la fusione, avvenuta alla fine di giugno 2017, delle due precedenti cooperative di radiotaxi operanti a Torino nella nuova ed unica cooperativa Taxi Torino, quest'ultima avrebbe adottato delle specifiche misure aventi lo scopo di ostacolare l'entrata nel mercato di Mytaxi e, più in generale, di ogni altra piattaforma concorrente con la cooperativa.

5. In particolare, a seguito della registrazione alla piattaforma di Mytaxi, nel giugno 2017, di oltre 40 tassisti locali, propedeutica al raggiungimento di una base di tassisti idonea a consentire il lancio ufficiale dell'app Mytaxi, previsto per il settembre 2017, Taxi Torino avrebbe introdotto nel proprio Statuto, nell'agosto 2017, una specifica clausola di non concorrenza che prevede l'esclusione del tassista 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 prestazioni⁴.

Tale clausola, così come quella già presente nello Statuto della cooperativa all'articolo 6, riprodottriva dell'obbligo di fedeltà del socio alla cooperativa di cui all' art. 2527 c.c., risulta volta ad impedire ai soci l'utilizzo simultaneo di servizi di altre piattaforme di procacciamento della domanda di servizio taxi.

6. Mytaxi ha denunciato l'immediata applicazione della nuova clausola da parte di Taxi Torino nel settembre 2017, con l'esclusione di tre tassisti soci della cooperativa che avevano utilizzato i servizi di Mytaxi⁵. La clausola è stata nuovamente applicata nel maggio 2018, con l'esclusione di altri tre tassisti soci⁶.

7. Dalle informazioni integrative fornite da Mytaxi in data 24 settembre 2018, risulta inoltre che dal giugno 2017 ad oggi e, in particolare, a seguito delle prime tre esclusioni del settembre 2017, il numero di nuovi tassisti registratisi mensilmente alla piattaforma è vistosamente diminuito: infatti, si è passati dalle 42 nuove iscrizioni registrate nel mese di giugno 2017 a sole

⁴ Cfr. art. 14.2 lett. f) dello Statuto, che prevede l'esclusione nei confronti del tassista "*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*"; *coerentemente, in pari data, è stata introdotta la clausola di cui all'art. 14.1, lett. c), che stabilisce che può recedere dalla cooperativa 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"*.

⁵ Cfr. delibere del Consiglio di Amministrazione di Taxi Torino, da cui risulta che nel settembre 2017 Taxi Torino ha deliberato l'esclusione di 3 soci della cooperativa per violazione della clausola di non concorrenza, ai sensi dell'14.2, lett. f), dello Statuto.

⁶ Cfr. delibere del Consiglio di Amministrazione di Taxi Torino, da cui risulta che nel maggio 2018 Taxi Torino ha deliberato l'esclusione di ulteriori 3 soci della cooperativa sempre ai sensi dell'14.2, lett. f), dello Statuto.

tre nuove iscrizioni del settembre 2018; inoltre, per varie mensilità, il dato delle nuove iscrizioni è stato pari a zero (novembre 2017, gennaio, maggio e luglio 2018). Al fine di meglio comprendere l'impatto delle condotte poste in essere da Taxi Torino, Mytaxi evidenzia che nei tre mesi che vanno dall'inizio del reclutamento dei tassisti (giugno 2017) all'introduzione della clausola di esclusiva nello Statuto (agosto 2017), Mytaxi ha raccolto l'adesione di ben 69 tassisti. Successivamente a tale evento, nei dodici mesi intercorsi tra il settembre 2017 e il settembre 2018, solo 35 tassisti si sono affiliati alla piattaforma di Mytaxi. In sedici mesi (giugno 2017-settembre 2018), l'app Mytaxi ha raccolto in totale 104 adesioni di tassisti torinesi, pari al 6,6% delle licenze attive a Torino. Inoltre, a seguito delle condotte della cooperativa, il numero dei tassisti attivi rispetto al numero dei tassisti affiliati è diminuito costantemente, passando dal 72% (54 su 75) del settembre 2017 al 62,5% (65 su 104) del settembre 2018: quasi il 10% in meno nel corso di un anno. Pertanto, sul totale delle licenze taxi presenti a Torino, meno del 5% dei tassisti risulta attivo con Mytaxi⁷.

