



# *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 27 giugno 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

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

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

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

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

VISTO il proprio provvedimento n. 26340 del 18 gennaio 2017, con il quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società 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;

VISTE le proprie delibere nn. 26628, 26629 e 26630 del 7 giugno 2017, con le quali è stato disposto il rigetto degli impegni presentati rispettivamente da Samarcanda - Società Cooperativa, Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione;

VISTO il proprio provvedimento n. 27018 del 31 gennaio 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 aprile 2018;

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

VISTO il proprio provvedimento n. 27105 del 28 marzo 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 maggio 2018;

VISTO il proprio provvedimento n. 27176 del 23 maggio 2018, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 giugno 2018;

VISTA l'istanza di partecipazione al procedimento formulata da Codacons, ex articolo 7, comma 1, lett. b), del D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217, accolta in data 17 febbraio 2017;

VISTE le memorie finali di Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa, pervenute in data 4 maggio 2018, nonché quella di Mytaxi Italia S.r.l., pervenuta in data 4 maggio 2018;

SENTITI nell'audizione finale del 9 maggio 2018 i rappresentanti di Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa, nonché quelli di Mytaxi Italia S.r.l.;

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

CONSIDERATO quanto segue:

## **I. PREMESSA**

1. A seguito di una segnalazione pervenuta da parte della società Mytaxi Italia S.r.l. in data 8 novembre 2016, e successivamente integrata, in data 18 gennaio 2017, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti di Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa e Samarcanda - Società Cooperativa, volto ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) o dell'art. 2 della legge n. 287/90.

## **II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO**

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

2. La società Mytaxi Italia S.r.l., con segnalazione pervenuta in data 8 novembre 2016 e integrata in data 24 novembre 2016<sup>1</sup>, ha lamentato il ricorso a clausole di non concorrenza da parte delle società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa,

---

<sup>1</sup> Docc. 1, 2 e 3.

Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa e Samarcanda - Società Cooperativa, che gestiscono i servizi di radiotaxi nel Comune di Roma. Dette clausole di non concorrenza avrebbero l'effetto di ostacolare lo sviluppo di ogni strumento di raccolta della domanda ulteriore rispetto al radiotaxi, come l'*app* di Mytaxi o il c.d. numero unico comunale, e sarebbero così idonee a impedire od ostacolare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato della raccolta e dello smistamento della domanda del servizio taxi, come la stessa Mytaxi.

## **2. Le parti**

### *2.1 Il denunciante*

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

### *2.2 Le società denunciate*

4. Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa (di seguito anche Radiotaxi 3570) è la principale società di gestione del radiotaxi a Roma per numero di tassisti aderenti ([3.500-3.600]\*). Radiotaxi 3570 è una cooperativa di servizi, operante a Roma sin dal 1968. Nel 2016 Radiotaxi 3570 ha realizzato un fatturato di poco superiore a 6,9 milioni di euro.

5. Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa (di seguito anche Pronto Taxi 6645) è una cooperativa di servizi, operante a Roma dal 1974. Si tratta della seconda società di gestione del radiotaxi, con [900-1.000] tassisti aderenti. Nel 2016 Pronto Taxi 6645 ha realizzato un fatturato pari a quasi 2,3 milioni di euro.

6. Samarcanda - Società Cooperativa (di seguito anche Samarcanda) è una cooperativa di servizi presente sul mercato dal 1992. Si tratta della terza società di gestione del radiotaxi (5551) attiva a Roma con [350-400] tassisti aderenti. Nel 2016 Samarcanda ha realizzato un fatturato pari a 2,5 milioni di euro.

---

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

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

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

### 2.3 L'interveniente

7. Il Codacons è un'associazione di consumatori iscritta nell'elenco delle associazioni di consumatori e utenti rappresentative a livello nazionale ai sensi dell'art. 137 del D.Lgs. n. 206/2005 (Codice del Consumo) e come tale componente del Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

### 3. L'attività istruttoria

8. In data 18 gennaio 2017 l'Autorità ha avviato, ai sensi dell'art. 101 TFUE o dell'art. 2 della l. n. 287/90, nonché dell'art. 14 della l. n. 287/1990, un procedimento istruttorio nei confronti di Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645 e Samarcanda, al fine di verificare la sussistenza di comportamenti restrittivi della concorrenza posti in essere dalle citate Società.

9. In data 24 gennaio 2017 sono stati svolti accertamenti ispettivi presso le sedi di Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645 e Samarcanda, nonché nella sede dell'Unione dei radiotaxi d'Italia-URI, a cui aderiscono alcuni tra i principali gestori di radiotaxi italiani, inclusa la società Radiotaxi 3570.

10. In data 13 febbraio 2017 il Codacons ha presentato istanza di partecipazione al procedimento, accolta in data 17 febbraio 2017<sup>4</sup>.

11. In date comprese tra il 26 aprile e l'8 maggio 2017 tutti i gestori di radiotaxi Parti del procedimento hanno presentato impegni ai sensi dell'art. 14-ter della l. n. 287/1990<sup>5</sup>.

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

12. L'Autorità, con i provvedimenti n. 26628, 26629 e 26630 del 7 giugno 2017, ha disposto il rigetto degli impegni presentati, ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento delle eventuali violazioni poste in essere dalle società oggetto di istruttoria, in quanto le condotte oggetto di accertamento potevano essere idonee a pregiudicare lo sviluppo di nuovi operatori concorrenti e di nuovi assetti di mercato. L'Autorità ha altresì considerato che gli impegni risultavano, complessivamente considerati, manifestamente inidonei a rimuovere i profili di anticoncorrenzialità evidenziati nel provvedimento di avvio, in quanto non sarebbero venute meno tutte le restrizioni concorrenziali ipotizzate con riferimento allo sviluppo di strumenti di raccolta e smistamento del servizio taxi, ulteriori rispetto al radiotaxi<sup>6</sup>.

13. In data 12 settembre 2017 la società Pronto Taxi 6645 ha presentato un'istanza di riapertura dei termini del sub-procedimento per la presentazione di ulteriori impegni ex art. 14-ter della legge n. 287/90<sup>7</sup>, che l'Autorità ha rigettato con lettera del 6 novembre 2017 anche in ragione della tardività della richiesta<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Doc. 30 e doc. 32.

<sup>5</sup> Docc. 59 e 62 (impegni di Radiotaxi 3570 del 26 aprile 2017, integrati il 28 aprile 2017); doc. 61 (impegni di Pronto Taxi 6645 del 28 aprile 2017); doc. 66.2 (impegni di Samarcanda dell'8 maggio 2017).

<sup>6</sup> Docc. 77, 78 e 79.

<sup>7</sup> Doc. 93.

<sup>8</sup> Doc. 101.

14. Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645 e Samarcanda, nonché la segnalante Mytaxi hanno presentato informazioni, deduzioni e tesi difensive nel corso dell'intero procedimento, e nello specifico:

(i) nelle audizioni tenutesi nei mesi di aprile e maggio 2017, nonché febbraio 2018<sup>9</sup>, sono stati sentiti in audizione anche i rappresentanti di un radiotaxi terzo, Taxi Tevere S.r.l. nel mese di novembre 2017<sup>10</sup>;

(ii) nelle risposte alle richieste di informazioni della Direzione di ciascuno dei radiotaxi Parti, pervenute nei mesi di aprile, maggio e novembre 2017<sup>11</sup>, nonché nelle risposte di Mytaxi, pervenute nei mesi di luglio, ottobre, novembre 2017 e gennaio 2018<sup>12</sup>. La Direzione ha formulato richieste di informazioni anche a Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., che ha fornito le risposte richieste nel dicembre 2017<sup>13</sup>; infine, nel gennaio 2018 sono stati acquisiti d'ufficio ulteriori elementi informativi tramite l'acquisizione agli atti di alcune pagine web<sup>14</sup>.

(iii) nelle memorie e scritti difensivi prodotti dai radiotaxi Parti, nonché da Mytaxi nei mesi di aprile, maggio e giugno 2017<sup>15</sup>; per quanto riguarda Radiotaxi 3570, anche nelle memorie e scritti difensivi dei mesi di gennaio, febbraio e marzo 2018<sup>16</sup>;

(iv) infine, nelle memorie conclusive pervenute il 4 maggio 2018<sup>17</sup> e nell'audizione finale tenutasi davanti al Collegio il 9 maggio 2018<sup>18</sup>.

15. Durante l'istruttoria le Parti hanno più volte effettuato accesso agli atti<sup>19</sup>.

16. In data 30 gennaio 2017 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha inviato all'Autorità una richiesta di collaborazione ai sensi dell'art. 2 del Protocollo di intesa tra ART e Autorità<sup>20</sup>, a cui l'Autorità ha fornito riscontro il 3 febbraio e il 13 novembre 2017<sup>21</sup>. Nell'ambito di tale collaborazione l'ART, in data 18 dicembre 2017, ha inviato un parere, agli atti del procedimento, contenente

---

<sup>9</sup> Docc. 57 e 147 (verbali audizioni Radiotaxi 3570 del 19 aprile 2017 e del 1° febbraio 2018); 58 (verbale audizione Pronto Taxi 6645 del 21 aprile 2017); 64 (verbale audizione Samarcanda del 3 maggio 2017); doc. 72 (verbale audizione Mytaxi del 23 maggio 2017).

<sup>10</sup> Doc. 111a (verbale audizione Taxi Tevere del 24 novembre 2017).

<sup>11</sup> Docc. 60 e 113 (risposte del 27 aprile 2017 e del 29 novembre 2017 di Radiotaxi 3570); docc. 65b e 112a (risposte del 3 maggio 2017 e del 28 novembre 2017 di Pronto Taxi 6645); docc.66.1 e 105a, (risposte del 8-12 maggio 2017 e del 14 novembre 2017 di Samarcanda); docc. 88, 94, 107, 107a, 107b, 107c e 107d (risposte dell'11 luglio 2017, del 10 ottobre 2017 e del 16 novembre 2017 di Mytaxi).

<sup>12</sup> Docc. 88, 94, 107, 107a, 107b, 107c, 107d e 129 (risposte dell'11 luglio 2017, del 10 ottobre 2017, del 16 novembre 2017 e del 9 gennaio 2018 di Mytaxi).

<sup>13</sup> Doc. 126 (risposta del 18 dicembre 2017 di Roma Servizi per la Mobilità).

<sup>14</sup> Doc. 128 (verbale di acquisizione agli atti dell'8 gennaio 2018).

<sup>15</sup> Docc. 59 e 70 (Radiotaxi 3570, 26 aprile 2017 e 18 maggio 2017); 61 (Pronto Taxi 6645, 28 aprile 2017) e 66.1 (Samarcanda, 8-12 maggio 2017); doc. 85a (memoria del 10 giugno 2017 di Mytaxi).

<sup>16</sup> Docc. 149 e 136 (memoria del 23 gennaio 2018; integrazione memoria del 25 gennaio 2018), 163 e 167 (comunicazioni del 27 febbraio 2018 e del 7 marzo 2018)

<sup>17</sup> Docc. 190 (memoria Pronto Taxi 6645), 191 (memoria Radiotaxi 3570 e 193 (memoria Samarcanda); doc. 192 (memoria Mytaxi).

<sup>18</sup> Doc. 208.

<sup>19</sup> Docc. 37, 87, 124, 160, 161, 166, 200 (accessi di Radiotaxi 3570 del 23 febbraio 2017, 11 luglio 2017, 15 dicembre 2017, 12 febbraio 2018, 16 febbraio 2018, 1 marzo 2018, 7 maggio 2018); docc. 51, 92, 174, 205 (accessi di Pronto Taxi 6645 del 27 marzo 2017, 7 agosto 2017, 15 marzo 2018, 8 maggio 2018); doc. 56 (accesso di Samarcanda del 12 aprile 2017); docc. 50, 69, 83, 173, 199 (accessi di Mytaxi del 24 marzo 2017, 17 maggio 2017, 28 giugno 2017, 15 marzo 2018, 7 maggio 2018).

<sup>20</sup> Doc. 25.

<sup>21</sup> Docc. 28 e 104.

le proprie osservazioni sull'oggetto dell'istruttoria<sup>22</sup>.

17. Radiotaxi 3570, con memoria del 23 gennaio 2018<sup>23</sup> e successiva comunicazione del 25 gennaio 2018<sup>24</sup>, ha lamentato una presunta carenza di un compiuto ed effettivo “*dialogo istruttorio*” con gli Uffici.

18. In data 31 gennaio 2018 l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 aprile 2018 il termine di conclusione del procedimento<sup>25</sup>. In data 1° febbraio 2018 Radiotaxi 3570 è stato nuovamente sentito in audizione dagli Uffici; Radiotaxi 3570 ha quindi effettuato nuovi accessi agli atti nelle date 12 febbraio, 16 febbraio e 1° marzo 2018, ovvero prima della notifica alle Parti della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI)<sup>26</sup>, avvenuta in data 9 marzo 2018. In tal modo Radiotaxi 3570 ha avuto accesso anche ai documenti per i quali era stato precedentemente disposto il differimento.

19. In date 27 febbraio 2018<sup>27</sup> e 7 marzo 2018<sup>28</sup> - e dunque prima del ricevimento della CRI e nonostante le attività istruttorie appena illustrate - Radiotaxi 3570 ha reiterato la propria lamentela relativa alla carenza di un compiuto ed effettivo “*dialogo istruttorio*” con gli Uffici. Nella citata comunicazione del 7 marzo 2018 Radiotaxi 3570 ha chiesto anche una proroga del termine finale del procedimento; in data 15 marzo 2018<sup>29</sup> Radiotaxi 3570 ha ancora chiesto una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine di conclusione del procedimento.

20. In data 16 marzo 2018<sup>30</sup> anche Pronto Taxi 6645 ha chiesto una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine di conclusione del procedimento.

21. A seguito delle istanze formulate da Radiotaxi 3570 e Pronto Taxi 6645, in data 28 marzo 2018, l'Autorità ha deliberato di prorogare al 31 maggio 2018 il termine di conclusione del procedimento<sup>31</sup>.

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

23. Con la memoria finale del 4 maggio 2018, Radiotaxi 3570 ha chiesto la riapertura della fase istruttoria, così da permettere l'elaborazione di una nuova CRI, o in subordine lo svolgimento di un'audizione dinanzi al Collegio, che

---

<sup>22</sup> Doc. 125.

<sup>23</sup> Doc. 149.

<sup>24</sup> Doc. 136.

<sup>25</sup> Docc. 154-158.

<sup>26</sup> Doc. 168.

<sup>27</sup> Doc. 163. Tale richiesta è stata reiterata in occasione dell'accesso agli atti del 1° marzo 2018 (Doc. 166, Verbale accesso Radiotaxi 3570)

<sup>28</sup> Doc. 167. Nella comunicazione “*si ribadiscono le richieste già formulate (... e si richiede di integrare la fase istruttoria, consentendo alla scrivente di essere sentita in audizione nel corso della prossima settimana, e comunque prima dell'adozione della Comunicazione delle risultanze istruttorie*”.

<sup>29</sup> Doc. 172.

<sup>30</sup> Doc. 177.

<sup>31</sup> Docc. 178-182. L'istanza di Radiotaxi 3570 è motivata con l'esigenza di “*poter svolgere un accurato vaglio istruttorio [della CRI] nonché per la predisposizione di memorie e per la presentazione di documenti utili alla difesa*”, date la complessità del caso, la voluminosità della documentazione acquisita, nonché della novità di talune “*allegazioni, argomentazioni e dati contenuti nei documenti di Mytaxi*” acquisiti negli ultimi accessi agli atti, del febbraio scorso. Pronto Taxi 6645 ha motivato l'istanza con la necessità di analizzare la documentazione acquisita nell'ultimo accesso agli atti e di svolgere le analisi, anche sotto il profilo economico, ritenute imprescindibili alla difesa.



consentisse un effettivo contraddittorio orizzontale con gli Uffici<sup>32</sup>.

24. Le Parti sono state sentite in audizione finale davanti al Collegio il 9 maggio 2018.

25. Con comunicazione del 29 maggio 2018, Radiotaxi 3570 ha contestato la violazione dei principi del giusto processo, non essendo stato svolto un pieno ed effettivo contraddittorio orizzontale con gli Uffici nell'ambito dell'audizione finale del 9 maggio 2018 innanzi al Collegio<sup>33</sup>, e ha chiesto all'Autorità di disporre la celebrazione di un'ulteriore audizione finale innanzi al Collegio nella sua completezza<sup>34</sup>.

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

### III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

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

27. L'attività di trasporto mediante taxi è disciplinata dalla legge n. 21/1992, che definisce il servizio di taxi come un servizio di trasporto pubblico non di linea che: *“ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad un'utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti [i Comuni n.d.r.] che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale”*. Inoltre: *“la prestazione del servizio è obbligatoria”*. Infine, *l'esercizio dell'attività “è soggetta a licenza”*<sup>35</sup>.

28. 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 sostituibili<sup>36</sup>.

29. Alla legge-quadro devono conformarsi i regolatori locali che sono costituiti

---

<sup>32</sup> Ciò, al fine di garantire i principi del giusto processo (ed in particolare di un pieno ed effettivo contraddittorio) e di buona amministrazione quali assicurati dall'art. 6 CEDU nei procedimenti di applicazione della normativa antitrust, qualificata dalla Corte EDU come di natura sostanzialmente penale.

<sup>33</sup> Doc. 216.

<sup>34</sup> Atteso che la precedente audizione del 9 maggio 2018 si è svolta in presenza di solo due dei tre componenti dell'Autorità.

<sup>35</sup> Legge 15 gennaio 1992, n. 21 *Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*. E' in corso di esame uno schema di decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 2, comma 3, del decreto legge n. 40/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 73/2010, il quale detterà disposizioni attuative tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di NCC.

<sup>36</sup> L'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.

dalle Regioni e dai Comuni. In particolare, ai sensi dell'art. 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.

30. Nel Lazio la legge nazionale è integrata da una legge regionale e da un Regolamento del Comune di Roma, il quale, all'art. 28, prevede tra le modalità di chiamata anche quella via radio<sup>37</sup>. A Roma sono previsti importi tariffari massimi, per cui i conducenti sono liberi di applicare tariffe inferiori<sup>38</sup>.

31. All'amministrazione comunale compete anche l'attività di verifica del rispetto della normativa, inclusa quella sui turni, da parte dei tassisti. A tale riguardo è opportuno evidenziare che Roma Servizi per la Mobilità<sup>39</sup> ha informato gli Uffici che sta sviluppando una piattaforma informatica da utilizzare per il monitoraggio in tempo reale del rispetto da parte dei tassisti della regolamentazione vigente, anche in relazione ai turni<sup>40</sup>.

## **2. L'art. 2527 c.c.: requisiti del soci**

32. Tutte e tre le società parti del presente procedimento hanno forma cooperativa. Viene dunque in rilievo, per l'esame delle fattispecie rilevanti nel caso di specie, l'articolo 2527 del codice civile, rubricato "*requisiti dei soci*".

33. L'art. 2527, c.c., dispone al primo comma che: "*l'atto costitutivo stabilisce i requisiti per l'ammissione dei nuovi soci [...], secondo criteri non discriminatori coerenti con lo scopo mutualistico e l'attività economica svolta*". Il secondo comma dispone che: "*non possono in ogni caso divenire soci della cooperativa quanti esercitano in proprio imprese in concorrenza con quella della cooperativa*"<sup>41</sup>. L'articolo, dunque, attribuisce l'individuazione dei requisiti dei soci all'autonomia statutaria ma fissa dei limiti alla stessa, prevedendo alcuni criteri generali, valevoli per ogni tipologia di cooperativa.

34. Quanto ai principi della non discriminazione e della coerenza con lo scopo mutualistico, lo statuto della cooperativa deve individuare requisiti di ammissione

---

<sup>37</sup> L.R. del Lazio n. 58 del 26 ottobre 1993 e ss.mm.; ultimo Regolamento capitolino approvato con deliberazione consiliare n. 68 dell'8/9 novembre 2011, il cui art. 28 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. Non vi sono specifiche disposizioni circa le modalità di acquisizione del servizio taxi attraverso le nuove tecnologie.

<sup>38</sup> Cfr. ultimo Regolamento capitolino, cit..

<sup>39</sup> Si tratta della società strumentale del Comune di Roma che svolge le attività strategiche di pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo della mobilità pubblica e privata.

<sup>40</sup> L'Agenzia ha chiarito che la piattaforma è stata progettata per consentire la gestione via *web* di tutto il servizio amministrativo del TPL non di linea, inclusa l'informazione del turno di servizio da svolgere; in tal modo "*sul nuovo software sarà reso disponibile, in ogni momento, il dato delle licenze Taxi che dovrebbero essere in turno con la possibilità di collegare la fascia oraria di tale turno alla Lista Bianca dell'elenco degli autorizzati all'ingresso nelle ZTL e sulle corsie preferenziali di Roma Capitale*". Doc. 126.

<sup>41</sup> Questo secondo comma è stato aggiunto a seguito della riforma del diritto societario nel 2003. Anteriormente alla riforma del diritto societario, i requisiti dei soci delle cooperative erano contenuti in leggi speciali ed erano stabiliti con criteri diversi, a seconda della tipologia e del settore economico di appartenenza della cooperativa.



tali da consentire la selezione di soggetti idonei a divenire parte del precipuo scambio mutualistico che si pone la costituzione dell'impresa. Poiché sono rinvenibili nell'esperienza differenti tipi di scambio mutualistico, la conformità di una clausola statutaria alla disposizione in commento deve essere verificata con riferimento alla particolare tipologia cui è riconducibile ogni singola cooperativa.

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

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

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

36. Il procedimento ha evidenziato la presenza di clausole di non concorrenza negli Statuti delle società di radiotaxi Parti e nel Regolamento interno di Radiotaxi 3570.

37. Più in dettaglio, sono previsti espliciti obblighi di non concorrenza dagli articoli 4, 5 e 10 dello Statuto di Radiotaxi 3570.

38. In base all'art. 5 *“non possono essere soci coloro che esercitano in proprio imprese identiche, affini o concorrenti a quella della cooperativa. Non possono essere altresì soci (...) coloro che già usufruiscono del servizio di radiotaxi da parte di altri soggetti e chiunque abbia attività o interessi in contrasto con la cooperativa”*<sup>42</sup>. E' prevista l'esclusione dei soci che adottino comportamenti in contrasto o concorrenza con le finalità e gli scopi della cooperativa (art. 10)<sup>43</sup>. Inoltre, in base all'art. 4 dello Statuto, i soci che si avvalgono del servizio radiotaxi o di altro sistema di ricetrasmisione di dati e informazioni predisposto dalla cooperativa devono usare esclusivamente apparecchiature di ricetrasmisione conformi - per tipo, potenza e ricezione - alle caratteristiche fissate dalla cooperativa stessa; in caso di violazione di tali disposizioni, i soci sono soggetti a procedimento disciplinare, con possibile sospensione come sanzione<sup>44</sup>.

39. Clausole di analoga portata sono presenti anche nel Regolamento interno di Radiotaxi 3570 laddove viene ribadito che il socio non deve installare sulla propria autovettura qualsivoglia ulteriore apparecchiatura radiotrasmettente oltre a quella

---

<sup>42</sup> Doc. 10.1.

<sup>43</sup> *“L'esclusione del socio può avvenire (...) per l'adozione di comportamenti che siano in contrasto o in concorrenza con le finalità e gli scopi della cooperativa”* (art. 10). Doc. 10.1.

<sup>44</sup> L'art. 4 reca testualmente: *“I soci nell'avvalersi del servizio radio o di qualsiasi altro sistema di ricetrasmisione dati e informazioni predisposto dalla società cooperativa, potranno utilizzare esclusivamente microfoni, apparecchi radio, impianti di antenna e impianti di alimentazione privi di qualsiasi sistema di amplificazione e/o potenziamento, nonché conformi per tipo, potenza e ricezione alle caratteristiche fissate dalla società cooperativa con proprio regolamento interno”; “il consiglio di amministrazione, nel caso in cui, durante un controllo, (...) riscontrasse: (...) la presenza all'interno del veicolo, di un apparato veicolare di ricetrasmisione diverso da quello che risulti alla società (...) ha l'obbligo di decretare con effetto immediato la sospensione del socio dal servizio radiotaxi avviando (...) il relativo procedimento disciplinare che prevede l'applicazione della sanzione della sospensione dal servizio radiotaxi per un periodo massimo di diciotto mesi”*. Doc. 10.1.

della cooperativa (art. 3.1), essendo soggetto, in caso di violazione di tale disposizione, a sospensione dal servizio (3.5); sempre nel Regolamento viene ribadito che il socio può essere escluso nel caso in cui adotti comportamenti che siano in contrasto o concorrenza con le finalità e gli scopi della cooperativa (art. 10)<sup>45</sup>.

40. Obblighi di non concorrenza sono anche previsti negli articoli 4 e 8 dello Statuto di Pronto Taxi 6645. In particolare, l'art. 4 reca testualmente: *“Non possono essere soci coloro che, esercitando in proprio imprese identiche o affini a quella della cooperativa, svolgano un'attività effettivamente concorrente o in contrasto con quella della cooperativa stessa. A tal fine, l'organo amministrativo dovrà valutare i settori e i mercati economici in cui operano i soci, nonché le loro dimensioni imprenditoriali.*<sup>46</sup>. L'art. 8 prevede altresì la possibilità di esclusione dalla cooperativa nei confronti del socio che, senza autorizzazione del C.d.A., svolga attività in contrasto o concorrenza con quella della società (art. 8)<sup>47</sup>.

41. Analogamente, gli articoli 5, 7 e 14 dello Statuto di Samarcanda prevedono obblighi di non concorrenza la cui violazione è soggetta a sanzione. Nello specifico, sulla base dell'art. 5 *“Non possono essere soci coloro che esercitano in proprio imprese identiche, affini o concorrenti a quella della cooperativa. Non possono essere altresì soci (...) coloro che già usufruiscono del servizio di radiotaxi da parte di altri soggetti e chiunque abbia attività o interessi in contrasto con la cooperativa”*.

I soci sono obbligati all'uso esclusivo dell'apparecchiatura radio (che deve rispondere a determinati requisiti), del POS e di tutto il materiale promozionale fornito dalla cooperativa (art. 7)<sup>48</sup>; è altresì prevista l'esclusione dalla cooperativa del socio che venga a trovarsi in una delle situazioni di incompatibilità di cui al citato art. 5 e che compia abusi nel procacciamento dei clienti e non osservi i requisiti di funzionalità ed equità degli apparecchi radiotaxi rispettivamente indicati negli artt. 5 e 6 del Regolamento radiotaxi (art. 14)<sup>49</sup>.

La portata della clausola è stata modificata con delibera del C.d.A. di Samarcanda

---

<sup>45</sup> *“I soci per usufruire del servizio radiotaxi potranno avvalersi ed installare esclusivamente gli apparati radio di loro proprietà o detenuti in leasing o in locazione, corrispondenti ai modelli e alle caratteristiche tecniche indicate dalla cooperativa o dalla medesima autorizzati, provati e omologati con relativo verbale. E' esclusa la possibilità di montare sull'autovettura adibita a taxi qualsivoglia altra apparecchiatura radiotrasmettente, anche di tipo semplicemente amatoriale”* (art. 3.1 Reg.); *“Le violazioni del presente articolo 3 comporteranno l'applicazione (...) delle seguenti sanzioni: per il comma 1 la sospensione dal servizio radiotaxi da un minimo di giorni 15 ad un massimo di mesi 18. (...)”* (art. 3.5 Reg.). *“L'esclusione del socio può avvenire (...) per l'adozione di comportamenti che siano in contrasto o in concorrenza con le finalità e gli scopi della cooperativa”* (art. 10). Doc. 10.1.

