



*Autorità Garante  
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 13 febbraio 2019;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

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

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

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

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

VISTE le denunce pervenute da DigiTaxi S.r.l. (oggi DigiTaxi S.r.l. unipersonale in liquidazione) in data 12 marzo 2018 e da Mytaxi Italia S.r.l. in data 14 dicembre 2018, nonché le successive integrazioni;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

## I. LE PARTI

### a) *Le imprese denunciate*

1. Consortaxi è un consorzio ad attività esterna che riunisce alcune società cooperative di tassisti e ha come scopo statutario, tra gli altri, quello di assumere per conto dei consorziati servizi di trasporto persone a mezzo auto a tassametro nel Comune di Napoli. Consortaxi svolge il servizio di radiotaxi tramite i numeri telefonici 081.2222 e 081.202020 e, dalla fine del 2018, anche tramite una *app* per *smartphone*, denominata “GOXGO”. Consortaxi risulterebbe riunire circa 600 tassisti<sup>1</sup>.

2. Taxi Napoli S.r.l. (di seguito, anche “Taxi Napoli”) è una società attiva nella gestione dei servizi di radiotaxi a Napoli, sia tramite un sistema radio, che risponde al numero telefonico 081.8888, sia attraverso la *app* per dispositivi mobili GOXGO, adottata a partire da febbraio 2018, sia tramite un sistema di chiamata/prenotazione *web* raggiungibile dal proprio sito Internet. A Taxi Napoli aderiscono oltre 500 tassisti<sup>2</sup>.

3. Radio Taxi Partenope S.c. a r.l. (di seguito, anche “Radio Taxi Partenope”) è una società cooperativa che gestisce il servizio di radiotaxi nel Comune di Napoli, tramite il numero telefonico 081.0101 e, da ottobre 2018, anche attraverso la *app* per *smartphone* denominata “it Taxi”. Radio Taxi Partenope conta circa 450 soci dipendenti<sup>3</sup>.

4. Desa Radiotaxi S.r.l. semplificata (di seguito, anche “La 570”) è una società che gestisce i servizi di radiotaxi a Napoli. La società gestisce il numero telefonico 081.5707070 e, dall'estate 2018, si avvale anche della *app* per dispositivi mobili GOxGO. A La 570 risulterebbero aderire circa 300 tassisti<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Sulla base di quanto riportato nella segnalazione di Mytaxi Italia S.r.l. del 14 dicembre 2018.

<sup>2</sup> Dal sito internet aziendale risulta che la società dispone “di una flotta di oltre 500 vetture Taxi”.

<sup>3</sup> Dato riportato sul sito internet aziendale.

<sup>4</sup> Sulla base di quanto riportato nella segnalazione di Mytaxi Italia S.r.l. del 14 dicembre 2018. L'app GOXGO, in uso presso Consortaxi, Taxi Napoli e La 570, dichiara sulla sua pagina Facebook di essere utilizzata da “oltre 1.500 taxi”.

## ***b) I denuncianti***

5. DigiTaxi S.r.l. unipersonale in liquidazione (di seguito “DigiTaxi”) è una società che ha creato e gestisce una piattaforma che offre servizi di raccolta e smistamento delle chiamate taxi nel Comune di Napoli, nel Comune di Sorrento e nell’isola di Ischia, tramite l’omonima *app* per dispositivi mobili.

6. Mytaxi Italia S.r.l. è la filiale italiana di un gruppo fondato nel giugno 2009 (di seguito “Mytaxi”, sia per la filiale italiana che per il gruppo) che, dal 2014, dopo la fusione con Moovel GmbH, appartiene al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG, attivo in numerosi paesi europei e in alcune città statunitensi. Mytaxi mette a disposizione di tassisti e utenti una piattaforma che offre servizi di raccolta e smistamento delle chiamate taxi tramite l’omonima *app* disponibile per *smartphone* e *tablet*. La società opera in Italia nelle città di Roma, Milano, Torino e, dal novembre 2018, anche a Napoli.