8. Da ultimo, Mytaxi ha segnalato di aver diffidato Taxi Torino, sia nel settembre 2017 che nel luglio 2018, a sospendere l'applicazione della nuova clausola statutaria (e di qualsiasi altra clausola statutaria, regolamentare e/o linea guida interna avente contenuto e/o effetto equivalente alla clausola sopra richiamata), nonché a reintegrare i tassisti esclusi, qualora costoro dovessero richiederlo⁸.

⁷ In merito a tale distinzione tra tassisti affiliati e tassisti attivi con Mytaxi si rimanda ai casi I801A, Servizio di prenotazione del trasporto mediante taxi – Roma (par. 89), e I801B, Servizio di prenotazione del trasporto mediante taxi – Milano (par. 80), in Boll. n. 26/2018: “Mytaxi ha le caratteristiche di una “piattaforma aperta” e per questo occorre introdurre una distinzione tra “tassisti affiliati” a Mytaxi e “tassisti attivi” con Mytaxi. I primi includono tutti i “tassisti che sono registrati sull'app Mytaxi ma che la utilizzano solo occasionalmente”; i secondi i “tassisti che utilizzano l'app Mytaxi con regolarità (i.e. almeno una volta per turno di lavoro”. In altri termini, tra i tassisti affiliati vi sono operatori che usano l'app con diverse frequenze, inferiori a una volta per turno di lavoro (ad es. una volta a settimana, oppure una volta ogni due giorni, o una volta al mese); i tassisti definiti come “attivi” invece usano Mytaxi con una frequenza più elevata, giornaliera. La frequenza di utilizzo dell'app viene decisa dai singoli tassisti, che possono utilizzare l'app integrando le richieste provenienti dagli altri canali di raccolta della domanda, in modo da aumentare le opportunità di lavoro e ottimizzare la propria produttività”.

⁸ Taxi Torino contestava in toto la prima diffida e, nella risposta del 25 luglio scorso alla seconda diffida, inviata per conoscenza anche all'Autorità, 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 (...) il CdA della stessa [id est, Taxi Torino] ha già provveduto a deliberare - in merito - la convocazione dell'Assemblea dei soci per il prossimo mese di settembre”.

III. Il trasporto mediante taxi: cenni sul quadro normativo

9. 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”*), che definisce il servizio di taxi come un servizio di trasporto pubblico non di linea che: *“ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad un’utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti [i Comuni n.d.r.] che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell’utente ovvero l’inizio del servizio avvengono all’interno dell’area comunale o comprensoriale”* (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, 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 del servizio taxi lo differenziano, dal lato degli obblighi in capo all’offerta, dal servizio di noleggio con conducente (NCC), nonostante la domanda di mobilità non di linea consideri i due servizi sempre di più come largamente sostituibili⁹.

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

12. In Piemonte la legge nazionale è integrata da una legge regionale¹⁰ e dal Regolamento provinciale unificato per i Comuni dell’area metropolitana torinese, applicato dal 1° gennaio 2007, il quale, all’articolo 24, prevede tra

⁹L’Autorità ha in più occasioni segnalato le distorsioni concorrenziali del quadro normativo vigente sul trasporto pubblico non di linea ed in particolare gli ostacoli all’attività degli NCC introdotti nel 2008. Cfr. ex multis AS1354 dell’1 marzo 2017, Riforma del settore della mobilità non di linea in Boll. n. 9/2017.

¹⁰ Legge regionale Piemonte 23 febbraio 1995 n. 24 *“Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada”*.

le modalità di chiamata anche quella via radio¹¹.

A Torino, sono previste “tariffe convenzionate”, con riguardo alle quali i tassisti sono liberi di applicare tariffe inferiori a quelle definibili a tassametro e stabilite dall’Amministrazione¹².

IV. Valutazioni

1) Il mercato rilevante e la posizione di mercato di Taxi Torino

13. 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.

14. I canali diretti sono quelli tradizionalmente utilizzati, e 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. Le piattaforme di intermediazione includono sia i servizi gestiti dalle centrali radiotaxi sia le piattaforme basate su applicazioni *software* dedicate, come quella del segnalante Mytaxi o come le *app* sviluppate da consorzi di centrali radiotaxi. In tutti i casi, seppur con modalità differenti, le chiamate degli utenti vengono acquisite e smistate dall’intermediario. Si tratta di cd “sistemi a due versanti” in cui la domanda, 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.