<sup>46</sup> Doc. 17.1.

<sup>47</sup> L'art. 8 reca testualmente: *“L'esclusione (...) può essere deliberata dal C.d.A. nei confronti del socio che: (...) senza preventiva autorizzazione scritta del C.d.A. prenda parte ad imprese che abbiano interessi o svolgano attività contrastanti e/o in concorrenza a quelle della cooperativa”*. Doc. 17.1.

<sup>48</sup> L'art. 7 reca testualmente: *“Essi [i soci] sono obbligati: (...) f) all'uso esclusivo dell'apparecchiatura radio, del pos e di tutto il materiale promozionale fornito dalla cooperativa”; g) “ad esporre nella vettura taxi tutto il materiale promozionale fornito dalla cooperativa”*. Doc. 21.11.

<sup>49</sup> L'art. 14 reca testualmente: *“L'esclusione (...) deve essere deliberata dal Consiglio di Amministrazione (...) nei confronti del socio: (...) e) che venga a trovarsi in una delle situazioni di incompatibilità previsto dall'articolo cinque del presente statuto; (...); m) che compia degli abusi nel procacciamento dei clienti e non osservi i requisiti di funzionalità ed equità degli apparecchi radiotaxi indicati rispettivamente nell'articolo 5 e 6 del Regolamento radiotaxi”*. Doc. 21.11.

del giugno 2016 nel senso di consentire ai soci di usare il numero unico comunale senza comunque esporre il marchio “060609” sull’autovettura<sup>50</sup>.

42. I descritti obblighi di non concorrenza vincolano tutti i tassisti aderenti a ciascun radiotaxi: non solo i tassisti soci di ciascuna cooperativa, dunque, ma anche quei tassisti che, pur non avendo la qualifica di socio, usufruiscono del servizio di radiotaxi dietro versamento di un corrispettivo mensile.

43. Nel caso di Radiotaxi 3570 ci si riferisce ai “tassisti-utenti” e ai “tassisti soci in formazione”. I “tassisti-utenti”, in base all’art. 7 del contratto di utenza, sono tenuti a rispettare gli stessi obblighi dei soci (inclusa, dunque, la clausola di non concorrenza prevista nello Statuto), prevedendosi la sospensione o la risoluzione del contratto in caso di mancato rispetto dello Statuto o del Regolamento<sup>51</sup>; anche i “tassisti soci in formazione”, in base all’art. 5-bis dello Statuto nonché all’art. 4 del “Regolamento dei soci in formazione”, sono tenuti a rispettare gli stessi obblighi dei soci (inclusa, dunque, la clausola di non concorrenza prevista nello Statuto), prevedendosi l’esclusione in caso di mancato rispetto dello Statuto o del Regolamento<sup>52</sup>.

44. Per quanto riguarda Pronto Taxi 6645 ci si riferisce ai “tassisti-utenti”, parimenti vincolati al rispetto dei medesimi obblighi dei soci dall’art. 11 del contratto di utenza<sup>53</sup>. Nel caso di Samarcanda, oltre ai soci sono vincolati dalle esclusive sia i “tassisti aspiranti soci”, i quali hanno tutti gli obblighi dei soci<sup>54</sup>, sia i tassisti aderenti alla “seconda flotta”, che non appartengono alla cooperativa e

---

<sup>50</sup> Cfr. verbale dell’assemblea del 6 giugno 2016, da cui risulta che è stata approvata “*la facoltà per i soci (...) di scaricare, registrarsi e prendere corse taxi attraverso l’applicazione 060609 di Roma Capitale. Si specifica che in caso favorevole, è fatto comunque divieto di pubblicizzare la stessa e di apporre sigle o materiale pubblicitario sia dentro che fuori la vettura*”. Doc. 66.1.20.

<sup>51</sup> L’art. 7 recita: “*nell’uso del servizio radiotaxi [...] l’utente si impegna a [...] uniformarsi ai principi e alle regole di comportamento stabiliti nello Statuto e nel Regolamento. La Cooperativa potrà adottare nei confronti dell’utente, a suo insindacabile giudizio, [...] la sospensione temporanea del servizio radiotaxi e/o la risoluzione immediata del contratto qualora con il proprio comportamento lo stesso violi gli obblighi di cui al precedente comma[...]*”. Doc. 10.3.

<sup>52</sup> In particolare, l’art. 5bis prevede che “*durante il periodo di prova il socio in formazione è tenuto a rispettare tutti gli obblighi verso la cooperativa e tutte le norme statutarie e regolamentari, ma ha soltanto il diritto di usufruire del servizio radiotaxi alle condizioni stabilite dal consiglio di amministrazione*”; l’art. 4.1 del Regolamento dei soci in formazione recita: “*Il socio in formazione è tenuto, al pari dei soci cooperatori ordinari: [...] ad osservare lo Statuto sociale e il Regolamento interno della Cooperativa; - ad adempiere a tutti gli obblighi verso la Cooperativa previsti a carico dei soci cooperatori ordinari dallo Statuto sociale, dal Regolamento interno e dalla legge*”. Inoltre secondo l’art. 4.2 “*il socio in formazione è, altresì, assoggettato - al pari dei soci cooperatori ordinari - al potere disciplinare e alle sanzioni previste dallo Statuto sociale e dal Regolamento interno*”. Doc. 10.1.

<sup>53</sup> In base all’art. 11: “*l’utente si impegna a rispettare tutte le disposizioni organizzative e di servizio emanate dalla cooperativa e/o dai suoi organi nonché il regolamento della stessa, di cui dichiara di aver preso conoscenza e ricevuto copia al momento della sottoscrizione del presente contratto*”. Doc. 17.3.

<sup>54</sup> L’art. 3 del contratto di servizio con il tassista aspirante socio prevede che il tassista, pur non essendo socio, si impegna a svolgere il proprio lavoro secondo le modalità e le medesime condizioni dei soci di Samarcanda. In particolare, il § 6.1 prevede che il tassista aspirante socio si impegna nei confronti di Samarcanda ad assumere una serie di obbligazioni, tra cui: “*(viii) non esporre targhe relative ad altri servizi di chiamata taxi o applicazioni concorrenti; (ix) non prestare servizio per altre applicazioni concorrenti, incluso il servizio Chiama Taxi 060609*”. In caso di violazione del contratto o di mancato rispetto dello Statuto, del regolamento o delle deliberazioni consiliari o assembleari, Samarcanda può “*risolvere o sospendere il presente Contratto, con effetto immediato, e senza obblighi di motivazione*”. Come anticipato, la società nel 2016 ha consentito di usare il numero unico comunale senza comunque esporre il marchio “060609” sull’autovettura. Doc. 21.3.

prestano la loro attività in favore di Samarcaanda solo quando quest'ultima non riesce a soddisfare la domanda di servizi taxi facendo ricorso ai propri soci o aspiranti soci<sup>55</sup>.

45. Sia Radiotaxi 3570 che Samarcaanda consentono ai soci l'utilizzo di proprie *app* per la raccolta e lo smistamento delle corse; l'apposito *software* è stato sviluppato dalle rispettive società nell'ambito di raggruppamenti di radiotaxi operanti in diverse città italiane, ai quali aderisce non più di un radiotaxi per città<sup>56</sup>.

46. Le società di radiotaxi Parti del procedimento prevedono clausole che disciplinano il recesso del socio, da esercitarsi secondo i termini e le modalità previsti nei rispettivi Statuti.

47. L'art. 9 dello Statuto di Radiotaxi 3570 richiede un preavviso di almeno 3 mesi per presentare la dichiarazione di recesso e un termine di 60 giorni per l'esame della dichiarazione di recesso; quest'ultima viene accolta dall'organo amministrativo solo se ne sussistono i presupposti, fra cui ricorre quello di aver perduto i requisiti di ammissione a socio<sup>57</sup>.

48. Nello Statuto di Pronto Taxi 6645 il recesso è disciplinato dall'art. 7, che prevede un preavviso di almeno 6 mesi e un termine di 60 giorni per esaminare la dichiarazione di recesso; questa viene accolta dall'organo amministrativo solo se ne sussistono i presupposti, fra cui ricorre quello di trasferimento ad altro radiotaxi<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> Il contratto di servizio seconda flotta, all'art. 6 "Doveri del Tassista", prevede che il tassista si impegni a attenersi alle seguenti obbligazioni: "non esporre targhe relative ad altri servizi di chiamata taxi o applicazioni concorrenti" (punto vii); "non prestare servizio per altre applicazioni concorrenti, ad eccezione fatta per il servizio comunale "Chiama Taxi 060609" (punto viii). Doc. 66.1.8. V. anche docc. 21.4 e 21.32.

<sup>56</sup> Samarcaanda consente ai propri tassisti aderenti l'uso dell'*app* sviluppata nell'ambito di AppTaxi Scrl, a cui possono aderire, in base all'atto costitutivo e allo Statuto, solo gestori di radiotaxi. A AppTaxi Scrl aderisce solo un gestore radiotaxi per città, a Roma la società Samarcaanda. Docc. 1.4, 21.1 e 21.2. I tassisti aderenti a Radiotaxi 3570 usano l'*app* itTaxi sviluppata nell'ambito dell'Unione dei Radiotaxi d'Italia-URI, a cui, in base all'atto costitutivo e allo Statuto, possono aderire solo i gestori di radiotaxi; a URI aderisce solo un gestore di radiotaxi per città, a Roma la società Radiotaxi 3570. Doc. 13.1.

<sup>57</sup> In base al predetto art. 9: "Il diritto di recesso compete, salvo quanto previsto dall'art. 2350, sesto comma, del codice civile: a- ai soci cooperatori che non hanno contribuito con il loro voto alla approvazione delle deliberazioni riguardanti il cambiamento dell'oggetto o del tipo di società, alla sua fusione o scissione, alla revoca dello stato di liquidazione, al trasferimento della sede al di fuori del territorio del Comune di Roma, alla eliminazione di una o più cause di recesso previste dal presente statuto; b- ai soci cooperatori che abbiano perduto i requisiti per l'ammissione; c- ai soci cooperatori che non abbiano contribuito con il loro voto alla approvazione delle deliberazioni riguardanti il compimento di operazioni che comportano una sostanziale modificazione dell'oggetto della società determinato nel presente statuto; d- ai soci cooperatori che non si trovino più in condizione di partecipare al raggiungimento degli scopi sociali; e- in tutti gli altri casi previsti dalla legge o dal presente statuto. Il recesso non può essere parziale. La dichiarazione di recesso deve essere comunicata a mezzo raccomandata A.R. alla società con preavviso di almeno tre mesi. L'organo amministrativo deve esaminarla entro sessanta giorni dalla ricezione. Se non sussistono i presupposti del recesso, se e deve dare immediata comunicazione al socio, che entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre opposizione innanzi al Tribunale. Il recesso ha effetto sia per quanto riguarda il rapporto sociale che per quanto riguarda quello mutualistico dalla comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda". Doc. 10.1.

<sup>58</sup> L'art. 7 stabilisce testualmente: "Oltre che nei casi previsti dalla legge, il recesso è consentito al socio: a) che non si trovi nelle condizioni di partecipare al raggiungimento degli scopi sociali; b) che intenda trasferirsi ad altro radio taxi dando un regolare preavviso, a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno di almeno 6 mesi. Spetta al Consiglio di Amministrazione constatare, entro sessanta giorni dalla comunicazione di recesso, se ricorrano i motivi che, a norma della legge e del presente statuto, legittimino il recesso. Qualora i presupposti del recesso non sussistano, gli amministratori devono darne immediata



49. Per quanto riguarda Samarcanda, l'art. 12 dello Statuto richiede un preavviso di almeno 3 mesi e un termine di 60 giorni per l'esame della dichiarazione di recesso, ma non prevede specifiche cause di recesso oltre quelle previste dalla legge e dallo Statuto<sup>59</sup>.

50. Nel complesso, dalla descritta disciplina risulta che spetta all'organo amministrativo di ciascuna società valutare se ricorrano i presupposti che, a norma di legge e dello Statuto, legittimano il recesso; al momento dell'avvio della presente istruttoria in nessuno degli Statuti compariva, tra le cause di recesso, l'uso di una diversa piattaforma di intermediazione. Solo Radiotaxi 3570, a luglio 2017, ha modificato il proprio Statuto introducendo, all'art. 9, quale specifica ipotesi di giusta causa di recesso, l'uso di una diversa piattaforma di intermediazione<sup>60</sup>.

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

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

52. Attualmente Radiotaxi 3570 prevede a carico dei soci una tassa di ammissione di [1.000-1.500] euro, mentre quella a carico dei soci di Samarcanda è pari a [3.000-3.500] euro, in diminuzione rispetto agli anni passati; Pronto Taxi 6645 ha eliminato recentemente la tassa d'ingresso, applicata ancora fino al 2016 e allora pari a [500-1.000] euro, sia per i soci che per gli utenti<sup>61</sup>.

53. L'ammontare del canone mensile per i soci è di [150-200] euro per Radiotaxi 3570, [150-200] euro per Pronto Taxi 6645 e [300-350] euro per Samarcanda<sup>62</sup>; tutti i radiotaxi prevedono canoni mensili solo lievemente più elevati per le altre categorie di tassisti (utenti, soci in formazione, aspiranti soci). Infine, i tassisti della seconda flotta di Samarcanda pagano un importo mensile di [5-10] euro a cui

---

*comunicazione al socio che, entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione, può attivare ricorso avverso tale decisione". Doc. 17.1.*

<sup>59</sup> L'art. 12 recita: "Salvo quanto previsto dall'articolo 2530, comma sesto, del codice civile, il socio può recedere dalla società, oltre che per propria volontà ed in tutti i casi previsti dalla legge o dal presente statuto anche quando non ha concorso alle deliberazioni riguardanti la modifica della clausola dell'oggetto sociale, al trasferimento della sede al di fuori del Comune di Roma ed alla eliminazione di una o più cause di recesso previste dal presente statuto. (art. 2437 c.c.) Il recesso non può essere parziale. (art.2532, comma 1, c.c.). Spetta al Consiglio di Amministrazione constatare se ricorrano i motivi che a norma di legge e del presente Statuto legittimino il recesso ed a provvedere in conseguenza nell'interesse della Società. La dichiarazione di recesso deve essere comunicata con raccomandata alla società con preavviso di almeno novanta giorni. Gli amministratori devono esaminarla entro sessanta giorni dalla ricezione. Se non sussistono i presupposti del recesso, gli amministratori devono dare immediata comunicazione al socio, che entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre opposizione innanzi al Tribunale. (art. 2532, comma 2, c.c.) Il recesso ha effetto per quanto riguarda il rapporto sociale ed il rapporto mutualistico dalla comunicazione del provvedimento di accoglimento della domanda, restano fermi gli obblighi pro-quota assunti in base alla quota sociale sottoscritta. (art. 2535, ult. comma, c.c.)". Doc. 21.11.

<sup>60</sup> Il nuovo Statuto, aggiornato al 13 luglio 2017, prevede ora che il diritto di recesso compete, salvo quanto previsto dall'art. 2530, sesto comma, codice civile, anche "ai soci che dichiarino di volersi avvalere di un servizio di piattaforma di intermediazione tecnologica fornito da altro soggetto giuridico". Doc. 128a.

<sup>61</sup> Docc. 113, 112a, 105a, risposta richieste di informazioni di Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645, Samarcanda.

<sup>62</sup> Pronto Taxi 6645 ha modificato le condizioni economiche nell'ultimo anno. Nel 2016 era previsto il pagamento di un canone mensile di [100-150] euro per i soci e [100-150] per gli utenti. Il costo per il noleggio dell'attrezzatura era di [40-50] euro invece dei [30-40] attuali. Doc. 112a.

aggiungere [0-5] euro per ogni corsa svolta per conto della società.

54. Vi sono anche altri costi a carico dei tassisti, come il deposito per il fondo buoni, previsto da Pronto Taxi 6645, di importo pari a [300-350] euro per i soci e [500-1.000] per gli utenti; oppure la “quota servizi” richiesta da Samarconda, per coprire una serie di servizi come il pagamento POS e altro, pari a [90-100] euro a carico dei soci.

55. Per le attrezzature, in caso di acquisto, i tassisti sostengono costi che vanno dai [1.500-2.000] euro per Pronto Taxi 6645, ai [2.000-2.500] euro per Samarconda, fino ai [3.000-3.500] euro per Radiotaxi 3570; l’attrezzatura, che può essere comunque fornita solo dallo specifico radiotaxi, può anche essere presa a noleggio/comodato d’uso, pagando un canone mensile di importo variabile<sup>63</sup>.

### 3.3 Altre attività dei radiotaxi

56. Oltre al servizio di raccolta e smistamento delle corse, i gestori di radiotaxi offrono ai propri tassisti una serie di altri servizi, quali ad esempio fornitura vetture di riserva, condizioni agevolate per l’acquisto di ricambi e riparazioni, buoni carburante, consulenza per servizi finanziari e assicurativi, ecc.<sup>64</sup>.

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

58. Per quanto riguarda il controllo del rispetto dei turni di servizio, tale funzione viene svolta dalle centrali, monitorando l’operato dei singoli tassisti attraverso il sistema di localizzazione satellitare proprio dei radiotaxi<sup>65</sup>. In merito alle tariffe, i radiotaxi effettuano diverse tipologie di controllo e comminano le relative sanzioni in caso di violazioni della regolazione<sup>66</sup>; inoltre, i gestori hanno riferito di effettuare anche un controllo sul rispetto del divieto di prenotazioni anticipate<sup>67</sup>.

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

59. A Roma esistono alcune società di gestione di centrali radiotaxi di minori dimensioni che operano senza clausola di non concorrenza e che non hanno forma cooperativa, quali Taxi Tevere S.r.l. e Mondo Taxi S.r.l.. Taxi Tevere S.r.l. (di seguito Taxi Tevere), a cui aderiscono circa 220 tassisti, non ha vincoli statutari né

---

<sup>63</sup> Per Radiotaxi 3570 il costo è di 48 rate di [70-80] euro + un riscatto di [500-1.000] euro (per un totale di [3.000-3.500] euro). Doc. 113. Per Pronto Taxi 6645 il canone è di [30-40] euro. Doc. 112a; Samarconda non ha indicato la possibilità di noleggiare l’attrezzatura. Doc. 105a.

<sup>64</sup> Docc. 57 verbale audizione Radiotaxi 3570; 58 verbale audizione Pronto Taxi 6645; 64 verbale audizione Samarconda.

<sup>65</sup> Cfr. *ex multis* doc. 57 verbale audizione Radiotaxi 3570; doc. 58 verbale audizione Pronto Taxi 6645; doc. 64 verbale audizione Samarconda.

<sup>66</sup> In particolare, il tassista aderente al radiotaxi non può far partire il tassametro prima di iniziare il servizio perché viene controllato attraverso il sistema di localizzazione satellitare gps del radiotaxi. Inoltre, i gestori di radiotaxi hanno adottato un’autoregolamentazione sulla base della quale la tariffa che compare sul tassametro al momento del prelievamento dell’utente non può essere superiore a cifre predeterminate, che variano in funzione del tempo di arrivo sul luogo del prelievamento del cliente.

<sup>67</sup> Infatti, la centrale radiotaxi assegna la corsa al tassista che è più vicino al cliente solo qualche minuto prima dell’effettivo inizio della corsa.



prevede, nel contratto, alcun obbligo di esclusiva a carico dei tassisti, se non quello di esporre sulla vettura la sigla e i loghi di riconoscimento forniti dalla società<sup>68</sup>.

60. La società chiede agli utenti un canone mensile di [100-150] euro; non vi sono tasse di ingresso né altri costi a carico dei tassisti; questi ultimi non utilizzano le attrezzature previste dai radiotaxi Parti del procedimento, poiché lavorano solo con il proprio *tablet* o *smartphone*, attraverso il quale ricevono le chiamate dalla centrale radio. Attualmente, circa 70 tassisti di Taxi Tevere utilizzano simultaneamente l'*app* Mytaxi<sup>69</sup>.

61. Anche Mondo Taxi S.r.l., a cui aderiscono circa 150 tassisti, non risulta applicare esclusive<sup>70</sup>.

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

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

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

63. In forza dei Termini e Condizioni di Utilizzo dell'*app* e dell'Accordo, i tassisti che utilizzano tale *app* sono liberi di usare qualunque altro sistema di smistamento delle corse in aggiunta a Mytaxi. L'unico impegno che assume il tassista è quello di accettare un passeggero che usa l'*app* Mytaxi sito nelle vicinanze quando l'*app* è accesa e il tassista è libero<sup>71</sup>.

64. Mytaxi adotta questo modello (senza esclusiva) in tutte le città in cui è presente, anche all'estero<sup>72</sup>.

65. Mytaxi non prevede costi per l'iscrizione al servizio, né quote mensili o annuali<sup>73</sup>. I tassisti pagano alla piattaforma una commissione per ogni corsa portata

---

<sup>68</sup> Doc. 111a, verbale audizione di Taxi Tevere.

<sup>69</sup> Doc. 111a verbale audizione Taxi Tevere.

<sup>70</sup> Doc. 85a e doc. 111a.

<sup>71</sup> In particolare il punto 2.4 dell'Accordo reca “*l'operatore deve essere pronto ad accettare potenziali passeggeri nelle vicinanze che utilizzano il software Mytaxi, l'operatore si impegna, conformemente alle disposizioni della normativa di volta in volta applicabile, ad accettare richieste di taxi a lui assegnate, a condizione che il software Mytaxi sia attivato e il veicolo libero*”. Ugualmente, il punto 3.4 dei termini per l'utilizzo delle *app* prevede che: “*poiché l'utente viene indicato, tramite l'app Mytaxi, come un potenziale conducente ai potenziali passeggeri, qualora esso si trovi nelle loro vicinanze, si impegna, in conformità con le vigenti disposizioni di legge, ad accettare le chiamate allo stesso indirizzate, a condizione che l'app Mytaxi sia attiva e il suo veicolo disponibile*”. Il punto 2.5 dell'Accordo reca: “*l'operatore si impegna altresì ad assicurare che lo status del proprio taxi (libero o occupato) nel software Mytaxi sia sempre corretto, in modo tale che il potenziale passeggero possa sempre vedere lo status attuale del taxi utilizzando il software Mytaxi*”. Doc. 66.1.27 e doc. 128b.

<sup>72</sup> Cfr. *ex multis* doc. 1.

<sup>73</sup> Dal sito internet (<https://it.mytaxi.com/tassisti.html>) risulta espressamente: “*Con Mytaxi non ci sono spese fisse né quote mensili o annuali*”. Il punto 1 dei termini per l'utilizzo dell'*app* reca che il software dell'*app* Mytaxi: “*viene messo a disposizione da parte di Mytaxi tramite dispositivi abilitati alla navigazione internet, come gli smartphone (...)*” e “*il necessario accesso ad internet non rientra tra i servizi del software. L'utente è l'unico responsabile e sostiene i costi in relazione all'accesso a internet, ai*

a termine, attualmente a Roma pari al 7%<sup>74</sup>. Per la regolazione dei rapporti economici “*non esiste ad oggi alcuna pattuizione espressa scritta*” tra Mytaxi e i tassisti; all’interno dell’*app* ciascun tassista trova il riepilogo dei compensi percepiti per le corse effettuate, al netto della *fee* da pagare alla *app*. Tali importi sono dettagliati settimanalmente da Mytaxi in un documento di riepilogo, inviato a ciascun tassista, che esplicita la percentuale del 7%<sup>75</sup>.

66. Non sono previsti costi di uscita. Quanto al recesso, entrambe le parti del rapporto possono recedere dal contratto con efficacia immediata, in qualsiasi momento e senza necessità di specificare il motivo, tramite comunicazione scritta (anche via e-mail e notifica *push*). Per il recesso del tassista è sufficiente la disinstallazione del *software* dell’*app* Mytaxi dal proprio dispositivo<sup>76</sup>.

#### 4.2 Altre attività di Mytaxi

67. In aggiunta al principale servizio di intermediazione corse, Mytaxi fornisce ai propri tassisti una serie di servizi ulteriori, quali: a) convenzioni con istituti bancari, aziende di distribuzione di carburante e scontistiche dedicate per case automobilistiche; b) servizio di intermediazione con il cliente per il recupero dei pagamenti delle corse il cui pagamento tramite *app* non è andato a buon fine; c) corresponsione di una somma forfettaria nel caso in cui il cliente non si presenti dopo aver richiesto la corsa; d) corsi di formazione su tematiche etiche-comportamentali<sup>77</sup>.

68. Mytaxi ha dichiarato di svolgere un’attività di monitoraggio del rispetto della regolazione da parte dei tassisti aderenti<sup>78</sup>. In particolare, la società chiede ai tassisti di fornire il calendario dei turni, controlla *ex post* che le corse con Mytaxi siano avvenute nel rispetto dei turni e adotta misure disciplinari in caso di violazione delle norme (ad es. la sospensione dall’utilizzo dei servizi Mytaxi fino a 3 giorni)<sup>79</sup>.

---

*requisiti tecnici, alla configurazione e alla funzionalità del dispositivo per l'utilizzo dell'applicativo e l'aggiornamento del software*". Doc. 128b.

<sup>74</sup>Il punto 5 dell’Accordo stabilisce che: “*L’operatore paga una commissione di segnalazione per ciascun passeggero per il quale ha effettuato con successo una corsa grazie all’uso del software mytaxi, il cui ammontare è tratto dal listino prezzi pubblicato su www.mytaxi.com*”. Doc. 66.1.27. Dal sito internet risulta nuovamente che: “*Paghi solo le prenotazioni che ricevi – quindi soltanto se hai terminato la corsa. Mytaxi trattiene una minima percentuale sulle corse che fai come contributo sull’intermediazione*”. Doc. 1; doc. 107.

<sup>75</sup> Doc. 141.

<sup>76</sup> Punto 8 dei termini per l’utilizzo dell’*app*; punto 9 dell’Accordo.

<sup>77</sup> Doc. 107.

<sup>78</sup> La premessa dei Termini per l’utilizzo delle *app* reca “*L’utente è soggetto alla normativa applicabile nell’ambito dell’utilizzo dei servizi Mytaxi, in particolare per quanto riguarda le leggi e i regolamenti locali che disciplinano lo svolgimento del servizio taxi, nonché i regolamenti sul sistema tariffario. La prenotazione di un taxi può essere accettata solo nella misura in cui ciò sia permesso e conforme alle vigenti previsioni normative*”. V. anche la premessa dell’Accordo.

<sup>79</sup> Il punto 7 dei Termini per l’utilizzo delle *app* e il punto 8 dell’Accordo stabiliscono che: “*A seguito di gravi violazioni degli obblighi derivanti dalle leggi e/o accordi contrattuali applicabili, l’utente può essere sospeso temporaneamente o definitivamente da ogni uso dei servizi o dall’uso di singoli servizi*”. Per quanto riguarda le tariffe, anche Mytaxi non applica il supplemento di chiamata previsto dalla regolazione comunale e ha adottato una regolamentazione interna affinché la tariffa applicata al cliente nel momento in cui sale sulla vettura non superi una certa cifra, a prescindere dal tempo impiegato dal tassista per prelevare il cliente. In merito al tema delle prenotazioni, l’Accordo prevede che, ove il divieto di accettare

69. Mytaxi ha dichiarato di monitorare anche la condotta dei tassisti nei confronti dei clienti tramite il servizio di *rating* offerto ai passeggeri dalla piattaforma<sup>80</sup>.