## **II. LE DENUNCE**

7. In data 12 marzo 2018, con successiva integrazione del 15 marzo 2018, DigiTaxi ha rappresentato che tre radiotaxi napoletani (ossia Taxi Napoli, Radio Taxi Partenope e La 570) avrebbero impedito ai loro aderenti di utilizzare anche la piattaforma DigiTaxi. Ciò, a detta del segnalante, sarebbe avvenuto sia attraverso l’inserimento di clausole di esclusiva nei rispettivi statuti sia attraverso specifici divieti imposti ai tassisti e fatti sottoscrivere da questi ultimi, pena la sospensione o la decadenza.

8. In data 14 dicembre 2018 è pervenuta la segnalazione di Mytaxi, poi integrata l’11 gennaio 2019. Mytaxi ha riferito di aver aperto dal mese di ottobre 2018 la propria piattaforma all’adesione dei tassisti locali, al fine di acquisire un numero sufficiente di aderenti per il lancio ufficiale del servizio nella città di Napoli, avvenuto nel novembre 2018.

9. Mytaxi ha rappresentato che i quattro radiotaxi attivi nel Comune di Napoli (Consortaxi, Taxi Napoli, Radio Taxi Partenope e La 570) avrebbero posto in essere un accordo anticoncorrenziale teso a ostacolare l’ingresso sul mercato napoletano di piattaforme concorrenti. In particolare, i rappresentanti legali di tali imprese si sarebbero riuniti in data 15 novembre 2018, definendo e formalizzando per iscritto una strategia comune

consistente nel vietare ai tassisti aderenti ai rispettivi radiotaxi di utilizzare qualsiasi applicazione diversa da quelle approvate e utilizzate dai radiotaxi stessi, ossia vietando l'utilizzo di piattaforme "aperte" come Mytaxi e DigiTaxi.

10. Il segnalante ha altresì riferito che, successivamente alla data dell'accordo, i radiotaxi hanno dato attuazione all'intesa tramite diverse condotte, nel seguito descritte.

11. In primo luogo, il 22 novembre 2018 la centrale taxi di Consortaxi avrebbe inviato ai propri tassisti aderenti sul terminale installato sui taxi il seguente messaggio: *"Si comunica ai signori Colleghi che non è consentito avere altre applicazioni che non sono inerenti alla Radiotaxi in quanto non riconosciute dal vigente regolamento comunale"*.

12. Sia Taxi Napoli sia La 570 avrebbero invece comunicato verbalmente ai tassisti l'impossibilità di un utilizzo congiunto dei servizi del radiotaxi e della piattaforma Mytaxi, imponendo loro di rinunciare a usare quest'ultima, pena la disdetta del contratto di servizio in essere. Ciò risulterebbe dalle dichiarazioni rilasciate da alcuni tassisti napoletani, che darebbero conto che, a seguito dell'adesione dei tassisti a Mytaxi, i radiotaxi di appartenenza avrebbero, alternativamente:

- disdetto il contratto di servizi radiotaxi per mezzo di condotte concludenti, cioè disponendo la disattivazione immediata e senza preavviso del terminale installato sulle auto dei tassisti; oppure
- intimato di scegliere tra il radiotaxi e Mytaxi, comunicando che la scelta di Mytaxi avrebbe comportato la disdetta del servizio di radiotaxi e, quindi, inducendo i tassisti a non utilizzare più Mytaxi.

Si noti che la disdetta del contratto sarebbe quasi sempre avvenuta attraverso mere comunicazioni orali o per fatti concludenti, ossia il rifiuto di ricevere le quote mensili di abbonamento al radiotaxi e il distacco del terminale, evitando di formalizzare in una comunicazione scritta i motivi della disdetta.