15. Le dinamiche concorrenziali che si realizzano nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi hanno ripercussioni anche sulle condizioni di concorrenza del mercato distinto, e a

¹¹ “Regolamento per la gestione unificata del servizio pubblico taxi nell’area metropolitana torinese”, approvato con deliberazione della Provincia di Torino 28 novembre 2007 n. 25 e ss.mm. In particolare, ai sensi del comma 3 dell’art. 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). Non vi sono specifiche disposizioni circa le modalità di acquisizione del servizio taxi attraverso le nuove tecnologie.

¹² L’art. 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”.

valle, della fornitura del servizio di trasporto taxi, servizio di rilevanza economica soggetto ad obblighi di servizio pubblico e caratterizzato dalla presenza di un numero di licenze fissato dall'amministrazione comunale. A tale mercato devono necessariamente attingere gli operatori attivi nel mercato rilevante, sia *incumbent* che nuovi entranti.

16. Con particolare riferimento all'attività di raccolta della domanda realizzata dalle piattaforme di intermediazione, si può parlare di piattaforme "chiuse", che si basano su un numero di tassisti che lavorano esclusivamente (o in maniera assai prevalente) per la piattaforma, e di piattaforme "aperte" che si servono di tassisti che usano in modo promiscuo vari canali di intermediazione della domanda. Per entrambi i tipi di piattaforme si osservano elevate relazioni di sostituibilità su ciascuno dei due versanti della domanda, indipendentemente dal tipo di tecnologia utilizzata: i tassisti, sotto il profilo dell'offerta, utilizzano i diversi canali di procacciamento per aumentare le possibilità di presa del cliente; i consumatori, dal lato della domanda, scelgono il canale desiderato in base alle proprie preferenze, dato il contesto di riferimento in cui si trovano ad effettuare la scelta. Le piattaforme, quindi, assumono le proprie decisioni strategiche considerando la duplice interazione, con i tassisti da un lato e con i passeggeri dall'altro: entrambe le tipologie di piattaforma, chiusa od aperta, presentano infatti caratteristiche e aspetti qualitativi in grado di stimolare la domanda finale e quindi tali da indurre, indirettamente, il tassista a scegliere indifferentemente l'una o l'altra piattaforma sulla base degli effetti di rete connessi all'utilizzo delle stesse da parte dei consumatori finali.

17. Più in generale, per il tassista ciascun canale di dispacciamento - diretto o basato su una piattaforma di intermediazione - rappresenta indistintamente una fonte di approvvigionamento per ottenere una crescita delle occasioni di lavoro: la disponibilità di una pluralità di fonti di approvvigionamento può infatti portare ad un ampliamento della sua attività lavorativa e del suo reddito. Sotto questo profilo, i vari canali di dispacciamento, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata, sono tutti volti alla soddisfazione dello stesso obiettivo (e quindi sostituibili tra loro).

18. Dal punto di vista del consumatore, invece, rileva la possibilità di soddisfare il bisogno di trasporto utilizzando la modalità più appropriata in funzione delle proprie preferenze e delle specifiche circostanze. Non è escluso un utilizzo contestuale di più modalità (l'ipotesi più tipica essendo quella del consumatore che trovandosi in strada cerca un taxi e al tempo stesso chiama una centrale radiotaxi o contatta una *app* sul web). Pertanto,

anche se sussistono alcune vischiosità nell'utilizzo delle diverse modalità di procacciamento della domanda, perché alcune categorie di utenti utilizzano in modo più frequente una modalità di raccolta, i vari canali di raccolta della domanda di servizi taxi possono essere considerati sostituibili tra loro dall'utenza finale in quanto alternativamente utilizzati per soddisfare il medesimo bisogno.

19. La dimensione geografica del mercato interessato è 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.

20. Torino è la quarta città italiana per numero di licenze taxi, pari a oltre 1500¹³, e con una densità di taxi per abitanti pari a 1,69 per 1.000/ab¹⁴ e una densità per superficie pari a 11,56 per kmq¹⁵. L'offerta complessiva di taxi è rimasta invariata dal 2006¹⁶. Come anticipato, dal sito di Taxi Torino emerge che essa può disporre di una rete composta da circa 1400 tassisti pari ad oltre il 90% delle licenze presenti a Torino¹⁷.

21. L'elevatissima quota di mercato di Taxi Torino, l'assenza 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, conferiscono a Taxi Torino una posizione largamente dominante nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino.