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

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

### 5.1 I canali di raccolta della domanda

71. L'attività di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi ricomprende diversi canali che mettono in collegamento clienti finali e tassisti, da quelli tradizionali a quelli più innovativi, basati sull'utilizzo di applicazioni *software* (*app*) con proprietà di geolocalizzazione<sup>81</sup>. Queste ultime *app* mettono in contatto diretto, attraverso piattaforme tecnologiche dedicate, gli utenti e i tassisti<sup>82</sup>.

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

- 1) canali diretti, come la richiesta diretta di taxi in transito o nei posteggi e le colonnine;
- 2) piattaforme di intermediazione: radiotaxi, *app* come Mytaxi<sup>83</sup>, numero unico comunale.

---

prenotazioni derivi dalla legge e fuori dei casi specifici previsti dal punto 4 dell'Accordo, il tassista può accettare una richiesta di prenotazione anticipata solo con un anticipo non superiore al tempo ragionevolmente necessario per raggiungere il passeggero. I passeggeri possono invece prenotare in anticipo la corsa con un organismo associativo di tassisti (punto 4). V. anche doc. 85a, memoria Mytaxi.

<sup>80</sup> Il punto 9 dei Termini per l'utilizzo dell'*app* prevede che: "L'utente presta il proprio consenso a concedere ai passeggeri, ai quali ha fornito i propri servizi, il diritto di valutare i servizi forniti tramite l'*app* Mytaxi (riguardanti conducente e veicolo). L'utente, inoltre, acconsente alla pubblicazione delle suddette valutazioni in modalità non anonima sulla homepage [www.mytaxi.com](http://www.mytaxi.com) e nel software per tutto il periodo di partecipazione dell'utente al servizio Mytaxi".

<sup>81</sup> Si tratta del processo che, in genere attraverso l'uso di un GPS, consente di determinare la posizione geografica di un utente connesso a internet con dispositivi portatili come *smartphone* e *tablet*.

<sup>82</sup> L'importanza delle nuove tecnologie è richiamata anche in uno studio KPMG sul mercato dei taxi di Roma e Milano, in cui si legge: "I fenomeni di evoluzione tecnologica e digitalizzazione informatica verificatisi nell'ultimo decennio [...] hanno favorito: da un lato, l'ingresso nel mercato di nuove forme sia di trasporto non di linea (e.g. carsharing, trasporto "peer to peer"), sia di gestione e intermediazione del trasporto non di linea (e.g. Uber-Black, Uber Pop, Mytaxi) – peraltro molto diverse tra loro sia sul piano tecnico sia degli impatti regolamentari [...]; dall'altro, l'utilizzo di nuove tecnologie per facilitare l'incontro tra domanda ed offerta, rispondendo alle esigenze più specifiche di alcune fasce di consumatori". "L'impatto dell'innovazione sulla mobilità non di linea. Regole, Mercato e Finanza pubblica. Report", 31 maggio 2017, realizzato da KPMG Advisory S.p.A. con il supporto dell'Unione dei Radiotaxi d'Italia e commissionato da Radiotaxi 3570. Lo studio riguarda i mercati di Roma e Milano ed è disponibile su [https://www.uritaxi.it/wpnew/wp-content/uploads/2017/06/Uri\\_Studio-KPMG\\_aggto.pdf](https://www.uritaxi.it/wpnew/wp-content/uploads/2017/06/Uri_Studio-KPMG_aggto.pdf).

<sup>83</sup> All'estero esistono altre piattaforme di intermediazione simili a Mytaxi, come ad esempio Gett (già Get Taxi), attiva in numerose città in Europa e negli Stati Uniti; Hailo, che nel 2016 è stata acquisita da Mytaxi.

## 5.2 I canali diretti

73. 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 Roma un certo numero di tassisti utilizza solo i canali diretti per la raccolta della domanda: si tratta di tassisti non convenzionati a centrali radiotaxi o altre piattaforme *web* (c.d. "tassisti indipendenti"), che, in genere, lavorano nei posteggi in prossimità di grandi attrattori di traffico (stazioni, aeroporti, grandi alberghi, ecc.).

## 5.3 Le piattaforme di intermediazione

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

### a) I radiotaxi

75. Il servizio radiotaxi funziona attraverso una centrale operativa che riceve le richieste telefoniche, ricerca via radio e localizza, tra i taxi aderenti al servizio, quello disponibile più vicino al luogo del prelevamento dell'utente al momento della chiamata, assegnandogli la corsa<sup>84</sup>. Tutti i rapporti con l'utente sono gestiti dalla centrale, la quale comunica all'utente la sigla del taxi in arrivo e il tempo che il taxi impiegherà per giungere sul luogo del prelevamento. A Roma, in particolare, il tassmetro viene acceso nel momento in cui il tassista accetta la corsa, per cui tempi di arrivo lunghi comportano prezzi più elevati per il cliente; l'utente può rifiutare la corsa, qualora il tempo comunicato sia ritenuto troppo elevato.

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

77. Alcune convenzioni, generalmente richieste dai grandi clienti *corporate* (es. grandi aziende, Ministeri), prevedono anche la garanzia dell'invio del taxi entro un

---

<sup>84</sup> Diversi gestori di radiotaxi non utilizzano più le frequenze radio (impiegate oramai come infrastruttura di *back-up*) e si sono dotati di un *software* che utilizza la tecnologia GPRS/GSM, che tramite GPS localizza la posizione dei tassisti.

tempo prestabilito e l'applicazione di penali in caso di ritardo<sup>85</sup>. L'impegno a far arrivare una vettura entro un certo tempo limite può essere assunto solo se si dispone di una rete di tassisti di dimensioni adeguate<sup>86</sup>.

78. Roma è uno dei più grandi Comuni per estensione in Europa, con un basso indice di densità dei taxi per superficie comunale (pari a 5,9 taxi per kmq)<sup>87</sup>. Per tale ragione, per poter sottoscrivere le convenzioni che prevedono penali è necessario poter contare su una rete di tassisti particolarmente ampia. A tale riguardo, anche Taxi Tevere ha evidenziato che, a Roma, gli enti pubblici e le grandi aziende interessate a questo tipo di impegno sono molto diffusi e per questo rappresentano un cliente *business* appetibile per i radiotaxi, ma la società, date le dimensioni ridotte della propria flotta, non può accedere a questa tipologia di clientela<sup>88</sup>.

79. Molti gestori di radiotaxi hanno iniziato a usare, accanto alla tecnologia che funziona tramite ricezione telefonica delle chiamate, modalità di dispacciamento aggiuntive, incluse *app* dedicate per dispositivi mobili basate sulla geolocalizzazione<sup>89</sup>, *app* di messaggistica, siti internet *webtaxi*. In ogni caso, a Roma la tecnologia radio resta la modalità di dispacciamento prevalente per Radiotaxi 3570, Pronto Taxi 6645 e Samarcanda<sup>90</sup>. I tassisti di altri radiotaxi invece, come quelli aderenti a Taxi Tevere *“lavorano soltanto con il proprio tablet o smartphone, attraverso il quale ricevono le chiamate dalla centrale radio; la*

---

<sup>85</sup>I radiotaxi Parti del procedimento hanno confermato l'esistenza di diverse tipologie di convenzioni, che prevedono la fornitura da parte dei radiotaxi di servizi differenziati, anche a seconda della natura del cliente *business*; la società Radiotaxi 3570 ha riferito che nelle convenzioni sottoscritte con i Ministeri può essere richiesto il pagamento di penali. Docc. 105a, 112a, 113, 111a.

<sup>86</sup> Doc. 111a e doc. 88.

<sup>87</sup> Si tratta peraltro di un valore sovrastimato perché non considera che spesso le vetture lavorano fuori dal territorio comunale, in particolare presso gli aeroporti, grandi attrattori di domanda. Tale parametro registra la dispersione sul territorio dei taxi esistenti, che su un territorio poco esteso risultano più facilmente raggiungibili. Fonte: Autorità di regolazione dei trasporti. Secondo Rapporto annuale al Parlamento, luglio 2015, p. 80, disponibile su <http://www.autorita-trasporti.it/relazioni-annuali/>.

<sup>88</sup> Nello specifico: *“Taxi Tevere non ha tra i propri clienti, né potrebbe farlo a causa delle dimensioni ridotte della propria flotta (circa 220 tassisti), aziende che richiedono l'impegno a far arrivare un taxi in un tempo predefinito e prevedono penali in caso di mancato rispetto dell'impegno. Tali penali consistono nella decurtazione del pagamento dovuto al radiotaxi e/o in un prolungamento dei termini per effettuare il pagamento al radiotaxi (ad es. da 60 a 90 giorni). Questo tipo di impegno viene richiesto in genere da aziende di grandi dimensioni [...], oppure da enti pubblici di grandi dimensioni come i Ministeri; a Roma questo tipo di enti pubblici è molto diffuso e rappresenta un cliente appetibile per i radiotaxi, ma per accedere a questa tipologia di clientela è necessario poter sottoscrivere convenzioni che contemplano il pagamento di penali nel senso sopra indicato. Questo tipo di convenzioni non può essere sottoscritto senza disporre di un'ampia rete di tassisti”*. Doc. 111a verbale audizione Taxi Tevere.

<sup>89</sup> Tra le *app* dedicate si segnalano a esempio itTaxi, utilizzata anche dai tassisti associati a Radiotaxi 3570 e appTaxi, utilizzata anche dai tassisti di Samarcanda. Anche Pronto Taxi 6645 sta sviluppando una propria *app* da lanciare sul mercato. V. *supra* e doc. 58 verbale di audizione Pronto Taxi 6645. Come si evince dai siti internet di appTaxi (<https://www.apptaxi.it/>) e di itTaxi (<https://www.ittaxi.it/>) tali *app*, oltre alla prenotazione del taxi, effettuata sempre attraverso la centrale radiotaxi, possono offrire altri servizi come la possibilità di pagare il taxi dal proprio *smartphone* (ad es. per chi ha un account PayPal nel caso di itTaxi) oltre che di effettuare una recensione sul servizio (*appTaxi*).

<sup>90</sup> *Ex multis* doc. 58 verbale audizione Pronto Taxi 6645; docc. 105a, 112a, 113, risposte dei radiotaxi a richieste di informazioni. Secondo quanto riferito da Pronto Taxi 6645 *“i sistemi di smistamento che usano la tecnologia dei radiotaxi [...] hanno una propria rete GPS; invece le app usano solo le sim telefoniche e c'è dunque il rischio che l'utente non riesca a trovare facilmente un taxi, soprattutto nelle zone dove la copertura della rete telefonica non è completa”*. Doc. 58 verbale audizione Pronto Taxi 6645.



*società non utilizza più le costose apparecchiature radio*”<sup>91</sup>.

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

b) L’app Mytaxi

81. Nel caso di Mytaxi, lo smistamento delle corse avviene attraverso la geolocalizzazione, che consente di individuare in ogni momento il tassista più vicino all’utente che cerca il taxi. I passeggeri richiedono un taxi attraverso l’app installata sul proprio *smartphone* e i tassisti ricevono la richiesta sulla loro app<sup>92</sup>. Oltre alla prenotazione, l’app offre la possibilità di pagare direttamente con lo *smartphone* (con carta di credito), e la possibilità di accedere a un sistema di *rating* dei tassisti che consente ai passeggeri di valutare la qualità complessiva del servizio.

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

83. Tutte le piattaforme di intermediazione (a prescindere dalla tecnologia di dispacciamento utilizzata, linee telefoniche, app, o altro) competono tra loro dal lato della domanda, differenziandosi in base alla qualità del servizio<sup>93</sup> e al tipo di promozioni alla clientela. La competizione tra piattaforme tiene conto del fatto che alcuni utenti del servizio taxi utilizzano indifferentemente i vari canali di raccolta e smistamento, mentre alcune specifiche categorie di utilizzatori finali preferiscono rivolgersi a uno o più canali specifici (ad es. chi non possiede uno *smartphone* o non utilizza spesso le app si rivolge ai radiotaxi o ai canali diretti). Con riferimento ad una città come Roma, interessata da un ingente flusso turistico, assume rilievo la possibilità di utilizzare app che operano su più paesi contemporaneamente e che abbattano i costi legati alla barriera linguistica.

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

85. Con riferimento alle promozioni, Mytaxi, sin dal suo ingresso sul mercato a Roma, ha lanciato delle campagne promozionali a favore degli utenti (v. *infra* § 109). Le promozioni alla clientela costituiscono un tratto comune alla piattaforma

---

<sup>91</sup> Doc. 111a verbale audizione Taxi Tevere.

<sup>92</sup> Dopo che un tassista ha accettato la richiesta di un utente, il primo vede posizione e nome del cliente, mentre i clienti vedono nome, targa e foto del guidatore, così come il tempo stimato per il suo arrivo e possono seguire l’approssimarsi del taxi su una mappa interattiva.

<sup>93</sup> In termini di tempi di attesa, confort delle vetture convenzionate, ecc..



come Mytaxi; anche Gett, un'altra piattaforma che opera in diversi paesi da tempo (ma non in Italia), offre campagne promozionali alla propria clientela<sup>94</sup>.

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

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

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

89. In questo senso, Mytaxi ha le caratteristiche di una "piattaforma aperta" e per questo occorre introdurre una distinzione tra "tassisti affiliati" a Mytaxi e "tassisti attivi" con Mytaxi. I primi includono tutti i "tassisti che sono registrati sull'*app* Mytaxi ma che la utilizzano solo occasionalmente"; i secondi i "tassisti che utilizzano l'*app* Mytaxi con regolarità (i.e. almeno una volta per turno di lavoro)"<sup>95</sup>. In altri termini, tra i tassisti affiliati vi sono operatori che usano l'*app* con diverse frequenze, inferiori a una volta per turno di lavoro (ad es. una volta a settimana, oppure una volta ogni due giorni, o una volta al mese); i tassisti definiti come "attivi" invece usano Mytaxi con una frequenza più elevata, giornaliera. La frequenza di utilizzo dell'*app* viene decisa dai singoli tassisti, che possono utilizzare l'*app* integrando le richieste provenienti dagli altri canali di raccolta della domanda, in modo da aumentare le opportunità di lavoro e ottimizzare la propria produttività.

90. Come ha evidenziato in audizione un tassista utente di Taxi Tevere: "*per il tassista è positivo avere sul proprio smartphone o tablet più strumenti di raccolta della domanda, ad esempio l'app di Taxi Tevere e quella di Mytaxi, perché in questo modo il tassista riceve più richieste e riesce a fare un numero più elevato di corse all'interno di un turno (a "riempire il turno"), realizzando così un maggior guadagno alla fine della giornata. Ciò anche perché i turni fissati dal Comune di Roma, [...], sono "rigidi", nel senso che non tengono pienamente conto del fatto che la domanda di taxi varia a seconda dei periodi (per vari fattori come festività, eventi, clima). Per cui ci sono dei periodi in cui il tassista, lavorando solo con un radiotaxi, non riesce a fare molte corse nel suo turno e ha "tempi morti" tra una corsa e l'altra; se invece il tassista può disporre di più strumenti simultanei di raccolta della domanda di taxi, incluse più app, ha più probabilità di "riempire il*

---

<sup>94</sup> Cfr. sito internet della società (<https://gojuno.com>); ad esempio, per il mercato del Regno Unito (<https://gett.com/uk/gett-for-business/>) Gett pubblica risparmi significativi per i cd "black cab" (che nel Regno Unito rappresentano la fascia di qualità più elevata del mercato dei taxi), doc. 128c.

<sup>95</sup> Doc. 94.

turno”<sup>96</sup>”.

c) Piattaforme aperte vs piattaforme chiuse

91. In definitiva, rispetto ad un modello di “piattaforme chiuse” - quale quello adottato dai radiotaxi parti del procedimento - in cui ciascuna centrale radiotaxi, per far incontrare domanda e offerta di servizio taxi sul territorio, fa affidamento solo sulla propria rete di tassisti, di dimensioni sostanzialmente fisse<sup>97</sup> e vincolata (da specifiche clausole statutarie) a soddisfare tutte le corse che provengono dal radiotaxi, in un modello di “piattaforma aperta” - come quello adottato da Mytaxi - i tassisti aderenti possono decidere, in ogni momento, in base all’andamento congiunturale e alla localizzazione della domanda, quando accendere l’*app* e mettere a disposizione della piattaforma una quota variabile della propria capacità produttiva (in termini di corse).

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

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

94. Un’organizzazione del servizio taxi che veda solo la presenza di piattaforme chiuse aumenta infatti la probabilità che un tassista non ottimizzi la sua produttività in termini di capacità utilizzata<sup>98</sup>; gli utenti, dal canto loro, potrebbero soffrire di tempi di attesa mediamente più elevati e pagare prezzi delle corse tendenzialmente più alti (nel senso che aumenta la distanza media tra singolo tassista e consumatore finale).

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

d) Il numero unico comunale

95. Il numero unico comunale funziona sia attraverso il telefono (06.0609), sia

---

<sup>96</sup> Doc. 111a. L’apprezzamento dei tassisti per le novità introdotte da Mytaxi emerge anche in una mail interna a Samarcanda, in cui si legge: “L’ingresso di Mytaxi nel mercato romano ha generato nuove aspettative/attenzioni sia da parte della Clientela che dei Tassisti alle quali Samarcanda ha il dovere di rispondere. Aldilà degli sconti che effettua MyTaxi ha cominciato a costruirsi una credibilità tecnica (lato Tassisti) nonché di affidabilità (lato Cliente); comincio ad assistere a situazioni dove ai Posteggi Taxi i clienti cercano il primo Mytaxi (cosa che era prerogativa di Samarcanda)”[...]. Doc. 21.14.

<sup>97</sup> Ciò anche in considerazione del contenuto *turnover* tra piattaforme radiotaxi.

<sup>98</sup> Lo studio di KPMG già citato rileva che il numero di corse medio annuo stimato che un tassista può effettuare (a Roma e Milano) varia tra 1.675 e 3.150. Ciò conferma che, a parità di licenze e di turni, la produttività di ogni tassista (ovvero il numero di corse che questi può effettuare) non è predefinita, ma può addirittura essere raddoppiata.

mediante l'apposita *app* ChiamaTaxi di Roma Capitale ed è stato sviluppato dal Comune di Roma allo scopo di sostituire le colonnine telefoniche dei posteggi, ormai obsolete<sup>99</sup>. Il sistema inoltre la chiamata dell'utente alla colonnina fisica sita nel posteggio più vicino; attraverso la funzione di riconoscimento del parcheggio virtuale, nei posteggi in cui non c'è la colonnina fisica un taxi che si trovi nel raggio di 150 metri, aderente al numero unico, può accreditarsi in modo che il sistema lo conteggi tra i taxi presenti al posteggio; aumenta così il numero di posteggi raggiungibili tramite chiamata via colonnina. Qualora non vi sia disponibilità di taxi al posteggio la chiamata viene trasferita al taxi più vicino<sup>100</sup>. In sostanza, la geolocalizzazione ricerca soltanto gli operatori localizzati nelle colonnine o in una certa area in prossimità delle colonnine.

96. Si tratta dunque di un sistema che ha lo scopo di ottimizzare l'attività di un canale diretto come i posteggi, consentendo di ampliare sia il numero di posteggi serviti che la platea dei tassisti presenti nei vari posteggi. Si tratta quindi di un canale con caratteristiche parzialmente diverse dalle *app* come quella di Mytaxi o dai radiotaxi<sup>101</sup>.

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

97. Roma è la città italiana con il maggior numero di licenze taxi, pari a 7.690; tuttavia, considerate la numerosità della popolazione e la notevole estensione territoriale del Comune, la densità di taxi per abitante e per superficie è piuttosto contenuta, rispettivamente pari a 2,9/1000 ab e a 5,9/kmq<sup>102</sup>. L'offerta complessiva di taxi è sostanzialmente invariata da diversi anni<sup>103</sup>, né appare destinata ad aumentare negli anni a venire<sup>104</sup>. Il Comune di Roma prevede turni lavorativi diurni di 7 ore e turni lavorativi notturni di 8 ore.

98. La società Radiotaxi 3570 nel 2017 ha potuto contare su una rete di [3.500-3.600] tassisti, di cui [il 75-80]% soci, [il 15-20]% tassisti utenti, il resto soci in formazione<sup>105</sup>. Negli ultimi 3 anni (gennaio 2015-ottobre 2017) il numero di tassisti aderenti al radiotaxi è rimasto sostanzialmente invariato, aumentando di [1-

---

<sup>99</sup> Attualmente i tassisti aderenti al numero unico sono [250-300]. Doc. 126.

<sup>100</sup> Doc. 126 Risposta alla richiesta di informazioni Roma Servizi per la Mobilità; doc. 111a.

<sup>101</sup> Il servizio costa [10-20] euro al mese, l'iscrizione è gratuita. Doc. 126.

<sup>102</sup> Fonte: Roma Servizi per la mobilità, doc. 126. Il dato si riferisce al totale delle licenze assegnate rilevato per il periodo gennaio-ottobre 2017 e comprende anche, oltre alle licenze valide (7.650 a ottobre) anche quelle con vidimazione scaduta o sospese (in tutto 40 a ottobre). Cfr. anche Autorità di regolazione dei trasporti. Secondo Rapporto annuale al Parlamento, luglio 2015.

<sup>103</sup> Le ultime procedure concorsuali per l'assegnazione di licenze taxi risalgono al 2005 e sono state completate nel 2008; dal 2010 a oggi il numero di licenze è aumentato solo del 2%. Fonte: doc. 126 e elaborazioni su dati tratti da Autorità di regolazione dei trasporti. Quarto Rapporto annuale al Parlamento, luglio 2017.

<sup>104</sup> Cfr. Parere n. 9-2017 reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti a ottobre 2017 alla Città metropolitana di Roma Capitale.

<sup>105</sup> Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti mensilmente a Radiotaxi 3570 nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 113. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Radiotaxi 3570 erano [3.400-3.500]. Il numero medio di corse evase e la capacità di presa media di Radiotaxi 3570 sono stati calcolati utilizzando i dati sul numero di corse, rettificati, che Radiotaxi 3570 ha fornito il 3 maggio 2018, v. doc. 189. Non vi sono comunque differenze apprezzabili a riguardo rispetto ai valori ottenuti utilizzando i dati forniti a novembre 2017.

50] unità<sup>106</sup>; da aprile 2016, ovvero dal mese precedente l'inizio dell'attività di Mytaxi a Roma, fino a ottobre 2017, la rete di tassisti di Radiotaxi 3570 è diminuita di [50-100] unità<sup>107</sup>. In media nel corso del 2017 i tassisti aderenti a Radiotaxi 3570 hanno evaso [460-470 mila] corse al mese; nello stesso periodo la capacità di presa media mensile di un tassista aderente al 3570 è stata di [130-140] corse.

99. Le convenzioni pesano per circa il [5-10]% sul totale delle corse evase da Radiotaxi 3570<sup>108</sup>. La società offre una gamma di servizi molto ampia e sottoscrive anche convenzioni con enti pubblici che prevedono l'impegno ad arrivare entro un certo tempo limite pena il pagamento di penali<sup>109</sup>. Anche se la società ha convenzioni con tutte le tipologie di clienti *business*, la sua attività è orientata in prevalenza verso aziende ed enti pubblici, che rappresentano rispettivamente il [60-65]% e il [25-30]% delle corse effettuate con convenzioni<sup>110</sup>; le corse effettuate nell'ambito di convenzioni con professionisti e alberghi/ristoranti costituiscono invece [il 5-10]% del totale delle corse con convenzioni.

100. Pronto Taxi 6645 nel 2017 ha avuto a disposizione una rete di [900-1.000] tassisti, di cui [il 65-70]% soci e il resto utenti<sup>111</sup>. Negli ultimi 3 anni la rete di tassisti di Pronto Taxi 6645 è aumentata leggermente, di [50-100] unità<sup>112</sup>; l'ingresso di Mytaxi non ha influito in modo apprezzabile, visto che da aprile 2016 a ottobre 2017 il numero di tassisti è aumentato di [1-50] unità. Nel corso del 2017 i tassisti aderenti a Pronto Taxi 6645 hanno evaso in media [90-100 mila] corse al mese, con una capacità di presa media mensile per singolo tassista di [90-100] corse.

101. Circa il [70-75]% delle corse evase dai tassisti aderenti a Pronto Taxi 6645 proviene da convenzioni<sup>113</sup>. Anche se la società ha convenzioni con vari tipi di clientela, la parte prevalente della propria attività nel segmento *business* è rappresentata dall'installazione di *modem* in alberghi/ristoranti, dai quali proviene [il 90-95]% delle corse evase provenienti da convenzioni. Le convenzioni con enti pubblici e aziende rappresentano invece circa soltanto il [1-5]% e il [5-10]% delle corse relative a convenzioni; la parte rimanente è rappresentata da corse con singoli professionisti e studi professionali.

---

<sup>106</sup> Si tratta della differenza tra il numero di tassisti a gennaio 2015 e quello a ottobre 2017.

<sup>107</sup> Nel triennio considerato è aumentata in modo rilevante la componente dei "tassisti utenti", assenti fino a gennaio 2016. Dal bilancio risulta che i ricavi per servizi svolti nei confronti dei soci sono pari al 73%; gli altri ricavi (più di 2 milioni di euro) provengono dai servizi svolti nei confronti dei non soci.

<sup>108</sup> Nel 2016 circa [il 5-10]% delle corse proveniva da convenzioni; per il 2017 (fino a ottobre), circa il [5-10]%. Nel 2017 Radiotaxi 3570 ha realizzato [320-330] mila corse provenienti da convenzioni.

<sup>109</sup> I servizi dedicati alla clientela *business* sono: nel caso di singoli professionisti, studi professionali, alberghi/ristoranti e enti pubblici, la possibilità di usufruire di promozioni di prezzo; nel caso di alberghi/ristoranti, anche l'installazione di *modem* per la chiamata diretta del cliente; nel caso di enti pubblici, anche "l'invio del taxi entro un tempo prestabilito, salvo l'addebito delle relative penali".

<sup>110</sup> Dato relativo al 2017; nel 2016 tali valori erano [55-60]% e [30-35]%

<sup>111</sup> Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti a Pronto Taxi 6645 nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 112a. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Pronto Taxi 6645 erano [1.000-1.100].

<sup>112</sup> Cfr. nota 106 sopra.

<sup>113</sup> Nel 2017 le corse evase provenienti da convenzioni realizzate da Prontotaxi sono state circa [650-660] mila.

102. Per quanto riguarda Samarconda, la società nel 2017 si è avvalsa di una rete di [350-400] tassisti, di cui circa [85-90]% soci e [1-5]% aspiranti soci; poco più di [30-40] tassisti appartengono alla cd “seconda flotta”<sup>114</sup>. Le dimensioni della rete di tassisti sono aumentate lievemente rispetto a gennaio 2015, di [1-50] tassisti<sup>115</sup>; dal momento dell’ingresso di Mytaxi a Roma la società ha avuto una riduzione complessiva di [1-50] tassisti, quasi tutti appartenenti alla “seconda flotta”. In media nel 2017 i tassisti aderenti a Samarconda hanno evaso [30-40 mila] corse al mese, con una capacità di presa media mensile di [90-100] corse per singolo tassista.

103. Le corse effettuate in base a convenzioni rappresentano circa il [10-15]% del totale delle corse evase da Samarconda; la società fornisce alla propria clientela servizi di fatturazione corse e promozioni di prezzo, ovvero servizi che possono essere erogati a prescindere dalle dimensioni della rete di tassisti<sup>116</sup>.

104. La tabella 1 che segue riassume il numero di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi e il numero totale di licenze taxi disponibili a Roma<sup>117</sup>; quest’ultimo dato indica la dimensione complessiva della rete di taxi che le piattaforme di intermediazione hanno a disposizione per svolgere la propria attività.

