



TRIBUNALE DI MILANO

Sezione specializzata in materia d'impresa

Sezione A

Il Tribunale, nella persona del giudice designato Dott. Claudio Marangoni
ha pronunciato la seguente

ordinanza

nel procedimento cautelare iscritto al N. 16612/2015 R.G. promosso da:

TAXIBLU S.C. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi satellitare Società Cooperativa;

SOC. COOP. PRONTO TAXI S.C. A R.L.;

COOP RADIO TAXI TORINO S.C.;

COOP RADIOTAXI GENOVA S.C.;

ITALTAXI SERVICE s.r.l.;

Emilio Luigi BOCCALINI;

Claudio SEVERGNINI;

Adriano BIGLIO;

Alberto AIMONE CAT;

Davide AVANZI;

Valter CENTANARO;

**ASS. SINDACALE SATAM/CNA - SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E
PROVINCIA;**

ASS. UNICA MILANO E LOMBARDIA;

T.A.M. - TASSISTI ARTIGIANI MILANESI;

UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO;

FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI;

ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI;

ricorrenti

contro:

UBER INTERNATIONALE BV;

UBER INTERNATIONAL HOLDING BV;

UBER BV;

RASIER OPERATIONS BV;

UBER ITALY s.r.l.;

Roberto NOE';

resistenti

1. Con ricorso *ex art. 700 c.p.c.* depositato in data 20.3.2015, le società che gestiscono i servizi di radio taxi in Milano, Torino e Genova (TAXIBLU s.c. - Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare soc. coop., SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI s.c. a r.l., COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO s.c., COOPERATIVA RADIOTAXI GENOVA s.c., ITALTAXI SERVICE s.r.l.), alcuni operatori del servizio taxi nelle stesse città (Emilio Luigi BOCCALINI, Claudio SEVERGNINI, Adriano BIGLIO, Alberto AIMONE CAT, Davide AVANZI, Valter CENTANARO) alcune organizzazioni sindacali e associazioni di categoria del settore taxi a livello locale (ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.T.M./C.N.A. - Sindacato Artigiano Taxisti di Milano e provincia, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, T.A.M. - Tassisti Artigiani Milanesi, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI) hanno chiesto in via cautelare al Tribunale di inibire a UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RAISER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l. e alla persona fisica Roberto NOÈ l'utilizzo del servizio *UBER POP*, con conseguente blocco e/o oscuramento del sito *internet* e dell'applicazione informatica, oltre ulteriori domande connesse alla misura inibitoria e tese a dare efficace attuazione alla stessa.

Le parti ricorrenti hanno esposto che le società resistenti avrebbero ideato l'*app UBER POP*, applicazione *on line* facilmente fruibile dall'utente della rete mediante installazione sullo *smartphone* e

attraverso la quale verrebbe offerto un servizio del tutto equiparabile a quello di un radio taxi.

In particolare, una persona interessata a spostarsi da un luogo ad un altro della città – allo stato il servizio *UBER POP* sarebbe disponibile nelle città di Milano, Torino, Genova e Padova – anziché chiamare un tradizionale taxi - *rectius* centrale radio taxi - potrebbe mediante l'*app* messa a punto dalle resistenti servirsi di un autista Uber, che sempre mediante l'*app* verrebbe incaricato di volta in volta di fornire il trasporto. In considerazione della prestazione dell'autista Uber di raggiungere l'utente in un determinato punto della città al fine di condurlo in un altro, scelto unicamente dal passeggero mediante l'*app*, il servizio in questione risulterebbe identico a quello pubblico offerto dai taxi.

Le resistenti, attraverso l'*app*, si occuperebbero di reclutare gli autisti cui affidare di volta in volta la fornitura del trasporto, gestirebbero la fase di messa in contatto delle persone interessate a spostarsi in città con i guidatori e, infine, riceverebbero il pagamento della prestazione di trasporto resa, di cui solo una percentuale minima verrebbe destinata all'autista. Tali aspetti getterebbero pertanto luce sull'essenzialità del ruolo delle resistenti nel funzionamento del metodo Uber, atteso che i singoli guidatori se non esistesse l'*app UBER POP* non potrebbero svolgere il servizio di trasporto, a differenza invece dei tassisti, per i quali il radio taxi costituirebbe una mera modalità di acquisizione del servizio.

Le società resistenti avrebbero dunque ideato e organizzato un sistema in sostanza di radio taxi, attraverso il quale i guidatori reclutati offrirebbero un servizio di taxi abusivo, attesa la violazione di questi ultimi di tutte le regole di natura pubblicistica che disciplinano il settore, tanto quelle che individuerebbero i requisiti soggettivi che devono possedere gli operatori di trasporto pubblico non di linea, quanto quelle che disciplinerebbero le modalità di svolgimento del servizio stesso.

Secondo la tesi delle ricorrenti, dunque, sulla base della violazione delle norme di natura pubblicistica, o, comunque, dell'utilizzo di mezzi – l'*app UBER POP* - non conformi ai principi della correttezza professionale, le attività dei resistenti andrebbero qualificate sul piano giuridico alla stregua di condotte di concorrenza sleale *ex art. 2598 n. 3 c.c.*, posto che la violazione delle norme pubblicistiche consentirebbe alle società resistenti di acquisire un vantaggio concorrenziale, consistente nella possibilità per gli autisti aderenti al servizio di non sostenere determinati costi - indispensabili per fornire regolarmente il servizio dei taxi - e conseguentemente di offrire, nel mercato in cui agiscono i ricorrenti, il medesimo servizio a prezzi, tuttavia, notevolmente inferiori rispetto alle tariffe praticate dagli operatori del pubblico servizio.

Poiché le società resistenti attraverso l'*app* gestirebbero direttamente il servizio di trasporto a fini di lucro, la loro condotta - ancorchè siano i singoli guidatori a violare materialmente le norme

pubblicistiche di settore – dovrebbe ritenersi sul piano giuridico più grave rispetto a quella dei conducenti, con la conseguenza che sarebbero le società resistenti a doversi considerare i principali autori della concorrenza sleale verso le parti ricorrenti.

Sotto il profilo del *periculum in mora*, secondo le ricorrenti l'attività contestata avrebbe quale conseguenza quella di un mancato guadagno per gli operatori dei taxi, a causa dell'idoneità dell'applicazione di *UBER POP* a sviare la clientela, indotta a scegliere il servizio offerto dai resistenti in ragione della sua maggiore economicità, e ad arrecare un danno all'immagine agli operatori del settore.

Inoltre nelle more della presentazione del ricorso la città di Milano si appresta ad ospitare la manifestazione di *Expo 2015*, evento che per l'elevato numero di turisti attesi costituisce una occasione di ottimi guadagni, che in assenza di una inibitoria andrebbero tuttavia condivisi con soggetti concorrenti, che esercitano il servizio di trasporto in maniera abusiva; il conflitto fra i tassisti in possesso di regolare licenza e i conducenti aderenti al sistema *UBER POP* – che sarebbe peraltro in procinto di essere reso disponibile anche in altre città italiane - starebbe acquisendo peraltro crescente rilievo, oltre che sul piano concorrenziale, anche su quello sociale e di ordine pubblico, sia per le tensioni acuitesi in seno alla categoria dei tassisti che in ragione del pericolo per la collettività di incorrere in autisti abusivi.

2. Con memoria congiunta si sono costituite in giudizio tutte le società resistenti, le quali hanno chiesto il rigetto del ricorso e in via subordinata, in caso di accoglimento della domanda di inibitoria, di limitare il blocco del funzionamento dell'applicazione *UBER POP* al solo servizio che riguarda le richieste che provengono dall'Italia e di ordinare *ex art. 669 undecies c.p.c.* ai ricorrenti di prestare congrua cauzione di Euro 500.000,00.

Non si è invece costituito il resistente Roberto NOÈ.

In via preliminare, le società resistenti hanno sollevato un'eccezione di carenza di legittimazione attiva della società ricorrente *ITALTAXI SERVICE s.r.l.*, in quanto non si tratterebbe di una cooperativa di tassisti né di un ente rappresentativo degli stessi, bensì di un mero fornitore di servizi contabili e amministrativi a favore di imprese che esercitano il servizio taxi.

Sempre in via preliminare, è stato eccepito un difetto di legittimazione passiva delle società resistenti *UBER ITALY s.r.l.*, *UBER INTERNATIONAL B.V.* e *UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.*, in quanto dalla prospettazione delle ricorrenti risulterebbero coinvolte nel servizio oggetto della domanda inibitoria esclusivamente *UBER B.V.* e *RASIER OPERATIONS B.V.* Infatti *UBER ITALY s.r.l.* svolgerebbe unicamente attività di consulenza in favore delle altre società del gruppo, mentre per

quanto riguarda UBER INTERNATIONAL B.V. e UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., per esse non sarebbero ravvisabili condotte illecite a loro specificamente riconducibili.

Nel merito, le società resistenti hanno contestato che *UBER POP* possa ritenersi un servizio di trasporto di taxi, in quanto si tratterebbe di una applicazione informatica che serve a favorire forme di trasporto condiviso, realizzate direttamente dagli utenti. Sul piano sociale, tale sistema sarebbe, infatti, espressione della nuova concezione di utilizzazione dell'autovettura in maniera condivisa, al fine di abbattere i costi di impiego dell'auto privata e di ridurre l'inquinamento. Attraverso il sistema elaborato dalle resistenti si sarebbe creata una *community*, alla quale prendono parte solo coloro che installano sullo *smarthphone* l'app *UBER POP*: tale peculiarità metterebbe in risalto il carattere privato del trasporto, in quanto per usufruire del servizio sia come guidatore che come passeggero è necessario aderire al gruppo Uber. L'ideazione della piattaforma tecnologica sarebbe pertanto volta esclusivamente a dotare di maggiore efficienza forme di condivisione di trasporto privato, allargandone la cerchia dei fruitori.

Ciò varrebbe ad escludere il carattere abusivo di tale forma di trasporto. In particolare, infatti, i guidatori di *UBER POP* condividerebbero volontariamente con gli utenti il tragitto, potendo non accettare la richiesta in arrivo, mentre i taxi offrirebbero un servizio pubblico e senza possibilità di rifiutare la prestazione. Ancora, gli autisti *UBER POP* e le persone che usano tale servizio formerebbero un gruppo chiuso, che interagisce esclusivamente attraverso la *app*, mentre i tassisti svolgerebbero un servizio "di piazza", che prevede lo stazionamento sul luogo pubblico ed implica la destinazione dell'auto all'uso pubblico, in quanto offerta alla collettività senza necessità di pattuizioni. Infine, i guidatori *UBER POP* otterrebbero un mero rimborso delle spese di viaggio e dei costi relativi al veicolo, definito sempre attraverso la piattaforma, mentre i tassisti verrebbero remunerati a titolo di corrispettivo mediante tariffe amministrative.

Dunque il rapporto che si instaura fra i passeggeri e gli autisti attraverso l'applicazione *UBER POP* sul piano giuridico andrebbe qualificato come un contratto atipico, espressione del principio di autonomia negoziale di cui all'art. 1322 c.c. e, di conseguenza, non trattandosi di un servizio di trasporto pubblico, non si profilerebbe alcuna violazione delle norme pubblicistiche.

In ogni caso, secondo le resistenti, la prospettata violazione da parte dei guidatori di *UBER POP* delle norme pubblicistiche non sarebbe comunque di per sé sufficiente ad integrare un illecito anticoncorrenziale.

Infatti, la violazione di norme che impongono all'imprenditore semplici oneri – tra cui, appunto, le norme che subordinano l'esercizio di determinate attività imprenditoriali all'ottenimento di licenze –

non porrebbe l'autore di tale violazione in una posizione di vantaggio concorrenziale a meno che la stessa non sia accompagnata anche dalla violazione di norme che comportano dei costi. A tale riguardo, si osserva come non vi sarebbe una stretta correlazione fra i costi sostenuti dai tassisti per la rivendita della licenza, atteso che essi riguarderebbero un mercato secondario fra privati, e i corrispettivi del servizio di trasporto; inoltre le tariffe amministrative indicherebbero dei massimali che non corrisponderebbero a dei valori fissi e, quindi, consentirebbero l'applicazione di sconti ovvero di prezzi più bassi, opzione che sarebbe contemplata anche dal regolamento tariffario del servizio taxi.

Peraltro non vi sarebbe in realtà alcuno sviamento di clientela, in quanto *UBER POP* sarebbe destinata ad un gruppo chiuso e definito di utenti formatosi sulla piattaforma.

Infine, sempre sotto il profilo del *fumus boni iuris*, le società resistenti offrono una interpretazione dell'art. 2598 c.c. orientata al principio costituzionale di libertà dell'iniziativa economica ex art. 41 Cost, che tenga quindi in considerazione come il servizio *UBER POP* miri a soddisfare l'interesse della collettività, da valutarsi anche secondo una lettura conforme ai principi *antitrust*, ostativi alla formazione di monopoli e pro concorrenziali. L'intento dei ricorrenti di fermare il servizio *UBER POP* confliggerebbe con i principi fondamentali previsti dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) di libertà di stabilimento, di libera prestazione di servizi, e della concorrenza, che formando dei vincoli per l'ordinamento interno imporrebbero una ricostruzione evolutiva del quadro normativo nazionale, e segnatamente della legge n. 21/1992 e dell'art. 86 C.d.S.

Per quanto riguarda il *periculum in mora*, hanno infine contestato che vi sarebbe la prova dell'idoneità delle condotte censurate a provocare in concreto un grave danno e del presupposto dell'urgenza, in considerazione del fatto che l'azione cautelare è stata esperita a distanza di un anno dall'inizio dell'attività di *UBER POP*.

Non vi sarebbe in realtà alcuna prova degli effetti dello sviamento di clientela e delle conseguenze negative sull'immagine dei ricorrenti generate dall'attività delle resistenti; nè tanto meno sarebbe possibile riscontrare un collegamento eziologico fra il servizio *UBER POP* e la prospettiva per i tassisti di vedersi erosa la propria quota di mercato, prospettiva che in ogni caso non presenterebbe i connotati del pregiudizio imminente e irreparabile, i quali, invece, devono sussistere per la concessione della misura in via cautelare.

3. Appare necessario premettere all'analisi della concreta fattispecie in esame un sia pur sommario richiamo alla disciplina del particolare settore regolato in via generale dalla L. 21/92 e che attiene agli autoservizi pubblici non di linea, cioè caratterizzati dalla loro complementarietà rispetto agli altri servizi di linea in quanto vengono effettuati, su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o

periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

In particolare il servizio taxi si rivolge ad una utenza indifferenziata, prevede uno stazionamento in luogo pubblico, comporta tariffe e turnazioni di servizio predeterminate in via amministrativa e l'obbligatorietà della prestazione del servizio in favore della richiesta dell'utente (v. art. 2 L. 21/92).

