



RECENTI INTERVENTI DELLE AUTORITÀ DI CONCORRENZA NEL MERCATO DEI TAXI: IL TASSISTA NON È PIÙ “NATO PER ESSERE SOLO”?

Il mercato dei taxi [1] probabilmente non è mai stato oggetto di tante attenzioni da parte delle autorità di concorrenza e delle giurisdizioni [2] di diversi Stati membri dell’Unione europea. Ciò si deve alla circostanza che, anche in questo settore, le innovazioni portate dallo sviluppo tecnologico hanno consentito a nuovi operatori di affermarsi e di entrare sul mercato, assoggettando quello che era considerato un settore maturo a più complesse dinamiche. Invero, sempre più spesso i *players* non si limitano a farsi concorrenza sui prezzi - che in alcuni Stati membri dell’UE, come l’Italia, sono soggetti a regolamentazione - ma competono differenziando il loro modello di *business*, il che inevitabilmente incide sulle caratteristiche del servizio offerto.

Due recenti decisioni dell’autorità *antitrust* italiana relative al mercato dei taxi confermano la centralità dell’esame delle interazioni tra condotte esaminate e mercati su cui esse spiegano i loro effetti. Dall’altro lato, un coevo intervento dell’autorità lussemburghese mostra come tale analisi perda di importanza in presenza di intese orizzontali, poiché in tali casi è l’estensione dell’accordo anticoncorrenziale che finisce, automaticamente, per determinare il mercato rilevante [3].

1. In data 27 giugno 2018, l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“AGCM” o “Autorità”) ha accertato che le **clausole di esclusiva o non concorrenza** contenute negli atti che disciplinano i rapporti tra i **principali operatori di radiotaxi attivi a Roma e Milano** (tre per ogni città) e i **tassisti aderenti**, nella misura in cui vincolino ciascun tassista a destinare tutta la propria capacità operativa, in termini di corse per turno, ad un singolo radiotaxi, costituiscono reti di **intese verticali** restrittive della concorrenza in violazione dell’art. 101 TFUE[4]. In particolare, tali pattuizioni, 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 l’esclusione del socio o dell’utente.

Secondo l’Autorità, dette clausole di non concorrenza avrebbero l’effetto di ostacolare lo sviluppo di ogni strumento di raccolta della domanda ulteriore rispetto al radiotaxi, come le *app* o i c.d. numeri unici comunali (rispettivamente, 06 0609 e 02 7777), 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.

2. Le istruttorie sono state avviate dall’AGCM su segnalazione di Mytaxi, società appartenente al gruppo automobilistico tedesco Daimler AG, che gestisce una **piattaforma aperta** attraverso un’*app* liberamente

accessibile dai tassisti affiliati, i quali, in base alle proprie esigenze, possono mettere a disposizione della piattaforma una quota variabile di corse. Mytaxi è attiva, oltre che a Roma, Milano e Torino, in numerosi Stati UE e in alcune città statunitensi[5]. Mytaxi non prevede costi per l'iscrizione al servizio, né quote mensili o annuali, ma i tassisti pagano alla piattaforma una commissione per ogni corsa portata a termine, attualmente pari al 7% a Roma e Milano.

3. Per quanto il numero di tassisti affiliati a Mytaxi sia aumentato, quest'ultima ha dichiarato di non essere in grado di operare pienamente sui territori di Roma e Milano e, in particolare, di non riuscire a dare adeguata risposta alle richieste di servizio taxi che riceve: il tasso di corse inevase di Mytaxi, infatti, sarebbe stato in media superiore al 50% a Milano e al 60% a Roma, a fronte di un tasso di mancata evasione molto più basso da parte dei radiotaxi *incumbent*. In altre parole, ad avviso dell'AGCM, Mytaxi esprimerebbe un livello di offerta effettiva di gran lunga inferiore alla propria domanda; tutti i radiotaxi, al contrario, pur mantenendo una percentuale strutturale di domanda inevasa, presenterebbero un'offerta di dimensioni coerenti con l'ampiezza della rispettiva domanda.

4. Il **mercato rilevante** identificato dall'AGCM è quello della **fornitura di servizi di raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi** e corrispondente all'ambito territoriale, rispettivamente, dei Comuni di Roma e Milano. 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).