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

	Radiotaxi 3570	Pronto Taxi 6645	Samarconda	Totale Parti	Totale mercato
2015	[3.400-3.500]	[900-1.000]	[350-400]	[4.650-4.900]	7.690
2016	[3.500-3.600]	[900-1.000]	[400-450]	[4.800-5.050]	7.690
2017	[3.500-3.600]	[900-1.000]	[350-400]	[4.750-5.000]	7.690

Fonte: elaborazioni su dati dalle Parti e da Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.

105. Nel 2017, dunque, i tassisti in media aderenti ai radiotaxi Parti del procedimento sono stati [4.750-5.000]; in media vi sono stati [circa 2.800-2.900] tassisti aderenti ad altri radiotaxi minori o che non usano il canale dei radiotaxi per lavorare. Nel triennio considerato il numero totale di licenze non gravate da clausole di non concorrenza con una delle tre società Parti del procedimento non ha subito variazioni sostanziali.

106. Di seguito si riporta la quota di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi Parte del procedimento sul totale dei tassisti con licenza a Roma<sup>118</sup>. Come si evince dalla

<sup>114</sup> Il dato rappresenta la media dei tassisti aderenti a Samarconda nel periodo gennaio-ottobre 2017. I dati riportati nel presente paragrafo e nel paragrafo seguente sono stati forniti dalla Parte o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalla Parte. Doc. 105a. A ottobre 2017 i tassisti aderenti a Samarconda erano [350-400].

<sup>115</sup> Cfr. nota 106 sopra.

<sup>116</sup> Nel 2017 Samarconda ha sottoscritto diverse convenzioni con clienti *business*, di cui il [15-20]% con singoli professionisti e studi professionali, il [20-25]% con alberghi/ristoranti, il resto con aziende.

<sup>117</sup> I dati mensili sul numero di tassisti per il 2017 riguardano il periodo gennaio-ottobre; i dati per il 2016 il periodo gennaio-dicembre, mentre per il 2015 i mesi di gennaio e luglio.

<sup>118</sup> Le quote sono state calcolate come rapporto tra il numero di tassisti aderenti a ciascun radiotaxi nei vari anni (media dei dati mensili) e il numero totale di licenze taxi disponibili a Roma; per il 2017 il dato è stato rilevato fino a ottobre. Non è necessario né appropriato calcolare le quote di mercato in valore, poiché il



tabella 2, le quote predette hanno avuto un andamento sostanzialmente stabile nel triennio 2015-17, a testimonianza del basso *turn-over* tra una piattaforma e l'altra.

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

	Radiotaxi 3570	Pronto Taxi 6645	Samarcanda	Totale Parti
2015	[45-50]	[10-15]	[1-5]	[55-70]
2016	[45-50]	[10-15]	[5-10]	[60-75]
2017	[45-50]	[10-15]	[5-10]	[60-75]

Fonte: elaborazione su dati forniti dalle Parti e da Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.

107. Né si registrano mutamenti apprezzabili dopo l'ingresso di Mytaxi, visto che dall'ingresso di Mytaxi nell'aprile 2016 fino a ottobre 2017, il saldo tra tassisti in uscita e tassisti in entrata registrato da Radiotaxi 3570 è stato negativo e pari a - [50-100] tassisti, così come quello di Samarcanda pari a -[1-50]; Pronto Taxi 6645 ha invece ampliato la propria rete di [1-50] unità.

### 5.5 L'attività di Mytaxi a confronto con quella degli incumbent<sup>119</sup>

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

109. In occasione del lancio dell'*app* a Roma, Mytaxi ha promosso una campagna di sconto del 50% della durata di 2 mesi (3 maggio 2016-30 giugno 2016), estesa a tutti i tragitti e a qualsiasi orario/giorno della settimana. In seguito, la società ha promosso altre campagne di sconto, senza una frequenza fissa, per periodi limitati di tempo e/o per tragitti specifici<sup>120</sup>.

110. Nel corso dei mesi si è avuto un progressivo aumento nell'uso dell'*app* da parte degli utenti. Tale fenomeno si evince esaminando l'evoluzione nel numero di richieste di corse ricevute da Mytaxi<sup>121</sup>. Nel primo mese di attività (maggio 2016) Mytaxi ha ricevuto [30-40] mila richieste di taxi; a dicembre dello stesso anno il numero di richieste era già [90-100] mila, per arrivare a superare, nell'ottobre

---

fatturato delle società di radiotaxi è rappresentato essenzialmente dai proventi dei servizi di radiotaxi resi ai tassisti.

<sup>119</sup> I dati riportati nella presente sezione (5.5) sono forniti dalle Parti o costituiscono elaborazioni su dati forniti dalle parti. Docc. 105a, 112a, 113, 107, risposte alle richieste di informazioni.

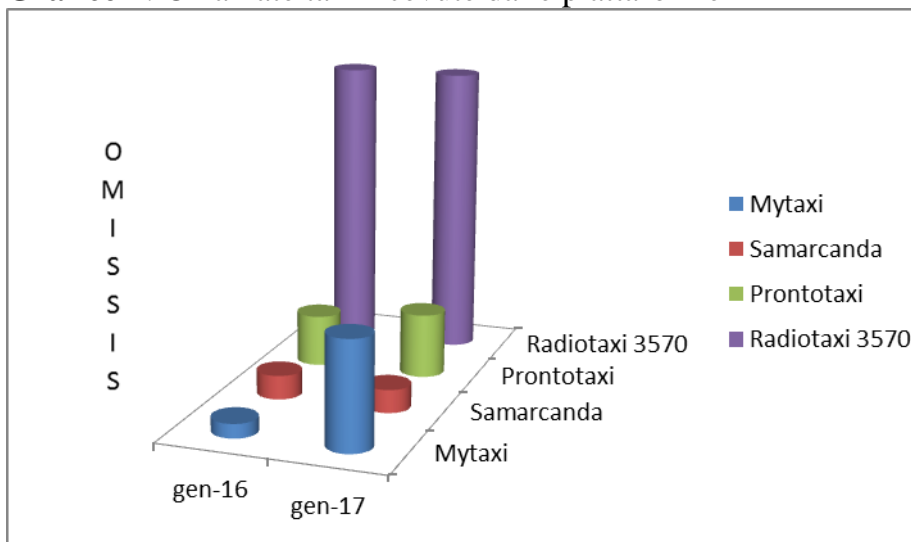
<sup>120</sup> Ad esempio sulle tratte da/per gli aeroporti, o per i clienti AV di Trenitalia diretti a Roma, o in alcuni giorni e orari, ecc. L'unica promozione continuativa consiste in uno sconto di 5 euro riconosciuto a ogni nuovo cliente inviato da un altro cliente. Doc. 129.

<sup>121</sup> Si ritiene che il dato sull'evoluzione delle richieste di corse sia un dato più preciso del numero di *download* al fine di misurare lo sviluppo dell'*app* Mytaxi; ciò in quanto è possibile scaricare un'*app* senza utilizzarla. Nel 2016, in Italia, i *download* sono stati pari a circa 300 mila. Tale numero però non indica il numero di consumatori che hanno effettivamente utilizzato l'*app* e con quale frequenza.



2017, le [240-250] mila richieste. Questo dato va confrontato con le [670-680] mila chiamate ricevute a ottobre 2017 da Radiotaxi 3570, le [140-150] mila da Pronto Taxi 6645 e le [50-60] mila da Samarcanda. Come si evince dal grafico 1 che segue, la domanda di corse diretta verso Mytaxi nei primi 18 mesi di attività è aumentata in modo considerevole; nel frattempo il numero di richieste per servizio taxi ricevute dagli *incumbent* non ha subito, invece, apprezzabili variazioni<sup>122</sup>.

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



Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti

111. Nello stesso periodo è aumentato anche il numero di tassisti affiliati a Mytaxi, che sono passati da [250-300] (maggio 2016) a [1.500-1.600] (ottobre 2017), corrispondenti rispettivamente a [200-250] e [700-800] tassisti attivi (cioè che hanno utilizzato Mytaxi almeno una volta al giorno)<sup>123</sup>. Nonostante ciò, la società ha dichiarato di non essere in grado di operare pienamente sul territorio di Roma e in particolare di non riuscire a dare adeguata risposta alle richieste di servizio taxi che riceve.

112. Infatti, Mytaxi non è riuscita a soddisfare molte delle richieste di servizio che ha ricevuto: dall'avvio del servizio (maggio 2016) a ottobre 2017, il tasso di corse evase è stato in media pari a circa il [50-55]%, con punte [del 55-60]%; il valore più basso finora registrato è stato del [40-45]%<sup>124</sup>.

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

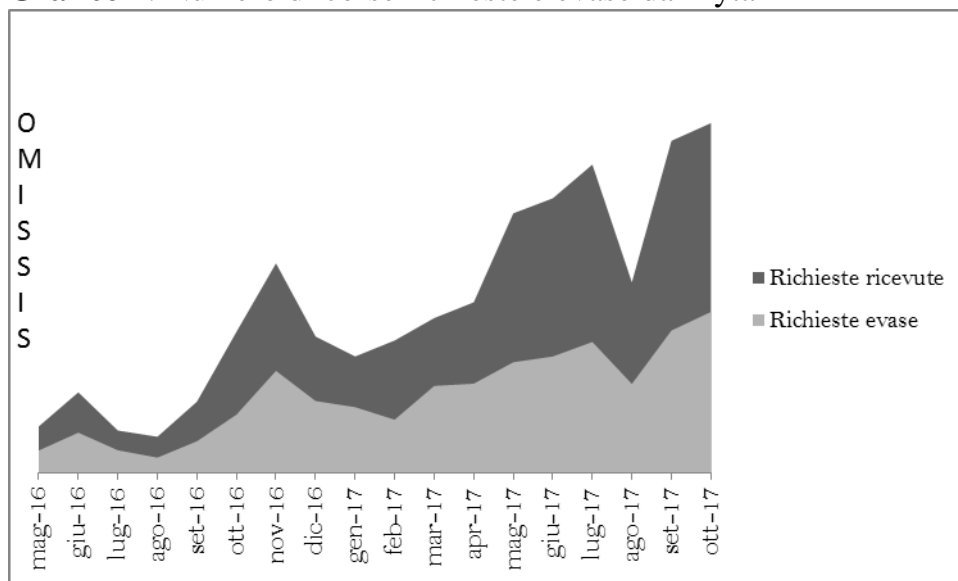
<sup>122</sup> Doc. 105a, 112a, 113 e 107. Per Radiotaxi 3570 v. anche doc. 189, contenente i dati sul numero di corse ricevute ed evase di Radiotaxi 3570, rettificati in data 3 maggio 2018 (v. doc. 189), utilizzati per il confronto contenuto nel grafico 1. Non vi sono comunque differenze apprezzabili a riguardo, rispetto ai dati comunicati da Radiotaxi 3570 nel novembre 2017 (doc. 113).

<sup>123</sup> La differenza tra tassisti affiliati e tassisti attivi è illustrata *supra* sez. 4.3 lett. b).

<sup>124</sup> Nel 2016 la società ha evaso in media poco più di [30-40] mila corse al mese, corrispondenti a una capacità di presa media mensile per tassista pari a [90-100] corse; nel 2017 il numero medio di corse evase al mese è stato di circa [70-80] mila, corrispondenti a una capacità di presa media per tassista pari a [110-120] corse.

capacità proporzionata in termini di corse.

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



Fonte: elaborazioni su dati forniti da Mytaxi

114. Tutte le piattaforme di intermediazione (chiuse o aperte) registrano una certa percentuale di corse inevase<sup>125</sup>, che in parte è strutturale e dipende da fenomeni come il razionamento dell'offerta, le condizioni atmosferiche, eventuali anomalie nella domanda di mercato, i quali influiscono allo stesso modo su piattaforme chiuse come i radiotaxi e su piattaforme aperte come Mytaxi.

115. Dall'esame del grafico 3 che segue si evince che a tali fattori strutturali è da imputare il fatto che tutti e quattro i tassi di domanda inevasa mostrati dalle Parti e da Mytaxi hanno lo stesso *trend*<sup>126</sup>. Tuttavia, come si vede dal medesimo grafico, Mytaxi presenta tassi di corse inevase sistematicamente e notevolmente più alti di quelli dei radiotaxi. Mentre Mytaxi ha registrato in media tassi di chiamate inevase [del 50-55]% (solo in rari casi di poco inferiori a tale valore<sup>127</sup>), nell'intervallo di tempo considerato, il tasso di mancata evasione delle chiamate di Pronto Taxi 6645 in media è stato di [20-25]%, quello di Samarcanda [del 15-20]%, quello di Radiotaxi 3570, infine, è stato pari a circa il [15-20]%. Vale evidenziare che Radiotaxi 3570 ha rettificato solo in data 3 maggio 2018<sup>128</sup>, e senza che sia stata

<sup>125</sup> Il tasso di corse evase è dato dalla formula  $CE = (n. \text{ corse evase} / n. \text{ corse ricevute}) * 100$ . Il tasso di corse inevase è pari a  $100 - CE$ .

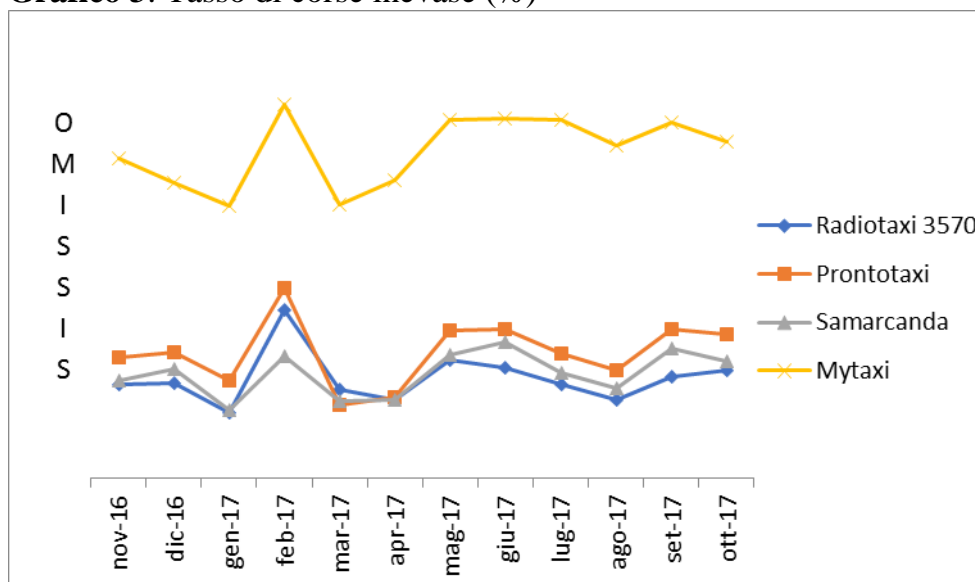
<sup>126</sup> Pronto Taxi 6645 ha dichiarato di aver modificato il proprio sistema informatico, per cui è stata in grado di fornire i dati solo a partire da novembre 2016. A fini di comparazione, viene qui riportato il tasso di chiamate inevase di tutti i radiotaxi solo per l'intervallo novembre 2016-ottobre 2017. Tale tasso non ha comunque andamenti difforni anche nel periodo precedente (maggio-ottobre 2016), sia per Radiotaxi 3570 che per Samarcanda.

<sup>127</sup> Il citato studio KPMG indica una percentuale di corse inevase nel mercato anche più contenuta, pari al 6,5% (valore calcolato come media delle corse inevase a Roma e a Milano, nel 2016) e in diminuzione (-2,2 punti percentuali rispetto al 2007).

<sup>128</sup> Cfr. doc n. 189. Nello specifico, la società che gestisce l'apposito *software* di rilevazione ha dichiarato che i dati sul numero di richieste taxi ricevute ed evase dalla cooperativa nel periodo gennaio 2016-ottobre 2017, "sono superiori a quelli reali probabilmente in ragione di un errore in sede di estrazione e/o elaborazione dei dati, ciò anche perché tiene conto di corse fittizie che non rappresentano effettive richieste

possibile alcuna valutazione di attendibilità circa tale rettifica, i dati sul numero di corse che aveva fornito a novembre 2017, dai quali risultava un tasso medio di mancata evasione di gran lunga inferiore e pari a [5-10]%.  
I valori del tasso di mancata evasione delle chiamate registrati dai radiotaxi non dipendono da variazioni nella rispettiva domanda, che è rimasta sostanzialmente stabile (cfr. grafico 1 *supra*).

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



Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti

116. I radiotaxi hanno dunque tassi di mancata evasione delle corse molto più bassi di Mytaxi, essenzialmente riconducibili ai fattori di natura strutturale comuni a tutte le piattaforme. In media, il tasso di mancata evasione degli operatori *incumbent* nel periodo di riferimento è stato di circa il [15-20]%<sup>129</sup>.

117. Invece Mytaxi ha registrato un tasso di mancata evasione delle corse molto più alto ([del 50-55]%) di quello degli *incumbent*, che non pare possibile ricondurre esclusivamente ai fattori strutturali comuni a tutte le piattaforme o a eventuali differenze nelle modalità di funzionamento della piattaforma aperta rispetto ai radiotaxi, quanto piuttosto all'impossibilità per Mytaxi di disporre di un ammontare di capacità produttiva dei propri tassisti affiliati, in termini di numero di corse dedicate per turno, sufficiente a soddisfare le richieste che ha ricevuto (che sono aumentate progressivamente col passare dei mesi).

118. In altri termini, Mytaxi riesce a esprimere un livello di offerta effettiva di gran lunga inferiore alla propria domanda; tutti i radiotaxi, invece, anche quelli di minori dimensioni, come Pronto Taxi 6645 e Samarcanda, pur mantenendo una percentuale strutturale di domanda inevasa, esprimono un'offerta di dimensioni coerenti con l'ampiezza della rispettiva domanda.

119. Ciò è confermato dalla tabella 3 che segue, che mette a confronto due

di servizio taxi, bensì trattasi di transazioni (pagamenti) eseguiti da parte di clienti convenzionati del circuito itTaxi".

<sup>129</sup> Il dato si riferisce all'intervallo novembre 2016-ottobre 2017, in relazione al quale tutti e tre gli operatori hanno fornito i relativi dati.

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

120. Come emerge dalla tabella, Mytaxi ad ottobre 2017, pur avendo ricevuto il [20-25]% di tutte le richieste di servizio taxi destinate alle 4 piattaforme, ha evaso solo il [10-15]% dell'offerta espressa dall'insieme delle piattaforme. Invece i radiotaxi di minori dimensioni, come Samarcanda e Pronto Taxi 6645, sono riusciti esprimere nel periodo osservato un'offerta di dimensioni coerenti con l'ampiezza della rispettiva domanda. Radiotaxi 3570 ha espresso una capacità di offerta sempre superiore rispetto alla propria domanda.

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

	OFFERTA				DOMANDA			
	Radiotaxi 3570	Pronto Taxi 6645	Samarcanda	Mytaxi	Radiotaxi 3570	Pronto Taxi 6645	Samarcanda	Mytaxi
nov-16	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[10-15]	[65-70]	[10-15]	[5-10]	[15-20]
dic-16	[75-80]	[10-15]	[5-10]	[5-10]	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[10-15]
gen-17	[75-80]	[10-15]	[5-10]	[5-10]	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[10-15]
feb-17	[75-80]	[10-15]	[5-10]	[5-10]	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[10-15]
mar-17	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[5-10]	[65-70]	[10-15]	[5-10]	[10-15]
apr-17	[70-75]	[10-15]	[5-10]	[10-15]	[65-70]	[10-15]	[5-10]	[15-20]
mag -17	[70-75]	[15-20]	[5-10]	[10-15]	[60-65]	[15-20]	[5-10]	[15-20]
giu-17	[65-70]	[15-20]	[5-10]	[10-15]	[60-65]	[15-20]	[5-10]	[15-20]
lug-17	[65-70]	[15-20]	[5-10]	[10-15]	[60-65]	[10-15]	[5-10]	[20-25]
ago-17	[65-70]	[15-20]	[5-10]	[10-15]	[55-60]	[10-15]	[5-10]	[20-25]
set-17	[65-70]	[15-20]	[5-10]	[10-15]	[55-60]	[10-15]	[5-10]	[20-25]
ott-17	[65-70]	[10-15]	[5-10]	[10-15]	[60-65]	[10-15]	[5-10]	[20-25]

Fonte: elaborazioni su dati delle Parti.

121. La società Mytaxi nel corso dell'istruttoria ha fornito i dati necessari per poter stimare il numero di tassisti attivi (definiti come quelli che hanno svolto almeno un servizio al giorno per Mytaxi) di cui avrebbe avuto bisogno per soddisfare ogni mese tutta la domanda di corse ricevute nel territorio del Comune di Roma<sup>130</sup>.

Poiché i tassisti attivi costituiscono solo una quota - variabile a seconda delle decisioni individuali dei tassisti stessi - della platea di tassisti affiliati a Mytaxi, si è proceduto a stimare anche il fabbisogno di tassisti affiliati di Mytaxi, ovvero il numero di tassisti affiliati, data la definizione di tassisti attivi appena indicata, di cui Mytaxi avrebbe avuto bisogno mensilmente per evadere le chiamate ricevute,

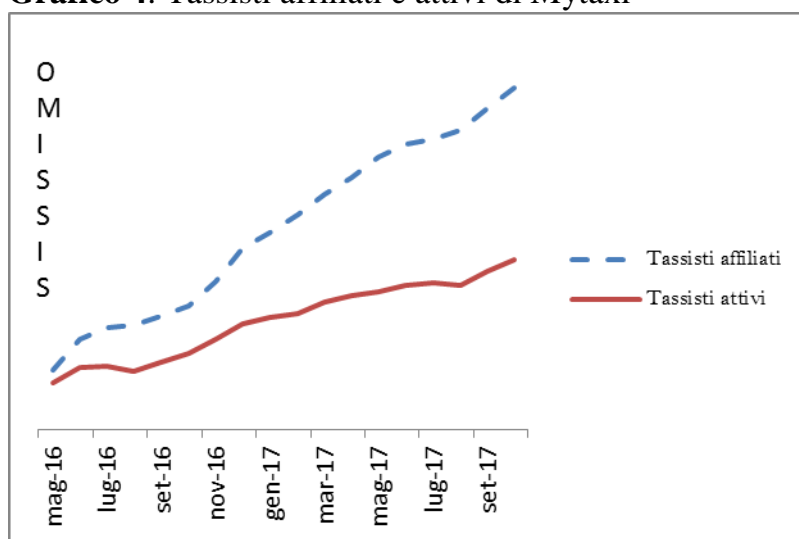
<sup>130</sup> Doc. 107. Per la metodologia, anche doc. 94.

nel periodo maggio 2016 (ingresso della società)-ottobre 2017.

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

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

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



Fonte: elaborazione su dati Mytaxi

124. Infine, si è calcolato il “fabbisogno di tassisti di Mytaxi” come rapporto tra il “fabbisogno attivi” e la “quota attivi”<sup>131</sup>: ad esempio, se a gennaio 2017 il [55-60]% dei tassisti affiliati ha usato l’*app* almeno una volta al giorno, si è stimato che, per disporre di una capacità in termini di corse in grado di soddisfare la domanda ricevuta da Mytaxi in quel mese, sarebbe servito un numero di tassisti affiliati tale da poterne avere il [55-60]% attivi.

125. Dai risultati delle stime, riportati nella terza colonna della tabella 4 (“Ipotesi 1”), emerge che, se si eccettuano i primi mesi di lancio dell’attività (maggio-dicembre 2016)<sup>132</sup>, il numero di tassisti di cui Mytaxi avrebbe avuto bisogno per

<sup>131</sup> In altri termini, indicando con  $F_{Aff.}$  il fabbisogno di tassisti affiliati a Mytaxi necessario a soddisfare le richieste di corse ricevute dalla piattaforma mensilmente, tale valore è stato calcolato utilizzando la seguente formula:  $F_{Aff.} = F_{Att.} / R$ , con  $F_{Att.} = CR / CPM$  e  $R = n. \text{ attivi} / n. \text{ affiliati}$ .  $F_{Att.}$  è la stima dei tassisti attivi necessari a soddisfare tutte le richieste, calcolata come rapporto tra numero di richieste corse ricevute (CR) e capacità di presa media dei tassisti (CPM). CPM, a sua volta, è dato dal rapporto tra numero di corse evase (CE) da Mytaxi e numero di tassisti attivi per ciascun mese ( $CPM = CE / n. \text{ attivi}$ ). R è, infine, la quota di tassisti affiliati che opera come tassisti attivi, ovvero che effettua almeno una corsa al giorno con Mytaxi.

<sup>132</sup> I dati relativi ai primi mesi di attività non sono pienamente indicativi delle capacità di posizionamento sul mercato di Mytaxi, perché la società era appena entrata nel mercato; nel momento in cui la società ha

disporre di una capacità adeguata a soddisfare tutta la propria domanda, nel periodo gennaio-ottobre 2017, è stato sempre molto elevato ove confrontato con il numero di tassisti indipendenti a Roma, ovvero non vincolati da norme che prevedono clausole di non concorrenza con uno dei tre radiotaxi Parti del procedimento (cfr. ultima colonna tabella 4, “Non vincolati”).

In particolare, almeno da maggio 2017, come mostrano i dati in neretto, il fabbisogno di tassisti di Mytaxi è risultato sistematicamente superiore al numero di tassisti non vincolati da accordi di esclusiva con le centrali radiotaxi. Anche nei mesi precedenti (gennaio-aprile 2017) la società ha comunque incontrato limiti sostanziali al proprio operato, visto che il numero di tassisti di cui avrebbe avuto bisogno è stato molto vicino al numero di tassisti non vincolati.

126. Al riguardo deve rilevarsi, inoltre, che non tutti i tassisti indipendenti presenti su Roma rappresentano una platea a cui i soggetti nuovi entranti come Mytaxi possono attingere per aumentare i propri affiliati<sup>133</sup>. Si tratta infatti di tassisti che: i) preferiscono modalità di procacciamento della domanda diverse (posteggi siti in prossimità dei grandi attrattori di traffico come aeroporti, stazioni, grandi alberghi); ii) non vogliono sottostare a particolari standard qualitativi (richiesti ormai da tutte le piattaforme); iii) non sono disposti a sopportare alcun costo di accesso o di utilizzo delle piattaforme. Ne è prova il fatto che, nonostante la presenza di cooperative radiotaxi radicate sul territorio da molti anni, questi tassisti indipendenti hanno deciso di non associarsi a nessun radiotaxi.

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

Questo significa che, anche nell’ipotesi, altamente improbabile, in cui Mytaxi avesse convenzionato tutti i tassisti romani non gravati da esclusive con le centrali radiotaxi (in media circa [2.800-2.900]), la società non avrebbe potuto disporre di capacità sufficiente a soddisfare tutta la sua domanda.

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

La tabella 4 riporta dunque anche i risultati delle stime effettuate facendo due ipotesi prudenziali sul tasso di mancata evasione del nuovo entrante: un valore del 10%, ovvero più alto di quello dichiarato inizialmente dal principale operatore concorrente, Radiotaxi 3570 (“Ipotesi 2” in tabella 4); un valore del [15-20]%, sostanzialmente analogo sia a quello da ultimo rettificato da Radiotaxi 3570 sia alla media dei valori registrati per i tre operatori *incumbent* (“Ipotesi 3” in tabella 4)<sup>134</sup>. Come si evince dalla colonna relativa all’“Ipotesi 2”, almeno a partire

---

provato a crescere e a consolidare la propria attività, sono emersi con evidenza i vincoli prodotti dalle clausole di non concorrenza.