Trattasi di soggetti operanti in un settore imprenditoriale privato che svolge un servizio pubblico in regime di licenza e il rilascio di tale autorizzazione da parte del comune competente presuppone la preventiva iscrizione del richiedente in un apposito ruolo provinciale dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea. Tale iscrizione è condizionata dal possesso dello specifico certificato di abilitazione professionale rilasciato dall'Ufficio Provinciale della Motorizzazione civile a seguito di esame.

Va altresì rammentato che l'art. 82 del C.d.S. nel differenziare i vari tipi di veicoli in base all'utilizzazione economica di essi, distingue l'uso privato del veicolo da quello in favore di terzi, intendendosi in tale seconda categoria il veicolo utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione.

Tra gli usi in favore di terzi è espressamente incluso il servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone mentre in via generale l'utilizzazione di un veicolo per un uso diverso da quello indicato nella carta di circolazione è vietato ed assoggettato, ove si verifichi, a sanzione amministrativa (art. 82, comma 8 C.d.S.).

In particolare l'art. 86 C.d.S. regola poi l'ipotesi in cui venga adibito un veicolo a servizio di piazza (taxi) senza il possesso della licenza prevista dall'art. 8 L. 21/92 prevedendo per tale ipotesi l'applicazione di specifica sanzione amministrativa.

Il quadro così rapidamente tracciato – al quale devono essere aggiunti i singoli regolamenti comunali che stabiliscono i requisiti e le condizioni per il rilascio delle licenze, il numero delle stesse, le modalità di svolgimento del servizio e i criteri di determinazione delle tariffe – consente di rilevare con evidenza la sostanziale impossibilità che un servizio analogo a quello svolto dai taxi possa essere svolto da un soggetto privo di licenza.

Tale forma di controllo sull'accesso al mercato nonché la previsione di un regime amministrato attinente principalmente alla regolazione dell'attività (turnazione obbligatoria) ed alla determinazione delle tariffe non pare presentare in sé elementi di effettivo conflitto con principi di libera concorrenza anche a livello comunitario.

Per un verso va osservato che l'art. 41 Cost. prevede che la libera iniziativa economica privata possa essere oggetto di regolazione e di indirizzo, mentre sul piano comunitario in forza dell'articolo

58 TFUE, in materia di trasporti la libera prestazione di servizi è disciplinata non dall'articolo 56 TFUE, bensì dal titolo VI della terza parte del Trattato FUE, che concerne la politica comune dei trasporti (v. Corte Giustizia UE, sentenza 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, causa C-338/09). Tuttavia le attività di taxi e di noleggio con conducente non rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni adottate, sul fondamento dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto.

Infatti l'art. 3, comma 11 *bis*, L. 148/11 (legge di conversione del decreto legge 13 agosto 2011, n.138) ha previsto espressamente che i servizi di taxi e noleggio con conducente non di linea, svolti esclusivamente con veicoli categoria M1 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al conducente) sono esclusi dall'abrogazione delle restrizioni in materia di accesso ed esercizio delle attività economiche previste dall'ordinamento in conformità alla direttiva 2006/123/CE.

Peraltro l'art. 6 D.Lgs. 59/10 (che ha proceduto al recepimento nell'ordinamento interno della direttiva 123/2006 in materia di libera circolazione dei servizi) rivolto specificamente ai “*Servizi di trasporto*” aveva già escluso che le disposizioni contenute in tale decreto si applicassero, tra l'altro, anche ai servizi di trasporto urbani di taxi.

Nessuna violazione del parametro comunitario potrebbe dunque essere prospettata sotto il profilo della violazione della direttiva comunitaria n. 123/2006, né le parti resistenti hanno peraltro affrontato in maniera compiuta tale specifico profilo.

Evidenti a parere di questo giudice sono invece i profili di pubblico interesse che devono ritenersi a fondamento dell'intervento regolatore pubblico, ove si consideri che il servizio pubblico non di linea appare anch'esso rivolto a soddisfare – in via complementare e integrativa rispetto ai servizi di linea – il pubblico interesse alla garanzia della mobilità, che impone la predisposizione di servizi resi in via indifferenziata alla comunità e con la necessaria continuità e regolarità in ogni luogo e momento della giornata. A ciò si aggiunga anche la necessità di garantire altresì la sicurezza e l'integrità personale degli utenti di tali servizi attraverso il controllo dei requisiti personali – di buona condotta e tecnici – dei soggetti privati ammessi alla licenza, della sicurezza tecnica dei veicoli a tal fine utilizzati (visite meccaniche di controllo periodiche) nonché della predisposizione di adeguate misure assicurative in caso di danni alla persona.

La piena autonomia del legislatore nazionale di applicare a tale settore una specifica regolamentazione implicante la concessione di un titolo autorizzatorio per l'esercizio della stessa appare dunque in sé certa, come sembra potersi anche desumere dalla natura degli interventi svolti dall'AGCM in relazione

a tale settore (v. in particolare la segnalazione AS277 rivolta al Parlamento in data 3.3.2004, ma anche la più recente AS1137 del 4.7.2014) che sono stati rivolti a segnalare esigenze di più accentuata liberalizzazione del settore non già rispetto alla presenza di una barriera all'accesso costituita dalla licenza, bensì evidenziando i diversi profili critici attinenti alle modalità di regolamentazione del servizio (contingentamento delle licenze, maggiore flessibilità dei turni ecc.).

4. Il fondamento concorrenziale dell'azione intrapresa dalle parti ricorrenti impone la verifica dell'effettiva sussistenza di un rapporto di concorrenza, da valutarsi in relazione alla concreta attività svolta dalle parti ed alla effettiva capacità di esse di essere rivolta alla stessa clientela, effettiva o potenziale.

Gli elementi rilevabili in atti ed evidenziati dalle argomentazioni dalle parti sono tali, a parere di questo giudice, da confermare che l'attività svolta dalle società resistenti sia effettivamente ed oggettivamente interferente con il servizio taxi organizzato dalle società, svolto dai titolari di licenze e assistiti dalle organizzazioni sindacali che figurano tra le parti ricorrenti.

Sebbene infatti non vi siano elementi per affermare che gli autisti aderenti al sistema gestito mediante l'applicazione alla libera circolazione dei servizi contattino di loro iniziativa i potenziali clienti stazionando sulla pubblica via, tuttavia la richiesta di trasporto trasmessa dall'utente mediante l'*app UBER POP* oltre ad essere modalità tecnica già utilizzata dalle cooperative dei taxisti appare di fatto del tutto assimilabile al servizio di radio taxi da anni in uso diffuso in tutte le città.

Tramite tale applicazione l'utente richiede il servizio dal luogo in cui si trova – senza doversi spostare sulle aree di stazionamento predisposte – e l'autista più prossimo si reca a prelevare l'utente per iniziare il trasporto, così di fatto realizzandosi la medesima specifica modalità operativa che compone il servizio “su piazza” e che non può essere delimitato alla sola modalità di stazionamento su area pubblica ma esteso a tutte le forme di contatto tra autista ed utente in cui il trasporto individuale non origina – come nel servizio di noleggio con conducente – presso la sede del vettore.

Sussiste altresì l'ulteriore requisito della remunerazione del servizio fornito dall'autista contattato tramite *UBER POP*.

Se già le originarie asserzioni svolte dalle società resistenti quanto alla natura di mero rimborso spese di quanto pagato dall'utente per il trasporto risultavano di incerto fondamento – in quanto tali tariffe risultavano genericamente giustificate come “*orientativamente*” stabilite in relazione alle tariffe ACI, senza ulteriori approfondimenti – la produzione documentale eseguita dalle ricorrenti con la loro memoria di replica sembra dimostrare senza alcun dubbio la natura di vero e proprio corrispettivo che deve essere riconosciuto a tale pagamento.

In effetti il meccanismo del “*Surge*” determina un aumento dei prezzi in connessione di un prevedibile aumento della domanda, sia in relazione a particolari eventi (manifestazioni, scioperi ecc.) che rispetto al livello generale della domanda registrabile in aree diverse della città (doc. 50 fasc. ric.), così sganciandosi obbiettivamente quanto pagato dall’utente da qualsiasi parametrizzazione pertinente ad un presunto rimborso spese che evidentemente non può essere influenzato da tali eventi occasionali ed esterni.

A parere di questo giudice non possono essere ritenuti rilevanti, al fine di escludere che un servizio svolto nelle condizioni innanzi menzionate possa essere equiparato a quello del servizio taxi, le circostanze che gli autisti associati ad *UBER POP* non siano vincolati a turni obbligatori ed all’onere di accettare tutte le richieste di trasporto ad essi rivolte dagli utenti.

In effetti la tesi sostenuta dalle resistenti appare paradossale, ove si osservi che detti obblighi cui sono soggetti i titolari di licenza per servizio taxi costituiscono di fatto la contropartita del fatto che il settore sia ad accesso regolato (numero di licenze predeterminate) e sono funzionali proprio al soddisfacimento dell’interesse pubblico a che l’utenza possa contare su di un servizio anche in periodi ed orari in cui la domanda è meno intensa.

Proprio il fatto di non essere titolari di licenza consente lo svolgimento del servizio evitando di essere soggetti agli oneri in questione, che tuttavia risultano di fatto fondanti la scelta legislativa di assoggettare tale specifico settore di attività di trasporto ad una regolamentazione amministrativa.

Né appare idonea a determinare una effettiva separazione dell’ambito dei consumatori di riferimento l’affermazione svolta dalle società resistenti circa la destinazione di *UBER POP* a soggetti che non utilizzerebbero in nessun caso il servizio taxi.

Tale affermazione è in sé priva di qualsiasi riscontro reale, mentre assume rilevanza al contrario il fatto obbiettivo che l’intento e l’effetto del servizio prestato è quello di offrire un’alternativa più economica al servizio taxi, e cioè di esaudire ad un prezzo minore la medesima esigenza di spostamento dell’utente da qualsiasi punto di partenza fino ad una destinazione da esso prescelta.

Ciò consente di ritenere in tutta evidenza che sussiste con certezza un’area di soggetti comunque interessati al risparmio sul prezzo della corsa di un taxi – che dunque possano essere sviati dall’utilizzazione del servizio pubblico - che consente anche in via potenziale di ritenere integrato il presupposto proprio dell’illecito concorrenziale relativo alla sostanziale comunanza tra le parti della platea dei consumatori, comunque rilevante anche se parziale.

5. Le società resistenti hanno argomentato che l’attività in questione sarebbe in realtà riferibile ad una *community*, alla quale prendono parte solo coloro che installano sullo *smarthphone* l’app *UBER POP*,

così evidenziandosi il carattere privato del trasporto in quanto per usufruire del servizio sia come guidatore che come passeggero è necessario aderire al gruppo Uber.

Richiamato il fatto che – come innanzi sostenuto – il servizio fornito tramite *UBER POP* integra ai sensi dell'art. 82 C.d.S un uso di terzi del veicolo in quanto esso risulta prestato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione e che un uso siffatto richiede necessariamente un titolo autorizzativo in capo al soggetto che lo esercita (sia per taxi che per noleggio con conducente), la sussistenza di una *community* non pare in sé sulla base della legislazione vigente poter consentire comunque l'esercizio in forma privata dell'attività innanzi descritta, nemmeno in via occasionale.

Peraltro l'offerta del servizio in questione agli utenti viene svolta in maniera del tutto indifferenziata tramite la proposta di scaricare l'*app* né tale offerta risulta contraddistinta da alcuna delimitazione o caratterizzazione che ne circoscriva in partenza il pubblico di riferimento, sicchè sostanzialmente il servizio viene poi effettivamente svolto in favore di chiunque scelga di avvalersene, così come accade anche per chi decida di scaricare *app* che organizzano in maniera del tutto analoga il servizio svolto da titolari di licenze taxi o di ricorrere alle centrali telefoniche radiotaxi.

In buona sostanza la richiesta di iscrizione al servizio per gli utenti appare di fatto sostanzialmente finalizzata a dare corso al sistema di pagamento del trasporto mediante carta di credito.

6. Le società resistenti hanno peraltro affermato che in realtà *UBER POP* sarebbe una mera applicazione informatica che serve a favorire forme di trasporto condiviso, realizzate direttamente dagli utenti. Sul piano sociale, tale sistema sarebbe, infatti, espressione della nuova concezione di utilizzazione dell'autovettura in maniera condivisa, al fine di abbattere i costi di impiego dell'auto privata e di ridurre l'inquinamento.

Va qui richiamato quanto già detto rispetto all'impossibilità che soggetti privi di licenza possano svolgere in forma privata un servizio corrispondente a quello di taxi, né peraltro il servizio *UBER POP* potrebbe legittimamente paragonarsi a forme di condivisione di trasporto su strada la cui liceità pare evidente.

Ci si riferisce in particolare alle forme di *car sharing* e di *ride sharing*, già operative da tempo, che in realtà presuppongono che l'autista abbia un suo percorso personale da svolgere – sia in città per andare al lavoro che in occasione di un viaggio verso una specifica destinazione per motivi personali – e che chieda a terzi di condividere il medesimo percorso al fine di dividere le relative spese. La differenza con il servizio *UBER POP* è palese, ove si osservi che l'autista in tali circostanze esegue il tragitto per un interesse proprio e che in genere le quote richieste ai partecipanti si riducono alla divisione del

prezzo della benzina e dei pedaggi autostradali – con conseguente inapplicabilità delle sanzioni previste dall'art. 82 C.d.S., non trattandosi di uso del veicolo nell'interesse di terzi – mentre nel servizio *UBER POP* l'autista non ha un interesse personale a raggiungere il luogo indicato dall'utente e, in assenza di alcuna richiesta, non darebbe luogo a tale spostamento.

Ciò sembra ingenerare per la verità anche un dubbio sull'effettiva attitudine di tale servizio a generare vantaggi alla collettività in termini di riduzione di inquinamento atmosferico e consumo energetico, posto che esso sembra al contrario stimolare l'uso di mezzi privati senza che rispetto a tale uso possano essere poste in essere misure di programmazione e regolazione generale della mobilità che sembrano unanimemente considerate come lo strumento principale di intervento nel settore del trasporto urbano e non.

La circostanza che in concreto *UBER POP* sia un'applicazione informatica non costituisce motivo per escludere la rilevanza della predisposizione e dell'uso della stessa nell'ambito del sistema nel quale essa è inserita.

Invero se le considerazioni innanzi svolte portano a ritenere che l'attività di trasporto urbano non di linea a richiesta di un utente non possano essere svolte che da soggetti titolari di licenza taxi (o di licenza di noleggio con conducente) e che l'autista che svolge tale servizio senza licenza è colui che pone in essere la condotta materiale vietata dal Codice della Strada e dalla normativa statale, regionale e comunale che regolano i servizi pubblici locali non di linea, tuttavia il ruolo delle società resistenti – che viene svolto tramite l'applicazione informatica, nella piena consapevolezza che gli autisti aderenti sono privi di qualsiasi licenza – appare essenziale per l'esistenza del servizio stesso e di fatto incidente sulla stessa organizzazione di esso, in misura tale da escludere che ci si trovi in presenza di un mero intermediario.