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. Come è noto, l'attività di trasporto mediante taxi è disciplinata dalla legge quadro n. 21/1992. Ai sensi di detta normativa, il servizio taxi 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[6]. Tali caratteristiche lo differenziano dal servizio di noleggio con conducente-NCC, nonostante la domanda di mobilità non di linea consideri i due servizi largamente sostituibili.

Per tornare all'attività di raccolta della domanda realizzata dalle piattaforme di intermediazione, l'Autorità la considera un **sistema unico a due versanti**, in quanto 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 e alle specifiche circostanze[7].

Nel corso dell'indagine, alcuni radiotaxi hanno contestato la definizione del mercato del prodotto, sostenendo che, dal punto di vista del consumatore, il mercato dell'intermediazione del servizio taxi offerta tramite *app* sarebbe **distinto** dagli altri canali, alla luce di alcune caratteristiche quali la geolocalizzazione,

la possibilità di pagamento tramite *app*, la possibilità 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. Secondo le parti denunciate, la definizione alternativa sarebbe in linea con la prassi decisionale UE e, in particolare, con un precedente spagnolo in materia di concentrazioni (*Mytaxi/Hailo*), ove era stata ipotizzata (anche se non in modo dirimente) la configurazione di due mercati distinti (mercato di intermediazione tramite *app* e quello dei servizi tradizionali)[8].

L'Autorità ha ritenuto inconferenti tali argomenti: secondo i funzionari, i procedimenti hanno ad oggetto “*effetti di foreclosure derivanti da reti di intese verticali*”, ossia comportamenti che ricadono prioritariamente sul versante dei tassisti (e non dei consumatori finali)[9].

5. Al fine di svolgere l'analisi concorrenziale, l'Autorità è partita dall'assunto secondo il quale, in Italia, le **principali variabili competitive** del mercato rilevante, come il numero di tassisti disponibili e le tariffe massime praticabili, sono **fissate per via amministrativa**. In tale contesto, conclude l'AGCM, la “*non price competition*” - ossia la possibilità di offrire servizi innovativi e di qualità sempre più elevata - riveste un ruolo molto importante per il consumatore. Ne consegue che tale 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 sia da quello dell'utenza finale.

A questo punto, il Provvedimento in applicazione del tradizionale c.d. *test Delimitis*[10] ha rilevato:

- (i) la tendenziale **non contendibilità dei mercati**; la struttura dell'offerta è caratterizzata dalla presenza di pochi operatori e la quota di tassisti vincolata ai radiotaxi è elevata (superiore all'85% a Milano e al 60% a Roma). Inoltre, nell'ultimo triennio, la quota di tassisti aderenti alle parti sotto indagine sarebbe stabile e il numero di tassisti aderenti a ciascuna piattaforma sarebbe rimasto sostanzialmente invariato anche dopo l'ingresso sul mercato di Mytaxi. Ancora, una parte dei tassisti non vincolati non potrebbe considerarsi contendibile da Mytaxi[11]. Infine, la destinazione, da parte del singolo tassista, di una quota di capacità alla piattaforma Mytaxi invece che al proprio radiotaxi troverebbe un ostacolo nel pericolo per il tassista di vedere risolto il contratto che lo lega a quest'ultimo, costringendolo a sopportare costi molto elevati derivanti dai mancati benefici da economie di rete di cui gode all'interno del radiotaxi[12];
- (ii) l'**impossibilità**, per Mytaxi, di **soddisfare le proprie richieste**;
- (iii) l'esistenza di un **legame univoco** tra clausole di non concorrenza e *foreclosure*;
- (iv) l'**assenza di giustificazioni** giuridiche o economiche; in particolare, a detta delle imprese milanesi Taxiblu e Autoradiotassì, che sono società cooperative, 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.:

senonché, l’Autorità ha ritenuto priva di pregio tale censura anche sulla scorta della pronuncia *Gottrup-Klim* della Corte di giustizia[13].

L’Autorità, dunque, ha concluso nel senso che le clausole di non concorrenza in parola sono idonee a determinare un consistente e duraturo effetto di chiusura del mercato della raccolta e smistamento della domanda del servizio taxi a Roma e Milano.