13. Mytaxi ha evidenziato infine come, a suo dire per effetto dell'asserita intesa anticoncorrenziale, il numero di nuovi tassisti registrati settimanalmente alla piattaforma si sia drasticamente ridotto rispetto alle prime settimane di apertura delle adesioni. Mytaxi aveva, infatti, raggiunto 132 adesioni totali nel mese di ottobre, cui – alla data del 25 novembre 2018 – si erano aggiunte ulteriori 53 registrazioni, per un totale di 185 iscritti. Nelle settimane successive al citato accordo, tuttavia, le adesioni si sono sostanzialmente arretrate: nell'ultima settimana di novembre vi sono state solo 8 adesioni, nell'intero mese di dicembre solamente 14 (nell'ultima

settimana di dicembre una sola registrazione). Alla fine dell'anno, risultano registrati a Mytaxi un totale di 207 tassisti. Anche il numero di tassisti attivi (cioè che utilizza Mytaxi almeno una volta per turno) è particolarmente basso: il numero di tassisti attivi più alto raggiunto da Mytaxi, misurato su base settimanale, è pari a 24 unità nell'ultima settimana di dicembre, corrispondente all'1% del totale delle licenze operanti nel Comune di Napoli.

### **III. IL TRASPORTO MEDIANTE TAXI: CENNI SUL QUADRO NORMATIVO**

14. L'attività di trasporto mediante taxi è disciplinata dalla legge 15 gennaio 1992 n. 21 (*"Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che definisce il servizio di taxi come un servizio di trasporto pubblico non di linea che: *"ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad un'utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti [i Comuni n.d.r.] che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelievo dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale"* (art. 2, comma 1). Inoltre: *"la prestazione del servizio è obbligatoria"* (art. 2, comma 2). Infine, l'esercizio dell'attività *"è soggetta a licenza"* (art. 8).

15. 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>5</sup>.

16. Alla legge-quadro devono conformarsi i regolatori locali che sono costituiti dalle Regioni e dai Comuni. In particolare, ai sensi dell'articolo 5, tra le competenze delle amministrazioni comunali rientrano: l'individuazione dei fabbisogni di offerta (numero di veicoli); le modalità per lo svolgimento del servizio e, dunque, la regolamentazione in materia di turni; i criteri per la

---

<sup>5</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.

determinazione delle tariffe per il servizio taxi. In attuazione della legge-quadro, i Comuni provvedono a organizzare il servizio ed, eventualmente, a stabilire le modalità di raccolta della domanda e smistamento del servizio taxi.

17. Nella città di Napoli è in vigore un Regolamento comunale adottato nel 2005 ai sensi della legge n. 21/92 e della Delibera della Regione Campania n. 474/2001, per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea. Il Regolamento, all'articolo 4, prevede tra le modalità di chiamata anche quella via radio<sup>6</sup>.

#### IV. VALUTAZIONI

##### 1) *Il mercato rilevante*

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

19. I canali diretti sono quelli tradizionalmente utilizzati e che prevedono la richiesta diretta da parte dell'utenza di un taxi in transito o nei posteggi oppure la chiamata telefonica alle colonnine situate nei posteggi. Le piattaforme di intermediazione includono sia i servizi gestiti dalle centrali radiotaxi sia le piattaforme basate su applicazioni *software* dedicate accessibili tramite dispositivi mobili (c.d. *app* di *e-hailing*), come quelle dei segnalanti DigiTaxi e Mytaxi o come quelle utilizzate dai radiotaxi (es. GOXGO, it Taxi). In tutti i casi, seppur con modalità differenti, le chiamate degli utenti vengono acquisite e smistate dall'intermediario. Si tratta di c.d. "sistemi a due versanti" in cui la domanda, da un versante, è rappresentata dai tassisti (che si possono convenzionare ai vari sistemi di procacciamento della domanda) e, dall'altro versante, dai clienti finali che vogliono utilizzare il servizio taxi.