In effetti appare certo in primo luogo che le società resistenti hanno determinato la sostanziale nascita di tale fenomeno, nel senso che prima dell'introduzione di tale *app* i soggetti privi di licenza avevano un circoscritto perimetro di attività e di possibilità di contatto con gli utenti – sostanzialmente a livello di contatto personale – mentre *UBER POP* consente in tutta evidenza un incremento nemmeno lontanamente paragonabile al numero di soggetti privi di licenza che si dedicano all'attività analoga a quella di un taxi e parallelamente un'analogha maggiore possibilità di contatto con la potenziale utenza, così determinando un vero e proprio salto di qualità nell'incrementare e sviluppare il fenomeno dell'abusivismo.

Se dunque l'apporto al settore di tale *app* appare di fatto decisiva rispetto alla stessa esistenza del fenomeno in questione, deve altresì darsi rilievo allo stimolo che essa fornisce alla diffusione di autisti

privi di licenza promuovendone il reclutamento principalmente presso soggetti che mai avevano svolto tale attività, alla piena consapevolezza delle resistenti della mancanza di titoli autorizzativi in capo ad essi – desumibile dal fatto che tra i requisiti richiesti agli aspiranti autisti non compare la menzione di tale requisito e i dati rilevabili dalla carta di circolazione del veicolo mostrano la destinazione di esso ad uso proprio o ad uso di terzi – nonché alla complessiva attività di incasso e pagamento che si attua tramite l'intervento attivo delle resistenti che predispongono anche le tariffe e – soprattutto – le variazioni di tale tariffe (v. meccanismo del "Surge" citato, in doc. 50 fasc. ric.).

Il complesso di tali attività sembra dunque oltrepassare l'ambito di operatività di un mero intermediario e involge aspetti direttamente organizzativi e propulsivi del servizio in questione – tanto da doversi approfondire, a parere di questo giudice, anche se il ruolo ricoperto dai responsabili di *UBER POP* possa in realtà inquadarsi in quello di vettore ai sensi degli artt. 1678 e 1681 c.c. anche a prescindere dalle statuizioni contrattuali predisposte – e soprattutto esso appare rilevante sul piano dell'illecito concorrenziale in quanto, proprio perché l'applicazione informatica in questione ha di fatto consentito la nascita o comunque un improvviso ed esteso ampliamento di comportamenti non consentiti dalla legislazione nazionale, la sua predisposizione ed utilizzazione apporta un contributo essenziale e insostituibile allo sviluppo di condotte illecite, idonee ad incidere sul mercato in danno dei soggetti ricorrenti, e dalle quale le stesse resistenti traggono diretti benefici economici.

7. Sulla base delle considerazioni innanzi svolte, ritiene dunque il giudicante che la predisposizione e l'utilizzazione dell'*app UBER POP* integri la fattispecie di illecito concorrenziale di cui all'art. 2598 n. 3 c.c.

Le società resistenti hanno contestato l'applicabilità di tale ipotesi di illecito, connessa alla prospettata violazione da parte dei guidatori di *UBER POP* di norme pubblicistiche, in quanto tale sola condotta non sarebbe comunque di per sé sufficiente ad integrare un illecito anticoncorrenziale.

A tale proposito vale osservare che la giurisprudenza più recente ha precisato che in tema di concorrenza sleale, i comportamenti lesivi di norme di diritto pubblico non necessariamente integrano, di per sé stessi, atti di concorrenza sleale, ai sensi dell'art. 2598, n. 3, c.c., atteso che l'obbiettivo anticoncorrenziale può essere raggiunto anche attraverso comportamenti che, benché non siano previsti dalla legge, siano connotati dallo stesso disvalore di quelli espressamente regolati. In particolare, la violazione delle norme pubblicistiche è sufficiente ad integrare la fattispecie illecita quando essa è stata causa diretta della diminuzione dell'altrui avviamento ovvero quando essa, di per sé stessa, anche senza un comportamento di mercato, abbia prodotto il vantaggio concorrenziale che non si sarebbe avuto se la norma fosse stata osservata (così Cass. 8012/04).

Nel caso di specie il comportamento delle società resistenti – volto ad organizzare e stimolare la presenza di autisti abusivi sulla piazza ed a trarre da detta attività dei proventi – risulta certamente indissolubilmente connesso all'attività dei singoli autisti che con il loro comportamento violano la normativa di legge che regola il servizio di taxi e ne sfrutta, ampliandole in maniera esponenziale, le capacità di alterazione del mercato soggetto a regolamentazione amministrativa anche a livello tariffario.

E' indubbio che la predisposizione dei corrispettivi per i trasporti degli autisti *UBER POP* – come si è visto (meccanismo del "Surge") sostanzialmente eseguita dalle società resistenti – rivela la fissazione di tariffe sensibilmente più basse di quelle proprie degli esercenti il servizio taxi, consentita dall'evidente risparmio di costi che gli operatori sprovvisti di licenza non devono sostenere.

Tali costi sono connessi all'acquisto di un veicolo univocamente dedicato all'uso di terzi (che in relazione al più volte citato art. 82 C.d.S. non può essere destinato ad uso proprio del tassista e quindi costituisce bene direttamente ed unicamente strumentale all'esercizio dell'azienda), all'installazione di apparecchi imposti dalla normativa (tassimetri), alla stipulazione di contratti assicurativi per usi professionali di importo e garanzie ben superiori ad un contratto di assicurazione per veicolo destinato ad uso proprio (le cui garanzie in favore di terzi trasportati peraltro potrebbero essere negate dalla compagnia di assicurazione ove connesse alla prestazione del servizio *UBER POP*), all'associazione a servizi che garantiscano potenzialità di contatto con la clientela analoghe a quelle proprie dell'*app UBER POP* e all'installazione dei relativi apparati (centrale radiotaxi; applicazioni informatiche gestite da cooperative di taxi; impianti radiotrasmettenti e di localizzazione GPS ecc.).

Tali rilievi consentono dunque di confermare che la mancanza di titoli autorizzatori e l'operatività degli autisti di *UBER POP* al di fuori degli oneri imposti dal regime amministrato dell'attività comportano un effettivo vantaggio concorrenziale in capo alle società resistenti che concorrono nel loro insieme a definire un comportamento non conforme ai principi della correttezza professionale e idoneo a determinare uno sviamento di clientela indebito.

La mancata soggezione degli autisti *UBER POP* ai costi inerenti al servizio taxi innanzi menzionati consente pertanto l'applicazione di tariffe sensibilmente minori rispetto a quelle del servizio pubblico e non praticabili dal tassista. L'illecito sviamento così determinato di fatto comporta dunque un'alterazione dell'adeguatezza del tariffario imposto ai tassisti in quanto modifica anche il quadro complessivo dei fattori economici che concorrono a determinarlo in concreto (aumento incontrollato dell'offerta) e determina altresì l'ulteriore profili di scorrettezza concorrenziale consistente nella sottrazione degli autisti *UBER POP* dagli altri oneri e limiti cui i tassisti sono vincolati (rispetto di turni

prefissati anche in orari in cui la domanda è minore) e che incidono anch'essi sulla redditività dell'attività economica di questi ultimi.

8. Sussiste altresì anche l'ulteriore presupposto necessario per l'adozione di misure cautelari ed urgenti, consistente nel *periculum in mora*.

Appare evidente che la prestazione del servizio contestato sia legata ad un fenomeno in rapida evoluzione e rispetto al quale le società resistenti hanno programmato un'imminente ulteriore estensione ad altre città italiane.

Tale contesto rivela l'esistenza di un progressivo ma intenso ampliamento della diffusione del servizio stesso, che rende di fatto irrilevante il fatto che esso sia stato lanciato da circa un anno posto che il suo crescente successo e la eccezionale capacità di diffusione che consente la rete telematica in un quadro di intensa promozione del servizio rende attuale e sussistente la necessità di provvedere in via d'urgenza in quanto gli effetti pregiudizievoli nel settore – ove si attendesse l'esito di una causa di merito – risulterebbero non compiutamente risarcibili in termini esclusivamente pecuniari.

Inoltre risulta altresì evidente che tale pregiudizio ha una sua peculiare e stringente attualità in quanto esso appare certamente oggi accentuato per effetto del previsto consistente numero di visitatori della manifestazione *Expo 2015*, che pur interessando direttamente la città di Milano appare suscettibile di ampliare anche l'afflusso turistico in altre città italiane tra le quali anche quelle ove operano parte degli odierni ricorrenti.

9. Quanto agli aspetti soggettivi propri della presente controversia, appare fondata l'eccezione svolta dalle resistenti quanto alla rilevanza nella fattispecie di concorrenza sleale di interessi propri della ITALTAXI SERVICE s.r.l.

Invero appare pacifico che detta società svolga l'attività di fornitura di servizi amministrativi e contabili in favore di imprese che esercitano il servizio taxi. In effetti rispetto all'ipotesi di concorrenza sleale contestata non vi è comunanza di mercato, risultando l'attività contestata svolta invece sul mercato dell'utenza dei servizi di trasporto urbani non di linea.

Lo stato sommario della controversia non consente invece – salvo maggiori approfondimenti in una eventuale sede di merito – di verificare le relazioni intercorrenti tra i vari soggetti giuridici che nel loro complesso risultano comunque coinvolti a vario titolo nell'organizzazione, promozione e diffusione del servizio *UBER POP*. Se i rapporti intragruppo tra le varie società olandesi potranno essere adeguatamente affrontati in sede di merito, può peraltro rilevarsi che la società *UBER ITALY* s.r.l. per ciò che emerge dagli atti e documenti di causa appare invece attivamente partecipe dello sviluppo e della promozione del servizio *UBER POP* nel territorio nazionale, come rilevabile sia dall'assistenza

svolta nei confronti degli autisti che dall'attività svolta dall'amministratore della stessa in occasioni di pubblico confronto.

Le misure cautelari di seguito disposte non possono invece essere rivolte anche nei confronti del resistente non costituito Roberto NOÈ, il quale risulta essere uno degli autisti operanti all'interno del sistema *UBER POP*.

In effetti egli – pur dando luogo personalmente ai trasporti in forma non autorizzata, e dunque di fatto partecipante della complessiva attività di concorrenza sleale – appare del tutto estraneo alla predisposizione ed organizzazione del sistema *UBER POP* e della relativa *app*, sicchè i comandi cautelari richiesti dalle ricorrenti ed incentrati su detta applicazione e sui suoi usi non possono ritenersi effettivamente pertinenti alla posizione del medesimo e dunque privi di effettiva strumentalità rispetto alle domande ipotizzabili nei suoi confronti in sede di merito.

10. In conclusione devono dunque essere emessi provvedimenti di inibitoria che investono sia l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'*app* denominata *UBER POP* sia del servizio – comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso – che organizzi, diffonda e promuova un servizio di trasporto terzi dietro corrispettivo su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

A tale inibitoria va associata anche la relativa penale *ex art. 614 bis c.p.c.* nella misura determinata in dispositivo.

Non ritiene il giudicante di applicare anche la cauzione richiesta dalle parti resistenti, atteso il quadro normativo esistente che appare chiaro e coerente rispetto alla regolamentazione dello specifico settore del trasporto pubblico urbano.

Se la natura cautelare del presente procedimento non consente la determinazione e condanna al risarcimento del danno, può essere comunque disposta la pubblicazione del dispositivo del presente provvedimento nei termini specificati in dispositivo.

Devono altresì essere liquidate le spese del procedimento in favore delle parti ricorrenti vittoriose, nella misura determinata in dispositivo, attesa l'idoneità delle misure cautelari adottate alla loro stabilizzazione tra le parti senza la necessità di instaurare la relativa causa di merito.

Quanto alle spese relative Al rigetto delle domande cautelari svolte da ITALTAXI SERVICE s.r.l., esse possono essere compensate tra le parti, mentre la mancata costituzione in giudizio del resistente NOÈ non comporta la liquidazione in suo favore di alcuna somma a titolo di spese.

P.q.m.

visto l'art. 669 *octies* c.p.c.:

- 1) in parziale accoglimento del ricorso cautelare avanzato da TAXIBLU s.c. - Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare soc. coop., SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI s.c. a r.l., COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO s.c., COOPERATIVA RADIOTAXI GENOVA s.c., , Emilio Luigi BOCCALINI, Claudio SEVERGNINI, Adriano BIGLIO, Alberto AIMONE CAT, Davide AVANZI, Valter CENTANARO, ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.T.M./C.N.A. - Sindacato Artigiano Taxisti di Milano e provincia, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, T.A.M. - Tassisti Artigiani Milanesi, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI nei confronti di UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RAISER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l., accertata la concorrenza sleale posta in essere ai sensi dell'art. 2598 n. 3 c.c. dalle parti resistenti, inibisce in via cautelare ed urgente alle medesime l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'*app* denominata *UBER POP* e comunque la prestazione di un servizio – comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso – che organizzi, diffonda e promuova da parte di soggetti privi di autorizzazione amministrativa e/o di licenza un trasporto terzi dietro corrispettivo su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta;
- 2) fissa a titolo di penale per il ritardo nell'attuazione dell'inibitoria di cui al capo 1) la somma di € 20.000,00 per ogni giorno di ritardo a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione della presente ordinanza;
- 3) rigetta le domande svolte dalla ricorrente ITALTAXI SERVICE s.r.l. nonché quelle di tutte le ricorrenti nei confronti del resistente Roberto NOÈ e le altre domande avanzate dalle ricorrenti;
- 4) dispone la pubblicazione del dispositivo del presente provvedimento per giorni trenta sulla *home page* del sito www.uber.com nella sua sezione dedicata al territorio italiano in firma leggibile e diretta (senza necessità di rinvio mediante ulteriori *link*) entro quindici giorni dalla comunicazione della presente ordinanza a cura ed a spese delle resistenti;
- 5) condanna le parti resistenti UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RAISER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l. in solido tra loro al rimborso delle spese del giudizio in favore delle ricorrenti, liquidate in complessivi € 12.800,00 (di cui € 800,00 per spese ed € 12.000,00 per compensi) oltre rimborso forfettario *ex art. 2, comma 2 D.M. 55/14* ed oneri di legge e dichiara compensate le spese tra le parti resistenti e la ricorrente ITALTAXI SERVICE s.r.l.