6. Tenuto conto del carattere peculiare delle intese accertate, la cui portata restrittiva è emersa, e divenuta evidente, solo con lo sviluppo di nuove tecnologie che hanno consentito l’affermarsi di piattaforme aperte, l’Autorità ha ritenuto **non gravi** le suddette **intese** e, quindi, **non ha sanzionato** le imprese radiotaxi che, comunque, sono tenute a dare comunicazione all’Autorità, entro 120 giorni dalla notifica del provvedimento, delle iniziative che intendono porre in essere per eliminare l’infrazione accertata.

Giova rammentare che tutti i gestori di radiotaxi parti del procedimento hanno presentato **impegni** ai sensi dell’art. 14-ter della l. n. 287/1990: tali impegni intervenivano soltanto sull’esercizio del diritto di recesso da parte dei tassisti aderenti alle varie centrali radiotaxi e sull’utilizzo del numero unico comunale. L’Autorità ne ha disposto il **rigetto**, (a) ritenendo sussistente l’interesse a procedere all’accertamento delle eventuali violazioni, in quanto le condotte potevano essere idonee a pregiudicare lo sviluppo di nuovi operatori concorrenti e di nuovi assetti di mercato e (b) reputandoli manifestamente inidonei a rimuovere i profili di anticoncorrenzialità[14].

7. I provvedimenti rappresentano un’interessante applicazione del *test Delimitis* ad un settore innovativo e in pieno sviluppo, come quello delle piattaforme di intermediazione nel settore del trasporto pubblico[15]. L’istruttoria è durata circa un anno e mezzo, è stata svolta anche tramite accertamenti ispettivi presso le sedi delle imprese radiotaxi e ha visto la collaborazione anche dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti. Appare particolarmente lodevole l’intento dell’Autorità di agevolare l’accesso a nuovi operatori che adottano un diverso e innovativo modello di *business* e, più in generale, di promuovere la concorrenza tra piattaforme chiuse (come i radiotaxi) e aperte.

Desta qualche perplessità il fatto che l’AGCM abbia svolto un’identica analisi concorrenziale nei due procedimenti, pur a fronte di mercati comunali aventi struttura diversa; a differenza di quello milanese, il mercato romano non è tecnicamente oligopolistico, le quote di mercato dei radiotaxi parti del procedimento non sono affatto simili tra loro (Radiotaxi 3570 detiene una quota intorno al 50%), la quota dei tassisti “vincolati” è assai inferiore a quella riferibile ai tre radiotaxi milanesi e, soprattutto, il numero di tassisti indipendenti è molto significativo, di poco inferiore alle 3.000 unità.

L’Autorità, poi, non ha reputato rilevante l’argomento, sollevato dalle imprese radiotaxi, fondato sulla circostanza per cui soltanto in casi sporadici, ove non eccezionali, esse hanno concretamente applicato l’obbligo di non concorrenza a carico dei propri tassisti che si sarebbero affiliati a Mytaxi. Ancora, secondo i radiotaxi, il tasso di chiamate inevase non sarebbe il parametro corretto per misurare la capacità produttiva delle piattaforme (*i.e.* la mancata crescita di Mytaxi), poiché questa dipende da fattori diversi dalle esclusive, quali la distinzione arbitraria tra “tassisti affiliati” e “tassisti attivi” di Mytaxi e l’elevato livello delle commissioni richieste ai tassisti dal nuovo entrante (ora pari al 7%).

Infine, l'Autorità ha reputato inconferente un precedente austriaco evocato dalle parti, ossia una pronuncia del Tribunale del Land di Vienna che aveva annullato la decisione dell'autorità di concorrenza austriaca relativo a presunti abusi di posizione dominante nel mercato viennese dei taxi. Secondo l'AGCM, a differenza che in Italia, in Austria un tassista può disporre di un parco composto da più veicoli e, pertanto, malgrado la sottoscrizione di clausole di esclusiva, i tassisti viennesi non erano necessariamente vincolati ad un singolo radiotaxi. Peraltro, il legame contrattuale che legava il tassista viennese al radiotaxi poteva essere sciolto tramite recesso in un tempo relativamente breve, ossia un mese[16].

Sarà interessante verificare se i giudici amministrativi, che di certo saranno chiamati a pronunciarsi sulla legittimità dei due provvedimenti, avalleranno *in toto* il percorso logico e giuridico adottato dall'AGCM.