20. Le dinamiche concorrenziali che si realizzano nel mercato della fornitura

---

<sup>6</sup> Cfr. "Regolamento per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea", approvato dal Consiglio Comunale nella sua versione definitiva con deliberazione n. 80 del 3 ottobre 2005 e divenuto esecutivo il 30 ottobre 2005. In particolare, ai sensi del comma 4 dell'art. 4 (Operatività del servizio), "È consentito al cliente di accedere al servizio taxi fuori dall'aree di stazionamento, con richiesta a vista o a mezzo di chiamata radio". Non vi sono specifiche disposizioni circa le modalità di acquisizione del servizio taxi attraverso le nuove tecnologie.

di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi 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 a obblighi di servizio pubblico e caratterizzato dalla presenza di un numero di licenze fissato dall'amministrazione comunale. A tale mercato devono necessariamente attingere gli operatori attivi nel mercato rilevante, sia *incumbent* che nuovi entranti.

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

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

23. Dal punto di vista del consumatore, invece, rileva la possibilità di soddisfare il bisogno di trasporto utilizzando la modalità più appropriata in funzione delle proprie preferenze e delle specifiche circostanze. Non è escluso un utilizzo contestuale di più modalità (l'ipotesi tipica è quella del

consumatore che trovandosi in strada cerca un taxi e al tempo stesso chiama una centrale radiotaxi o contatta una *app* tramite dispositivo mobile). 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 specifica modalità di raccolta, i vari canali di raccolta della domanda di servizi taxi possono essere considerati sostituibili tra loro dall'utenza finale in quanto alternativamente utilizzati per soddisfare il medesimo bisogno.

24. La dimensione geografica del mercato interessato è locale e corrispondente all'ambito territoriale del Comune di Napoli, che ha rilasciato le licenze taxi e da cui origina il traffico dei tassisti che si avvalgono dei radiotaxi delle imprese Parti del procedimento.

25. Napoli è la terza città italiana per numero di licenze taxi, pari a 2.365<sup>7</sup>, e con una densità di taxi per abitanti pari a 2,44 per 1.000/ab<sup>8</sup>. L'offerta complessiva di taxi è diminuita di alcune unità rispetto al 2006<sup>9</sup>.

26. Sul mercato rilevante, le Parti detengono una quota di mercato congiunta che si stima prossima all'80%, calcolata sulla base del numero di tassisti aderenti ai quattro radiotaxi rispetto al numero totale di licenze taxi rilasciate dal Comune di Napoli.

## 2) *La qualificazione della fattispecie*

27. Il presente procedimento riguarda un'asserita intesa anticoncorrenziale posta in essere dalle quattro imprese che esercitano il servizio di radiotaxi nella città di Napoli. In particolare, le Parti, anche tramite un incontro *ad hoc* tra i propri rappresentanti legali, avrebbero definito e formalizzato per iscritto una strategia comune consistente nel vincolarsi reciprocamente a vietare ai tassisti aderenti di utilizzare qualsiasi applicazione diversa da quelle approvate e utilizzate dai radiotaxi stessi, di fatto vietando l'utilizzo di altre piattaforme come Mytaxi e DigiTaxi che stavano cercando di entrare nel mercato.

28. L'asserita intesa sarebbe finalizzata al mantenimento della posizione detenuta da ciascun impresa sul mercato e alla creazione di un fronte comune per impedire l'ingresso dei nuovi entranti. In altre parole, l'intesa in questione sarebbe mirata a una spartizione dei tassisti tra i radiotaxi esistenti,

---

<sup>7</sup>Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018, disponibile su [http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2018/09/RA-ART\\_2018.pdf](http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2018/09/RA-ART_2018.pdf).

<sup>8</sup>Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018.cit..

<sup>9</sup>Fonte: Autorità di Regolazione dei Trasporti. Quinto Rapporto annuale al Parlamento, 20 giugno 2018.cit..



con il fine condiviso di lasciare inalterato l'attuale assetto di mercato e reagire in modo concertato all'entrata delle piattaforme di tipo aperto.