Milano, 25 maggio 2015

.il Giudice
Dott. Claudio Marangoni

N. R.G. 35445-1/2015



TRIBUNALE di MILANO

SEZIONE SPECIALIZZATA IN MATERIA DI IMPRESA - SEZ. A

NEL PROCEDIMENTO CAUTELARE n. RG. 35445-1/2015

AI FINI DELLA ISTANZA DI SOSPENSIONE

tra

**UBER INTERNATIONAL HOLDING BV
UBER ITALY SRL
UBER BV
UBER INTERNATIONALE BV
RASIER OPERATIONS BV**

RECLAMANTI

e

**ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI
EMILIO LUIGI BOCCALINI
ALBERTO AIMONE CAT
TAXIBLU SC
FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI
TAM TASSISTI ARTIGIANI MILANESI
CLAUDIO SEVERGNINI
COOP RADIOTAXI GENOVA
DAVIDE AVANZI
VALTER CENTANARO
SOC. COOP. PRONTO TAXI SCARL
UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO
ASS. SINDACALE SATAM/CNA SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E
PROVINCIA
ADRIANO BIGLIO
ASS. UNICA MILANO E LOMBARDIA
COOP RADIO TAXI TORINO**

RECLAMATE

e nei confronti di

ROBERTO NOE' (contumace in prime cure)



Il Presidente dott. Marina Tavassi,
a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 9 giugno 2015,
ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

In data 5 giugno 2015 le Società Uber Italy s.r.l., Uber International B.V., Uber International Holding B.V., Uber B.V. e Rasier Operation B.V. proponevano reclamo avverso l'ordinanza cautelare depositata il 25 maggio 2015 dal dott. Claudio Marangoni, formulando contestualmente istanza di sospensione della esecuzione delle misure cautelari adottate con la predetta ordinanza. A seguito del reclamo e di tale istanza, il sottoscritto Presidente, ritenuta la propria competenza a norma dell'ultimo comma dell'art. 669 *terdecies* c.p.c., ritenuto che la peculiarità e complessità del caso consigliasse di stabilire il contraddittorio tra le parti anche limitatamente all'istanza di sospensione, con decreto in data 6-8 giugno 2015 convocava le parti avanti a sé per l'udienza odierna. In tale udienza si sono costituiti i difensori di tutti i reclamati in forza delle procure già rilasciate per il ricorso introduttivo (a margine del ricorso stesso), depositando note di udienza che sono state allegate al verbale. I difensori hanno dibattuto gli argomenti a sostegno dell'una e dell'altra posizione riguardanti la sospensione del provvedimento cautelare, essendosi dato altresì atto che nell'ambito del procedimento di reclamo è nel frattempo intervenuta, svolgendo intervento volontario adesivo a favore delle parti reclamanti, l'Associazione Altroconsumo. Dopo ampia discussione e dopo aver esperito un tentativo di bonaria composizione limitatamente alla esecuzione delle misure cautelari disposte con l'ordinanza reclamata, tentativo che non ha sortito l'esito sperato, questo giudice si è riservato di decidere.

E' noto che l'articolo 669 *terdecies* ultimo comma c.p.c. prevede la possibilità che il presidente del tribunale (da intendersi il presidente della sezione competente) disponga la sospensione del provvedimento reclamato "quando per motivi sopravvenuti il provvedimento arrechi grave danno". La parte reclamante al fine di integrare il previsto requisito ha specificamente dedotto la sussistenza di gravi "motivi di fatto o di diritto che non sono stati valutati dal giudice che ha emanato il provvedimento cautelare" ed ha allegato che l'intervenuta segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (prodotta sub doc. 56 e pubblicata il 4 giugno 2015) costituirebbe "un elemento di fatto e di diritto che il giudice di prime cure non ha potuto vagliare", tale da imporre di sospendere senza indugio l'efficacia di detta ordinanza per consentire un nuovo vaglio che tenga conto anche di tale presa di posizione. Inoltre, la medesima difesa ha ribadito la sussistenza di un grave e irreparabile danno che sarebbe determinato dal blocco del servizio UberPop a causa dell'esecuzione del provvedimento nel tempo necessario a concludere il giudizio di reclamo, realizzandosi sul mercato la sostanziale ed irreversibile disgregazione della *community* formatasi nel corso di oltre un anno di servizio, a vantaggio di piattaforme concorrenti e servizi alternativi, quali ad esempio la concorrente LetzGo, per le ragioni meglio illustrate ai punti tra (i) e (vi) del paragrafo 61 del reclamo.

Le note depositate dai reclamati all'udienza odierna hanno affermato in primo luogo che l'ordinanza cautelare sia da intendersi immediatamente esecutiva, senza che possa parlarsi di alcun rinvio della sua efficacia per la dilazione dei quindici giorni indicati nell'ordinanza medesima ai soli fini del decorso della prevista penale, cosicché la controparte sarebbe già da intendersi inadempiente all'ordine emanato dal tribunale. La medesima difesa ha poi negato la ricorrenza del presupposto cui è subordinata una possibile sospensione ex articolo 669 *terdecies*, non rappresentando la



segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti datata 21 maggio 2015 quel particolare motivo sopravvenuto che, secondo la norma indicata, determinerebbe il grave danno richiesto come condizione per accedere alla sospensione. Tale affermazione risulta meglio illustrata nei punti da (i) a (iii) del paragrafo (B) di dette note. In merito al dedotto danno che deriverebbe alle reclamanti dall'esecuzione del provvedimento, la difesa dei reclamati ha rilevato la mancanza di prova delle allegazioni riguardanti la potenziale perdita di *driver* e utenti e la incalzante concorrenza da parte di società diversa, concorrenza che per altro risulterebbe legittima fino a prova contraria.

Ad avviso di questo giudice si deve premettere che l'ordinanza reclamata è da intendersi come immediatamente esecutiva, nonostante che alcune conseguenze o alcuni provvedimenti abbiamo a valere solo a far tempo dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione della stessa. Depone in tal senso sia l'espressa lettera dell'ultimo comma dell'articolo 669 *terdecies* "il reclamo non sospende l'esecuzione del provvedimento" impugnato, sia la stessa previsione della facoltà per il presidente di disporre la sospensione di detta esecuzione, facoltà che concettualmente presuppone che l'esecuzione sia già effettiva. Ed è questo appunto il caso di specie dal momento che l'ordinanza reclamata si è limitata a fissare il decorso della penale dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione (punto 2), nonché a disporre che il dispositivo del provvedimento medesimo fosse pubblicato sulla *homepage* del sito www.uber.com "entro quindici giorni dalla comunicazione" dell'ordinanza medesima. L'utilizzo della preposizione "entro" lascia quindi intendere che si sarebbe potuto procedere anche immediatamente e comunque non oltre gli indicati quindici giorni.

Quanto alla deduzione dei "motivi sopravvenuti" che determinerebbero il rischio di un "grave danno" conseguente all'esecuzione del provvedimento, si deve concordare con la parte reclamata nel senso che la segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti non integra quell'elemento sopravvenuto che la norma eziologicamente collega alla causazione di un grave danno. Tuttavia sembra doversi osservare che, se è vero che detta segnalazione dà atto della crescente diffusione sul mercato dell'utilizzo di piattaforme informatiche idonee a fornire servizi tecnologici per la mobilità (STM), anche "al di fuori dei settori oggetto dell'attuale regolazione (taxi e NCC)", la stessa si fa carico di segnalare al Governo e al Parlamento una serie di elementi necessari alla regolazione di tale specifica "nuova disciplina", suggerendo appunto l'introduzione di una nuova norma (l'articolo 3 bis alla legge 15 gennaio 1992 n. 21). Del resto, la difesa delle reclamanti non ha ritenuto di allegare l'ottemperanza di tutti i requisiti richiesti nella segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ma si è limitata ad offrire quale ipotesi transattiva in via interinale di limitare il servizio dei propri *driver* alle 15 ore settimanali.

In merito al dedotto grave danno ricollegabile al diverso "motivo sopravvenuto" rappresentato dalle iniziative poste in essere dalla concorrente LetzGo all'indomani dell'ordinanza reclamata, si deve considerare che detta ordinanza si è già fatta carico di distinguere il servizio di UberPop rispetto alle forme di *car sharing* e di *ride sharing* operative sul mercato, caratterizzate dal fatto che il *driver* offre a terzi di condividere il medesimo percorso da lui già programmato al fine di dividere le relative spese. Non risultano allo stato offerti in causa dalle reclamanti sufficienti elementi per ritenere che LetzGo si proponga nel medesimo ruolo svolto da UberPop. Sembra infatti deporre in senso contrario la presentazione di LetzGo, quale "*carpooling* urbano istantaneo - un nuovo modo per spostarsi in città condividendo i posti liberi delle auto"; ed ancora: "chiedi un passaggio, una volta terminato il viaggio indica il rimborso spese che vuoi riconoscere al driver" (sub documento 63 di parte reclamante). Neppure gli ulteriori documenti indicati a supporto (docc. 62, 64 e 66) valgono - alla sommaria delibazione riservata a questa sede - a sostenere la specifica deduzione articolata da parte reclamante.



D'altra parte, se il grave danno potesse essere integrato dal semplice rischio di veder sottratto, in tutto o in parte, il proprio avviamento (nella specie la *community* di *driver* e clienti indicata dalle reclamanti), dovrebbe essere sospesa l'esecuzione di ogni provvedimento inibitorio, considerato che alla stessa indubbiamente si collegherebbe la possibilità per i concorrenti di riempire quote di mercato lasciate libere dal soggetto sottoposto ad inibitoria.

P.Q.M.

rigetta l'istanza di sospensione dell'esecuzione dell'ordinanza reclamata;
provvede con separato provvedimento all'assegnazione del reclamo ed alla fissazione dell'udienza di discussione.

Si comunichi.

Milano, 9 giugno 2015.

Il Presidente
dott. Marina A. Tavassi





TRIBUNALE ORDINARIO di MILANO

SEZIONE SPECIALIZZATA IN MATERIA DI IMPRESA "A"

Il Tribunale in composizione collegiale nelle persone dei seguenti magistrati:

dott. Marina Anna Tavassi	Presidente relatore
dott. Paola Gandolfi	Giudice
dott. Pierluigi Perrotti	Giudice

all'esito dell'udienza del 2 luglio 2015

nei procedimenti per reclamo riuniti, iscritti ai nn. **R.G. 35445/2015 e RG 36491/2015**

tra

UBER INTERNATIONAL HOLDING BV

UBER ITALY SRL

UBER BV

UBER INTERNATIONALE BV

RASIER OPERATIONS BV

tutte in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, con il patrocinio degli Avv.ti Claudio Tesauro, Giovanni Guglielmetti, Monica Iacoviello e Mariangela Di Giandomenico

RECLAMANTI/RECLAMATE NEL PROC. R.G. 36491/2015

contro

TAXIBLU S.C. – TAXIBLU CONSORZIO RADIOTAXI SATELLITARE SOC. COOP.

ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI

FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI

TAM TASSISTI ARTIGIANI MILANESI

COOP RADIOTAXI GENOVA

SOC. COOP. PRONTO TAXI SCARL

UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO

ASS. SINDACALE SATAM/CNA SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E PROVINCIA

ASS. UNICA MILANO E LOMBARDIA

COOP RADIO TAXI TORINO

ITALTAXI SERVICE S.R.L. (solo in prime cure)



EMILIO LUIGI BOCCALINI

ALBERTO AIMONE CAT

CLAUDIO SEVERGNINI

DAVIDE AVANZI

VALTER CENTANARO

ADRIANO BIGLIO

tutti con il patrocinio degli Avv.ti Nico Moravia, Marco Giustiniani, Alessandro Fabbi, Giovanni Gigliotti

RECLAMATI/ RECLAMANTI NEL PROC. R.G. 36491/2015

e con

ALTROCONSUMO

con il patrocinio degli Avv.ti Paolo Martinello, Marco Stucchi, Guido Scorza e Dario Reccia

CASA DEL CONSUMATORE

CODICI ONLUS – CENTRO PER I DIRITTI DEL CITTADINO

ASSOUTENTI

tutte con il patrocinio dell'Avv. Giovanni Ferrari

INTERVENUTE VOLONTARIAMENTE AD ADIUVANDUM NEL PROC. R.G. 35445/2015

e con

ROBERTO NOE'

RECLAMATO NEL PROC. R.G. 36491/2015 - CONTUMACE

Ha emesso la seguente

ORDINANZA

1. L'ORDINANZA RECLAMATA

1.1. Con ordinanza in data 25 maggio 2015 il G.D. Dott. Claudio Marangoni accoglieva parzialmente le istanze cautelari formulate, con ricorso *ex art.* 700 c.p.c. depositato in data 20 marzo 2015, dalle società di gestione dei servizi di radio taxi in Milano, Torino e Genova (TAXIBLU - Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare soc. coop., SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI s.c. a r.l., COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO s.c., COOPERATIVA RADIOTAXI GENOVA s.c., ITALTAXI SERVICE s.r.l.), congiuntamente ad alcuni operatori del servizio taxi nelle stesse città (Emilio Luigi BOCCALINI, Claudio SEVERGNINI, Adriano BIGLIO, Alberto AIMONE CAT, Davide AVANZI, Valter CENTANARO) e ad alcune organizzazioni sindacali e associazioni di categoria del settore taxi a livello locale (ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.T.M./C.N.A. - Sindacato Artigiano



Taxisti di Milano e provincia, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, T.A.M. - Tassisti Artigiani Milanesi, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI). I ricorrenti [di seguito indicati anche come “Gruppo Taxi”] avevano chiesto in via cautelare al Tribunale di inibire a UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RASIER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l. [di seguito indicate anche come “Gruppo Uber” o “Uber-Rasier”] ed alla persona fisica Roberto NOÈ l'utilizzo del servizio *UBER POP*, con conseguente blocco e/o oscuramento del sito *internet* e dell'applicazione informatica, oltre ulteriori domande connesse alla misura inibitoria e tese a dare efficace attuazione alla stessa, compresa l'imposizione di penali e di pubblicazione del provvedimento.

In sintesi i ricorrenti sostenevano che le società resistenti avevano ideato e organizzato un sistema equivalente al radio taxi, attraverso il quale i conducenti reclutati offrivano un servizio di taxi da ritenersi abusivo, attesa la violazione da parte di questi ultimi di tutte le regole di natura pubblicistica che disciplinavano il settore, tanto quelle che individuavano i requisiti soggettivi che dovevano possedere gli operatori di trasporto pubblico non di linea, quanto quelle che disciplinavano le modalità di svolgimento del servizio stesso. Secondo la tesi dei ricorrenti, dunque, in base alla violazione delle norme di natura pubblicistica, o, comunque, dell'utilizzo di mezzi – l'app *UBER POP* - non conformi ai principi della correttezza professionale, le attività dei resistenti avrebbero dovuto essere qualificate sul piano giuridico come condotte di concorrenza sleale *ex art. 2598 n. 3 c.c.*, posto che la violazione delle norme pubblicistiche avrebbe consentito alle società resistenti di acquisire un vantaggio concorrenziale, consistente nella possibilità per gli autisti aderenti al servizio di non sostenere determinati costi – costi invece indispensabili per fornire regolarmente il servizio taxi - e conseguentemente di offrire, nel medesimo mercato in cui agivano i ricorrenti, lo stesso servizio a prezzi, tuttavia, notevolmente inferiori rispetto alle tariffe praticate dagli operatori regolari del pubblico servizio.