<sup>133</sup> Inoltre, in ciascuno dei mesi esaminati un certo numero di tassisti (di regola non inferiore a 40) era in possesso di licenze scadute o sospese. Doc. 126.

<sup>134</sup> La stima è stata effettuata con la medesima formula, utilizzando però non CR (il numero totale di richieste di corse ricevute da Mytaxi) ma CRS (il 90% o [80-85]% del totale di richieste di corse).



dall'estate 2017 (dati in neretto) il fabbisogno di tassisti necessario a Mytaxi per disporre di una capacità sufficiente a soddisfare il 90% della propria domanda è risultato prossimo o superiore al totale dei tassisti non vincolati. Dalla colonna relativa all'“Ipotesi 3”, si evince che tale fabbisogno è stato superiore al numero dei tassisti vincolati almeno dal settembre 2017.

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

	Affiliati effettivi	R (%)	Ipotesi 1 (D evasa=100%)	Ipotesi 2 (D evasa = 90%)	Ipotesi 3 (D evasa = [80-85]%)	Non vincolati
mag-16	[250-300]	[75-80]	[500-600]	[500-600]	[450-500]	[2.700-2.800]
giu-16	[400-450]	[65-70]	[800-900]	[700-800]	[600-700]	[2.700-2.800]
lug-16	[450-500]	[60-65]	[800-900]	[700-800]	[700-800]	[2.700-2.800]
ago-16	[450-500]	[55-60]	[1.100-1.200]	[1.000-1.100]	[900-1.000]	[2.700-2.800]
set-16	[500-600]	[55-60]	[1.100-1.200]	[1.000-1.100]	[900-1.000]	[2.700-2.800]
ott-16	[500-600]	[60-65]	[1.400-1.500]	[1.200-1.300]	[1.100-1.200]	[2.800-2.900]
nov-16	[600-700]	[60-65]	[1.400-1.500]	[1.200-1.300]	[1.100-1.200]	[2.800-2.900]
dic-16	[800-900]	[55-60]	[1.600-1.700]	[1.400-1.500]	[1.300-1.400]	[2.800-2.900]
gen-17	[900-1.000]	[55-60]	[1.600-1.700]	[1.400-1.500]	[1.300-1.400]	[2.900-3.000]
feb-17	[900-1.000]	[50-55]	[2.400-2.500]	[2.200-2.300]	[2.000-2.100]	[2.800-2.900]
mar-17	[1.000-1.100]	[50-55]	[1.900-2.000]	[1.700-1.800]	[1.500-1.600]	[2.800-2.900]
apr-17	[1.100-1.200]	[50-55]	[2.200-2.300]	[2.000-2.100]	[1.800-1.900]	[2.800-2.900]
mag-17	[1.200-1.300]	[50-55]	<b>[2.900-3.000]</b>	[2.600-2.700]	[2.400-2.500]	[2.700-2.800]
giu-17	[1.300-1.400]	[50-55]	<b>[3.100-3.200]</b>	<b>[2.800-2.900]</b>	[2.500-2.600]	[2.700-2.800]
lug-17	[1.300-1.400]	[50-55]	<b>[3.100-3.200]</b>	<b>[2.800-2.900]</b>	[2.600-2.700]	[2.700-2.800]
ago-17	[1.300-1.400]	[45-50]	<b>[2.900-3.000]</b>	[2.600-2.700]	[2.400-2.500]	[2.700-2.800]
set-17	[1.400-1.500]	[45-50]	<b>[3.400-3.500]</b>	<b>[3.100-3.200]</b>	<b>[2.800-2.900]</b>	[2.800-2.900]
ott-17	[1.500-1.600]	[45-50]	<b>[3.400-3.500]</b>	<b>[3.100-3.200]</b>	<b>[2.800-2.900]</b>	[2.800-2.900]

Fonte: elaborazioni su dati di Mytaxi

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

#### IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

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

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

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

130. Radiotaxi 3570 e Pronto Taxi 6645 hanno innanzitutto lamentato violazioni

del diritto di difesa e del principio del contraddittorio, nonché lacune istruttorie, che, in quanto non sanate in fase istruttoria, vizierebbero il provvedimento finale.

131. Le suddette Parti hanno contestato innanzitutto la tardiva conoscenza di allegazioni, argomentazioni e dati di Mytaxi, per lungo tempo indebitamente non disponibili ovvero disponibili in forma fortemente omissata, ma rilevanti in quanto contenenti, a detta della segnalante, elementi di prova a carico delle Parti o comunque richiesti dalle Parti stesse per l'utilizzo difensivo a proprio scarico<sup>135</sup>. Ciò, in quanto le Parti hanno avuto accesso alla suddetta documentazione solo in prossimità del ricevimento delle CRI, il 16 febbraio 2018 e il 1° marzo 2018 Radiotaxi 3570, ovvero dopo il ricevimento della CRI, il 15 marzo 2018 Pronto Taxi 6645.

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

132. Con specifico riguardo a Radiotaxi 3570, la Parte ha lamentato la carenza di un compiuto ed effettivo “*dialogo istruttorio*” con gli Uffici, richiesto già con la memoria del 23 gennaio 2018<sup>136</sup> e reiterato con le comunicazioni del 25 gennaio 2018<sup>137</sup>, del 27 febbraio 2018<sup>138</sup> e del 7 marzo 2018<sup>139</sup> prima del ricevimento della CRI, nonché reiterato anche successivamente a tale ricevimento con la comunicazione del 15 marzo 2018<sup>140</sup>.

133. Il “*dialogo istruttorio*” richiesto da Radiotaxi 3570 riguardava: (i) la richiesta di acquisizione di alcuni dati e informazioni la cui inesistenza agli atti avrebbe rappresentato una grave lacuna istruttoria (in particolare, il numero dei *download* dell'app Mytaxi e *business plan* di Mytaxi, la traduzione giurata delle sentenze delle Corti austriache su un caso simile trattato dall'Autorità di concorrenza

---

<sup>135</sup> Si fa riferimento in particolare ai contenuti del verbale di audizione di Mytaxi del 23 maggio 2017 e delle risposte di Mytaxi alle richieste di informazioni dell'11 luglio, 10 ottobre e 16 novembre 2017.

<sup>136</sup> Doc. 149. Nella memoria si precisa che: “*Nell'ambito di tale dialogo, la scrivente intende in particolare confrontarsi con i soggetti responsabili dell'istruttoria sull'insieme delle circostanze di fatto e di diritto richiamate (...) e sulle relative implicazioni in termini di diritto antitrust. La scrivente ritiene che un tale confronto, che dovrebbe ispirarsi ai principi di un effettivo contraddittorio cd. orizzontale, sia essenziale per assicurare, ad un tempo: il pieno ed effettivo esercizio delle prerogative della difesa; lo svolgimento di un'istruttoria approfondita, oggettiva ed imparziale; la raccolta di un “patrimonio” istruttorio realmente completo, tale da consentire al decisore (il Collegio dell'Autorità) - oltre che al giudice, ove ciò si riveli necessario - di esercitare le proprie prerogative sulla base di tutti gli elementi all'uopo rilevanti*”.

<sup>137</sup> Doc. 136. In tale comunicazione ha chiesto altresì di effettuare un ulteriore accesso agli atti “*prima del compimento di ogni ulteriore vaglio istruttorio da parte dell'Autorità e, in ogni caso, prima dell'adozione dell'atto di cui all'art. 14 del D.P.R. n. 217/98*”.

<sup>138</sup> Doc. 163. Nella comunicazione si chiedeva di integrare il contraddittorio sempre “*all'interno dell'attuale fase procedimentale, e dunque prima della formulazione della Comunicazione delle risultanze istruttorie*”, con particolare riferimento a taluni elementi emersi dalla lettura della documentazione acquisita nell'accesso agli atti del 16 febbraio 2018. Si chiedeva altresì l'accesso “*con modalità di ostensione a forcella*”, a ulteriori dati numerici, contenuti in alcuni documenti acquisiti nel medesimo accesso del 16 febbraio 2018 al fine di garantire il rispetto del principio di parità di trattamento tra le Parti quanto all'ostensione di dati quantitativi, sotto forma di forcelle di valori.

<sup>139</sup> Doc. 167. Nella comunicazione “*si ribadiscono le richieste già formulate (...) e si richiede di integrare la fase istruttoria, consentendo alla scrivente di essere sentita in audizione nel corso della prossima settimana, e comunque prima dell'adozione della Comunicazione delle risultanze istruttorie*”.

<sup>140</sup> Doc. 172.

austriaca)<sup>141</sup>; (ii) il confronto su una serie di elementi e circostanze di fatto e di diritto e sulle relative implicazioni concorrenziali.

Esemplificando, la Parte richiedeva il confronto con gli Uffici in ordine a profili inerenti: (a) la natura e l'attività di Mytaxi, anche con riguardo alla supposta distinzione tra tassisti affiliati e attivi; (b) la definizione del mercato rilevante; (c) la qualificazione delle clausole di non concorrenza; (d) il contenuto e la portata della nozione di *foreclosure*.

134. Con la memoria finale del 4 maggio 2018, Radiotaxi 3570 ha chiesto la riapertura della fase istruttoria, così da consentire l'elaborazione di una nuova CRI, o in subordine quantomeno lo svolgimento di un'audizione dinanzi al Collegio, che consentisse un effettivo contraddittorio orizzontale attraverso la formulazione di appositi quesiti agli Uffici, eventualmente anche mediati dal Collegio stesso, e le conseguenti risposte da parte di questi ultimi, così garantendo i principi del "giusto processo" (ed in particolare di un pieno ed effettivo contraddittorio) e di buona amministrazione quali assicurati dall'art. 6 CEDU nei procedimenti di applicazione della normativa *antitrust*, qualificata dalla Corte EDU come di natura sostanzialmente penale<sup>142</sup>.

Radiotaxi 3570 ha evidenziato altresì che un pieno rispetto del principio del contraddittorio e del diritto di difesa assumono, ora più che mai, rilevanza - e devono essere pertanto applicati con particolare rigore - atteso che, ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs n. 3/2017<sup>143</sup>, la decisione assunta dall'Autorità, ove confermata dal giudice amministrativo, viene ora ad assumere efficacia vincolante in sede di *private enforcement*.

135. Da ultimo, con comunicazione del 29 maggio 2018, Radiotaxi 3570 ha

---

<sup>141</sup> Questi elementi sarebbero rilevanti per dimostrare che Mytaxi avrebbe un'indiscussa forza di mercato e una importante capacità di penetrare ed affermarsi nel mercato italiano (Roma e Milano) e sarebbero pertanto in contraddizione con l'asserito effetto di blocco delle clausole in esame. Il precedente austriaco rilevarebbe, avendo sancito la non restrittività della clausola di esclusiva prevista dalla cooperativa radiotaxi operante nel mercato viennese, poiché disponeva un periodo di un solo mese per i tassisti ad essa aderenti per poter esercitare il diritto di recesso.

<sup>142</sup> L'art. 6 CEDU dispone che: "1. Ogni persona ha diritto a che la sua causa sia esaminata equamente, pubblicamente ed entro un termine ragionevole da un tribunale indipendente e imparziale, costituito per legge, il quale sia chiamato a pronunciarsi sulle controversie sui suoi diritti e doveri di carattere civile o sulla fondatezza di ogni accusa penale formulata nei suoi confronti. (...)"; "2. Ogni persona accusata di un reato è presunta innocente fino a quando la sua colpevolezza non sia stata legalmente accertata"; "3. In particolare, ogni accusato ha diritto di: (a) essere informato, nel più breve tempo possibile, in una lingua a lui comprensibile e in modo dettagliato, della natura e dei motivi dell'accusa formulata a suo carico; (b) disporre del tempo e delle facilitazioni necessarie a preparare la sua difesa. (...)".

<sup>143</sup> L'art. 7 del D.Lgs n. 3/2017 ("Attuazione della direttiva 2014/104/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2014, relativa a determinate norme che regolano le azioni per il risarcimento del danno ai sensi del diritto nazionale per violazioni delle disposizioni del diritto della concorrenza degli Stati membri e dell'Unione europea") stabilisce che: "Ai fini dell'azione per il risarcimento del danno si ritiene definitivamente accertata, nei confronti dell'autore, la violazione del diritto della concorrenza constatata da una decisione dell'autorità garante della concorrenza e del mercato di cui all'articolo 10 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, non più soggetta ad impugnazione davanti al giudice del ricorso, o da una sentenza del giudice del ricorso passata in giudicato. Il sindacato del giudice del ricorso comporta la verifica diretta dei fatti posti a fondamento della decisione impugnata e si estende anche ai profili tecnici che non presentano un oggettivo margine di opinabilità, il cui esame sia necessario per giudicare la legittimità della decisione medesima. Quanto previsto al primo periodo riguarda la natura della violazione e la sua portata materiale, personale, temporale e territoriale, ma non il nesso di causalità e l'esistenza del danno".

contestato la violazione dei richiamati principi nel caso di specie, non essendo stato svolto, a suo dire, un pieno ed effettivo contraddittorio orizzontale nell'ambito dell'audizione finale del 9 maggio 2018 innanzi al Collegio<sup>144</sup>. La parte ha argomentato al riguardo che, secondo la recente ordinanza di rimessione alla Corte Costituzionale, emessa dall'Autorità il 3 maggio scorso nel procedimento I803, proprio *“il diritto al contraddittorio orale nell'ambito dell'audizione finale dinnanzi al Collegio costituisce un requisito essenziale del procedimento di applicazione delle norme in materia di concorrenza, nonché presidio delle prerogative della difesa in conformità alle prescrizione dell'art. 6 CEDU”*<sup>145</sup>.

136. Pertanto, la Parte ha formulato un'istanza all'Autorità di disporre la celebrazione di un'ulteriore audizione finale innanzi al Collegio - da tenersi anche nel rispetto del termine di chiusura del procedimento, prorogato al 30 giugno 2018 - e caratterizzata da: (i) un'approfondita discussione delle tesi e degli elementi di fatto e di diritto rilevanti e (ii) un'apposita sessione di *questions&answers* fra la Parte inquisita e gli Uffici, soggetta a verbalizzazione, coerentemente con le migliori prassi procedurali europee e ai principi CEDU.

137. Infine, la Parte ha chiesto di celebrare una siffatta ulteriore audizione finale innanzi al Collegio nella sua completezza<sup>146</sup>, considerato che nella citata ordinanza n. 1/2018, l'Autorità motiva ampiamente sulla propria natura di “giurisdizione” in quanto organo terzo e indipendente rispetto all'accusa e alla difesa, rivisitando così il proprio ruolo nel quadro dei procedimenti di *enforcement* e potendosi qualificare alla stregua di un “collegio perfetto”.

## **2. Sul mercato rilevante**

138. Nel corso del procedimento Radiotaxi 3570 e Prontotaxi 6645 hanno contestato la definizione del mercato rilevante adottata dall'Autorità in avvio di istruttoria e poi ripresa dagli Uffici nelle CRI<sup>147</sup>.

139. Con riferimento al mercato del prodotto, Radiotaxi 3570 e Prontotaxi 6645 hanno rilevato che tale definizione non sarebbe in linea con le recenti prassi

---

<sup>144</sup> Doc. 216.

<sup>145</sup> Cfr. ordinanza n. 1 del 3 maggio 2018, secondo cui *“Più in particolare, al fine di garantire un contraddittorio ampio e qualificato e di assicurare la piena parità delle armi tra accusa e difesa, nel corso del procedimento volto all'irrogazione della sanzione non solo è previsto un esteso accesso ai documenti e al fascicolo della 'accusa', ma l'autorità inquirente (gli uffici) comunica alla 'difesa' (cioè a colui che è sottoposto a procedura sanzionatoria) tutte le prove a carico e a discarico (attraverso l'invio della Comunicazione delle risultanze istruttorie), sollecitando sulle stesse il contraddittorio in un'audizione davanti all'organo decidente (il Collegio)”*.

*La comunicazione alle parti dell'atto in cui vengono cristallizzati gli addebiti mossi nei loro confronti, nonché la possibilità ad essi riconosciuta di difendersi rispetto a tale documento nel corso di un'audizione orale, sono elementi di particolare rilievo poiché, mettendo il Collegio nella condizione di decidere in maniera equa e ragionevole sulla base delle conclusioni scritte e orali delle parti e degli altri documenti contenuti nel fascicolo, rendono il procedimento antitrust rispettoso dei requisiti prescritti dall'articolo 6 della Cedu”*.

<sup>146</sup> Atteso che la precedente audizione del 9 maggio 2018 si è svolta in presenza di solo due dei tre componenti dell'Autorità.

<sup>147</sup> Doc. 147 Verbale audizione Radiotaxi 3570, doc. 149 Memoria Radiotaxi 3570, doc. 190 Memoria finale Prontotaxi 6645, doc. 191 Memoria finale Radiotaxi 3570, doc. 208 Verbale audizione finale.

applicative europee<sup>148</sup>. Innanzitutto, trattandosi di mercati a due versanti, avrebbero dovuto essere adeguatamente considerate le interrelazioni esistenti tra i due lati (utenti e tassisti).

Inoltre, i radiotaxi e le piattaforme basate sulle *app* presenterebbero differenze oggettive<sup>149</sup>, oltre a soddisfare esigenze diverse dell'utenza<sup>150</sup>, tali da configurare mercati distinti.

Secondo Radiotaxi 3570, poi, ove si fossero confrontate le quote di mercato di Radiotaxi 3570 e di Mytaxi, nel solo mercato delle piattaforme basate sulle *app*, sarebbe emersa l'assenza di ogni effetto di *foreclosure* ai danni di Mytaxi<sup>151</sup>.

140. La segnalante Mytaxi ha invece criticato la tesi delle Parti, argomentando che i precedenti europei richiamati sarebbero inconferenti e che il mercato rilevante deve necessariamente includere tutti i canali, visto che l'istruttoria riguarda condotte potenzialmente idonee a precludere ai tassisti l'accesso contestuale a più canali di approvvigionamento<sup>152</sup>.

141. Radiotaxi 3570 ha contestato anche la definizione del mercato geografico, ritenendo che, in base alla prassi europea<sup>153</sup> e nazionale<sup>154</sup>, il mercato dei servizi di intermediazione tramite *app* dovrebbe avere dimensione almeno nazionale; ciò in quanto le piattaforme *on line* di regola adottano politiche commerciali, condizioni di contratto e portali su base nazionale<sup>155</sup>.

Peraltro, secondo Radiotaxi 3570, nella misura in cui l'Autorità, diversamente da

---

<sup>148</sup> Cfr., *ex multis*, doc. 190 all. 1 *Autoritat Catalana de la Competència* Ref. N° CE 11/2016 – HAILO-MYTAXI *Asunto: Valoración del impacto potencial de la operación de concentración entre HAILO y MYTAXI en Cataluña*.

<sup>149</sup> Per quanto riguarda le differenze oggettive, secondo Radiotaxi 3570 lo smistamento tramite *app* presenterebbe funzionalità specifiche che sono assenti nel caso dei radiotaxi (*call center*) come ad esempio la geo-localizzazione e la possibilità di pagamento a mezzo *app*; secondo Prontotaxi 6645, invece, solo il sistema di dispacciamento fornito dalle cooperative di radiotaxi “*si connota per un'assoluta completezza, garantendo al tassista e al cliente finale servizi che non vengono affatto forniti da Mytaxi*” (ad es. l'uso di plurime tecnologie, la disponibilità di molteplici canali di pagamento, la possibilità di monitorare l'operato dei tassisti in tempo reale, ecc.). Doc. 58 Verbale audizione Prontotaxi 6645; doc. 190 e doc. 208 citt.; sull'attività di monitoraggio dei tassisti svolta dai radiotaxi cfr. anche doc. 64 Verbale audizione Samarcanda; doc. 66.1 Memoria Samarcanda; doc. 193 Memoria finale Samarcanda.

<sup>150</sup> Secondo le Parti nella definizione del mercato si sarebbero dovute considerare le differenze esistenti dal lato della domanda, con particolare riguardo alle abitudini di prenotazione. Ad esempio, Prontotaxi 6645 ha evidenziato che si sarebbe dovuto tenere conto del fatto che una quota importante della popolazione non usa le *app* per chiamare un taxi. La Parte ha richiamato a riguardo anche i risultati di uno studio recente sull'uso di servizi internet mediante *smartphone* e *tablet*, da cui risulta che, tra coloro che chiamano un taxi tramite *smartphone*, circa il 40% non usa le *app* per chiamare un taxi. Cfr. [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/technology-media-telecommunications/GMCS\\_2016.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/technology-media-telecommunications/GMCS_2016.pdf), *Global Mobile consumer survey 2016*.

<sup>151</sup> Le quote di mercato, infatti, sarebbero state calcolate confrontando i dati sull'attività di Mytaxi non con i dati dell'intera attività di Radiotaxi 3570 ma solo con quelli relativi all'*app* itTaxi (ovvero l'*app* attiva a Roma a cui aderisce Radiotaxi 3570), da cui risulta che il numero di chiamate ricevute e evase da quest'ultima nel 2017 è stato pari, se non superiore a quello di Radiotaxi 3570. Doc. 191 Memoria finale di Radiotaxi 3570.

<sup>152</sup> Doc. 192 Memoria finale Mytaxi.

<sup>153</sup> Doc. 149 e doc. 191 cit. che richiamano 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.

<sup>154</sup> Doc. 149 e doc. 191 cit. che richiamano il caso I779 - *Mercato dei servizi turistici-prenotazioni alberghiere on line*, provvedimento n. 25940 del 23 marzo 2016.

<sup>155</sup> Cfr. anche doc. 147 Verbale audizione Radiotaxi 3570.



quanto proposto dalle Parti, dovesse ritenere che il mercato geografico abbia dimensione locale, la condotta contestata potrebbe avere solo effetti in ambito locale, con la conseguenza che non sarebbe adeguatamente motivata l'esistenza del pregiudizio al commercio tra Stati membri, presupposto necessario per l'applicazione dell'art. 101 TFUE in luogo dell'art. 2 della l. 287/90.

142. Per Mytaxi invece il mercato avrebbe necessariamente estensione locale (Comune di Roma) visto che il servizio di trasporto taxi, a cui è diretta l'attività di spacciamento corse, è necessariamente circoscritto al Comune cui afferisce la licenza<sup>156</sup>.

### 3. Sulla natura della restrizione e sull'art. 2527 c.c.

143. Tutti i radiotaxi Parti hanno evidenziato che il divieto di concorrenza contenuto nei propri Statuti e Regolamenti trova giustificazione nell'art. 2527, secondo comma, del codice civile, che opererebbe in maniera tale da escludere la partecipazione di coloro che, a causa dell'attività esercitata, possano nuocere alla realizzazione dello scopo mutualistico<sup>157</sup>.

144. Nello specifico, Radiotaxi 3570 ha rilevato che la clausola di non concorrenza di cui si ipotizzano effetti verticali escludenti si inscriverebbe in un accordo cooperativo orizzontale tra (micro)imprese - i tassisti - che è compatibile con l'art. 101 TFUE; dato che tale clausola avrebbe natura ancillare rispetto a tale accordo, essa sarebbe compatibile *per se* con il citato art. 101 TFUE. La natura ancillare si evincerebbe in particolare dal fatto che si tratta di una clausola indispensabile all'"autoproduzione" in forma collettiva del servizio di radiotaxi, nonché dall'art. 2527 c.c. che disciplina i requisiti dei soci, impedendo loro di esercitare in proprio imprese in concorrenza con quelle della cooperativa<sup>158</sup>.

Radiotaxi 3570 ha comunque evidenziato che, anche volendo supporre che la clausola oggetto di contestazione non abbia natura ancillare e possa essere inquadrata come una fattispecie di intese verticali tra imprese operanti a diversi livelli della catena distributiva, si tratterebbe di accordi verticali tra piccole medie imprese che, ai sensi del § 11 degli Orientamenti sulle restrizioni verticali, di regola sono esclusi dal campo di applicazione dell'art. 101, § 1<sup>159</sup>.

145. Prontotaxi 6645 ha invece osservato che le clausole di non concorrenza statutarie o regolamentari oggetto del procedimento costituirebbero una mera riproduzione del divieto di non concorrenza previsto dall'art. 2527, comma 2, c.c., norma inderogabile, che la società avrebbe quindi potuto applicare anche in assenza di un'espressa previsione statutaria<sup>160</sup>. Non sarebbe quindi corretto sostenere, con un'interpretazione formale della norma, che socio tassista e cooperativa siano due entità distinte e che il socio che acquisisce servizi da un soggetto concorrente della cooperativa non stia violando l'obbligo di non

---

<sup>156</sup> Inoltre, i precedenti citati dalla Parti non sarebbero comunque conferenti visto che relativi a piattaforme attive a livello nazionale mentre Mytaxi a Roma opera solo in due città.

<sup>157</sup> Cfr. *ex multis* doc. 147 e 149 per Radiotaxi 3570; doc. 58 e doc. 61 per Pronto Taxi 6645; doc. 193 Memoria finale Samarcanda.

<sup>158</sup> Doc. 147, doc. 149, doc. 191, doc. 208 citt.

<sup>159</sup> Commissione Europea *Orientamenti sulle restrizioni verticali*, 2010/C 130/01.

<sup>160</sup> Cfr., *ex multis*, doc. 58, doc. 61, doc. 190 citt.

concorrenza<sup>161</sup>.

146. Samarcanda ha sottolineato che le clausole contestate sarebbero ammesse e previste dal codice civile<sup>162</sup>.

147. In generale, tutte le Parti hanno osservato che, in base alla giurisprudenza eurounitaria, gli obblighi di non concorrenza stabiliti all'interno di rapporti verticali tra imprese non hanno in se lo scopo di restringere la concorrenza e non rileverebbero quindi come violazioni per oggetto<sup>163</sup>. Con specifico riguardo alle clausole di non concorrenza statutarie delle società cooperative, nel caso Gøttrup-Klim<sup>164</sup> la Corte di Giustizia avrebbe rilevato che tali clausole sono coerenti con l'esigenza di assicurare la funzione mutualistica delle stesse, per cui non sarebbe possibile valutarle come restrittive per l'oggetto<sup>165</sup>.

148. Viceversa, Mytaxi ritiene che il richiamo formulato dalle Parti all'art. 2527, comma 2, c.c., sarebbe infondato, poiché nel divieto di cui alla norma ricadrebbe solo l'attività, a monte, di dispacciamento corse e non quella a valle di fornitura del servizio taxi. Ciò in quanto l'attività esercitata in proprio dal tassista è solo l'attività di trasporto e il tassista non acquista la qualità di socio di Mytaxi, limitandosi ad usufruire dei servizi di quest'ultima. La società ha anche sottolineato che *“il carattere concorrenziale dell'attività dovrebbe essere valutato in concreto e non astrattamente”*<sup>166</sup> e, nel caso di specie, non si comprenderebbe come l'adesione a Mytaxi, non comportando secondo Mytaxi la necessaria fuoriuscita dalla cooperativa, potrebbe mettere a rischio il perseguimento dello scopo mutualistico della stessa<sup>167</sup>.

149. Inoltre Mytaxi, ha contestato la ricostruzione della sentenza relativa al caso Gøttrup-Klim fornita dalle Parti, rilevando che il giudice europeo si sarebbe limitato a statuire che, in quello specifico contesto di mercato, la clausola di esclusiva non rappresentava necessariamente una restrizione concorrenziale, affermando altresì che le clausole di non concorrenza possono avere effetti restrittivi della concorrenza e che pertanto devono sempre limitarsi a quanto è necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa<sup>168</sup>.