29. Le Parti avrebbero dato prontamente attuazione all'intesa, adottando diverse condotte quali, ad esempio, le comunicazioni per vietare ai tassisti di installare *app* di intermediazione della domanda di servizi taxi diverse da quelle del radiotaxi di appartenenza, le minacce di disdetta del servizio radiotaxi in caso di utilizzo di tali applicazioni, nonché le effettive disdette operate nei confronti dei tassisti che hanno continuato nell'utilizzo di *app* alternative. Mediante le descritte condotte, le Parti hanno così segnalato ai propri aderenti che un'eventuale adesione ad altre piattaforme sarebbe stata sanzionata con l'esclusione dal radiotaxi.

30. Tenuto conto che tali condotte sono state poste in essere in un momento in cui i nuovi entranti non avevano ancora intercettato una domanda, in termini di numero di utenti finali del servizio, comparabile a quella dei radiotaxi, esse appaiono idonee ad indurre i tassisti a desistere dall'intento di aderire al servizio di raccolta e smistamento della domanda di taxi offerto da DigiTaxi e Mytaxi, ostacolando o impedendo di conseguenza la concorrenza sul mercato di tali servizi. Ciò appare anche attestato dai dati forniti da Mytaxi circa l'andamento delle adesioni alla propria piattaforma nel mercato rilevante: la crescita di Mytaxi in termini di tassisti aderenti ha subito, infatti, un drastico arresto.

31. L'intesa qui contestata produrrebbe un danno concorrenziale non solo nei confronti dei concorrenti, come DigiTaxi e Mytaxi, ma anche dei tassisti e dei consumatori finali: da un lato i tassisti, rinunciando ad aderire alle piattaforme aperte, perderebbero la possibilità di effettuare un maggior numero di corse; dall'altro, i consumatori non sarebbero messi nelle condizioni di usufruire di un servizio ulteriore e più innovativo rispetto al radiotaxi. La circostanza che una piattaforma aperta nuova entrante non possa contare su un numero congruo di tassisti (e quindi non sia in grado di far fronte alle richieste dei potenziali clienti) appare, inoltre, avere possibili effetti anche sulla qualità del servizio percepita dagli utenti.

32. In conclusione, le descritte condotte, adottate dalle Parti, ossia le principali imprese attive nel mercato rilevante, in quanto idonee a restringere il gioco concorrenziale, cristallizzando l'attuale situazione del mercato, appaiono suscettibili di integrare un'intesa, in violazione dell'articolo 101 del TFUE e dell'art. 2 della legge n. 287/90.

### 3) *Il pregiudizio al commercio intracomunitario*

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

34. L'intesa in esame appare idonea a restringere il commercio tra gli Stati membri, in violazione dell'articolo 101 del TFUE, in quanto uno dei segnalanti, Mytaxi, appartiene ad un gruppo tedesco, attivo in diversi paesi europei, e le condotte oggetto del procedimento sono suscettibili di ostacolarne l'ingresso su mercati italiani.

## V. MISURE CAUTELARI

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

36. In particolare, quanto al *fumus boni iuris*, si osserva che le considerazioni sopra svolte evidenziano ampiamente la probabilità della sussistenza di un'intesa orizzontale di natura anticoncorrenziale realizzata dalle Parti e del suo effetto lesivo sulla concorrenza<sup>10</sup>.

37. Sulla sussistenza del *periculum in mora*, si rileva che le Parti appaiono aver messo in atto comportamenti idonei a determinare il rischio di un danno grave e irreparabile alla concorrenza nel mercato della fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi nel Comune di Napoli.