Poiché le società resistenti attraverso l'app gestivano – ad avviso dei ricorrenti - direttamente il servizio di trasporto a fini di lucro, la loro condotta - ancorché fossero i singoli guidatori a violare materialmente le norme pubblicistiche di settore – avrebbe dovuto ritenersi sul piano giuridico più grave rispetto a quella dei conducenti, con la conseguenza che avrebbero dovuto essere proprio le società resistenti ad essere considerate quali principali autori della concorrenza sleale verso le parti ricorrenti. Quanto al requisito del *periculum in mora*, secondo i ricorrenti, l'attività contestata avrebbe avuto quale conseguenza quella di un



mancato guadagno per gli operatori dei taxi, a causa dell'idoneità dell'applicazione di *UBER POP* a sviare la clientela, indotta a scegliere il servizio offerto dai resistenti in ragione della sua maggiore economicità, e ad arrecare un danno all'immagine per gli operatori del settore. La situazione era aggravata dalla circostanza che nelle more della presentazione del ricorso la città di Milano si apprestava ad ospitare la manifestazione di *Expo 2015*.

- 1.2. Si costituivano i resistenti, fatta eccezione per il sig. Roberto Noè che restava contumace, opponendo una serie di argomenti in fatto ed in diritto per contrastare la sussistenza degli elementi del *fumus boni iuris* e del *periculum in mora* a sostegno dell'azione avversaria. Concludevano per il rigetto di tutte le istanze cautelari proposte nei loro confronti. In via subordinata chiedevano che, in caso di accoglimento della domanda di inibitoria, il blocco del funzionamento dell'applicazione *UBER POP* fosse limitata al solo servizio che riguardava le richieste provenienti dall'Italia e fosse ordinato *ex art. 669 undecies* c.p.c. ai ricorrenti di prestare congrua cauzione, per l-ammontare di Euro 500.000,00.

Nessun reclamo per la statuizione che ha riguardato la società *Italservice s.r.l.* per la quale è stata ritenuta la carenza di interesse, nel rilievo che la stessa svolge attività di fornitura di servizi amministrativi e contabili in favore di imprese esercenti il servizio taxi. Parimenti non contestata è stata l'affermazione del primo giudice di dover differire ai successivi accertamenti nel giudizio di merito le relazioni intercorrenti fra i diversi soggetti giuridici coinvolti a vario titolo nell'organizzazione, promozione e diffusione del servizio *Uber Pop*. Il gruppo delle società reclamanti (per tali intendendosi quelle che hanno proposto il primo reclamo, rubricato al n. RG 35445/15) verrà di seguito indicato come "Gruppo *Uber*" ovvero "*Uber-Rasier*".

Il gruppo delle società, associazioni, consorzi, persone fisiche ricorrenti in primo grado (di seguito indicate anche come "Gruppo *Taxi*") ha proposto separato reclamo, che ha radicato il procedimento RG 36491/15. Tale reclamo, proposto nei confronti di tutti gli originari resistenti ed in particolare nei confronti del sig. Roberto Noè, all'udienza del 2 luglio 2015 è stato riunito a quello già pendente promosso da *Uber-Rasier* al n. Rg. 35445/15.

In via preliminare, la difesa delle società resistenti sollevava l'eccezione di carenza di legittimazione attiva della società ricorrente *ITALTAXI SERVICE s.r.l.*, affermando che non si trattava di una cooperativa di tassisti né di un ente rappresentativo degli stessi, bensì di un mero fornitore di servizi contabili e amministrativi a favore di imprese che esercitavano il servizio taxi.

Sempre in via preliminare, eccepiva il difetto di legittimazione passiva delle società resistenti *UBER ITALY s.r.l.*, *UBER INTERNATIONAL B.V.* e *UBER INTERNATIONAL*



HOLDING B.V., in quanto dalla prospettazione delle ricorrenti sarebbero risultate coinvolte nel servizio oggetto della domanda inibitoria esclusivamente UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V. , dal momento che UBER ITALY s.r.l. svolgeva unicamente attività di consulenza in favore delle altre società del gruppo, mentre per quanto riguardava UBER INTERNATIONAL B.V. e UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. non sarebbe stato possibile ravvisare condotte illecite a loro specificamente riconducibili.

Nel merito, le società resistenti contestavano che *UBER POP* potesse ritenersi un servizio di trasporto di taxi, in quanto si trattava di una applicazione informatica idonea a favorire forme di trasporto condiviso, realizzate direttamente dagli utenti. Sul piano sociale, tale sistema risultava, infatti, espressione della nuova concezione di utilizzazione dell'autovettura in maniera condivisa, al fine di abbattere i costi di impiego dell'auto privata e di ridurre l'inquinamento. Attraverso il sistema elaborato dalle resistenti si sarebbe creata una *community*, alla quale prendevano parte solo coloro che installavano sul proprio *smartphone* l'*app UBER POP*. Una simile peculiarità valeva a confermare il carattere privato del trasporto, in quanto al fine di usufruire del servizio, sia come guidatore che come passeggero, era necessario aderire al gruppo Uber. L'ideazione della piattaforma tecnologica sarebbe stata volta esclusivamente a dotare di maggiore efficienza forme di condivisione nell'ambito del trasporto privato, allargandone la cerchia dei fruitori.

Tali caratteristiche e le altre peculiarità valorizzate anche in sede di reclamo (sulle quali si tornerà al punto seguente) sarebbero valse ad escludere il carattere abusivo di simile forma di trasporto. Dunque il rapporto che si instaurava fra i passeggeri e gli autisti attraverso l'applicazione *UBER POP* , secondo la difesa delle resistenti sul piano giuridico avrebbe dovuto essere qualificato come un contratto atipico, espressione del principio di autonomia negoziale di cui all'art. 1322 c.c.. Conseguentemente, non trattandosi di un servizio di trasporto pubblico, non si profilava alcuna violazione di norme pubblicistiche.

In ogni caso, secondo le resistenti, la prospettata violazione da parte dei conducenti di *UBER POP* delle norme pubblicistiche non sarebbe stata comunque di per sé sufficiente ad integrare un illecito anticoncorrenziale.

Infatti, la violazione di norme che imponessero all'imprenditore semplici oneri – tra cui, appunto, le norme che subordinavano l'esercizio di determinate attività imprenditoriali all'ottenimento di licenze – non potrebbero porre l'autore di tale violazione in una posizione di vantaggio concorrenziale, a meno che la violazione stessa non fosse accompagnata anche dalla violazione di norme che comportavano dei costi, tale non potendo ritenersi che fossero gli oneri connessi alla licenza.



In ogni caso la difesa delle resistenti contestava che potesse ravvisarsi uno sviamento di clientela, in quanto *UBER POP* era destinata ad un gruppo chiuso e definito di utenti formatosi sulla piattaforma. L'interpretazione dell'art. 2598 c.c. avrebbe dovuto essere orientata al principio costituzionale di libertà dell'iniziativa economica in forza dell'art. 41 Cost, dovendosi considerare che il servizio *UBER POP* mirasse a soddisfare l'interesse della collettività, da valutarsi anche secondo una lettura conforme ai principi *antitrust*, ostativi alla formazione di monopoli e pro- concorrenziali. L'intento dei ricorrenti di fermare il servizio *UBER POP* entrava in conflitto con i principi fondamentali previsti dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) di libertà di stabilimento, di libera prestazione di servizi, e della concorrenza. Tali principi, formando dei vincoli per l'ordinamento interno, avrebbero imposto una ricostruzione evolutiva del quadro normativo nazionale, ed in particolare della legge n. 21/1992 e dell'art. 86 C.d.S..

Con riferimento al *periculum in mora*, la difesa delle resistenti contestava che vi fosse prova dell'idoneità delle condotte censurate a provocare in concreto un danno grave ed irreparabile. Non vi era inoltre il presupposto dell'urgenza, in considerazione del fatto che l'azione cautelare era stata esperita a distanza di un anno dall'inizio dell'attività di *UBER POP*. Non era poi stata offerta alcuna prova degli effetti dello sviamento di clientela e delle conseguenze negative sull'immagine dei ricorrenti generate dall'attività delle resistenti; né tanto meno sarebbe stato possibile riscontrare un collegamento eziologico fra il servizio *UBER POP* e la prospettiva per i tassisti di vedersi erosa la propria quota di mercato, prospettiva che in ogni caso non avrebbe presentato i connotati del pregiudizio imminente e irreparabile, presupposto imprescindibile per la concessione della misura in via cautelare.

- 1.3 Dopo ampio dibattito, con ordinanza deposita il 25 maggio (e comunicata il successivo 26) 2015, il giudice di prime cure, accoglieva in parte le domande dei ricorrenti ed accertava la sussistenza di atti di concorrenza sleale posti in essere dai resistenti ai sensi dell'art. 2598 n. 3 c.c.; in via cautelare inibiva alle medesime società resistenti l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'app denominata *UBER POP* e comunque la prestazione di un servizio – comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso – che organizzi, diffonda e promuova da parte di soggetti privi di autorizzazione amministrativa e/o di licenza un trasporto terzi dietro corrispettivo su richiesta del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta; a titolo di penale per il ritardo nell'attuazione dell'inibitoria fissava la penale di € 20.000,00 per ogni giorno di ritardo a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione dell'ordinanza. Riteneva di non potere accogliere le domande svolte dalla ricorrente ITALTAXI SERVICE s.r.l. stante il



ruolo di tipo puramente amministrativo svolto dalla medesima società; riteneva di non accogliere le domande formulate dai ricorrenti nei confronti del sig. Roberto NOÈ, nonché le ulteriori domande avanzate dai ricorrenti in sede cautelare. Disponeva quindi la pubblicazione del dispositivo del provvedimento per trenta giorni sulla *home page* del sito www.uber.com nella sezione dedicata al territorio italiano in forma leggibile e diretta (senza necessità di rinvio mediante ulteriori *link*) entro quindici giorni dalla comunicazione dell'ordinanza a cura ed a spese delle resistenti.

Infine condannava le resistenti in solido al rimborso delle spese del giudizio in favore delle ricorrenti, liquidate in complessivi € 12.800,00, oltre rimborso forfettario *ex art. 2, comma 2 D.M. 55/14* ed oneri di legge, dichiarando compensate le spese tra le parti resistenti e la ricorrente ITALTAXI SERVICE s.r.l.

A tale riguardo, va premesso che non è stato promosso nessun reclamo per la statuizione che ha riguardato la società ITALTAXI SERVICE, per la quale è stata ritenuta la carenza di interesse ad agire.

Parimenti non è stata contestata l'affermazione del primo giudice di dover differire ai successivi accertamenti nel giudizio di merito le relazioni intercorrenti tra i diversi soggetti giuridici coinvolti a vario titolo nell'organizzazione, promozione e diffusione del servizio Uber Pop.

2. MOTIVI DI RECLAMO SVOLTI DALLA DIFESA UBER-RASIER

Con il proposto reclamo le società del Gruppo Uber-Rasier hanno articolato i seguenti motivi di reclamo avverso l'ordinanza del 25 maggio 2015.

- i. Uber Pop è un servizio diverso da quello assolto dai taxi, costituendo una piattaforma tecnologica,
- ii. In ogni caso tale servizio non può dirsi in concorrenza rispetto ai taxi,
- iii. A torto il primo giudice ha ritenuto che Uber benefici di risparmi di costi,
- iv. Manca comunque il *periculum in mora* perché manca la prova che ci sia stata una diminuzione della domanda di servizio taxi a causa dell'ingresso sul mercato di Uber.

Esaminando in sintesi i predetti motivi di reclamo può rilevarsi quanto segue:

- 2.1. La tesi delle reclamanti si fonda sul rilievo che Uber Pop costituisca solo un'applicazione informatica atta a favorire forme di trasporto condiviso e spontaneo, diverse dai taxi, realizzate direttamente dagli utenti riuniti in un gruppo chiuso definito *community*. Uber sarebbe un servizio di *matching* (un *marketplace*) relativo alla condivisione di mezzi di trasporto privato, all'interno di una *community* privata di utenti, non intervenendo né



nell'allocazione delle opzioni né nella determinazione di volumi e prezzi degli scambi 'se non ex ante tramite appunto la programmazione dell'algoritmo'. L'attività non sarebbe equiparabile a quella di un radiotaxi perché Uber non dispiegherebbe risorse umane nell'esecuzione della transazione, né mezzi materiali per effettuarla.

2.2. L'ordinanza quindi sarebbe errata sia nel momento in cui ha escluso l'ascrivibilità di Uber Pop a forme di *car pooling*, sia ove ha affermato il ruolo di vettore di Uber.

L'ordinanza ha riconosciuto come la normativa sul servizio taxi persegua interessi pubblicistici, quali garantire la mobilità e libera circolazione delle persone e tutelare la salute e sicurezza dell'individuo, senza perseguire finalità di tutela della concorrenza; la medesima ordinanza ha infine ed in ogni caso errato nell'imputare ad Uber Pop un comportamento di concorrenza sleale.

2.3. Con il terzo motivo di reclamo la difesa del Gruppo Uber assume che per i conducenti del proprio servizio non vi sarebbe alcun risparmio di costi. L'ordinanza pertanto avrebbe errato nel considerare che tale risparmio di costi consentirebbe ad Uber Pop di operare tariffe inferiori rispetto a quelle predeterminate dalla normativa vigente per il servizio taxi. Assume la difesa reclamante che il prezzo non sarebbe fissato dalla piattaforma di Uber, ma dipenderebbe "dal punto di incontro tra domanda e offerta e dalle autonome determinazioni delle parti contraenti". I maggiori costi sostenuti dai tassisti per assicurazione, canone di radiotaxi e relativi apparati, compreso il tassmetro, sarebbero di importo modesto e compensati da alcune agevolazioni di cui i tassisti beneficerebbero.

2.4. L'ordinanza del Tribunale avrebbe errato nel ritenere sussistente il *periculum in mora*, in quanto la difesa dei ricorrenti in primo grado (e per le affermazioni di Uber neppure in secondo grado) non avrebbe fornito prova di un effettivo irreparabile pregiudizio collegato alla presenza sul mercato dei *drivers* di Uber Pop. Al contrario, sia le produzioni avversarie (vedi doc. riguardante le dichiarazioni IVA di Taxi Blu), sia l'indagine demoscopica fatta eseguire da parte reclamante (vedi le produzioni ed i riferimenti all'indagine della Società Demoskopea di cui all'udienza del 2 luglio u.s.) avrebbero evidenziato come nel periodo in cui si è sviluppata l'attività di Uber Pop a Milano ci sarebbe stata una riduzione marginalissima del fatturato (nel caso di Taxi Blu) e comunque una riduzione in percentuale molto ridotta dell'utilizzo dei taxi in città. Secondo la difesa di Uber l'ordinanza reclamata avrebbe affermato l'esistenza del *periculum* senza spiegarne le ragioni.