2) *Il carattere abusivo delle condotte*

22. Il presente procedimento riguarda gli effetti di natura anticoncorrenziale

¹³Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018, 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 2017 era pari a 1.502. Nella segnalazione Mytaxi riferisce altresì che: “*ad oggi risulterebbero attive nel Comune di Torino tra le 1.500 e le 1580 licenze per la guida taxi*”.

¹⁴ Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018.cit..

¹⁵ Cfr. “Mobilità Urbana e Tecnologia: l'impatto dell' e-hailing” Reserch Report Series, Università Bocconi-CERTET (Centro di economia regionale dei Trasporti e del Turismo), tab. 1.8, pag 16, elaborazione CERT su dati ART e Comune di Torino (anno 2016).

¹⁶Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018.cit..

¹⁷ Anche considerando il dato (massimo) relativo al numero di licenze taxi attive a Torino pari a 1580, riportato nella denuncia, detta percentuale risulterebbe pari a circa l'88%.

derivanti dalle clausole di non concorrenza contenute nello Statuto di Taxi Torino. In particolare, le clausole statutarie di cui agli articoli 6 e 14 individuano specifici obblighi a carico dei soci e degli utenti dell'operatore dominante, Taxi Torino, a non svolgere attività in concorrenza con la cooperativa ovvero a 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. Tali obblighi, in caso di violazione, sono sanzionati con l'esclusione del socio o dell'utente.

23. Nel dettaglio, in base all'art. 6 (*Numero e requisiti*), al terzo capoverso: *"I soci devono essere in possesso dei requisiti previsti dall'art. 2527 C.C."*¹⁸; in base all'art. 14.2, lettera a), (*Esclusione*) è prevista l'esclusione per il socio: *"che perda i requisiti per l'ammissione alla cooperativa, ivi inclusi quelli previsti dall'art. 2527 C.C.."*

24. Come anticipato, nell'agosto 2017, e dunque un mese prima del lancio ufficiale dell'app Mytaxi a Torino, l'art. 14 dello Statuto è stato integrato con l'art. 14.2, lettera f), ai sensi del quale è prevista 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"*.

Coerentemente è stata introdotta anche la clausola che stabilisce 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"* (art. 14.1, lettera c)¹⁹.

25. Con specifico riguardo alla compatibilità con la normativa antitrust della clausola di cui all'art. 6 dello Statuto di Taxi Torino, riproduttiva dell'articolo 2527 C.C., si ritiene che il divieto di svolgere attività in concorrenza con quella della cooperativa dovrebbe valere ed operare solo in quanto indispensabile a garantire la funzionalità della cooperativa e, comunque, dovrebbe essere proporzionato rispetto al raggiungimento di tale

¹⁸ 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"*.

¹⁹ Cfr. verbale dell'assemblea del 3 agosto 2017, che ha deliberato le modifiche dello statuto sociale, introducendo le norme di cui ai descritti articoli 14.1, lett. c) e 14.2, lett. f).

Detti obblighi di non concorrenza vincolano tutti i tassisti aderenti a Taxi Torino, anche quei tassisti che, pur non essendo soci, usufruiscono del servizio di radiotaxi. Al riguardo, l'art. 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"*.

finalità. Tale obbligo, nel caso di specie, in quanto in grado di vincolare la capacità (in termini di corse/turno) di una percentuale largamente maggioritaria dei tassisti operanti nel Comune di Torino, appare idoneo 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. Inoltre, 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.

26. Con riferimento alla clausola statutaria di cui all'art. 14.2, lett. f) dello Statuto di Taxi Torino occorre tenere conto della tempistica del suo inserimento e della specificità del suo contenuto: impedire, tramite la minaccia di espulsione dalla cooperativa, l'adesione a un diverso sistema tecnologico di intermediazione tra domanda e offerta del servizio taxi o anche il mero utilizzo. Tale clausola appare rafforzare, in maniera tempestiva e mirata, la clausola di non concorrenza presente nell'articolo 6 dello Statuto di Taxi Torino, individuando proprio negli operatori innovativi che si avvalgono di nuovi sistemi tecnologici l'obiettivo del divieto. Per tale clausola, pertanto, sembrano a maggior ragione assenti giustificazioni in termini di indispensabilità e proporzionalità, risultando essa esplicitamente volta ad ostacolare l'ingresso nel mercato rilevante di nuovi operatori che offrono servizi innovativi di raccolta e smistamento della domanda.