8. Qualche settimana prima delle delibere dell'AGCM, il *Conseil de la Concurrence* lussemburghese interveniva per valutare gli effetti sulla concorrenza dell'accordo tra tre società di taxi che regola la centrale di prenotazione di taxi denominata Webtaxi e contattabile tramite telefono, internet o tramite una *app*[17].

Il mercato rilevante nel caso lussemburghese è stato definito come il **mercato dei servizi di taxi su prenotazione** avente come dimensione geografica il territorio granducale. Si tratta di un mercato distinto dal c.d. *marché de la maraude* (la presa in carico di clienti sulla via pubblica o da un parcheggio apposito).

Orbene, per il tramite della centrale Webtaxi, le tre imprese concorrenti avevano posto in essere una politica tariffaria uniforme per le corse operate tramite la centrale stessa; secondo l'autorità granducale, tale condotta era qualificabile come **fissazione orizzontale dei prezzi** e, dunque, come una **restrizione per oggetto** ai sensi della legge nazionale lussemburghese[18].

Ciò premesso, il *Conseil* ha ritenuto che l'accordo poteva beneficiare di un'**esenzione individuale**[19], in quanto:

- (a) grazie al sistema creato dalla centrale, i clienti possono beneficiare di un'offerta uniforme e centralizzata; al momento della prenotazione, la centrale comunica al cliente un **prezzo calcolato all'istante** (*prix ferme fixé à l'avance*) verificabile tramite tassametro e pagabile direttamente alla stessa centrale; ciò sposta il rischio di un *surplus* di prezzo dovuto al traffico dal cliente alla centrale/operatore di taxi;
- (b) il prezzo proposto è calcolato tramite un **algoritmo** (con tariffa chilometrica regressiva all'aumentare della distanza) e si situa **al di sotto dei prezzi praticati sul mercato**;
- (c) la centrale reca vantaggi qualitativi per il cliente, riducendo i tempi di attesa e garantendo un servizio 7 giorni su 7 e 24 ore su 24 (grazie al segnale GPS e all'aumento di vetture disponibili) nonché aumentando gli standard di comfort;
- (d) soltanto l'uniformità della tariffa assicura il funzionamento della centrale;
- (e) l'accordo non elimina la concorrenza sul mercato rilevante, poiché le tre imprese di taxi aderenti aggregano il 26% dei taxi lussemburghesi.

9. L'analisi del *Conseil de la Concurrence* si discosta quindi sensibilmente da quella effettuata dall'AGCM non soltanto con riguardo alla diversa segmentazione adottata in sede di definizione del mercato rilevante. Le differenze nell'analisi condotta dalle due Autorità sembrano sottendere un **contesto regolatorio**

diverso (concorrenza sul prezzo assente in Italia e presente in Lussemburgo) nonché una significativa distanza nelle scelte di *policy*. In Italia, si è preferito **rigettare impegni** volti a sanare gli effetti di un'**intesa verticale** ed accertare l'illecito a causa di effetti anticoncorrenziali (forse non del tutto evidenti, almeno nel caso di Roma). In Lussemburgo, invece, si è deciso di **esentare un accordo orizzontale** avente ad oggetto la fissazione di prezzi, ossia la forma più pregiudizievole di intesa, per via dei suoi effetti pro-competitivi.

Avv. Edoardo Gambaro

Avv. Pietro Missanelli

[1] La citazione nel titolo è tratta da "Taxi Driver", film del 1976 di Martin Scorsese, in cui il protagonista, Travis Bickle, interpretato da Robert De Niro, afferma: "*Loneliness has followed me my whole life. Everywhere. In bars, cars, sidewalks, stores, everywhere. There is no escape. I'm God's lonely man*".