3. GLI INTERVENTI AD ADIUVANDUM DI ALTROCONSUMO E DI CASA DEL CONSUMATORE, CODICI ONLUS, ASSOUTENTI



- 3.1. In data 8 giugno 2015 l'Associazione ALTROCONSUMO ha svolto intervento *ad adiuvandum* per sostenere le ragioni di Uber nell'ambito del crescente fenomeno della *c.d sharing economy*, nella convinzione che i nuovi modelli di business offrano ai consumatori importanti opportunità di ottimizzazione dei bilanci familiari. Sarebbe così possibile condividere con altri consumatori e utenti risorse materiali, tempo e competenze, beneficiando in tal modo di una crescente offerta di beni e servizi spesso a condizioni più vantaggiose di quelle presenti sul mercato tradizionale. Informava ALTROCONSUMO di aver auspicato un tempestivo intervento regolamentare per risolvere le ambiguità presenti nella disciplina vigente, superando anche i dubbi insiti nei consumatori/utenti circa la legittimità e sicurezza del servizio di cui si discute. Manifestava quindi l'Associazione il proprio interesse ad intervenire nel procedimento, indicando i consumatori e utenti come i reali beneficiari dell'atto in questione e affermando che l'ordine di inibitoria di cui all'ordinanza impugnata finirebbe per essere lesivo della autonomia negoziale di utenti e consumatori, comprimendo il libero esercizio della proprietà privata con specifico riferimento alla propria autovettura, nonché privandoli della possibilità di ricorrere a soluzioni di mobilità *peers to peers* a basso costo. Sosteneva il reclamo di Uber con specifico riferimento alla inapplicabilità disciplina in materia di concorrenza sleale ed alla legittimità della condotta degli utenti. Andava pertanto escluso che le società Uber-Rasier ed i loro utenti abbiano violato la disciplina che regola il trasporto pubblico locale non di linea, cosicché parimenti avrebbe dovuto escludersi l'asserita condotta di concorrenza sleale. Al contrario apparirebbe evidente che le condotte delle Società reclamanti e dei loro utenti fossero pro-competitivi, "avendo reso più elastico e concorrenziale un mercato asfittico ed ingessato". Con riferimento al *periculum in mora* si sarebbe dovuto dimostrare che il consistente numero di visitatori per EXPO 2015, cui ha fatto riferimento l'ordinanza reclamata, avrebbe potuto essere assorbito dal servizio taxi, non essendo al contrario stata offerta alcuna prova a tale riguardo.
- 3.2. Analogo intervento è stato svolto dalle Associazioni Nazionali di Consumatori, CASA DEL CONSUMATORE, CODICI ONLUS – Centro per i Diritti del Cittadino, ASSOUTENTI - Associazione Nazionale Utenti di Servizi Pubblici, intervenendo nel procedimento RG. 35455/15 (reclamo introdotto da Uber-Rasier), con atto ex art. 105 c.p.c. in data 1° luglio 2015. Asserivano le nuove Associazioni intervenienti di aver costituito un coordinamento fra di loro denominato "Rete Consumatori Italia" – "RCT". Riferivano che RCT aveva svolto un sondaggio *on line*, durato cinque giorni, ricevendo 147.870 risposte, della quali il 65% (quindi sicuramente una percentuale di maggioranza, ma non certo totalitaria o particolarmente elevata) si erano dichiarate favorevoli all'intervento delle Associazioni nel presente



procedimento a favore di Uber. Dispiegando quindi tale intervento *ad adiuvandum*, le Associazioni indicate premettevano di essere membri del Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti (CNCU), essendo rappresentative a livello nazionale ed avendo, ai sensi dell'art. 137 c. 2 lett. a) del Codice del Consumo, come scopo esclusivo la tutela dei consumatori e degli utenti senza fini di lucro. Sostenevano il proprio intervento affermando che tutta la disciplina in materia di concorrenza sleale debba essere interpretata alla luce dell'interesse dei consumatori, dovendo quindi i contrapposti interessi in gioco essere valutati "affinché il beneficio egoistico di una categoria o corporazione non si traduca in un danno per la collettività nazionale e internazionale". Rilevavano inoltre che fra i fruitori di Uber Pop non vi erano solo i consumatori nell'accezione tradizionale di cui all'art. 3 c. 1, lett. a) del Codice del Consumo, ma altresì quei consumatori, che nella nuova accezione del termine acquisita grazie alla *sharing economy*, sono stati di recente definiti come "prosumer", figura intermedia fra il consumatore tradizionale e il professionista, e cioè quei cittadini che producono beni o rendono servizi ad altri privati cittadini.

Sulla base di queste e di altre considerazioni le Associazioni concludevano perché fosse accolto il reclamo proposto da Uber.

- 3.3. Può subito dirsi che questo Collegio ritiene di poter ammettere gli interventi così svolti dalle Associazioni di consumatori sopra indicate in quanto si tratta di semplici interventi *ad adiuvandum* per i quali quindi potrebbe ipotizzarsi l'applicazione, in via analogica della previsione dettata dall'art. 344 c.p.c. per l'appello, con diretto richiamo ai soggetti legittimati a proporre l'opposizione di terzo di cui all'art. 404 c.p.c.. E' vero che il procedimento per reclamo non è in tutto assimilabile all'impugnazione in sede di appello; tuttavia si deve aver presente che il reclamo cautelare ha una propria struttura non meglio regolamentata dalle norme processuali, rispetto alla quale la maggiore elasticità che il Codice del Consumo prevede per l'attività delle Associazioni nell'ambito delle azioni rappresentative (artt. 139, 140 Cod. Consumo) potrebbe consentire una applicazione estensiva della norma sopra ricordata. E' indubbio, e peraltro non specificamente contestato che le Associazioni intervenute siano rappresentative dei consumatori e utenti, nel senso indicato dai già ricordati artt. 139 e 140. La legittimazione di tali Associazioni comprende la possibilità di richiedere al Tribunale di inibire gli atti ed i comportamenti lesivi degli interessi dei consumatori e degli utenti, nonché di adottare le misure idonee a correggere o eliminare gli effetti dannosi delle violazioni accertate (art. 140 primo comma lett. a) e b)). In via analogica può quindi ritenersi ammissibile l'intervento adesivo nei termini svolti nel presente procedimento. Può poi affermarsi che, nelle allegazioni delle intervenute e salvi gli ulteriori approfondimenti che



potranno svolgersi in sede di merito, le Associazioni potrebbero dirsi in astratto legittimate a presentare l'opposizione di terzo sulla base del presupposto che la pronuncia intervenuta tra altre persone pregiudichi "i suoi [loro] diritti", o per meglio dire i diritti dei soggetti che dette Associazioni sono legittimate a rappresentare.

4. LE VALUTAZIONI DEL COLLEGIO SUL RECLAMO UBER-RASIER

- 4.1. Va premesso che il Collegio ritiene di ammettere tutte le produzioni offerte dalla difesa delle reclamanti all'udienza del 2 luglio scorso, e ciò sia perché si tratta in parte di giurisprudenza e quindi non di una produzione in senso tecnico, sia perché attinenti a due documenti sopravvenuti, l'uno indipendentemente dalla volontà delle reclamanti (la presentazione del Presidente dell'AGCM intervenuta il 24 giugno 2015), l'altro (questo solo in effetti opposto dalla difesa dei reclamati) di formazione recente, per scelta delle reclamanti: trattandosi tuttavia di un'indagine demoscopica, la stessa avrà necessariamente richiesto un certo periodo di tempo per la raccolta e l'elaborazione dei dati. Ritiene poi il Collegio che l'importanza del caso in esame richieda un ampio esame di tutti i fattori sottoposti dalle difese. Del resto, l'esclusione della produzione materiale di detta indagine non avrebbe impedito alla difesa di fare riferimento ai risultati della stessa, e quindi a parte reclamata di replicare sul punto, come di fatto è avvenuto.
- 4.2. Con il primo motivo di reclamo la difesa delle Società UBER-RASIER contesta la valutazione del primo Giudice che a dire della medesima difesa avrebbe considerato il servizio Uber Pop quale servizio di trasporto, con conseguente applicazione della normativa in materia di trasporto pubblico non di linea. Secondo parte reclamante Uber Pop rappresenterebbe soltanto un'applicazione informatica (un'*app*) idonea a favorire forme di trasporto spontaneo e condiviso, non generalizzato, bensì riservato agli utenti riuniti nell'ambito di una *community* e quindi nell'ambito di un gruppo chiuso di utenti. Uber Pop sarebbe soltanto un *marketplace*, ovvero un servizio di *matching* relativo alla condivisione di mezzi di trasporto privato all'interno di una community privata di utenti. La piattaforma si limiterebbe a realizzare il contatto fra opzioni di acquisto e di vendita tra due gruppi predefiniti di soggetti economici, secondo condizioni dinamiche e non predeterminate. Uber non interverrebbe né nel processo di allocazione delle opzioni, né nella determinazione dei volumi e prezzi degli scambi "se non *ex ante* tramite appunto la programmazione dell'algoritmo".



Inoltre l'attività in questione non sarebbe neppure equiparabile a quella del servizio radiotaxi dal momento che Uber Pop non metterebbe a disposizione risorse umane nella esecuzione della transazione né mezzi materiali per effettuarla.

La parte reclamante ha poi invocato le indicazioni della segnalazione della Autorità di Regolazione dei Trasporti, pubblicata il 4 giugno 2015, che nel formulare una serie di proposte per regolamentare il settore afferma che “già oggi i servizi tecnologici per la mobilità [sono] del tutto distinti e non assimilabili ai servizi di taxi o NCC, e a livello normativo, non riconducibili alle disposizioni della L. 21/1992, ma siano servizi diversi, nuovi, non vietati e da regolamentare”.

- 4.3. Ritiene il Collegio come la lettura dell'ordinanza di primo grado offerta dalle reclamanti non sia pienamente rispettosa della portata del provvedimento. Invero il primo giudice non ha affermato che Uber Pop realizzi un servizio di trasporto o un servizio di radiotaxi, ma ha invece affermato che il ruolo di intermediazione svolto “appare di fatto del tutto assimilabile al servizio di radiotaxi da anni in uso” (pag. 9 dell'ordinanza) e che “il comportamento delle Società resistenti - volto ad organizzare e stimolare la presenza di autisti abusivi sulla piazza e a trarre da detta attività dei proventi - risulta certamente indissolubilmente connesso all'attività dei singoli autisti che con il loro comportamento violano la normativa di legge che regola il servizio di taxi e ne sfrutta, ampliandole in maniera esponenziale, le capacità di alterazione del mercato soggetto a regolamentazione amministrativa anche a livello tariffario” (pag 14). Ritengono questi giudici di dover confermare che la predisposizione della *app*, che a detta della stessa parte reclamante vale a mettere in contatto la domanda e l'offerta del servizio di trasporto, sia effettivamente equiparabile, ancorché realizzata con modalità più moderne, al tradizionale servizio di radiotaxi. A nulla rileva ai fini che qui interessano che il servizio di radiotaxi sia svolto tramite risorse umane, mentre quello di Uber non impieghi simili risorse, ove si osservi che ciò che conta è il servizio che viene reso agli utenti, tramite gli addetti al *call center* ovvero tramite l'algoritmo di cui si avvale la *app* di Uber. Non sembra d'altra parte necessario risolvere il quesito se l'*app* di Uber funzioni o meno esattamente come un servizio di radiotaxi, dal momento che ciò che conta è proprio quell'effetto di messa in contatto fra domanda e offerta che entrambi i servizi assolvono. Non è poi vero che il primo giudice abbia paragonato Uber ad un vettore, dovendosi rilevare che la motivazione svolta è stata ben più complessa ed è pervenuta alla conclusione che il comportamento delle società resistenti, tramite Uber Pop, sia indissolubilmente connesso all'attività dei singoli autisti che - questi certamente - si pongono in concorrenza con i tassisti.



Vi sono nel procedimento diversi elementi che escludono che il servizio di Uber Pop possa essere paragonato al servizio di *car sharing* operato da altri operatori sul mercato. Si deve qui ribadire quanto già evidenziato dall'estensore della presente ordinanza nel provvedimento in data 8 giugno 2015. Invero l'attività di *car sharing*, *car pooling*, o *peers to peers* si inseriscono nell'ambito della condivisione di un tragitto e di una autovettura che il proprietario/conducente della stessa avrebbe comunque realizzato nel proprio interesse. Non si tratta quindi di un servizio di trasporto offerto ad una possibile clientela, bensì di condividere la propria *facility*, dividendone i relativi costi nella misura che di volta in volta viene direttamente concordata tra conducente e "ospite".

Al contrario il sistema di Uber Pop prevede che il *driver* metta a disposizione la propria vettura e la propria attività di guida per recarsi nella esatta destinazione scelta di volta in volta dal cliente (vedi doc. 12 di parte resistente in primo grado, recante le indicazioni "GET TO THE RIDER", "NAVIGATE TO THE RIDER", MORE DRIVER INFO").

Il cliente è poi escluso da ogni meccanismo di negoziazione del costo, essendo escluso da tale negoziazione anche il *driver*. Dalla lettura dei contratti sottoscritti fra Uber (*rectius* Rasier BV) e i propri *drivers* (vedi doc. 9 del fascicolo di Uber) emerge infatti che è la società Rasier a predisporre autonomamente un tariffario (denominato "Piano degli oneri di servizio"), cui il conducente ed il cliente si devono obbligatoriamente attenere. Anche il sistema del c.d. *surge pricing* è condizionato esclusivamente dalle scelte di Uber-Rasier.

Il riferimento al prezzo della corsa quale effetto dell'incrocio fra domanda e offerta, rappresenta un concetto di natura esclusivamente economica, che nulla a che fare con il baratto, richiamato dalle associazioni, o con altre forme di *sharing economy*. Ove ci sia un prezzo e questo si ponga come variabile a seconda dell'incontro fra domanda e offerta si è in presenza di un mercato concorrenziale. Se poi si trattasse, come affermato da Altroconsumo, di un sistema di semplice recupero di costi fissi, allora non dovrebbero esservi aumenti legati a situazioni contingenti, quali l'aumento della domanda in occasione di determinati eventi o di picchi di aumento della domanda.

Nel suo complesso può dirsi che il sistema dei prezzi di Uber Pop non abbia regole predeterminate e trasparenti, ed anche questo elemento non va certo a vantaggio dei consumatori. Inoltre, non è dato comprendere se di questi aumenti si avvantaggino i *drivers* (ed eventualmente in che misura) ovvero, come sembra più probabile leggendo le clausole del contratto imposte da Rasier (vedi il già citato contratto sub doc. 9 delle reclamanti), esclusivamente Uber.



Per completare l'esame delle ragioni sostenute dalle Associazioni si deve anche sottolineare come il risparmio in termini di costi (per altro non sempre sicuro, vedi gli aumenti del 150% e del 500% in caso di *surge pricing*, docc. 50, 72 e 73 di parte resistente), invocato a vantaggio dei consumatori, nell'ambito di un ampliamento dell'offerta di servizi pro-competitiva non può andare a discapito delle ragioni di sicurezza del consumatore, che principalmente motivano la scelta operata da questo Collegio e sulle quali si tornerà in seguito.

Anche la segnalazione del Movimento Consumatori all'AGCM (doc. 49 di parte reclamata) denuncia la scarsa trasparenza dei prezzi operati da Uber poiché con il meccanismo del *surge pricing* il prezzo applicato potrebbe essere suscettibile di variazioni imprevedibili e non supportate da alcuna notizia circa le ragioni dell'aumento.