38. Al riguardo devono considerarsi due elementi. Innanzitutto, si ritiene che i consumatori finali possano trarre notevoli vantaggi dalla concorrenza tra piattaforme chiuse (come le centrali radiotaxi) e piattaforme aperte (come ad

---

<sup>10</sup>La disciplina dei poteri cautelari dell'Autorità richiede che, ad un esame sommario, sussista la semplice probabilità di un'infrazione, che è diversa e inferiore rispetto alla probabilità richiesta ai fini dell'accertamento. Cfr. la Comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90 del 14 dicembre 2006, di cui ai provvedimenti dell'Autorità n. 26940 del 17 gennaio 2018 nel caso A516 Gara affidamento servizi TPL Bolzano, in Boll. n. 3/2018; n. 26075 del 15 giugno 2016 nel caso A495 Gara TPL Padova, in Boll. n. 22/2016; n. 20472 del 18 novembre 2009 nel caso A417-T-Link/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 46/2009; n. 17071 del 19 luglio 2007 nel caso A390-Enel Distribuzione, in Boll. n. 28/2007.

esempio le *app* di DigiTaxi e Mytaxi) nel mercato rilevante dei sistemi di procacciamento della domanda di taxi. Tali vantaggi sono misurabili in termini di riduzione della domanda insoddisfatta e di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio. In secondo luogo, i comportamenti posti in essere dalle Parti hanno ostacolato il lancio e lo sviluppo delle *app* concorrenti nel Comune napoletano, impedendo loro di acquisire una base di tassisti in grado di fornire alla piattaforma una capacità (in termini di corse/turno) compatibile con un scala di attività coerente con il proprio modello di *business* di piattaforma aperta, così da poter esercitare una pressione concorrenziale effettiva nei confronti degli *incumbent*.

39. Con specifico riferimento al segnalante Mytaxi, l'oggettivo e grave deteriorarsi della situazione concorrenziale è documentato dall'andamento vistosamente decrescente del numero delle nuove registrazioni settimanali e del numero di tassisti napoletani attivi sulla piattaforma successivamente al citato accordo del 15 novembre 2018.

40. Pertanto l'Autorità valuterà, sentite le Parti, se sussistono i presupposti per l'adozione di una misura provvisoria volta ad impedire che proseguano le condotte attribuibili alle Parti - consistenti nell'accordo volto a vietare ai tassisti aderenti ai rispettivi radiotaxi di utilizzare qualsiasi applicazione diversa da quelle in uso dai radiotaxi stessi e nelle condotte attuative dell'accordo stesso - e che, ad una sommaria delibazione propria della sede cautelare, possano configurarsi illecite.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Consortaxi, Taxi Napoli S.r.l., Radio Taxi Partenope S.c. a r.l. e Desa Radiotaxi S.r.l. semplificata nel mercato rilevante come sopra individuato - e consistenti in un accordo finalizzato a vincolarsi reciprocamente per vietare ai tassisti aderenti ai rispettivi radiotaxi di utilizzare le piattaforme aperte concorrenti -, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 101 del TFUE e dell'articolo 2 della legge n. 287/90;

RITENUTO, inoltre, che sussiste l'urgenza di avviare un procedimento volto all'eventuale adozione di misure cautelari, al fine di evitare che i comportamenti posti in essere da Consortaxi, Taxi Napoli S.r.l., Radio Taxi Partenope S.c. a r.l. e Desa Radiotaxi S.r.l. semplificata, consistenti nel succitato accordo e nelle condotte attuative dello stesso, determinino danni gravi e irreparabili durante il tempo necessario per lo svolgimento dell'istruttoria;

## DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Consortaxi, Taxi Napoli S.r.l., Radio Taxi Partenope S.c. a r.l. e Desa Radiotaxi S.r.l. semplificata, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del TFUE e dell'articolo 2 della legge n. 287/90;

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

c) l'avvio del procedimento cautelare ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90, volto a verificare l'effettiva sussistenza dei requisiti necessari all'adozione di misure cautelari atte a ripristinare e mantenere condizioni concorrenziali nel mercato interessato;

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

e) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Bianca Maria Cammino;

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

g) che il procedimento deve concludersi entro il 15 febbraio 2020.

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

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Filippo Arena*

IL PRESIDENTE *f.f.*  
*Gabriella Muscolo*