[2] I contenziosi tra la categoria dei tassisti e la multinazionale Uber Technologies Inc. sono giunti dinanzi ad alcune Corti di merito italiane ed europee. I Tribunali di Milano e Roma, nel giugno 2015 e nel dicembre 2016, hanno rispettivamente imposto, in via cautelare, la cessazione del servizio *UberPop* (che consente a *drivers* privati di mettersi a disposizione del pubblico con la propria autovettura) e del servizio *UberBLACK* (effettuabile soltanto da *drivers* dotati di licenza NCC). Nel marzo 2017 anche il Tribunale di Torino ordinava la cessazione del servizio *UberPop*, inibendone l'offerta su tutto il territorio nazionale. In seguito, nel maggio 2017 la predetta pronuncia del Tribunale di Roma veniva revocata a seguito di un reclamo. Pertanto, attualmente in Italia il servizio *UberBLACK* è ancora attivo. Per quanto concerne lo scenario UE, i giudici francesi e tedeschi, in modo analogo a quanto accaduto in Italia, hanno consentito a Uber di offrire soltanto servizi *UberBLACK*. In altri Stati membri sono state adottate soluzioni ancor più restrittive: ad esempio, nel 2016, la corte d'appello (*Østre Landsret*) di Copenhagen ha dichiarato i servizi offerti da Uber totalmente illegali.

[3] V. P. SABBATINI, *Sulla (ir)rilevanza del mercato rilevante*, Mercato Concorrenza Regole, Vol.14, 2012, 3, p. 510, in cui si legge: "*Non è probabilmente azzardato, affermare che l'intervento antitrust nei riguardi dei cartelli è l'unico per il quale si è giunti ad una completa e non controversa eutanasia del concetto di mercato. Si è pervenuti a questo risultato perché in questo caso la condotta (cioè la collusione) è ritenuta idonea ad identificare univocamente il mercato rilevante*". V. anche, in giurisprudenza, la sentenza del Tribunale UE del 15 giugno 2005, *Tokai e al. c. Commissione*, T-71/03, T-74/03, T-87/03 e T-91/03 EU:T:2005:220, punto 90, in cui si afferma: "*It is not the Commission which arbitrarily chose the relevant market but the members of the cartel in which Tokai participated who deliberately concentrated their anti-competitive conduct on unmachined products, that is isostatic graphite in blocks and cut blocks*".

[4] Provvedimenti di chiusura dell'istruttoria n. 27244 e 27245 dell'AGCM nei casi I801A e I801B – “Servizi di Prenotazione del Trasporto Mediante Taxi – Roma” e “Servizi di Prenotazione del Trasporto Mediante Taxi -Milano”.

[5] 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.

[6] Alla legge-quadro devono conformarsi i regolatori locali che sono costituiti 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 e smistamento della domanda del servizio taxi.

[7] Un utente che si trovi in prossimità di un posteggio troverà più vantaggioso rivolgersi ai taxi in fila; colui, invece, che preferisca usare il telefono si rivolgerà al *call center* di un radiotaxi; altri ancora, a seconda della localizzazione, della lingua, ecc., potrebbero prediligere il ricorso alle *app*. L'AGCM non esclude 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*).

[8] Alcuni radiotaxi romani hanno citato per analogia anche il precedente dell'AGCM I779, *Mercato dei servizi turistici-prenotazioni alberghiere online* del 23 marzo 2016: si ricorderà che, in quel caso, l'Autorità aveva considerato rilevante il mercato dei servizi di prenotazione alberghiera *online*, distinto da quello della distribuzione tramite punti vendita fisici tradizionali (punti 22 ss.). Altri radiotaxi, poi, hanno sostenuto che il mercato distinto dei servizi di intermediazione tramite *app* dovrebbe avere dimensione per lo meno *nazionale*, in quanto le piattaforme *online* di regola adottano politiche commerciali e condizioni di contratto uniformi sul territorio nazionale

[9] Inoltre, l'AGCM ha dato conto del fatto che, nel corso del procedimento, gli stessi radiotaxi hanno rivendicato il livello qualitativo particolarmente elevato dei servizi da loro offerti, tra cui tecnologie di smistamento della domanda, modalità di pagamento più numerose, assistenza h 24 per clienti finali e tassisti, ecc.

[10] V. sentenza della Corte di giustizia del 28 febbraio 1991, *Delimitis c. Henninger Brau*; 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. Sul punto, si veda V. KORAH, *The Judgment in Delimitis- A Milestone Towards A Realistic Assessment Of The Effects Of An Agreement - Or A Dumb Squid?* 8 Tulane European and Civil Law Forum 17 [1993] e LASOK, *Assessing the Economic Consequences of Restrictive Agreements: A Comment on the Delimitis case*, (1991) ECLR,194. Per quanto riguarda la giurisprudenza più recente, si vedano le sentenze del

26 novembre 2015, *Maxima Latvija*, [C-345/14](#), [EU:C:2015:784](#), punto [26](#) e, in senso analogo, sentenza dell'11 settembre 2014, *Cartes Bancaires*, [C-67/13 P](#), [EU:C:2014:2204](#), punto [79](#).