Appare poi evidente che il sistema posto in atto da Uber non vale a limitare in alcun modo l'inquinamento o la concentrazione del traffico in quanto, ove pure si voglia accogliere la tesi di Uber che la clientela del proprio servizio non sarebbe sottratta ai tassisti, si dovrebbe concludere che tali clienti in mancanza di Uber si rivolgerebbero ai mezzi di trasporto pubblico di linea ovvero all'uso di biciclette o *city cars* (alcune per altro elettriche). Sorprende quindi che alcune Associazioni di consumatori siano intervenute a sostegno del reclamo proposto da Uber ipotizzando che tale servizio possa valere a ridurre l'inquinamento della città o il livello del traffico.

- 4.4. Le considerazioni svolte valgono anche a confutare il secondo motivo di reclamo, in forza del quale la violazione della disciplina sul servizio pubblico non costituirebbe comunque atto di concorrenza sleale.

Quanto al contestato rapporto di concorrenza, si deve osservare come l'attività direttamente imputabile ad Uber - Rasier si ponga in concorrenza con quella attività di organizzazione del servizio pubblico su strada che, sia pure con modalità diverse, è svolta dalle Società, Cooperative e Associazioni, ricorrenti in primo grado. Non va trascurato che ricorrenti non sono solo i tassisti, ma anche le loro associazioni e organizzazioni. E' innegabile che il mercato accomuna i ricorrenti di prime cure (gruppo Taxi) come le società ivi resistenti (gruppo Uber-Rasier), in quanto il mercato va definito, non con riferimento alle modalità con le quali è assolto il servizio (radiotaxi o *app*), bensì con riferimento alla soddisfazione dei medesimi bisogni e con riferimento alla sostituibilità fra l'offerta di una tipologia di servizio ed un'altra, non rilevando a tale ultimo fine che le modalità di *matching* fra offerta e domanda ed i costi dell'uno e dell'altro servizio possano essere diversi.

- 4.5. Né d'altra parte può sostenersi che, non ritenendosi le società del gruppo Uber vincolate dalle norme sul servizio pubblico di trasporto, le stesse non svolgano un servizio pubblico di



trasporto. Pur accedendosi alla prospettazione che il servizio Uber Pop non sarebbe rivolto ad una utenza indifferenziata (circostanza rispetto alla quale si formulano forti dubbi, dal momento che l'offerta è sicuramente aperta a chiunque voglia iscriversi alla c.d. *community* scaricando la *app*, situazione parificabile, considerati gli idonei mezzi di comunicazione ormai capillarmente diffusi sul mercato, a chi utilizzi il telefono per chiamare il radiotaxi) e pur escludendosi che ci sia uno stazionamento su luogo pubblico delle auto a disposizione del cliente di passaggio, è innegabile che vi sia lo stazionamento su di una piattaforma informatica, tramite la quale si rivolge l'offerta al pubblico e si realizza l'incontro tra offerta e domanda.

Il rapporto di concorrenza va valutato con riferimento al sistema attuato tramite Uber, nel suo complesso: infatti i *drivers* e il gestore dell'*app* costituiscono un sistema integrato (gli uni non potrebbero operare senza l'altra e viceversa) idoneo a rendere il servizio, proprio secondo le modalità spiegate nel reclamo e seguendo la prospettazione di parte reclamante. Ed è questo servizio, così complessivamente strutturato e fornito, che si pone in concorrenza con il trasporto pubblico dei taxi.

In ogni caso il Collegio ritiene di aderire alla prospettazione del primo giudice secondo la quale l'attività posta in essere dal gruppo Uber-Rasier sia indissolubilmente connessa all'attività dei singoli autisti, ed anzi sia del tutto determinante per l'espletamento di tale attività. Il testo del contratto già sopra richiamato fra Rasier e i suoi *drivers* conferma tale valutazione ed offre indizi importanti circa il ruolo centrale di controllo e imposizione dei prezzi svolto da Rasier.

- 4.6. Seppure si volesse escludere un rapporto diretto di concorrenza tra Uber Pop e l'attività dei tassisti, sicuramente un simile rapporto non potrebbe escludersi fra *drivers* di Uber e tassisti. Si è già detto infatti che tali *drivers* non sono equiparabili ai proprietari o conducenti di autovetture che offrono la condivisione della propria auto e mettono a disposizione la propria guida, ma sono sicuramente equiparabili - nelle loro linee essenziali - al servizio assolto dai tassisti: trasporto a richiesta di un cliente dal luogo in cui lo stesso viene prelevato al luogo di destinazione dal medesimo indicato, dietro corresponsione di un compenso. L'intermediazione svolta da Uber-Rasier, già qualificata come elemento essenziale di tale attività (vedi punto precedente), rende le reclamanti pienamente partecipi degli atti di concorrenza sleale posti in essere ai danni dei tassisti.
- 4.7. Affermato il rapporto di concorrenza, si deve poi verificare che nell'ambito del medesimo mercato l'attività di Uber Pop si ponga come concorrente in modo lecito e corretto ovvero in



modo scorretto per violazione delle norme pubblicistiche e/o per violazione dei principi della correttezza professionale.

Laddove il mercato abbia regole etero determinate, come nel caso di specie per i trasporto pubblico non di linea, il mancato rispetto di simili regole da parte di alcuni dei soggetti che operano sul mercato, sia pure per il convincimento (come si vedrà e come già è stato spiegato dal primo giudice, errato) di non essere vincolati da dette regole, non vale certo a giustificare le violazioni, ma al contrario integra comunque una condotta illecita. Ove poi il mancato rispetto di dette regole determini una posizione di indebito vantaggio, con corrispondente pregiudizio dei concorrenti, un simile comportamento può essere qualificato come contrario ai principi della correttezza professionale e sanzionato come atto di concorrenza sleale..

Quanto alla violazione delle norme pubblicistiche si deve confermare l'inquadramento fatto dal primo giudice con riferimento alla Legge n. 21/1992, da ritenersi normativa base nel settore del trasporto pubblico non di linea. L'art. 1 della legge definisce come autoservizi pubblici non di linea "quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persona, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta". La norma prosegue poi precisando che "costituiscono autoservizi pubblici non di linea: a) il servizio di taxi con autovettura, motocarrozetta, natante e veicoli a trazione animale; b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarrozetta, natante e veicoli a trazione animale". L'art 2 della medesima legge si occupa poi di disciplinare le possibili forme di trasporto di persone indicate nell'art. 1, prevedendo i requisiti che devono essere rispettati per esercitare l'attività di tassista. La difesa della reclamante ha asserito che per l'attività assolta dai *drivers* di Uber Pop rileverebbe il solo art. 1, non dovendo quindi essere assolti i requisiti che disciplinano l'attività di taxi e NCC. Sul punto il Collegio concorda con la indicazione della difesa di parte resistente, la quale ha rilevato come per l'esercizio dell'attività rientrante nella nozione di trasporto pubblico non di linea siano ammesse - *de iure condito* - due sole distinzioni: quella di operatore di taxi e quella di operatore di NCC. Si trae conferma di tale limitazione anche nella segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) invocata a proprio favore da parte reclamante (doc. 56, prodotto all'udienza del 2 luglio scorso). La stessa Autorità infatti ha colto la necessità di una modifica legislativa con l'inserimento di un'apposita norma idonea a disciplinare le nuove tipologie di offerta del servizio quale quella di cui si discute (art. 3 bis alla legge 15 gennaio 1992 n. 21, articolo dedicato ai c.d. "Servizi tecnologici per la mobilità", nell'acronimo



“STM”, anche questa dizione assolutamente nuova), definendo tale inserimento con l’espressa indicazione “nuova disciplina” (vedi pag. 1 dell’Allegato 1 alla Segnalazione, indicato come “Proposte di modifica della normativa vigente”).

Non può revocarsi in dubbio che l’indicazione dell’esigenza di una modifica legislativa (tramite l’aggiunta di una norma, completamente nuova ed articolata, ad un testo legislativo già esistente), pur a fronte della presa d’atto da parte della ART delle innovazioni del settore, sia univoco segnale verso la necessità che le possibili nuove modalità del servizio debbano essere regolate tramite uno specifico intervento del legislatore.

Il Collegio condivide pienamente l’inquadramento normativo fatto dal primo giudice (pagg. 7 e 8 dell’ordinanza) sia con richiamo agli artt. 82-86 del Codice della Strada, sia con richiamo alla normativa europea di cui agli artt. 56 e 58 TFUE.

Non ritiene il Collegio che i rilievi di parte reclamante, secondo cui si dovrebbe offrire un’interpretazione costituzionalmente o comunitariamente orientata delle disposizioni in argomento valgano a far pervenire a conclusioni diverse.

Operando una lettura di dette norme costituzionalmente orientata non si supera in ogni caso il rilievo che proprio l’art. 41 della Costituzione, nello stabilire il principio di tutela e libertà dell’iniziativa economica privata, prevede (al secondo comma) che la stessa non può svolgersi in contrasto con l’utilità sociale o in modo da arrecare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana, proseguendo (al terzo comma) con l’indicare che “la legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l’attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata ai fini sociali”. Non va trascurato quindi che la tutela della sicurezza è elemento prioritario rispetto a quello della libertà di iniziativa economica.

Parimenti la Carta fondamentale dei diritti dell’Unione Europea pone la persona al centro della sua azione, istituendo la cittadinanza dell’Unione e creando uno “spazio di libertà, sicurezza e giustizia”. L’art. 95 della Carta, occupandosi della “protezione della salute” stabilisce come principio generale che “Nella definizione e nell’attuazione di tutte le politiche ed attività dell’Unione è garantito un livello elevato di protezione della salute umana”.

Sul piano comunitario può ancora rilevarsi come il settore dei trasporti pubblici non di linea sia allo stato espressamente escluso da qualsiasi obbligo di liberalizzazione (Direttiva 2006/123/CE, come parimenti a livello nazionale D.lgs. n. 59/2010; DL n. 138/2011 e n. 1/2012). Del resto la CGUE con le sentenze del 13.2.2014 (cause riunite C 162/12 e C-163/12, e cause riunite C-419/12 e C-420/12) si è già pronunciata nel senso di escludere che la regolamentazione nazionale del trasporto pubblico non di linea sia lesiva della libertà di



stabilimento e di circolazione dei servizi invocati dalla difesa reclamante e dalle Associazioni intervenute.

La richiesta di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea appare a questo Collegio non necessaria nel caso di specie, non ravvisandosi alcuna ragione per dover richiedere (dopo le già richiamate pronunce della Corte) un intervento al fine di chiarire se gli artt. 49 e 56 del TFUE sulla libertà di stabilimento e sulla libera prestazione di servizi e gli artt. 3 e ss. sulla concorrenza debbano interpretarsi nel senso che ostino all'introduzione e applicazione di vincoli da parte di uno Stato membro - anche attraverso una interpretazione estensiva delle norme che regolano i servizi pubblici di trasporto non di linea - all'utilizzo di un'applicazione software (*app*) mobile, i cui diritti di proprietà intellettuale sono detenuti da una Società avente sede in uno Stato membro dell'Unione, attraverso la quale si crea un collegamento tra utenti iscritti alla piattaforma al fine di ottenere un passaggio in auto con previsione di un onere economico per il percorso/viaggio svolto condividendo il veicolo” (pag. 17 del reclamo).

Con riferimento alla prima norma invocata, l'art. 49, che si occupa della libertà di stabilimento (“Il diritto di stabilimento - *“Nel quadro delle disposizioni che seguono, le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie, succursali o filiali, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di un altro Stato membro. La libertà di stabilimento importa l'accesso alle attività autonome e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese e in particolare di società ai sensi dell'articolo 54, secondo comma, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini, fatte salve le disposizioni del capo relativo ai capitali.”*), basta rilevare che la legislazione nazionale e l'applicazione che della stessa è stata data dal primo giudice non discriminano fra cittadini italiani e cittadini di altro Stato membro, ma si applicano indistintamente agli uni e agli altri. La norma in esame del resto prevede espressamente che l'accesso alle attività autonome e al loro esercizio, la costituzione e gestione di imprese e società sia liberamente attuabile, ma alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini. E così è appunto nel caso di specie.

Tale considerazione è confermata anche a seguito dell'esame dell'art. 56 TFUE il quale stabilisce che *“le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno dell'Unione sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro che non sia*



quello del destinatario della prestazione”. Nessuna discriminazione è attuata anche sotto tale profilo.

Né a diverse valutazioni si perviene in base ai principi di cui agli artt. 3 e ss del TFUE, dettando tali norme principi di portata assolutamente generale in tema di concorrenza, che non possono prevalere rispetto alle ragioni di sicurezza dei cittadini e dei consumatori in genere (molti sono gli stranieri che si possono avvalere del servizio Uber, soprattutto in periodo di EXPO).

Il quesito proposto, poi, non può considerarsi in modo puntuale riferito al caso di specie, in quanto sembra presupporre che il servizio tramite Uber Pop sia una condivisione dell’auto e del trasporto da un luogo ad un altro, in una sorta di *car sharing* che - come già si è detto - va invece escluso per le modalità con le quali il servizio di cui al presente procedimento è attuato.

Non ritiene quindi il Collegio di dover disporre il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia, né sulla base del quesito proposto né per diverse ragioni.

- 4.8. In merito al profilo della violazione delle norme pubblicistiche, si deve concordare con la difesa di parte reclamante che detta situazione non basta da sola a determinare un comportamento di concorrenza sleale (vedi giurisprudenza citata a pag. 18 del reclamo e le numerose pronunce di questa Sez. specializzata in tal senso), né la concorrenza sleale può essere individuata a fronte della determinazione di una diminuzione dell’avviamento altrui, o a fronte dell’applicazione di prezzi inferiori da parte del concorrente per il medesimo servizio. E’ vero tuttavia che laddove l’omesso rispetto della normativa di settore consenta al *competitor* di realizzare risparmi di costo e di semplificare in maniera sostanziale la propria attività organizzativa e di vigilanza - proprio in conseguenza della mancata ottemperanza ai vari adempimenti previsti dalla legge a carico di coloro che invece siano tenuti e ritengano di doversi conformare a tale normativa - in tal caso il comportamento debba essere sanzionato come atto di concorrenza sleale sul mercato, in presenza dell’ulteriore requisito dell’idoneità a danneggiare l’altrui azienda. La riferita violazione delle norme pubblicistiche può avere un effetto distorsivo sul mercato, e questo nel caso specifico appare altresì idoneo a determinare un danno di natura irreparabile in capo ai concorrenti.