27. Detti obblighi di non concorrenza appaiono volti ad impedire l'utilizzo simultaneo da parte dei tassisti aderenti alla cooperativa di più intermediari per la fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda di taxi, vincolandoli a destinare tutta la propria capacità (in termini corse/turno) alla cooperativa stessa. In quanto applicati a una percentuale maggioritaria dei tassisti in un dato ambito territoriale - nel caso di specie ad oltre il 90% dei tassisti operanti a Torino - essi risultano idonei a impedire od ostacolare l'accesso e lo sviluppo di altri fornitori e, in particolare, del nuovo operatore Mytaxi, che opera secondo un modello di piattaforma "aperta", nel mercato dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino²⁰.

28. Inoltre, Taxi Torino ha ripetutamente applicato la clausola statutaria di cui all'art. 14.2 lett f), escludendo - in concomitanza con il lancio ufficiale

²⁰ Tali obblighi, inoltre, hanno durata indefinita e dunque teoricamente illimitata, poiché le clausole contenenti detti obblighi sono inserite all'interno dello Statuto. Pertanto tali clausole sono applicabili fintantoché perdura il rapporto tra il tassista e Taxi Torino.

dell'app Mytaxi a Torino - tre tassisti nel settembre 2017 e altri tre tassisti nel maggio 2018, perché, pur rimanendo soci della cooperativa, avevano utilizzato anche i servizi di Mytaxi²¹.

Mediante le descritte condotte di espulsione Taxi Torino ha così segnalato ai propri soci che un'eventuale adesione a Mytaxi sarebbe stata sanzionata con l'esclusione dalla cooperativa. Tenuto conto della rilevante perdita di economie di rete positive a danno del tassista escluso, queste condotte appaiono idonee a disincentivare i tassisti soci dall'aderire al servizio di raccolta e smistamento della domanda di taxi offerto da Mytaxi, ostacolando o impedendo di conseguenza la concorrenza sul mercato di tali servizi.

29. Si evidenzia altresì che l'effetto restrittivo della concorrenza derivante dalle condotte di Taxi Torino si è manifestato con intensità crescente dal lancio dell'app Mytaxi sul mercato torinese. Infatti, dal giugno 2017 ad oggi e, in particolare, a seguito delle esclusioni del settembre 2017 e del maggio 2018, è diminuito sia il numero di nuovi tassisti registratisi mensilmente che il numero dei tassisti attivi rispetto al numero dei tassisti affiliati (quasi il 10% in meno tra il settembre 2017 e il settembre 2018).

30. In conclusione, le descritte condotte, adottate da Taxi Torino, impresa in posizione dominante sul mercato rilevante, in quanto idonee a determinare un effetto escludente di natura anticoncorrenziale, appaiono suscettibili di integrare un abuso di posizione dominante, in violazione dell'articolo 102 del TFUE e dell'art. 3 della legge n. 287/90.

3) *Il pregiudizio al commercio intracomunitario*

31. Il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri.

32. L'abuso di posizione dominante in esame appare idoneo a restringere il commercio tra gli Stati membri, in violazione dell'articolo 102 del TFUE, in quanto Mytaxi appartiene ad un gruppo tedesco, attivo in diversi paesi europei e le condotte oggetto del procedimento sono suscettibili di ostacolarne l'ingresso su mercati italiani.

V. Misure cautelari

33. Con riferimento alle condotte poste in essere da Taxi Torino, l'Autorità

²¹ Cfr. estratti dai libri dei verbali del CdA di Taxi Torino del settembre 2017 e del maggio 2018.

ritiene che ricorrano i presupposti per un intervento cautelare ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90, il quale prevede che: “*Nei casi di urgenza dovuta al rischio di un danno grave e irreparabile per la concorrenza, l’Autorità può, d’ufficio, ove constati ad un sommario esame la sussistenza di un’infrazione, deliberare l’adozione di misure cautelari*”.

34. In particolare, quanto al *fumus boni iuris*, si osserva che le considerazioni sopra svolte evidenziano ampiamente la probabilità della sussistenza delle condotte abusive poste in essere da Taxi Torino e del loro effetto lesivo sulla concorrenza²².