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

150. Alla luce dei principi fissati dalla giurisprudenza eurounitaria in materia di

---

<sup>161</sup> Doc. 190 cit.

<sup>162</sup> Doc. 193.

<sup>163</sup> Corte di Giustizia, 28 febbraio 1991, caso C-234/89 *Delimitis* cit. da Prontotaxi 6645 in doc. 190.

<sup>164</sup> Conclusioni dell'A.G Tesoro del 16 giugno 1994 *Gøttrup-Klim* C-250/92 e sentenza Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 *Gøttrup-Klim* C-250/9, cit. *ex multis* da Prontotaxi 6645 in doc. 190 e da Radiotaxi 3570 in doc. 191.

<sup>165</sup> Cfr., *ex multis*, doc. 57, doc. 59, doc. 191 cit..

<sup>166</sup> Bonfante, Manuale diritto cooperativo, Bologna, 2011

<sup>167</sup> A tale riguardo la società ha specificato che la modalità operativa offerta da Mytaxi si affianca sia ai radiotaxi, sia alle altre modalità a disposizione dei tassisti (“presa libera” su strada, posteggi, colonnine). Se un tassista aderente a un radiotaxi accetta una chiamata reperita con una delle altre modalità, nel caso di una successiva chiamata da parte di un radiotaxi risulterà occupato. In caso di eventuale presa di un passeggero da parte di un tassista attraverso Mytaxi si verificherebbe, quindi, un evento identico a quanto già accade a causa della coesistenza delle varie modalità sopra elencate. Doc. 85a, doc. 94, doc. 192.

<sup>168</sup> Doc. 85a e doc. 192.

fasci di intese verticali, riassumibili nel c.d. “*test Delimitis*”<sup>169</sup>, le clausole contestate, secondo le Parti, non avrebbero neanche effetti anticoncorrenziali<sup>170</sup>.

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

151. Sia Radiotaxi 3570 che Prontotaxi 6645, nelle loro memorie conclusive, hanno affermato che la valutazione concorrenziale degli effetti delle clausole contestate contenuta nella CRI si sarebbe basata su una teoria del danno inedita<sup>171</sup>, erronea e pregiudizievole.

152. Le Parti hanno osservato che la CRI non si sarebbe limitata ad accertare, come richiesto dal “*test Delimitis*”, se le esclusive abbiano impedito o ostacolato l’ingresso di un nuovo operatore (effetto di *foreclosure*), ma si sarebbe spinta a valutare se le esclusive abbiano ostacolato un obiettivo di efficienza, definito come la possibilità di introdurre tecnologie di *matching* più efficienti, idonee a ridurre quegli ostacoli all’incontro ottimale tra domanda degli utenti e offerta del servizio taxi che determinano una riduzione del benessere complessivo (sia lato tassisti che lato utenti)<sup>172</sup>.

153. Tale teoria del danno sarebbe erronea, perché “*fondata sul pregiudizio per cui i radiotaxi sarebbero obsoleti e inefficienti mentre Mytaxi sarebbe innovativo ed efficiente*”. Infatti, Mytaxi non costituirebbe affatto un sistema innovativo ma “*al più “nuovo” o semplicemente “ulteriore”, che si aggiunge ai sistemi di dispacciamento che già svolgono identica funzione e, in più, sono in grado di offrire una molteplicità di servizi che Mytaxi non offre*” (ad esempio uso di più tecnologie di smistamento, migliore assistenza clienti e tassisti, modalità di pagamento più numerose, ecc.)<sup>173</sup>.

Radiotaxi 3570 ha aggiunto che il diritto della concorrenza garantirebbe a un nuovo operatore di non essere escluso dal mercato, ma “*non garantisce a un operatore - per giunta parte di un gruppo multinazionale quale Daimler - una sorta di diritto a “guadagnare di più”, in assenza di qualsivoglia accertata foreclosure*”<sup>174</sup>.

---

<sup>169</sup> L’applicazione del test richiede la verifica del grado di contendibilità del mercato, desumibile in particolare da: l’incidenza percentuale delle esclusive, la presenza di soggetti non vincolati da esclusiva, l’effetto deterrente dei vincoli di esclusiva sui soggetti vincolati, l’esistenza di disincentivi tecnico-economici all’abbandono della rete da parte dei soggetti vincolati, l’idoneità, infine, del diritto di recesso a mitigare eventuali effetti restrittivi delle esclusive.

<sup>170</sup> Cfr. *ex multis* Corte di Giustizia, 28 febbraio 1991, caso C-234/89 *Delimitis*; Corte di Giustizia, 12 dicembre 1967, caso C-23/67, *Brasserie de Haecht*; Tribunale di primo grado, 23 ottobre 2003, caso T-65/98; cit. *inter alia* da Prontotaxi 6645 in doc. 190 e da Radiotaxi 3570 in doc. 191.

<sup>171</sup> A detta delle Parti, la teoria del danno usata nella CRI, oltre che inedita rispetto ai precedenti giurisprudenziali, sarebbe diversa anche rispetto a quella indicata nel provvedimento di avvio di istruttoria. Infatti, mentre nel provvedimento di avvio si faceva riferimento al rischio che le clausole di non concorrenza potessero “*impedire od ostacolare l’ingresso nel mercato rilevante di nuovi operatori che offrono servizi innovativi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi*”, nella CRI si rilevava che tali clausole avrebbero creato “*ostacoli all’attività del nuovo entrante*”, in particolare rispetto alla possibilità, per un “*nuovo operatore che si avvale di una piattaforma aperta, di organizzare una rete compatibile con una scala di attività coerente con il proprio modello di business*”. Doc. 208 Verbale audizione finale, in particolare memoria economica di Radiotaxi 3570.

<sup>172</sup> Doc. 190, doc. 191, doc. 208.

<sup>173</sup> Doc. 190.

<sup>174</sup> Doc. 191.

154. Infine, tale teoria, basandosi su un criterio di efficienza, potrebbe, ad avviso delle Parti, portare paradossalmente a esiti pregiudizievoli per la concorrenza e in particolare a un assetto di mercato monopolistico, visto che in un sistema di piattaforme aperte non sarebbe possibile la coesistenza di più operatori con modelli di *business* diversi. Tale esito non sarebbe desiderabile, anche perché “*il livello delle commissioni richieste ai tassisti potrebbe aumentare significativamente*”<sup>175</sup> e vi sarebbe il rischio di una marginalizzazione degli utenti che non usano l’*app*<sup>176</sup>.

#### 4.2 Sulla contendibilità del mercato

155. Le Parti si sono soffermate sulla natura del nuovo entrante, sottolineando che si tratta di un operatore con un’indiscussa forza di mercato, dovuta alla sua appartenenza al gruppo Daimler, la cui forza finanziaria consentirebbe a Mytaxi di fare promozioni che non sono invece alla portata dei concorrenti<sup>177</sup>.

156. Al contrario di quanto affermato nella CRI, una serie di elementi evidenzerebbero che il mercato del servizio di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Roma sarebbe contendibile.

157. Innanzitutto, vi sarebbe un numero significativo (circa il 35%) di tassisti indipendenti e pienamente contendibili, poiché non vincolati da esclusive<sup>178</sup>.

158. In secondo luogo, anche i tassisti formalmente vincolati da clausole di non concorrenza sarebbero in realtà contendibili. Sia Radiotaxi 3570 che Prontotaxi che Samarcanda consentirebbero infatti di esercitare il diritto di recesso in tempi ragionevoli e senza costi o perdite apprezzabili<sup>179</sup>.

159. Inoltre, Prontotaxi 6645 - che durante il procedimento aveva affermato che “*se si elimina l’obbligo di non concorrenza, si mette a repentaglio la stessa sopravvivenza della cooperativa, che non ha proventi da reinvestire e non può funzionare efficacemente*”<sup>180</sup> - nella memoria finale ha riferito che circa il 70% dei tassisti aderenti al radiotaxi sarebbero affiliati anche a Mytaxi. Tale affermazione non è stata però suffragata da elementi documentali di prova, né con riguardo al fatto che l’*app* sia stata realmente scaricata né in merito all’effettiva acquisizione di corse da Mytaxi da parte dei tassisti della cooperativa<sup>181</sup>.

160. Ancora, non vi sarebbe alcuna evidenza sulla concreta applicazione delle clausole di non concorrenza da parte degli operatori *incumbent*; ciò dimostrerebbe l’assenza di qualsiasi effetto deterrente all’uso di piattaforme concorrenti derivante dalle clausole medesime, come invece richiesto dal “*test Delimitis*”.

161. Infine, sarebbero assenti eventuali ostacoli tecnico-economici al passaggio da una cooperativa radiotaxi a altra piattaforma. Infatti, nel mercato in esame non vi sarebbero costi rilevanti di uscita e gli investimenti necessari per l’adesione a un

---

<sup>175</sup> Doc. 191 Radiotaxi 3570 Memoria economica finale.

<sup>176</sup> Doc. 190 per Prontotaxi 6645.

<sup>177</sup> *Ex multis* doc. 136 e doc. 149 per Radiotaxi 3570; doc. 193 per Samarcanda.

<sup>178</sup> La piena contendibilità di tale quota di tassisti si desumerebbe anche dalla circostanza che la quota di mercato raggiunta da Mytaxi praticamente si sovrappone alla quota di mercato detenuta dai tassisti indipendenti. Doc. 190 Memoria finale Prontotaxi 6645.

<sup>179</sup> *Ex multis* doc. 190 per Prontotaxi 6645, doc. 191 per Radiotaxi 3570, doc. 193 per Samarcanda, doc. 208 per tutte le Parti.

<sup>180</sup> Doc. 58 cit.

<sup>181</sup> Doc. 190 cit.

radiotaxi inciderebbero in modo limitato sui costi totali dei tassisti.

162. In sostanza, la segnalante Mytaxi non avrebbe sofferto di alcuna *foreclosure*, avendo anzi avuto “una crescita esponenziale che le ha consentito di contrattualizzare un numero molto elevato di tassisti”<sup>182</sup> e di diventare almeno il secondo operatore del mercato<sup>183</sup>. La notevole crescita di Mytaxi si evincerebbe anche dall’aumento sostanziale del numero di *download* dell’*app* Mytaxi dal lato della domanda<sup>184</sup>. Nel mercato vi sarebbero inoltre altri operatori “che hanno una dimensione minore di quella di Mytaxi e che operano evidentemente con profitto”<sup>185</sup>.

163. A ulteriore riprova dell’assenza di effetti anti-concorrenziali, Radiotaxi 3570 e Prontotaxi 6645 hanno altresì richiamato un caso dell’Autorità di concorrenza austriaca, che aveva avviato una procedura per un presunto abuso di posizione dominante nei confronti dei due radiotaxi presenti a Vienna, i quali avevano applicato le clausole di non concorrenza per espellere i tassisti aderenti che avevano fatto uso delle *app*. In seguito, tuttavia, la Corte Suprema austriaca aveva affermato la liceità delle predette clausole, essenzialmente sulla base della possibilità di esercitare, in tempi molto brevi (un mese) il diritto di recesso<sup>186</sup>.

164. Contrariamente a quanto argomentato dai radiotaxi Parti, Mytaxi ha affermato che la diffusione delle esclusive a Roma avrebbe impedito alla società, proprio nella fase di avvio dell’attività, di offrire un servizio di qualità elevata (vetture disponibili e bassi tempi di attesa), nonché di stipulare convenzioni con i grandi clienti *corporate*, che chiedono il rispetto di determinati tempi di arrivo, pena il pagamento di penali (oltre al rischio di perdita di reputazione)<sup>187</sup>.

#### 4.3 Sull’assenza di un legame univoco tra esclusiva e *foreclosure*

165. Secondo le Parti, la CRI non avrebbe neanche dimostrato l’esistenza di un chiaro nesso causale tra la presenza delle clausole di non concorrenza e un eventuale effetto restrittivo di *foreclosure* del mercato. Non sarebbe infatti corretto interpretare la notevole differenza esistente tra il tasso di chiamate inevase di Mytaxi rispetto a quello dei radiotaxi come prova del fatto che Mytaxi soffre di una compressione della propria capacità produttiva “derivante dalla carenza di vetture disponibili”<sup>188</sup> a causa delle esclusive<sup>189</sup>.

166. La principale ragione per cui i tassisti continuano a preferire i radiotaxi rispetto a Mytaxi, risiederebbe nel livello delle commissioni richieste loro dal

<sup>182</sup> Doc. 191 per Radiotaxi 3570. Cfr. anche, *ex multis* doc. 190 per Prontotaxi 6645, , doc. 193 per Samarcanda.

<sup>183</sup> Nell’ultimo anno il numero di tassisti iscritti a Mytaxi sarebbe passato da 1.000 a più di 1.800 tassisti (Doc. 136, comunicato stampa di Mytaxi allegato a nota di Radiotaxi 3570).

<sup>184</sup> *Ex multis* doc. 147 e doc. 149 per Radiotaxi 3570; doc. 193 per Samarcanda. Secondo Mytaxi, invece, i dati sui *download* non sarebbero indicativi della presenza sul mercato, visto che il mero *download* non implica che l’*app* sarà davvero utilizzata. Doc. 192.

<sup>185</sup> Doc. 208 Verbale audizione finale.

<sup>186</sup> Caso BWB-*Bundeswettbewerbshörde*,/FD-295 *Taxi Apps*, ordinanza del Tribunale superiore del Land Vienna del 22.08.2012. *Ex multis* per Radiotaxi 3570 doc. 147, doc. 149 e doc. 191, all. 2 e 3; per Prontotaxi doc. 190, all. 3.

<sup>187</sup> Le convenzioni hanno portato all’installazione di [40-50] modem. Doc. 88. V. anche doc. 192.

<sup>188</sup> Doc. 190.

<sup>189</sup> Doc. 190, doc. 191, doc. 193.



nuovo entrante (ora pari al 7%). In altri termini, la CRI non avrebbe considerato che la mancata crescita di Mytaxi potrebbe derivare non dalle esclusive ma dalla sua incapacità di attrarre tassisti (sia vincolati che indipendenti). A conferma di ciò le Parti evidenziano che laddove Mytaxi ha applicato promozioni si è avuto un notevole aumento del tasso di evasione.

Inoltre, andrebbe considerato che una quota importante di utenti del servizio taxi non utilizza le *app* per chiamare un taxi e, al fine di intercettare questa parte della domanda, i tassisti devono comunque utilizzare anche canali diversi dall'*app*.

#### 4.4 Sui vizi dell'analisi economica

167. A detta delle Parti, inoltre, l'analisi economica delle clausole contestate contenuta nella CRI risulterebbe viziata da errori di diversa natura<sup>190</sup>. Le censure mosse dalle Parti sono volte essenzialmente a evidenziare che il calcolo del fabbisogno di tassisti di Mytaxi sarebbe erroneo.

168. Innanzitutto, la CRI avrebbe confrontato dati non del tutto omogenei (quelli dei 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. Ciò deriverebbe in particolare dal fatto che, considerata la notevole facilità di utilizzo dell'*app* (è sufficiente cliccare sull'*app* e non c'è rischio di essere messi in attesa, come accade per i *call center*), tra le richieste ricevute da Mytaxi potrebbero essere registrate anche richieste apparenti, in quanto fatte solo per stimare il prezzo della corsa o ripetute più volte per avere più probabilità di risposta<sup>191</sup>. Secondo Radiotaxi 3570, pertanto, il tasso di chiamate ricevute dalla società Mytaxi sarebbe sovrastimato del 10%.

Laddove si considerasse anche la diversa incidenza dei segmenti di domanda serviti, andrebbero ad esempio eliminate dal computo della chiamate non evase da parte dei radiotaxi le richieste provenienti da clienti che hanno sottoscritto convenzioni. Le chiamate in convenzione hanno infatti un tasso di non evasione molto basso o quasi nullo, poiché i radiotaxi, per non dover pagare le penali previste, tendono a soddisfarle in via prioritaria. Così facendo, il tasso di evasione delle corse dei radiotaxi sarebbe molto più basso, in media dell'80-85%<sup>192</sup>.

169. Mytaxi ha replicato affermando che “*le richieste ricevute nell'ambito di convenzioni concorrono con tutte le altre [al computo del tasso di non evasione] (nel senso che non vi sono numeri dedicati/meccanismi di prenotazione del taxi*

---

<sup>190</sup> Doc. 190 per Prontotaxi 6645; doc. 191 per Radiotaxi 3570; anche Samarcanda ha formulato alcune osservazioni sull'analisi economica, doc. 193. V. anche, per tutte le Parti, doc. 208.

<sup>191</sup> Oppure, l'utente potrebbe cercare un taxi usando contemporaneamente più strumenti (radiotaxi, *app*, *web*, ecc.) e ciò potrebbe portare a una sovrastima della domanda di corse di Mytaxi. L'errore di stima deriverebbe principalmente dal fatto che i dati usati sul numero di corse evase non terrebbero conto delle differenze esistenti tra i radiotaxi e le *app*. In particolare si dovrebbero prendere in considerazione le diverse modalità di rilevazione usate dalle due tipologie di piattaforma e la possibilità che i canali innovativi abbiano un tasso di chiamate inevase più alto rispetto ai canali tradizionali. Doc. 191 Memoria economica Radiotaxi 3570. La segnalante Mytaxi ha invece negato l'esistenza di differenze nelle modalità di rilevazione delle chiamate, evidenziando il particolare che il sistema Mytaxi registra come chiamate ricevute “*solo quelle relative a corse effettivamente richieste*”. Doc. 208.

<sup>192</sup> Doc. 191 Memoria economica.

*specifici per i beneficiari della convenzione)*”; anzi, sarebbe proprio l’elevato tasso di mancata evasione a non consentire alla società di sottoscrivere convenzioni<sup>193</sup>.

170. Secondo le Parti, nella CRI non si sarebbe adeguatamente considerato che l’alto tasso di corse inevase di Mytaxi potrebbe dipendere non dalle clausole di non concorrenza, bensì dalla scarsa propensione dei tassisti a mettere la propria capacità produttiva al servizio di Mytaxi (ovvero ad accendere l’*app* e a prendere corse dalla piattaforma).

Infatti, nell’analisi svolta nella CRI il “fabbisogno affiliati” di Mytaxi dipende dal numero di tassisti che hanno scaricato l’*app* di Mytaxi (affiliati effettivi) moltiplicato per il rapporto tra numero di chiamate evase e numero di chiamate ricevute. Ciò implica che Mytaxi, per ridurre il “fabbisogno affiliati”, avrebbe potuto agire attraverso politiche tariffarie più attraenti per i tassisti, sia indipendenti che vincolati (i.e. commissioni più basse), in modo da far aumentare il numero di corse evase<sup>194</sup>.

171. Sul punto la segnalante Mytaxi ha evidenziato che ampia parte dei tassisti indipendenti non avrebbe alcun interesse a usare i servizi delle piattaforme di intermediazione, a prescindere dalle commissioni applicate ai propri affiliati; ciò si evincerebbe, in particolare, dal fatto che nel corso del tempo il numero di tassisti indipendenti è rimasto sostanzialmente invariato<sup>195</sup>.

172. Secondo le Parti, inoltre, nella CRI sarebbe stata effettuata una distinzione del tutto arbitraria tra “tassisti affiliati” e “tassisti attivi” di Mytaxi<sup>196</sup>.

173. Sul punto Mytaxi ha invece evidenziato la rilevanza di tale distinzione, nella misura in cui, per diventare “affiliati”, è sufficiente scaricare l’*app* e registrarsi: gli “affiliati” non hanno alcun obbligo di utilizzo (visto che non ci sono esclusive) né incentivi economici (perché non hanno costi fissi di adesione da ammortizzare). Di conseguenza, mentre nel caso dei radiotaxi “*vi è una sostanziale identità tra tassisti iscritti e tassisti attivi*”, nel caso di Mytaxi “*il numero di tassisti attivi è assolutamente variabile di giorno in giorno e senza che Mytaxi possa prevederlo*”. Ecco perché “*il numero di tassisti affiliati non risulta minimamente rappresentativo della reale presenza sul mercato di Mytaxi*”<sup>197</sup>. Quanto alla definizione di “tassista attivo” come un “*tassista che utilizza l’app mytaxi almeno una volta per turno di lavoro*”, la segnalante ha osservato che non si può considerare attivo un tassista che non usa l’*app* neanche una volta per turno e che tale definizione “*probabilmente sottostima il fabbisogno di tassisti di Mytaxi*”<sup>198</sup>.

174. Secondo Radiotaxi 3570, l’analisi svolta nella CRI sul fabbisogno di tassisti di Mytaxi non sarebbe comunque consistente, perché tale fabbisogno è stato calcolato ipotizzando un tasso di mancata evasione per il nuovo entrante pari al 10%, quindi più basso di quello degli *incumbent*. Applicando un tasso più elevato,

---

<sup>193</sup> Doc. 108.

<sup>194</sup> Doc. 191 Memoria economica per Radiotaxi 3570; doc. 190 per Prontotaxi 6645. Osservazioni sul punto sono state formulate anche da Samarcanda, che ha rilevato come Mytaxi potrebbe ridurre il numero di corse inevase “*evitando di stipulare convenzioni su larga scala (come quella con Trenitalia) oppure evitando di fare promozioni shock*”. Doc. 193.

<sup>195</sup> Doc. 208.

<sup>196</sup> *Ex multis* doc. 190.

<sup>197</sup> Doc. 192. V. anche doc. 94 e doc. 107.

<sup>198</sup> Doc. 208.

pari al 20%, il “fabbisogno affiliati” di Mytaxi risulterebbe di regola inferiore al numero di tassisti indipendenti, e non più alto, come invece conclude la CRI<sup>199</sup>.

175. Infine, a detta delle Parti, non è corretto affermare che il tasso di mancata evasione della domanda di Mytaxi dipende dalle dimensioni della sua rete, poiché nel periodo considerato nell’istruttoria l’ampiezza della rete di Mytaxi è aumentata, senza che ciò abbia portato a una diminuzione del tasso di mancata evasione. Anzi, Radiotaxi 3570 ha osservato che, paragonando il numero di richieste ricevute e il numero di affiliati “*Mytaxi presenta una rete sovradimensionata rispetto alla propria domanda, se confrontata con la rete delle altre piattaforme*”.

176. Sul punto Prontotaxi 6645 ha precisato che non vi sarebbe alcuna correlazione tra dimensione della flotta e tasso di chiamate inevase, per nessuna delle piattaforme, sia radiotaxi che Mytaxi<sup>200</sup>.

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

### *5.1 Giustificazioni economiche*

177. Tutte le Parti hanno sostenuto che vi sarebbero valide giustificazioni economiche che rendono necessarie le clausole di non concorrenza in esame.

178. Innanzitutto, tali clausole sarebbero funzionali a proteggere gli investimenti dei radiotaxi, volti a migliorare la qualità dei servizi (tecnologie, promozioni, convenzioni, ecc.), variabile importante poiché il mercato del servizio taxi è regolato (tariffe massime, licenze fisse).

Radiotaxi 3570 ha sottolineato che le piattaforme sono in grado di offrire servizi differenziati e promuoverli in modo da attirare clientela e, per questo, “*l’intermediario effettua ingenti investimenti pubblicitari necessari a attrarre la domanda*”. L’utente sceglierà a chi rivolgersi in base alla reputazione dei vari intermediari: se l’intermediario non fosse più in grado di garantire tale reputazione, perché è molto alta la probabilità che i tassisti aderenti non siano disponibili durante il turno, ciò potrebbe mettere a rischio la recuperabilità degli investimenti<sup>201</sup>, oppure potrebbe portare a dover pagare penali previste nei contratti con la clientela *corporate*.

Pronto Taxi 6645 ha spiegato che la società ha fatto un investimento rilevante per rinnovare integralmente il sistema di smistamento corse, remunerato dalle quote mensili pagate dai tassisti aderenti<sup>202</sup>.

Samarcanda ha osservato infine che l’esclusiva servirebbe, oltre che a operare in modo efficiente, a effettuare promozioni, come la “Tariffa amica”<sup>203</sup>.

179. Secondo le Parti, la presenza nel mercato di piattaforme che operano senza esclusiva non inficerebbe tali considerazioni, poiché si tratta di radiotaxi di piccole dimensioni, che non sarebbero cresciuti proprio perché non prevedono esclusive.

Inoltre, nella CRI non sarebbe stato dimostrato che esistono sistemi di incentivi

---

<sup>199</sup> Doc. 191 Memoria economica, p. 14.

<sup>200</sup> Doc. 190.

<sup>201</sup> *Ex multis*, per Radiotaxi 3570, doc. 191, Memoria economica.

<sup>202</sup> Doc. 58 e doc. 190 per Prontotaxi 6645.

<sup>203</sup> Doc. 64 e doc. 193 per Samarcanda.

validi e sostenibili per i radiotaxi che potrebbero essere utilizzati al posto delle clausole di non concorrenza.

180. A detta della segnalante Mytaxi, viceversa, mancherebbe ogni giustificazione economica a sostegno delle clausole di non concorrenza, in quanto tutti i servizi offerti dalla cooperativa ai tassisti aderenti, sia il radiotaxi che i servizi secondari come la gestione di autorimesse o le campagne pubblicitarie, sono comunque pagati interamente dai tassisti aderenti e non potrebbero essere sfruttati impropriamente da quei tassisti che usano anche Mytaxi. Infatti *“ciascuna società pubblicizzerà unicamente i servizi che offre”* e l’adesione a più servizi di intermediazione *“potrebbe al più innescare un sano processo di competizione”* tra le piattaforme al fine di offrire migliori servizi secondari *“così da incentivare – on the merits e non sulla base di un obbligo di esclusiva – ad effettuare più corse con la cooperativa”*<sup>204</sup>.

## 5.2 Altre giustificazioni

181. Nel corso del procedimento le Parti, e in particolare Prontotaxi 6645 e Samarcanda, hanno evidenziato che le cooperative svolgerebbero un’essenziale funzione di monitoraggio del rispetto della regolazione vigente da parte dei tassisti aderenti (in particolare sui turni e sul divieto di prenotazione), poiché la tecnologia del radiotaxi consentirebbe di monitorare l’operato dei tassisti in tempo reale, dalla centrale radio, per tutta la durata del turno. Invece i tassisti che aderiscono a Mytaxi potrebbero più facilmente eludere tale regolazione. Tali circostanze impedirebbero l’adesione simultanea a un radiotaxi e a Mytaxi<sup>205</sup>.

## 6. Sui requisiti per l’esonero ex art. 101.3 TFUE

182. Radiotaxi 3570 ha presentato anche, in subordine, una richiesta di applicazione dell’esonero<sup>206</sup> prevista dall’art. 101.3 TFUE, ritenendo sussistenti i quattro requisiti cumulativi ivi previsti<sup>207</sup>.

183. Quanto al primo requisito, le clausole di non concorrenza oggetto di istruttoria sarebbero parte integrante di accordi cooperativi orizzontali, conformi alla disciplina sulla concorrenza e non contestati dall’Autorità. Tale cooperazione sarebbe indispensabile per l’autoproduzione di servizi finanziati dai tassisti aderenti, a beneficio dei medesimi, senza rischio di traslazione dei costi sugli utenti - visto che le tariffe dei taxi sono regolamentate - e avrebbe consentito la promozione di servizi innovativi (come l’*app* itTaxi).

184. Anche il secondo requisito sarebbe soddisfatto, posto che i servizi offerti dalle cooperative radiotaxi migliorerebbero le condizioni di fruibilità del servizio di trasporto taxi garantendo minori tempi di attesa.

185. In merito al terzo requisito, la clausola sarebbe necessaria e proporzionata

---

<sup>204</sup> Doc. 192.