[11] Secondo l'Autorità, si tratta di tassisti che, nonostante la presenza di radiotaxi radicati sul territorio da anni, hanno deciso di non associarsi a nessuna di essi 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 avrebbe interesse a operare stabilmente attraverso il canale delle piattaforme.

[12] L'AGCM rileva che la presenza, nei contratti, 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.

[13] V. Sentenza della Corte di giustizia del 16 giugno 1994 *Gøttrup-Klim*, C-250/92, EU:C:1994:413.

[14] In proposito, si considerino le decisioni aventi a oggetto le prenotazioni alberghiere effettuate tramite piattaforme *online*, in cui l'AGCM aveva ipotizzato che l'imposizione, agli alberghi, di clausole che vietano di pubblicizzare prezzi inferiori a quelli esposti su tali piattaforme (c.d. "*Parity rate*" o "*Most Favoured Nation*") costituissero una restrizione per effetto della concorrenza, ma aveva accettato gli impegni di uno degli operatori (Booking.com) nel ridurre la portata di tali clausole. L'altro operatore (Expedia), pur non presentando formalmente impegni, aveva spontaneamente adeguato la propria prassi commerciale dopo i rilievi sollevati dall'AGCM. Infine, anche l'utilizzo di clausole c.d. MFN "*ristrette*" è stato vietato *ex lege* dall'art. 1, comma 166, l. 4 agosto 2017, n. 124, Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2017.

[15] Le piattaforme digitali sono state oggetto di un attento esame da parte dell'Autorità anche in termini di *advocacy*, (ad esempio, per il 2017 si vedano i seguenti interventi dell'AGCM: *AS1354 – Riforma del settore del trasporto pubblico non di linea*; *AS1351 – Regione Lazio – ostacoli all'accesso e all'esercizio dell'attività di strutture ricettive extralberghiere*; *AS1365 – Proposta di legge sull'home restaurant*). Inoltre, l'Autorità ha deliberato di svolgere un intervento *amicus curiae* nel giudizio pendente dinanzi al Tribunale del Riesame di Roma, in relazione al reclamo avverso l'ordinanza in cui veniva accertata la natura di concorrenza sleale del servizio svolto da Uber. Infine, nel corso del 2017 l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva nel settore dei big data, anche con l'obiettivo di incentivare lo sviluppo di piattaforme digitali "che favoriscano la crescita di moderni canali di distribuzione" (v. Relazione annuale dell'AGCM sull'attività svolta – 31 marzo 2018).

[16] BWB-Bundeswettbewerbshonde/FD-955 *Taxi apps*, ordinanza del Tribunale del Land di Vienna del 22 agosto 2012.

[17] Décision n° 2018-FO-01 du 7 juin 2018 concernant une procédure au fond mettant en cause Webtaxi S.à.r.l.

[18] L'art. 101 TFUE non è stato ritenuto applicabile, vista la natura "domestica" del servizio taxi, la scarsità di servizi importati o esportati e il fatto che la pratica in questione non aveva come effetto quello di creare barriere all'entrata nei confronti di società straniere.

[19] V. sentenza del Tribunale UE del 30 giugno 2016, *Cartes Bancaires*, T-491/07, EU:T:2016:379, punto 362. Ancora sul punto, si veda l'*European Commission Staff Working Document - Guidance on restrictions of competition "by object" for the purpose of defining which agreements may benefit from the De Minimis Notice*,

NEWSLETTER / LUGLIO 2018

SWD(2014) 198 final, del 25 giugno 2014, *Section 1*. In dottrina, v. L. PEEPERKORN, *Defining “by object” restrictions*, *Concurrences*, 3-2015 1 pp. 40-50

Per eventuali domande ed approfondimenti :

Edoardo Gambaro

edoardo.gambaro@santalex.com

tel. + 39 02 771971

Milano, 23/07/2018