35. Sulla sussistenza del *periculum in mora*, si rileva che la cooperativa Taxi Torino appare aver messo in atto comportamenti idonei a determinare il rischio di un danno grave e irreparabile alla concorrenza nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Torino.

36. Al riguardo devono considerarsi due elementi. Innanzitutto, si ritiene che i consumatori finali possano trarre notevoli vantaggi dalla concorrenza tra piattaforme chiuse (come le centrali radiotaxi) e piattaforme aperte (come ad esempio la *app* di Mytaxi) nel mercato rilevante dei sistemi di procacciamento della domanda di taxi. Tali vantaggi sono misurabili in termini di riduzione della domanda insoddisfatta e di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio. In secondo luogo, i comportamenti posti in essere da Taxi Torino hanno ostacolato il lancio e lo sviluppo dell'*app* di Mytaxi nel Comune di Torino, impedendo a quest'ultima di acquisire una base di tassisti in grado di fornire alla piattaforma una capacità (in termini di corse/turno) compatibile con un scala di attività coerente con il proprio modello di *business* di piattaforma aperta, così da poter esercitare una pressione concorrenziale effettiva nei confronti dell'*incumbent*.

37. L'oggettivo e grave deteriorarsi della situazione concorrenziale è documentato, in particolare, dall'andamento vistosamente decrescente del numero delle nuove registrazioni mensili, anche a seguito delle esclusioni del settembre 2017 e del maggio 2018, nonché dalla diminuzione del numero dei tassisti attivi rispetto al numero dei tassisti affiliati, pari a una riduzione del

²²La disciplina dei poteri cautelari dell'Autorità richiede che, ad un esame sommario, sussista la semplice probabilità di un'infrazione, che è diversa e inferiore rispetto alla probabilità richiesta ai fini dell'accertamento. Cfr. la Comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90 del 14 dicembre 2006, di cui ai provvedimenti dell'Autorità n. 26940 del 17 gennaio 2018 nel caso A516 Gara affidamento servizi TPL Bolzano, in Boll. n. 3/2018; n. 26075 del 15 giugno 2016 nel caso A495 Gara TPL Padova, in Boll. n. 22/2016; n. 20472 del 18 novembre 2009 nel caso A417-T-Link/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 46/2009; n. 17071 del 19 luglio 2007 nel caso A390- Enel Distribuzione, in Boll. n. 28/2007.

10% tra il settembre 2017 e il settembre 2018.

38. Pertanto l'Autorità valuterà, sentite le Parti, se sussistono i presupposti per l'adozione di una misura provvisoria volta ad impedire che proseguano le condotte attribuibili a Taxi Torino - consistenti nelle esclusioni dei soci che hanno violato detti obblighi, utilizzando anche i servizi di Mytaxi - e che, ad una sommaria delibazione propria della sede cautelare, possano configurarsi abusive.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Taxi Torino nel mercato rilevante come sopra individuato e consistenti nella previsione di obblighi di non concorrenza e nelle esclusioni dei soci che hanno violato detti obblighi, utilizzando anche i servizi di Mytaxi, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE e dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

RITENUTO, inoltre, che sussiste l'urgenza di avviare un procedimento volto all'eventuale adozione di misure cautelari, al fine di evitare che le condotte poste in essere da Taxi Torino consistenti nelle esclusioni dei soci che hanno violato detti obblighi, utilizzando anche i servizi di Mytaxi, determinino danni gravi e irreparabili durante il tempo necessario per lo svolgimento dell'istruttoria;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della Società Cooperativa Taxi Torino, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE e dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, o da persona da essi delegata, nonché dai soggetti che hanno presentato le segnalazioni di cui in premessa, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare Farmaceutico e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno cinque giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) l'avvio del 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 interessato;

d) la fissazione, nell'ambito del procedimento per l'adozione delle misure cautelari, del termine di giorni venti decorrenti dalla data di notificazione del presente provvedimento per la presentazione, da parte dei rappresentanti legali delle Parti, o di persone da esse delegate, di memorie scritte e documenti e della richiesta di audizione dinanzi al Collegio, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno cinque giorni prima della scadenza del termine da ultimo indicato;

e) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Chiara de Mari;

f) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare Farmaceutico e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai legali rappresentanti delle parti o da persona da essi delegata;

g) che il procedimento deve concludersi entro il 31 ottobre 2019.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE *f.f.*
Gabriella Muscolo