<sup>205</sup> *Ex multis* doc. 58 per Prontotaxi, doc. 64 e doc. 66.1 per Samarcanda.

<sup>206</sup> Doc. 147, doc. 149, doc. 191.

<sup>207</sup> In particolare: migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o promuovere il progresso tecnico o economico; riservare agli utilizzatori una congrua parte dell’utile che ne deriva; non imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi; non eliminare la concorrenza per una parte sostanziale del mercato.

“rispetto ai legittimi obiettivi di efficienza perseguiti”, sia perché elemento naturale della cooperativa in base all’art. 2527 c.c., sia perché tale iniziativa non avrebbe senso “in assenza di una pur minima garanzia di condivisione dello scopo mutualistico e di compartecipazione degli altri soci cooperatori”<sup>208</sup>; inoltre, grazie al recesso, la cooperativa garantirebbe la possibilità di uscita.

186. Infine, anche il quarto requisito sarebbe soddisfatto, considerato che il sistema cooperativo in questione non avrebbe impedito a operatori terzi di entrare e affermarsi sul mercato, e dunque non vi sarebbe stata una sostanziale eliminazione della concorrenza.

## **7. Sull’assenza dei presupposti per l’applicazione di sanzioni**

187. Le Parti hanno infine rappresentato che mancherebbero i presupposti per connotare la condotta contestata come “molto grave” o “grave”, anche in ragione dell’assenza di elementi di segretezza legati all’intesa, della natura verticale della restrizione, nonché della mancanza di condotte applicative e provati effetti anticompetitivi.

188. Assumerebbe inoltre rilievo dirimente la circostanza che gli obblighi di non concorrenza siano stati introdotti negli Statuti in adempimento di un obbligo di legge, recependo le disposizioni stabilite dalla normativa codicistica (ed in particolare dall’articolo 2527 c.c.). Pertanto, l’applicazione di una sanzione al soggetto ottemperante un tale obbligo, anche ai sensi dell’art. 4 della l. n. 689/81, applicabile in virtù del rinvio previsto dall’art. 31 della l. n. 287/90, sarebbe illegittima. Su tali basi le Parti hanno chiesto che, ove l’Autorità giungesse a ritenere sussistente una violazione del diritto della concorrenza, ritenga sufficiente l’adozione di un provvedimento di diffida, senza applicare sanzioni<sup>209</sup>.

In ogni caso, laddove l’Autorità ritenesse necessario irrogare una sanzione pecuniaria, ricorrerebbero i presupposti per irrogare una sanzione meramente simbolica, tenendosi in particolare conto della non gravità della supposta infrazione, nonché dell’assenza di effetti pregiudizievoli sul mercato. Prontotaxi 6645 ha anche ricordato la natura monoprodotto dell’impresa.

## **V. VALUTAZIONI**

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

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

190. Innanzitutto, in merito alla specifica richiesta di Radiotaxi 3570 avente ad oggetto lo svolgimento nel corso dell’audizione finale di un confronto diretto tra le parti e gli uffici istruttori - che, a dire della parte avrebbe dovuto svolgersi consentendo la possibilità di rivolgere quesiti specifici anche direttamente agli Uffici istruttori - essa è da considerarsi irricevibile e priva di fondamento alcuno,

---

<sup>208</sup> Doc. 190.

<sup>209</sup> Doc. 190, doc. 191, doc. 193, doc. 208.



in quanto tale forma di contraddittorio - non contemplata neanche nell'ordinamento processuale penale, che assicura le più ampie prerogative di difesa del soggetto inquisito - non è prevista dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia *antitrust* (D.P.R. n. 217 del 1998).

A ciò si aggiunga che le prove a fondamento delle contestazioni mosse alle Parti vengono acquisite al fascicolo istruttorio, che è nella piena disponibilità del Collegio.

Pertanto, nessuna lesione del diritto di difesa delle parti appare rinvenibile con riferimento alle questioni sollevate.

Quanto alla richiesta di audizione di fronte al Collegio nella sua completezza, si rileva che il Collegio è, come noto, validamente costituito anche in assenza di uno dei suoi componenti.

191. Più in generale, nel corso del procedimento tutte le Parti hanno avuto ampio accesso al fascicolo istruttorio, hanno presentato memorie, documenti e deduzioni, e sono state sentite in audizione, sia dinanzi agli Uffici sia dinanzi al Collegio, avendo così modo di illustrare e argomentare estensivamente - e secondo tempistiche congrue - la propria posizione in relazione alle condotte addebitate<sup>210</sup>.

192. Nello specifico, le Parti hanno esercitato più volte il diritto di accesso agli atti del fascicolo e tutti i documenti posti a fondamento della CRI sono stati resi accessibili alle Parti entro il termine prescritto dall'art. 13, comma 10, del DPR n. 217/98<sup>211</sup>, inclusi i documenti contenenti dati numerici sensibili, e visibili in forcelle di valori minime e massime concordate con le parti. Radiotaxi 3570 ha quindi avuto accesso ai documenti desecretati in date 12 e 16 febbraio 2018, nonché 1° marzo 2018. Pronto Taxi 6645 ha effettuato accesso agli atti il 15 marzo 2018.

193. Per quanto concerne poi la richiesta di Radiotaxi 3570 di avere un “*dialogo istruttorio*” con gli Uffici, pervenuta con memoria del 23 gennaio 2018 e successiva comunicazione del 25 gennaio 2018, si evidenzia che ad essa è stato dato tempestivamente riscontro, consentendo lo svolgimento di un'altra audizione innanzi agli Uffici in data 1° febbraio 2018. Radiotaxi 3570 è dunque venuta a conoscenza, prima del ricevimento della CRI, di tutti gli elementi necessari alla piena comprensione delle contestazioni addotte nella CRI.

In data 31 gennaio 2018, inoltre, l'Autorità ha deliberato di prorogare al 30 aprile 2018 il termine di conclusione del procedimento.

194. Ciò nonostante, sia prima del ricevimento della CRI, in date 27 febbraio 2018<sup>212</sup> e 7 marzo 2018<sup>213</sup>, che dopo, in data 15 marzo 2018<sup>214</sup>, Radiotaxi 3570 ha reiterato la propria lamentela relativa alla carenza di un compiuto ed effettivo “*dialogo istruttorio*”. La Parte ha inoltre chiesto, nella comunicazione del 7 marzo

---

<sup>210</sup> Cfr. *supra* sez. II.3.

<sup>211</sup> Peraltro, nel procedimento in esame, la fase istruttoria volta alla raccolta e all'analisi degli elementi probatori e all'elaborazione degli addebiti è stata preceduta da una lunga fase che ha invece riguardato la presentazione e valutazione di impegni, rigettati con delibera del 7 giugno 2017, nonché di un'istanza di riapertura dei termini del procedimento per la presentazione di ulteriori impegni, anch'essa rigettata con lettera del 6 novembre 2017.

<sup>212</sup> Doc. 163. Richiesta reiterata in occasione dell'accesso agli atti dell'1 marzo 2018. Doc. 166 Verbale accesso Radiotaxi 3570

<sup>213</sup> Doc. 167.

<sup>214</sup> Doc. 172.

2018, una proroga del termine finale del procedimento e, in data 15 marzo 2018, una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine di conclusione del procedimento.

Anche Pronto Taxi 6645, in data 16 marzo 2018<sup>215</sup> ha chiesto una proroga del termine infra-procedimentale per il deposito di memorie scritte e documenti e, conseguentemente, del termine di conclusione del procedimento.

195. Al fine di consentire alle Parti di disporre di un tempo congruo per articolare compiutamente le proprie difese sono state accolte le istanze di proroga delle Parti e, in data 28 marzo 2018, l’Autorità ha deliberato un’ulteriore proroga al 31 maggio 2018 del termine di conclusione del procedimento, fissando al 9 maggio 2018 il nuovo termine infraprocedimentale di acquisizione degli elementi probatori. Pertanto le Parti hanno avuto a disposizione, per esercitare le loro prerogative di difesa, 60 giorni tra il ricevimento della CRI (9 marzo 2018) e la chiusura della fase istruttoria (9 maggio 2018). Le Parti sono state inoltre sentite in audizione finale davanti al Collegio il 9 maggio 2018.

196. Per quanto concerne poi la comunicazione del 29 maggio 2018, con cui Radiotaxi 3570 ha contestato la violazione dei principi del giusto processo<sup>216</sup>, si osserva che lo svolgimento del procedimento in esame risulta in linea con i requisiti prescritti dall’art. 6 della CEDU: infatti le Parti hanno avuto un esteso accesso ai documenti e al fascicolo istruttorio, gli sono state comunicate tutte le prove a carico e a scarico attraverso l’invio della CRI e le Parti stesse, a fronte degli addebiti mossi nei loro confronti, hanno avuto la concreta possibilità di difendersi nel corso di un’audizione orale innanzi al Collegio, validamente costituito. Peraltro, con specifico riguardo ai procedimenti nazionali *antitrust*, il giudice amministrativo ha già riconosciuto manifestamente infondata l’ipotesi di violazione dell’art. 6 della CEDU da parte delle norme che disciplinano i procedimenti istruttori davanti all’Autorità, anche in ragione del fatto che avverso la relativa sanzione è assicurata una tutela giurisdizionale piena da parte di organi giurisdizionali indipendenti e imparziali<sup>217</sup>.

197. Quanto infine alla specifica censura sollevata da Radiotaxi 3570 in ordine alle lacune istruttorie che avrebbero reso necessario un “*dialogo istruttorio*” con gli Uffici, quali la mancata acquisizione del numero dei *download* dell’*app* Mytaxi e del *business plan* della segnalante, nonché della traduzione giurata della sentenza della Corte Suprema austriaca relativa al precedente viennese, si osserva che essa appare del tutto strumentale.

198. Infatti, il numero dei *download* della *app* Mytaxi è un dato assolutamente inconferente nel caso di specie, in quanto, come evidenziato nella parte in Fatto<sup>218</sup>, ciò che rileva a fini di misurazione degli effetti restrittivi delle clausole di non concorrenza in esame è l’effettivo utilizzo dell’*app*, rispetto al quale il numero di *download* dell’*app* non fornisce alcuna informazione. Quanto al *business plan*, si tratta di un documento aziendale che contiene essenzialmente dati previsionali e la cui redazione segue criteri e obiettivi del tutto differenti rispetto ad un

---

<sup>215</sup> Doc. 177.

<sup>216</sup> Doc. 216.

<sup>217</sup> Cfr. TAR Lazio sentenza n. 8778/2015 e sentenza n. 2668/2016.

<sup>218</sup> Cfr. *supra*, in particolare § 110.

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 delle Parti.

199. Infine, con riguardo alla mancata acquisizione agli atti della traduzione giurata della sentenza della Corte Suprema austriaca, si osserva che detta sentenza è agli atti del fascicolo, essendo stata prodotta nella lingua originale e in una traduzione di cortesia dalle Parti stesse. In ogni caso, il precedente austriaco, come argomentato *infra* nella valutazione di merito<sup>219</sup>, non costituisce elemento rilevante ai fini della decisione del presente caso, essendo basato su circostanze di fatto e di diritto differenti rispetto al caso di specie.

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

### *2.1 Il mercato del prodotto*

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

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

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

203. Nello specifico, per il tassista ciascun canale di dispacciamento rappresenta indistintamente una fonte di approvvigionamento per ottenere una crescita delle

---

<sup>219</sup> Cfr. *infra* § 249.

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

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

205. Non appare al riguardo conferente l'argomentazione sollevata da Radiotaxi 3570 e Prontotaxi 6645 in merito alla possibilità di individuare un mercato dell'intermediazione dei servizi taxi offerta tramite *app* distinto dagli altri canali sulla base di una serie di caratteristiche che distinguerebbero, sotto il profilo del consumatore finale, il primo mercato dal secondo, quali: la geolocalizzazione, la possibilità di pagamento tramite *app*, la possibilità per il cliente di memorizzare i dati informativi inerenti alle chiamate e alle corse effettuate così come di usufruire di (e partecipare a) un sistema di *rating* di qualità del tassista.

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

207. In secondo luogo, se è vero che per le piattaforme di intermediazione, in quanto sistemi a due versanti, le scelte dei consumatori influenzano a loro volta le scelte dei tassisti, potendo incidere sulle loro decisioni di utilizzo dei servizi offerti da ciascuna piattaforma, ciò non rappresenta un elemento ostativo alla configurabilità di un mercato unico dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi che comprenda sia le *app* sia i radiotaxi. Infatti,

entrambe le tipologie di piattaforma presentano caratteristiche e aspetti qualitativi in grado di stimolare la domanda finale e quindi tali da indurre, indirettamente, il tassista a scegliere indifferentemente l'uno o l'altro canale di dispacciamento sulla base degli effetti di rete connessi all'utilizzo da parte dei consumatori finali dei medesimi canali. Al riguardo, nel corso del procedimento, le Parti, e soprattutto Prontotaxi 6645, hanno ampiamente rivendicato il livello qualitativo particolarmente elevato dei servizi offerti dai radiotaxi quali: più tecnologie di smistamento della domanda, modalità di pagamento più numerose, assistenza h24 per clienti finali e tassisti, ecc.<sup>220</sup>. A ciò si aggiunge che, come sottolineato anche dalle Parti, vi è una quota ancora rilevante di consumatori che si avvalgono di modalità di chiamata non tramite *app*, che il tassista non potrebbe raggiungere ove rinunciasse all'adesione alla propria Cooperativa.

208. In tal senso, anche il riferimento effettuato dalle Parti al caso spagnolo Mytaxi/Hailo<sup>221</sup> al fine di configurare il mercato di intermediazione tramite *app* e quello dei servizi di intermediazione tradizionali come due mercati distinti, in quanto del tutto decontestualizzato rispetto al caso di specie, appare non conferente. Si tratta di un caso, infatti, in cui la definizione del mercato rilevante era strettamente finalizzata alla valutazione degli effetti di un'operazione di concentrazione e per il quale, comunque, l'Autorità spagnola ha ritenuto di lasciare aperta la definizione del mercato.

## 2.2 Il mercato geografico

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

210. Non rileva dunque l'obiezione avanzata da Radiotaxi 3570 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. I precedenti internazionali richiamati<sup>222</sup> non appaiono conferenti perché relativi a piattaforme che operavano sì a livello nazionale, ma aggregando operatori attivi su tutto il territorio nazionale. Nel caso di specie, quella di Mytaxi è un'*app* sviluppata per funzionare in più città, il cui utilizzo in una data città consente agli utenti finali di localizzare esclusivamente tassisti operanti nella zona in cui si

---

<sup>220</sup> Cfr. *supra* argomentazioni delle Parti, § 139.

<sup>221</sup> Decisione Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

<sup>222</sup> Cfr. *supra* argomentazioni delle parti, § 141.



trovano; corrispondentemente, i tassisti che utilizzano Mytaxi possono servire esclusivamente passeggeri localizzati nell'area circostante dalla quale proviene la domanda. Peraltro, Mytaxi opera al momento in sole tre città italiane.

### **3. La restrizione della concorrenza**

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

#### *3.1 La natura della fattispecie*

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

213. In particolare, dette clausole, con varie formule, prevedono un obbligo a carico dei soci e degli utenti di ogni singolo radiotaxi a non svolgere attività in concorrenza con la cooperativa, obbligo che, in caso di violazione, viene sanzionato con la sospensione o con l'esclusione del socio o dell'utente<sup>223</sup>.

214. Né appare condivisibile la tesi del Radiotaxi 3570 secondo cui le clausole in esame, anche ove si configurino come una fattispecie di intese verticali, costituirebbero comunque accordi verticali fra piccole/medie imprese, che, ai sensi del par. 11 degli Orientamenti sulle restrizioni verticali, di regola sono esclusi dal campo di applicazione dell'art. 101, par. 1 TFUE. Infatti, le imprese Parti del procedimento, pur realizzando fatturati di importo contenuto in termini assoluti, hanno un ruolo importante nel mercato in esame, trattandosi dei primi tre operatori in termini di quote di mercato. Per apprezzare l'importanza delle Parti si può richiamare anche quanto si legge sul sito internet di Radiotaxi 3570, il quale si pubblicizza come: “*la maggiore organizzazione d'Italia del settore e la più grande Cooperativa radiotaxi d'Europa*”<sup>224</sup>. Inoltre, le imprese Parti del procedimento

---

<sup>223</sup> Gli obblighi di non concorrenza sono accordi secondo i quali l'acquirente è indotto od obbligato a concentrare l'80% o più dei suoi acquisti di un determinato prodotto sulla marca di un solo fornitore. Tali accordi possono condurre alla preclusione di altri fornitori che possono avere difficoltà per espandersi o per entrare nello stesso mercato. L'effetto di preclusione può aumentare notevolmente se diversi fornitori applicano accordi di non concorrenza nello stesso mercato. Questo può rendere il mercato più rigido e può favorire la collusione tra concorrenti. Quanto più significativa è la quota del mercato totale coperta da obblighi di monomarchismo e quanto più lunga è la durata dell'obbligo, tanto più importante sarà, con ogni probabilità, l'effetto di preclusione. In base al Regolamento comunitario sulle intese verticali, se la quota di mercato del fornitore maggiore non supera il 30% e la quota di mercato dei cinque maggiori fornitori non supera il 50% è improbabile che si verifichi un effetto anticoncorrenziale individuale o cumulativo. Cfr. Regolamento sulle intese verticali (*Regolamento (UE) n. 330/2010 della Commissione, del 20 aprile 2010, relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate*) e *Comunicazione della Commissione Orientamenti sulle restrizioni verticali*, 2010.

<sup>224</sup> Cfr. <https://www.3570.it/company>.

sono operatori attivi in un mercato che fornisce servizi funzionali allo svolgimento del servizio di trasporto taxi nel Comune di Roma, ovvero la capitale italiana nonché uno dei più grandi comuni europei per estensione geografica.

### 3.2 La restrittività della fattispecie e l'art. 2527 c.c.

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

216. Tuttavia, contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, l'art. 2527, secondo comma, del codice civile, e la sua asserita natura inderogabile, non impediscono una valutazione di compatibilità delle clausole in questione con l'art. 101 TFUE laddove le clausole in esame, tenuto conto del concreto contesto economico e di mercato in cui operano e del modo in cui esso si è evoluto nel tempo, risultano idonee a produrre "effetti" restrittivi della concorrenza nel mercato comune<sup>225</sup>.

217. Innanzitutto, l'art. 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.

218. Anche a voler attribuire alla suddetta norma del codice civile un'interpretazione sostanziale e dunque più ampia, il divieto - per armonizzarsi con la normativa *antitrust* - potrebbe valere ed operare solo in quanto indispensabile a garantire la funzionalità della cooperativa, e comunque proporzionato rispetto al raggiungimento di tale finalità, circostanza questa che, come argomentato meglio *infra*, non può dirsi ricorrente nel caso di specie.

219. L'interpretazione dell'art. 2527, comma 2, proposta nel corso del procedimento dalle società di radiotaxi, infatti, non tiene conto della circostanza che la norma codicistica va interpretata alla luce, e nel quadro, del sistema ordinamentale e dunque in modo armonico ai principi *antitrust*<sup>226</sup>.

220. L'istruttoria ha evidenziato che gli obblighi di non concorrenza contestati

---

<sup>225</sup> Cfr. caso C-250/92 *Gøttrup-Klim*, sentenza Corte di Giustizia 15 dicembre 1994 e conclusioni AG Tesauro del 16 giugno 1994, in cui il giudice ha riconosciuto che "...una disposizione statutaria di una cooperativa d'acquisto, che limiti la possibilità per i suoi aderenti di partecipare ad altre forme di cooperazione concorrenti e che, in tal modo, li dissuada dal rifornirsi altrove, può avere taluni effetti negativi sulla concorrenza. Ne consegue che, per sfuggire al divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato, le limitazioni imposte dagli statuti delle cooperative di consumo ai loro soci devono limitarsi a quanto è necessario per assicurare il buon funzionamento della cooperativa e rafforzare il suo potere contrattuale nei confronti dei produttori" (§ 35).

<sup>226</sup> Peraltro, il giudizio di inderogabilità di una norma deve essere il risultato non di una mera interpretazione grammaticale e letterale, ma di un'interpretazione di carattere sistematico e assiologico, la quale tenga conto sia degli interessi tutelati dalla norma stessa sia del valore che essi assumono nel complesso dell'ordinamento e alla luce dei principi fondamentali.

vincolano tutti i tassisti aderenti a ciascun radiotaxi Parte del procedimento. Tali obblighi sono vincolanti sia per i soci di ciascuna società, in virtù dei rispettivi Statuti, sia per ogni altra categoria di tassista aderente al radiotaxi (tassista utente), posto che sia i regolamenti che i contratti di utenza contengono un rinvio espresso agli obblighi statutari, ivi inclusi gli obblighi di non concorrenza.

221. Inoltre, tali obblighi hanno durata indefinita e dunque teoricamente illimitata, poiché le clausole contenenti detti obblighi sono inserite all'interno degli Statuti e dei Regolamenti<sup>227</sup>. Pertanto tali clausole sono applicabili fintantoché perdura il rapporto tra il tassista e il radiotaxi.

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

223. Nel caso di specie, come argomentato nel seguito, si ritiene che le clausole in esame ricadano nel divieto di intese restrittive della concorrenza, in quanto idonee ad ostacolare in maniera sensibile l'accesso e lo sviluppo di altri fornitori nel mercato dei servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Roma. In particolare, l'istruttoria ha evidenziato che il complesso delle clausole di non concorrenza sopra descritte, dato il modo assertivo e generico in cui sono formulate, valutate nell'ambito del contesto economico e giuridico di riferimento, così come si è evoluto, produce l'effetto di ostacolare o precludere l'accesso al mercato rilevante di imprese concorrenti e in particolare del nuovo operatore Mytaxi, determinando un effetto cumulativo di blocco.

### 3.3 Gli effetti restrittivi delle intese

224. La valutazione circa la compatibilità con le norme a tutela della concorrenza di reti di intese verticali aventi ad oggetto le descritte clausole di non concorrenza è stata svolta sulla base dei principi fissati dalla giurisprudenza eurounitaria in materia di reti di intese verticali, riassumibili nel c.d. "*test Delimitis*"<sup>228</sup>.

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

---

<sup>227</sup> Comunicazione della Commissione Orientamenti sulle restrizioni verticali, §§ da 129 a 150.

<sup>228</sup> L'applicazione del test richiede la verifica del grado di contendibilità del mercato, desumibile in particolare da: l'incidenza percentuale delle esclusive nel mercato rilevante, la presenza di soggetti non vincolati dalla clausole di esclusiva/non concorrenza, l'effetto deterrente dei vincoli di esclusiva sui soggetti vincolati, l'esistenza di disincentivi tecnico-economici all'abbandono della rete e l'idoneità del diritto di recesso a mitigare eventuali effetti restrittivi delle esclusive.

ultime sono prive di alcuna giustificazione economica (cfr. *infra* Sezz. 3.5. c) e d)).

### 3.4 La teoria del danno

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

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

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

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

230. Dal punto di vista dei tassisti, la coesistenza di modelli diversi di procacciamento della domanda - aperti e chiusi - tende ad ottimizzare l'impiego della capacità produttiva all'interno del turno di servizio. Inoltre, le piattaforme

aperte si basano su innovazioni tecnologiche che rendono non più indispensabile per i tassisti sostenere investimenti, in *hardware* e attrezzature, che sono ancora richiesti per usufruire della tecnologia radio; è vero, come affermato dalle Parti, che anche i radiotaxi usano le nuove tecnologie, inclusa la geolocalizzazione, ma i tassisti che vi aderiscono devono dotarsi delle attrezzature richieste da tutte le tecnologie del radiotaxi. Le modalità di utilizzo delle nuove tecnologie da parte delle piattaforme aperte da un lato, rendono molto facile l'affiliazione da parte dei tassisti alla piattaforma aperta, ancorché molto spesso per una parte limitata della propria capacità produttiva; dall'altro lato, aprono spazi ad una concorrenza tra piattaforme di intermediazione sino ad ora non osservata, sia in termini di riduzione delle quote di accesso e dei canoni mensili dei radiotaxi, sia in termini di diversificazione e miglioramento dei servizi offerti ai propri soci<sup>229</sup>.

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

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

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

234. Vale sottolineare, al riguardo, che l'ART, in un parere reso sui servizi di prenotazione del trasporto taxi oggetto del presente procedimento, ha rilevato “[...] come la diffusione di sistemi di connettività via web e, in generale, l'impiego delle nuove tecnologie unitamente al principio secondo cui il titolare della licenza dovrebbe poter acquisire liberamente i servizi secondo modalità diverse anche se in concorrenza tra loro, porti ad un effettivo incremento del livello di servizio del sistema” con vantaggi sia dal lato degli operatori che dei consumatori. “Senza tale

---

<sup>229</sup> Vale notare, al riguardo, che nel mercato già vi sono anche gestori di radiotaxi, come ad esempio Taxi Tevere, che non richiedono più ai propri tassisti il possesso delle attrezzature radio.



*libertà di acquisizione dei servizi, viceversa, gli strumenti tecnologici si riducono a mera innovazione del sistema radiotaxi, senza ampliare il mercato alla domanda potenziale di spostamento e alla offerta effettiva di servizi nella loro interezza. Il sistema delle applicazioni per dispositivi mobili rispetto a quello tradizionale presenta, peraltro, alcuni rilevanti vantaggi e opportunità per l'utente, come la certezza di poter pagare con bancomat o carta di credito, oltre che con contanti, la smaterializzazione della ricevuta, che arriva direttamente via mail o nella App dopo il pagamento, l'utilizzo di sconti e promozioni sulle tariffe e la possibilità di valutare in tempo reale il servizio ricevuto (tassista e autovettura)”<sup>230</sup>.*

### 3.5 Il test Delimitis

#### a) La non contendibilità del mercato

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

236. Nel mercato rilevante la struttura dell'offerta è caratterizzata dalla presenza di pochi operatori, che si differenziano prevalentemente con riguardo alla dimensione della rete: su un totale di 7.690 tassisti a Roma (il cui numero è fisso e non è destinato ad aumentare nel medio periodo), nel 2017 [4.750-5.000] hanno aderito ai tre radiotaxi parti del procedimento, per cui la quota di tassisti vincolata è pari al [60-75]%. Il primo operatore, Radiotaxi 3570, dispone di una rete di tassisti pari a [3.500-3.600], che rappresentano una quota del [45-50]%, molto più ampia di quella del secondo operatore Pronto Taxi 6645, cui aderiscono [900-1.000] tassisti, corrispondenti ad una quota del [10-15]%, e del terzo operatore Samarcanda che, con [350-400] tassisti, rappresenta [il 5-10]% del mercato. Per quanto riguarda gli altri [2.800-2.900] tassisti in media non aderenti ai tre Radiotaxi, solo una piccola Parte ([350-400]) aderisce ad altri radiotaxi, che non prevedono clausole di non concorrenza (Taxi Tevere e Mondo Taxi). Vi sono, dunque, [2.400-2.500] tassisti che storicamente non si sono mai associati ad alcuna piattaforma di intermediazione della domanda.

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

238. Radiotaxi 3570 copre tutte le tipologie di domanda, inclusi i vari segmenti della domanda *business*, tra cui grandi aziende ed enti pubblici, che richiedono ai radiotaxi un'ampia gamma di servizi, compreso l'impegno ad arrivare entro un certo tempo limite, pena il pagamento di penali. Per il secondo operatore, Pronto Taxi 6645, la parte prevalente della propria attività nel segmento *business* è

---

<sup>230</sup> Doc. 125 Parere ART.

costituita invece da convenzioni con alberghi/ristoranti per l'installazione di modem. Per quanto riguarda il terzo operatore, Samarconda, questi opera di regola con clienti *business* (singoli professionisti, alberghi/ristoranti, imprese), offrendo servizi erogabili a prescindere dalle dimensioni della rete<sup>231</sup>.

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

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

241. In primo luogo, pur essendo presente a Roma un numero significativo (circa [2.800-2.900]) di tassisti indipendenti, si ritiene che una parte consistente di essi non sia contendibile da Mytaxi (o da qualsiasi altra piattaforma), a prescindere dalla circostanza che essi non siano vincolati da clausole di non concorrenza ad alcun radiotaxi. Si tratta infatti di tassisti che, nonostante la presenza di cooperative radiotaxi radicate sul territorio da anni, hanno deciso di non associarsi a nessuna di esse perché preferiscono modalità di procacciamento della domanda diverse (lavorano soprattutto nei posteggi siti in prossimità dei grandi attrattori di traffico come aeroporti, stazioni, grandi alberghi), non vogliono sottostare a particolari standard qualitativi o non sono disposti a sopportare alcun costo di accesso o di utilizzo delle piattaforme. Tale categoria di tassisti, quindi, non ha interesse a operare stabilmente attraverso il canale delle piattaforme.

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

243. In secondo luogo, il bacino del [60-75]% dei tassisti aderenti alle tre società radiotaxi del presente procedimento non può in nessun caso ritenersi un bacino da cui Mytaxi può allo stato attingere liberamente per soddisfare la domanda dei suoi utenti finali, e ciò nonostante Prontotaxi 6645, nella sua memoria conclusiva<sup>232</sup>, abbia dichiarato che una quota pari a circa il 70% dei propri soci si sarebbe

---

<sup>231</sup> Altri radiotaxi come Taxi Tevere e Mondo Taxi hanno una rete di dimensioni più piccola. Taxi Tevere ha dichiarato di sottoscrivere convenzioni solo con clienti che chiedono servizi che la società è in grado di offrire, date le ridotte dimensioni della rete (ad es. *voucher*). Doc. 111a.

<sup>232</sup> Cfr. *supra* argomentazioni delle Parti § 159.

affiliata a Mytaxi. Se da un lato, infatti, i tassisti aderenti ad una cooperativa radiotaxi hanno un interesse oggettivo ad affiliarsi a Mytaxi al fine di ottimizzare l'impiego della propria capacità produttiva, dall'altro, l'istruttoria ha chiaramente evidenziato che la mera affiliazione a Mytaxi da parte di un tassista non fornisce alcuna informazione circa l'effettivo utilizzo dell'*app*. In particolare, nel caso di affiliazione a Mytaxi di un tassista aderente ad una delle tre imprese cooperative parti del procedimento, l'effetto deterrente derivante dal vincolo statutario/regolamentare di non concorrenza gioca un ruolo determinante sulle scelte dei tassisti, poiché le clausole di non concorrenza si prestano a contestare anche un uso contenuto della piattaforma aperta, anche quando in concreto non sia possibile imputare al tassista il venir meno dei doveri cooperativi.

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

245. Oltre ai costi "affondati" conseguenti all'uscita dalla cooperativa - almeno una parte degli importi sostenuti per l'adesione al radiotaxi e per l'acquisto delle attrezzature *hardware* non vengono restituiti dal radiotaxi in caso di recesso del tassista - il tassista che esce da una cooperativa radiotaxi si trova infatti a dover sostenere costi ben più rilevanti derivanti dai mancati benefici da "economie di rete", ovvero i costi legati alla perdita della possibilità di accedere alla domanda fidelizzata al radiotaxi di appartenenza, con una riduzione significativa dei propri introiti. Ciò è tanto più rilevante se si considera, come peraltro argomentato dalle Parti nei loro scritti difensivi, che vi è una quota ancora consistente di domanda che si rivolge ai tassisti attraverso il canale telefonico tradizionale e che quindi non può essere raggiunta tramite *app*<sup>233</sup>.

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

247. Per quanto riguarda poi l'argomentazione di Prontotaxi 6645 circa il fatto che il 70% dei propri tassisti avrebbe scaricato l'*app* di Mytaxi, si tratta di un'affermazione non sostenuta da alcuna prova, né sul numero di tassisti che avrebbero scaricato l'*app* di Mytaxi né sul numero di tassisti che la utilizzerebbero effettivamente. Non vi è dunque traccia dell'uso concreto dell'*app* di Mytaxi da parte dei tassisti vincolati da obblighi di non concorrenza, laddove, invece, è provato che Mytaxi registra un tasso molto elevato di mancata evasione delle corse.

248. Del resto, la rilevanza che ciascuna cooperativa attribuisce alla clausola di non concorrenza e il conseguente effetto deterrente che ne deriva a carico dei tassisti associati ai radiotaxi sono insiti nell'esistenza stessa della clausola (a prescindere dall'effettivo *enforcement* della clausola). Se così non fosse, non ci

---

<sup>233</sup> Cfr. *supra* argomentazioni Parti § 131.

sarebbe alcuna necessità per i radiotaxi di mantenerla in vita, lasciando ciascun tassista socio libero di offrire una quota della propria capacità alla piattaforma di Mytaxi.

249. Né la presenza negli Statuti di un formale diritto di recesso, variamente normato, risulta idonea a limitare la portata della clausola di non concorrenza, laddove il tassista che decida di recedere, per poter accedere a un ulteriore canale di approvvigionamento, è costretto a rinunciare all'intera domanda di servizio taxi garantita dal radiotaxi di provenienza. Le significative esternalità di rete negative in caso di uscita dal radiotaxi, già ampiamente evidenziate, rendono il recesso non appetibile e comunque rischioso per il singolo tassista. Tale rischio è tanto più elevato laddove gli *incumbent* intermediano un numero significativo di corse<sup>234</sup>. Inoltre, il termine per l'esercizio del recesso è di almeno 3 mesi (6 mesi per Prontotaxi 6645) e servono almeno 60 giorni per l'esame della domanda.

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

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

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

252. Nel caso di specie, le evidenze agli atti forniscono una chiara indicazione dell'idoneità del complesso degli obblighi di non concorrenza ad impedire l'ingresso nel mercato o la crescita dei concorrenti delle imprese Parti. Infatti, come risulta dagli elementi fattuali raccolti, sin dall'avvio della sua attività Mytaxi

---

<sup>234</sup> A ciò si aggiunga che la tassa di iscrizione e le spese per l'attrezzatura sono a fondo perduto e le somme restituite dai radiotaxi (come la quota di capitale sociale) non sono di regola liquidate nell'immediato.

non è riuscita a soddisfare gran parte delle richieste di servizio che ha ricevuto, registrando un tasso di corse inevase pari in media al [50-55]% (cfr. Grafico 3). Inoltre, Mytaxi non ha potuto proporre i propri servizi a tutti i segmenti della clientela *business* in ragione di una capacità in termini di corse potenziali insufficiente a soddisfare la propria domanda.

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

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

254. L'analisi economica svolta nel corso del procedimento fornisce risultati del tutto coerenti con le valutazioni appena svolte. Come si evince dalle stime del fabbisogno di tassisti di Mytaxi (cfr. *supra* tabella 4), almeno dalla primavera-estate 2017 il numero di tassisti di cui la società avrebbe avuto bisogno per operare con efficacia è sempre stato prossimo al numero totale di tassisti non vincolati da clausole di non concorrenza (inclusi anche i tassisti che non hanno interesse a utilizzare una piattaforma di intermediazione, sia radiotaxi che di altra natura) e, dall'autunno, sistematicamente superiore.

255. Diversamente, ciascuno dei radiotaxi parte del procedimento opera stabilmente in base al proprio modello di *business* e alle caratteristiche e dimensioni della rispettiva domanda. Più precisamente, le cooperative *incumbent* mostrano tassi di mancata evasione delle corse positivi ma molto più bassi di Mytaxi<sup>235</sup>. Tali tassi hanno natura strutturale, poiché non dipendono da incrementi della domanda (nel periodo esaminato la domanda dei radiotaxi, a differenza di Mytaxi, è rimasta stabile) e in misura prevalente dipendono da una serie di fattori, alcuni esogeni e comuni a tutte le piattaforme, sia aperte che chiuse, altri endogeni.

256. A riguardo, appare paradossale 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 molto bassi essendo questa servita in via prioritaria (data la presenza di penali ove non siano rispettati determinati tempi di arrivo) - trattandosi di clientela che non è servita da Mytaxi. Innanzitutto, i contratti con la clientela *corporate* che sono coperti da penali sono solo una piccola percentuale del totale di questa categoria di clienti (che include una platea ben più vasta, che comprende singoli clienti *business*, convenzioni con alberghi/ristoranti, ecc.), per i quali non vi è alcuna penale. Ma soprattutto, si

---

<sup>235</sup> Cfr. *supra* §§ 115-117.



osserva che la mancata contrattualizzazione dei clienti *corporate* da parte di Mytaxi, e conseguentemente un tasso di evasione inferiore a quello dei radiotaxi, è esattamente la conseguenza dei comportamenti di questi ultimi.

257. Né si può ritenere accettabile l'argomentazione di Radiotaxi 3570 e di Prontotaxi 6645 che sostengono che i dati sulla mancata evasione delle corse da parte di Mytaxi siano viziati dal fatto che il numero di richieste di corse ricevute da Mytaxi sia una stima strutturalmente in eccesso (del 10% secondo Radiotaxi 3570), determinata da una serie di caratteristiche tecniche proprie dell'*app*<sup>236</sup>. Infatti, i radiotaxi e Mytaxi usano sistemi di rilevazione delle corse sostanzialmente analoghi<sup>237</sup>; inoltre, eventuali difficoltà di stima sono comuni ai due sistemi<sup>238</sup>. Infine, a voler prescindere dalle precedenti argomentazioni, si osserva che Radiotaxi 3570 ha individuato nel 10% il valore in eccesso della domanda di Mytaxi in maniera del tutto arbitraria, senza alcun elemento a supporto.

258. Allo stesso modo appare priva di pregio l'argomentazione di Radiotaxi 3570 in merito alla circostanza che il tasso di mancata evasione della domanda sarebbe indipendente dall'ampiezza della rete delle piattaforme chiuse, in quanto la cooperativa avrebbe, come i suoi due concorrenti *incumbent* di dimensioni minori, un tasso medio di domanda inevasa pari a circa il 20%. In primo luogo, si osserva che i dati sul numero di corse ricevute ed evase inizialmente forniti da Radiotaxi 3570 indicavano un tasso medio di evasione intorno al [5-10]%, e che tali dati - per i quali non è stato possibile procedere ad alcuna verifica - sono stati rettificati unilateralmente dalla stessa Parte solo in data 3 maggio 2018, in occasione del deposito delle memorie per l'audizione finale innanzi al Collegio. Peraltro, il tasso di evasione calcolato sui dati rettificati, anche ammettendo la loro attendibilità, è pari a circa il [15-20]%, per cui non si comprende perché nella memoria finale la società abbia contestato i risultati dell'analisi economica svolta in istruttoria utilizzando un valore del 20%, comunque più alto anche di quello medio dei tre operatori *incumbent*.

259. Ad ogni modo, pure usando il valore rettificato del dato sul tasso medio di evasione di Radiotaxi 3570, tale modifica non altera i risultati istruttori, nel senso di confermare l'indisponibilità per Mytaxi di una capacità sufficiente a coprire la domanda da parte dei propri affiliati quanto meno a partire dal mese di settembre 2017, anche ove si ipotizzasse che "tutti" i tassisti indipendenti siano contendibili da Mytaxi, cosa che, come sopra rilevato, non è confermata dai fatti. Tale ultima circostanza implica che i nuovi affiliati, di cui Mytaxi può avvalersi, in quanto già

---

<sup>236</sup> Cfr. *supra* § 168.

<sup>237</sup> Il sistema su cui si basa la piattaforma di Mytaxi considera la chiamata come "ricevuta" nel momento in cui avvia la ricerca, esattamente come i radiotaxi, mentre non registra le chiamate per "richieste di informazioni/di servizio" perché il tempo di arrivo ed il costo stimati sono visibili alla semplice apertura dell'*app*, che non viene registrata come chiamata. Anche il c.d. rischio di moltiplicazione delle chiamate richiamato dalle Parti, legato alla possibilità che gli utenti usino contestualmente più canali di chiamata, è comune ai radiotaxi e alle piattaforme aperte.

<sup>238</sup> Legate ad esempio a eventuali imprecisioni della geolocalizzazione. Inoltre, il sistema di Mytaxi non registra come chiamate ricevute anche le chiamate "apparenti", né le chiamate a cui il cliente rinuncia (ovvero i casi in cui il cliente non procede alla ricerca del taxi perché il tempo di arrivo stimato è troppo elevato o la connessione internet non è adeguatamente funzionante). Questo tipo di chiamate, peraltro, è equiparabile al segnale occupato e all'assenza di operatori nei radiotaxi.

vincolati a dei radiotaxi, sono in grado di offrire alla piattaforma nuova entrante - data la presenza delle clausole di non concorrenza - solo una capacità produttiva molto modesta. Per tale ragione, l'ampliamento della rete in termini di tassisti affiliati non corrisponde ad un ampliamento analogo in termini di capacità produttiva, non consentendo a Mytaxi, pur a fronte di un aumento del numero degli affiliati, di ridurre il *gap* tra chiamate ricevute e chiamate evase.

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

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

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

262. Vi è quindi un chiaro nesso causale tra le clausole di non concorrenza in esame e l'effetto restrittivo di *foreclosure* del mercato: la rilevante differenza esistente tra il tasso di chiamate inevase di Mytaxi e quello dei radiotaxi deriva dagli impedimenti che Mytaxi incontra nell'affiliare tassisti vincolati alle cooperative a causa delle suddette clausole.

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

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

nei regolamenti delle Parti.

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

265. In questo senso, la considerazione di parte circa il fatto che quando Mytaxi ha effettuato politiche promozionali lato consumatori particolarmente convenienti queste hanno avuto anche un effetto sul grado di attività dei tassisti affiliati, appare del tutto fuorviante. Si è trattato comunque di promozioni limitate nel tempo - con l'unico scopo di lanciare l'*app* sul mercato e di entità tale da non essere sostenibili nel lungo periodo - che hanno determinato una reazione "straordinaria" della domanda, tale da indurre i tassisti (anche vincolati) ad accendere l'*app* (essendo la probabilità di ricevere una corsa in un dato lasso di tempo aumentata in modo atipico).

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

#### d) L'assenza di giustificazioni economiche

267. Né, ancora, possono accettarsi le considerazioni di Parte che vorrebbero legare le clausole di non concorrenza all'esistenza stessa del modello associativo di tipo cooperativo, in quanto necessarie a proteggere la recuperabilità degli investimenti (pubblicità, marketing, standard efficienza parco auto, ecc.). Infatti, se vi è un'esigenza di garantire a ciascun radiotaxi una quota di capacità congrua a consentire il corretto svolgimento della propria attività - soddisfacendo standard qualitativi elevati e realizzando il proprio modello di *business* - ciò non può travalicare i limiti del mero soddisfacimento dello scopo mutualistico, per il raggiungimento del quale la cooperativa è stata creata, lasciando i tassisti liberi di offrire almeno una parte della propria capacità ad una piattaforma aperta, con beneficio per i tassisti e per i consumatori. Le possibilità offerte dalle nuove tecnologie in termini di riduzione dei costi in attrezzature e *hardware*, nonché la possibilità di offrire ai propri soci nuovi servizi (incluse *app* di procacciamento della domanda in concorrenza con quella di Mytaxi) appaiono strumenti in grado di fornire ad un radiotaxi adeguati incentivi ai propri soci, oltre alla circostanza,

già sottolineata, che vi è una quota di domanda consistente che ancora predilige il sistema di chiamata tradizionale via telefono<sup>239</sup>.

268. Proprio per questo, dunque, non si può convenire neanche con quanto sostenuto da Radiotaxi 3570 in merito alla presunta natura ancillare delle clausole in esame rispetto all'accordo cooperativo. Infatti, la non indispensabilità del vincolo di non concorrenza fa cadere necessariamente la sua presunta natura ancillare.

269. Infine, appare privo di pregio l'argomento di alcune Parti secondo cui il divieto di utilizzo simultaneo di più piattaforme sarebbe funzionale a consentire ai radiotaxi un efficace monitoraggio del rispetto della regolazione su turni e tariffe da parte dei tassisti. Infatti, la possibilità di effettuare tale controllo non dipende dall'esclusiva, ma dalla disponibilità di tecnologie appropriate; la stessa Mytaxi monitora l'operato dei tassisti, seppur con modalità differenti. D'altro canto, la vigilanza sull'operato dei tassisti spetta all'amministrazione comunale. A tale riguardo, vale ricordare che Roma Servizi per la Mobilità ha informato che sta ultimando lo sviluppo di una piattaforma informatica da utilizzare anche per il monitoraggio in tempo reale del rispetto dei turni da parte dei tassisti.

#### e) Conclusioni sugli effetti restrittivi delle clausole di non concorrenza

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

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

272. In tal senso l'analisi istruttoria ha mostrato che, non solo il mercato rilevante presenta una struttura oligopolistica con una quota di tassisti vincolata particolarmente elevata e pari [al 60-75%] del mercato, ma che vi è una quota consistente dei tassisti non vincolati che non è contendibile, a prescindere dalle esclusive, in quanto non interessata a farsi intermediare da una piattaforma. D'altra parte la mera affiliazione a Mytaxi (anche da parte di tassisti vincolati) nulla implica rispetto all'effettivo utilizzo dell'*app*, in quanto l'effetto deterrente derivante dal vincolo contrattuale di esclusiva gioca un ruolo determinante sulle scelte dei tassisti, confinando l'uso dell'*app* ad un ruolo marginale.

273. In particolare, la destinazione, da parte del singolo tassista, di una quota di capacità alla piattaforma di Mytaxi piuttosto che al proprio radiotaxi trova un ostacolo nel pericolo per il tassista di vedere risolto il contratto che lo lega a

---

<sup>239</sup> Cfr. *supra* § 131 e § 193.

quest'ultimo, costringendolo a sopportare costi molto elevati derivanti dai mancati benefici da economie di rete di cui gode all'interno del radiotaxi. In questo contesto, anche la presenza negli Statuti di un formale diritto di recesso risulta inidonea a limitare la portata della clausola di non concorrenza laddove il tassista che decida di recedere, per poter accedere a un ulteriore canale di approvvigionamento, è costretto a rinunciare all'intera domanda di servizio taxi garantita dal radiotaxi di provenienza.

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

275. Tuttavia, l'ampia diffusione delle clausole di non concorrenza a Roma ha impedito e continua ad impedire che un nuovo operatore, che si avvale di una piattaforma aperta, possa disporre di una capacità in termini di corse compatibile con una scala di attività coerente con il proprio modello di *business*, così da esercitare un'effettiva pressione concorrenziale nei confronti degli operatori *incumbent*.

276. Per rimuovere l'effetto di blocco determinato dalle suddette clausole e consentire che nel mercato rilevante possano convivere tanto modelli di procacciamento della domanda basati su piattaforme chiuse che su piattaforme aperte, gli obblighi di non concorrenza non devono estendersi a tutta la capacità produttiva (in termini di corse) dei tassisti vincolati ai radiotaxi, ma devono lasciare liberi i tassisti di utilizzarne una quota a favore delle piattaforme aperte. Il vincolo di non concorrenza, infatti, non può andare al di là di quanto necessario a garantire il corretto funzionamento delle cooperative.

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

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

279. La circostanza che una cooperativa possa operare efficacemente sul mercato pur senza "bloccare" l'intera capacità dei suoi soci è confermata anche dal fatto che una Parte, Samarconda, ha modificato lo Statuto permettendo ai tassisti la ricezione delle corse dal numero unico comunale. Il tassista, infatti, sarà comunque interessato a godere dei vantaggi (e degli strumenti, *app* inclusa) offerti dalla propria piattaforma in termini di procacciamento della clientela, piattaforma che, in virtù del confronto competitivo, sarà in grado di offrire ai propri soci servizi e condizioni sempre migliori, affinché siano in grado di soddisfare nel modo più adeguato le esigenze di tutte le tipologie di consumatori.



280. Vale evidenziare che l'effetto cumulativo di blocco del mercato indotto dalle esclusive si è manifestato sin dal momento dell'ingresso del nuovo operatore Mytaxi sul mercato romano. Ciò è testimoniato, innanzitutto, dalla sistematica incapacità del nuovo operatore di soddisfare [il 50-55]% o più delle richieste di corse che riceve, proprio a causa delle difficoltà, in conseguenza delle clausole di non concorrenza, di poter affiliare un numero di tassisti tale da garantire alla piattaforma una capacità, in termini di corse, coerente con il proprio modello di *business*.

281. L'istruttoria ha evidenziato altresì che l'effetto cumulativo di blocco si è manifestato con intensità crescente con il passare dei mesi, laddove, una volta esaurito il numero di tassisti indipendenti effettivamente contendibili, l'affiliazione, da parte di Mytaxi, di tassisti già aderenti ad un radiotaxi (fenomeno dichiarato da una Parte del presente procedimento) scontava un limite alla messa a disposizione di capacità in termini di corse assai cogente.

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

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

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

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

286. Con riferimento ai profili giuridici, si ritiene, coerentemente con l'orientamento eurounitario, che la natura cooperativa delle società non osti ad una valutazione di restrittività per effetto delle suddette clausole. In particolare, va valutata la compatibilità della previsione dettata dall'art. 2527 c.c. con l'art. 101 TFUE, alla luce dell'analisi degli effetti delle clausole vista sopra. In considerazione delle caratteristiche specifiche delle cooperative Parti del procedimento, della natura delle clausole di non concorrenza in esame e delle valutazioni tecnico-economiche svolte, la compatibilità delle clausole in esame con l'art. 101 non può in nessun caso superare quanto strettamente necessario al mero raggiungimento dello scopo mutualistico.

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

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

288. Dall'esame condotto è emerso che l'intesa verticale tra Radiotaxi 3570 e i tassisti aderenti apporta il contributo più rilevante all'effetto di blocco riscontrato e dunque alla restrizione della concorrenza prodotta dagli obblighi di non concorrenza nel mercato della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Roma. Radiotaxi 3570 infatti può contare sulla rete di tassisti più ampia, con [3.500-3.600] tassisti aderenti, e vincola [il 45-50]% del totale dei tassisti presenti a Roma.

289. Pronto Taxi 6645 invece ha una rete di [900-1.000] tassisti e vincola [il 10-15]% dei tassisti di Roma; la società apporta quindi un contributo apprezzabile all'effetto cumulativo di blocco.

290. Per quanto riguarda Samarcanda, la società dispone di [350-400] tassisti e vincola [il 5-10]%; si tratta di una quota di mercato appena superiore al valore della quota di mercato vincolata (< 5%) che, secondo l'orientamento eurounitario, di regola non contribuisce in misura significativa all'effetto cumulativo di esclusione<sup>240</sup>. Nel caso di specie, tuttavia, in considerazione delle caratteristiche del mercato e delle modalità operative di funzionamento delle piattaforme aperte, come è l'operatore nuovo entrante, si ritiene che Samarcanda apporti un contributo all'effetto di blocco minore rispetto a quello degli altri due operatori, ma comunque non trascurabile ai fini della chiusura del mercato.

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

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

---

<sup>240</sup> Comunicazione della Commissione Orientamenti sulle restrizioni verticali, 2010 § 134.

e quella del primo operatore è molto più elevata del 30%, poiché la sola società Radiotaxi 3570 vincola [il 45-50]% dei tassisti.

292. Per quanto riguarda la richiesta di Radiotaxi 3570 di valutare l'applicabilità dell'esenzione ai sensi dell'art. 101 TFUE § 3, si ritiene che non sussistano le quattro condizioni cumulative a cui è soggetta l'applicazione della deroga di cui all'articolo 101, § 3, TFUE.

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

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

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

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

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

## VIII. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO INTRACOMUNITARIO

298. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza eurounitaria, un'intesa è suscettibile di pregiudicare gli scambi intracomunitari quando, sulla base di una serie di elementi oggettivi di diritto e di fatto, la stessa possa esercitare un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio tra Stati membri, in una misura che potrebbe nuocere alla realizzazione degli obiettivi di un mercato unico<sup>241</sup>. Mytaxi appartiene a un gruppo tedesco, attivo in diversi

---

<sup>241</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

paesi europei e le condotte oggetto del procedimento sono suscettibili di ostacolare l'ingresso su mercati italiani. Si ritiene pertanto che le intese in esame, in quanto suscettibili di restringere il commercio fra gli Stati membri, costituiscono una fattispecie di intesa, ai sensi dell'articolo 101 del TFUE.

## **IX. GRAVITÀ E DURATA**

### ***1. Sulla non gravità delle intese***

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

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

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

### ***2. Sulla durata delle intese***

301. Per quanto riguarda la durata delle condotte in esame, le clausole di non concorrenza, in quanto inserite negli Statuti e nei Regolamenti, hanno durata indeterminata nel senso che si applicano finché perdura il rapporto tra il tassista e il radiotaxi e, pertanto, sono suscettibili di integrare un illecito permanente. Nel mercato in esame, tali clausole hanno acquisito una portata particolarmente restrittiva in seguito al recente sviluppo di piattaforme aperte che si avvalgono, con modalità anche innovative, delle nuove tecnologie di geolocalizzazione, e il cui ingresso nel mercato appare in grado di aumentare le condizioni di concorrenza tra operatori, con benefici sia per i tassisti che per i consumatori finali. Per tale ragione, si ritiene che gli effetti restrittivi della violazione si siano manifestati almeno a partire dalla data di ingresso (maggio 2016) sul mercato di un nuovo operatore che utilizza modalità innovative di raccolta e smistamento della domanda, come Mytaxi, e siano tuttora in essere.

---

aprile 2004); cfr. sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee dell'11 luglio 2005, C-42/84, Remia BV e al. c. Commissione.

RITENUTO, pertanto, che le condotte delle società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa, rappresentino reti di intese restrittive della concorrenza, in violazione dell'articolo 101 del TFUE;

RITENUTO, inoltre, alla luce delle suesposte considerazioni, di non procedere nel caso di specie all'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie, in quanto le intese qui in esame, a fronte della natura delle condotte, del contesto nel quale le stesse sono state poste in essere e hanno spiegato gli effetti, nonché alla luce delle argomentazioni delle Parti, non rivestono il carattere della gravità;

Tutto ciò premesso e considerato;

### DELIBERA

a) che le società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa hanno posto in essere intese restrittive della concorrenza, con riferimento alla previsione, negli atti che disciplinano i rapporti tra le predette società e i tassisti aderenti, di clausole che individuano specifici obblighi di non concorrenza, che, nel loro insieme, per le ragioni indicate in motivazione, sono suscettibili di produrre effetti anticoncorrenziali impedendo od ostacolando l'ingresso sul mercato di nuovi operatori;

b) che le società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa adottino, entro centoventi giorni dalla notifica del presente provvedimento, misure idonee ad eliminare l'infrazione di cui alla lettera a) e si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata alla lettera precedente;

c) che le società Radiotaxi 3570 - Società Cooperativa, Cooperativa Pronto Taxi 6645 - Società Cooperativa, Samarcanda - Società Cooperativa entro centoventi giorni dalla notifica del presente provvedimento, diano comunicazione all'Autorità, trasmettendo una specifica relazione scritta, delle iniziative adottate per ottemperare a quanto richiesto alla precedente lettera b).

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



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

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

*Annalisa Rocchietti March*

*f.f.* IL PRESIDENTE

*Gabriella Muscolo*