Né può condividersi l’assunto della difesa reclamante - esposto con il terzo motivo di reclamo - a proposito della insussistenza di un risparmio di costi a favore di Uber. E’ incontestabile che il non dover sottoporre a ripetute verifiche e controlli le vetture ed i *drivers*, il non imporre a questi ultimi l’adesione a specifiche polizze assicurative (i maggiori costi dei *drivers* costringerebbero Uber a negoziare con questi tariffe diverse, posto che per quanto



riguarda i conducenti questi dovrebbero sopportare maggiori oneri per procurarsi un'auto più nuova, garantirsi le forme assicurative dedicate, sottoporsi essi stessi a test psico-attitudinali), il realizzare con ogni probabilità (stante la scarsa trasparenza del settore) risparmi fiscali, sono tutti fattori idonei a far beneficiare di un risparmio dei costi ed a rendere l'organizzazione estremamente semplificata. L'attività in tal modo organizzata (sottraendosi al rispetto delle norme di legge) diventa così facilmente un *asset* puramente remunerativo. I risparmi realizzati quindi sono sia economici che organizzativi. Di tutti tali risparmi i tassisti non possono certo beneficiare e al confronto gli sconti sulla benzina di cui possono fruire sono ben poca cosa. Gli asseriti sconti per i premi assicurativi sono poi legati ad un'offerta che sembra occasionale e connessa alla installazione della scatola nera (vedi doc. 61 di parte reclamante). Tale disequilibrio, oltre a realizzare nella situazione attuale un effetto distorsivo della corretta concorrenza sul mercato, rappresenta un fatto ingiusto, foriero di conseguenze negative per i tassisti in termini di perdita di clientela sul mercato e quindi di perdita dell'avviamento. Si tornerà in seguito su tale punto, ove si esaminerà il requisito del *periculum in mora*. Quanto al profilo del *fumus boni iuris*, alla luce delle considerazioni fin qui esposte, deve confermarsi l'affermazione di responsabilità a carico di Uber per atti di concorrenza sleale a norma dell'art. 2598 n. 3 c.c., sia per violazione di norme pubblicitiche, sia per comportamenti contrari alla correttezza professionale.

5. GLI ALTRI ARGOMENTI DIFENSIVI DELLE RECLAMANTI E DELLE ASSOCIAZIONI INTERVENUTE

5.1. Gli aspetti valorizzati dalle difese delle reclamanti e delle associazioni intervenute circa la libertà di concorrenza e circa il possibile vantaggio in termini di costi per i consumatori dovranno essere tenuti nella giusta considerazione dall'intervento del legislatore e ciò anche alla luce dell'audizione del Presidente dell'AGCM di fronte alle Camere riunite e della segnalazione dell'ART.

Allo stato tuttavia la materia è tale da non consentire disapplicazioni della normativa interna proprio a tutela di quegli interessi dei consumatori che si pongono come primari rispetto all'esigenza di riduzione dei costi rappresentata da reclamanti e associazioni intervenute. Interessante sul punto è rilevare come non tutte le associazioni dei consumatori siano schierate su identiche posizioni, tanto vero che il Movimento Consumatori ha inviato una segnalazione all'AGCM concernente pratiche commerciali scorrette addebitate ad Uber (vedi doc. 49 di parte reclamata). Invero appare di interesse pubblico primario tutelare la sicurezza delle persone trasportate sia tramite garanzie di efficienza delle autovetture utilizzate (collaudi



periodici, rinnovo del veicolo, precisazione delle caratteristiche dello stesso; tutti requisiti richiesti per i taxi), sia tramite garanzie di idoneità, serietà ed equilibrio dei conducenti (limiti di età, esclusione di condanne penali, esclusione di utilizzo di sostanze stupefacenti ed alcoliche, periodiche verifiche psico-attitudinali; anche queste già imposte ai taxi), sia infine tramite adeguate coperture assicurative, in primo luogo in termini di operatività delle stesse per il trasporto di persone, nonché in termini di adeguati massimali di assicurazione r.c.a..

Non va certo trascurato che il trasporto operato da Uber non è a titolo di pura cortesia, ma è invece remunerato e quindi di carattere commerciale, situazione in cui le normali garanzie assicurative delle polizze r.c.a. non operano. Se si parte da tale considerazione e si leggono le clausole di esonero da responsabilità di qualsiasi genere (e quindi soprattutto per danni alle persone e alle cose) che Uber-Rasier fa sottoscrivere ai propri *drivers*, non può ignorarsi la forte preoccupazione che deve insorgere a tutela degli ignari passeggeri trasportati, ai quali per altro nessuna informazione di tal genere viene fornita al momento in cui utilizzano il servizio. Nessuna avvertenza in tal senso è infatti contenuta nelle informazioni poste sul sito di Uber, né tantomeno viene fornita all'atto della richiesta o dell'accettazione del passaggio offerto dalla *app*.

Né al potenziale cliente vengono fornite notizie circa lo stato dell'auto che passerà a prenderlo (vetustà, pregressi incidenti, revisioni) e neppure circa la persona che sarà alla guida, con particolare riferimento alla sua età, anzianità e status della sua licenza di guida, integrità psico-fisica. Uber non si preoccupa di eseguire essa stessa verifiche iniziali e ripetute periodicamente nel tempo, neppure a campione: tutto è affidato alla volontarietà di colui che si offre come autista e alle dichiarazioni e assunzioni di responsabilità autonomamente rese dallo stesso all'inizio del suo rapporto con il Gruppo Uber.

5.2. Tutte tali considerazioni assumono un peso ancor maggiore ove si consideri che il pubblico di Uber è un pubblico notoriamente giovane, ai cui occhi queste preoccupazioni possono apparire esageratamente pessimistiche, rendendo quindi l'uso di tale sistema ancora più rischioso e rendendo ancora più facile per alcuni approfittare della fiducia ingenuamente riposta nella sicurezza del sistema stesso e nell'affidabilità del conducente.

Si è, infatti, soliti dire che internet prima o poi smaschera chi ha reso false dichiarazioni, chi non si comporta correttamente, chi non ha un'auto in buone condizioni, chi non sa guidare o peggio guida in stato di ebbrezza o confusionale. Certamente ciò è possibile, ma una simile evidenza sarà trasmessa dalla rete solo dopo che qualcuno sia incorso in una situazione pericolosa o quantomeno incresciosa e magari abbia messo a repentaglio la propria vita; oppure allorché sia stato coinvolto in un incidente stradale, riportando lesioni e scoprendo che



Uber non risponde in nessun modo e che l'assicurazione del proprietario dell'auto non copre il trasporto a carattere commerciale. A tal proposito la situazione potrà assumere un duplice risvolto: o si tace dell'esistenza del contratto di trasporto concluso fra passeggero ed Uber, o fra passeggero ed autista con l'intermediazione di Uber, ed in tal caso si concorre in una frode o truffa ai danni dell'assicurazione, o si dichiara la situazione reale ed allora si rischia che l'assicurazione non copra l'infortunio e non intervenga a risarcire i danni.

Queste sono le ragioni ad esclusiva tutela del consumatore (ed anche del *driver*), di assoluta evidenza, che non possono non essere da tutti comprese e che, da un lato, prevalgono sulle esigenze della libera concorrenza sul mercato e, dall'altro, devono indurre il legislatore ad intervenire per disciplinare il settore. L'Autorità di regolazione si è posta il problema ed ha già formulato le sue proposte. Il Presidente dell'AGCM ha convenuto anch'egli sull'esigenza che il mercato sia regolamentato per legge. Fino a tale momento il sistema non può che essere inibito.

- 5.3. Questo Collegio prende atto degli sviluppi delle nuove tecnologie e delle rinnovate esigenze del mercato; prende atto altresì – senza alcuna intenzione di precluderla – dell'esigenza della libera concorrenza che la normativa europea e quella nazionale richiedono. Tuttavia ritiene che la libera concorrenza debba esplicarsi a parità di armi; senza che possano esservi indebiti vantaggi a carico di alcuni, derivanti dal mancato rispetto di regole imposte al settore. Tanto più se tali regole siano finalizzate alla tutela del consumatore, ponendosi così come prioritarie ed imprescindibili.

Si deve ancora ribadire - in replica alle argomentazioni svolte anche dalle Associazioni intervenute - che può darsi che il sistema nel suo complesso valga a ridurre il traffico e a ridurre l'inquinamento (ad avviso del Collegio, fenomeno connesso ai meccanismi di *car sharing* o di *P2P*, ma non all'organizzazione di Uber), ma tale risultato non può essere conseguito a discapito delle garanzie di sicurezza e di qualità del servizio, nell'interesse dei consumatori.

La stessa difesa di parte reclamante (vedi verbale d'udienza del 9 giugno 2015) individua nella segnalazione dell'ART il riconoscimento dell'esistenza di una domanda diversa, non soddisfatta dal trasporto pubblico, ma afferma altresì che la segnalazione si sarebbe espressa “non [per] l'introduzione di divieti che non esistono, ma [per] l'introduzione di specifiche forme di regolazione nell'interesse della sicurezza e qualità dei servizi”.

La libera concorrenza sul mercato ed i vantaggi in termini di riduzione dei costi per i consumatori, caldeggiati dalle Associazioni intervenute, non possono andare a discapito della



sicurezza e della trasparenza del servizio, essendo queste caratteristiche rispondenti ad esigenze primarie dell'individuo che superano l'esigenza del risparmio economico.

Del resto, nella città di Milano e nelle altre città ove operano i ricorrenti (ma anche in molte altre fra le più importanti città italiane) il trasporto pubblico è ben organizzato (mezzi di linea, di superficie e sotterranei, biciclette ed auto anche elettriche a disposizione) ed anche a costi contenuti (con tariffe sicuramente inferiori rispetto alle 'corse' con Uber), onde le esigenze di mobilità dei consumatori sono ampiamente soddisfatte.

Con i taxi tradizionali certo non c'è una sicurezza assoluta, ma in ogni caso il sistema nel suo complesso è sottoposto a controllo, per garantire determinati requisiti al fine dell'ottenimento e del mantenimento della licenza e per svolgere il servizio, essendo – come già si è detto - i tassisti soggetti a ripetute verifiche sia alla vettura sia alla persona. E ciò nonostante, si potrebbe obiettare che purtroppo gli episodi di violenza o di disagio per i passeggeri accadono ugualmente. A maggior ragione tali episodi si potrebbero moltiplicare in un sistema privo di alcun controllo.

Del resto Uber Pop allo stato non soddisfa nessuno di quei requisiti che la proposta dell'Autorità regolatrice ha indicato come necessari per la liceità del servizio.

Solo in sede di udienza per la sospensione dell'esecutorietà dell'ordinanza reclamata parte reclamante ha offerto in via transattiva l'ipotesi di limitare le ore complessive di guida dei propri *drivers* a 15 ore settimanali. Mentre nulla ha detto a proposito degli altri requisiti richiesti nella ipotizzata modifica legislativa, e di cui ai commi 5° e 7°, dell'art. 3 bis della legge n. 21/1992, che si vorrebbe *ex novo* introdurre; in particolare, l'obbligo a carico delle imprese fornitrici di dotarsi di un'assicurazione aggiuntiva per la copertura dei danni al trasportato, l'obbligo di fissare i corrispettivi in modo chiaro e trasparente e di effettuare verifiche periodiche su autisti ed autovetture, non potendo queste essere immatricolate da più di sette anni. Solo per ricordarne i più significativi.

6. IL PERICULUM IN MORA

Il quarto motivo di reclamo del Gruppo Uber investe la valutazione del primo giudice a proposito della sussistenza di tale requisito. Come già si è detto sopra (vedi punto 1.3) la difesa reclamante assume che i ricorrenti né in primo grado, né nella presente fase di reclamo avrebbero ottemperato all'onere probatorio, che pure faceva loro carico, di dimostrare la sussistenza del pregiudizio irreparabile loro derivante in relazione alla presenza sul mercato dei *drivers* di Uber Pop. Al contrario, sia le produzioni avversarie (vedi le dichiarazioni IVA di Taxi Blu), sia l'indagine demoscopica fatta eseguire da parte reclamante (vedi l'indagine



della Società Demoskopea prodotta all'udienza del 2 luglio u.s.) avrebbero evidenziato come nel periodo in cui si è sviluppata l'attività di Uber Pop a Milano ci sarebbe stata una riduzione marginalissima del fatturato (nel caso di Taxi Blu) e comunque solo una percentuale molto ridotta attribuisce ad Uber la diminuzione del giro d'affari (4% a Milano; 5% a Roma, dove il servizio Uber Pop per altro non c'è). Secondo la difesa di Uber l'ordinanza reclamata avrebbe affermato l'esistenza del *periculum* senza supportare tale affermazione con adeguate considerazioni.

Il primo giudice ha dedicato al requisito in parola un paragrafo apposito (punto 8 di pag. 15), ma nell'intero testo dell'ordinanza è possibile cogliere riferimenti circa il pregiudizio che la diffusione del sistema di Uber Pop sul mercato a condizioni di sleale concorrenza può determinare per i tassisti.

Il primo giudice ha rilevato la rapida evoluzione del fenomeno e la conseguente diffusione del servizio. Tale crescita rende influente che Uber Pop sia presente da circa un anno sul mercato, dal momento che per costante giurisprudenza il trascorrere del tempo può far venire meno il requisito del *periculum* solo nel caso in cui si tratti di fattispecie già radicatesi e cristallizzate nel passato, non invece ove si tratti di un fenomeno in evoluzione, come è appunto nel caso di specie. Va condiviso pienamente il giudizio (pag. 15 dell'ordinanza reclamata) secondo cui il crescente successo di Uber Pop e la eccezionale capacità di diffusione consentita dalla rete telematica, unitamente ad un'intensa promozione del servizio, rende attuale e sussistente la necessità di un intervento cautelare urgente.

Il pregiudizio appare inoltre attuale ed accentuato in relazione al previsto consistente aumento del numero dei visitatori per Expo 2015, che interessando nello specifico la città di Milano appare suscettibile di ampliare l'afflusso turistico in altre città italiane, tra le quali anche quelle in cui operano parte dei ricorrenti di primo grado.

Parimenti da condividere è la valutazione che, se si attendesse l'esito della causa di merito, i danni subiti dai concorrenti non risulterebbero adeguatamente risarcibili in termini pecuniari.

Assume la difesa del gruppo Uber-Rasier che mancherebbe la prova di simile pregiudizio in considerazione della lievissima flessione documentata per il fatturato della sola Taxi Blu e per i risultati dell'indagine della Società Demoskopea che – secondo quanto riferito all'udienza dalla difesa - avrebbero evidenziato come nel periodo in cui si è sviluppata l'attività di Uber Pop a Milano ci sarebbe stata una riduzione dell'utilizzo dei taxi in città in percentuale molto ridotta (o per alcuni dei rispondenti un lieve aumento), mentre a Roma (dove il servizio Uber Pop non è presente) ci sarebbe stata una flessione ugualmente molto ridotta.



Osserva il Collegio come per quanto riguarda in particolare Milano, se nel periodo in cui in concomitanza di Expo ci si aspettava un notevole ampliamento dell'attività dei taxi, si è registrata una flessione sia pure non elevata, ciò indica che il fattore Uber Pop abbia avuto comunque un peso significativo. Quanto alla circostanza che tale flessione sia comparabile a quella registrata a Roma - ove il servizio di Uber Pop non è operativo - valgono le stesse considerazioni, dal momento che a Milano, con Expo, si sarebbe dovuto registrare un aumento della domanda, quantomeno in questi ultimi due mesi, aumento che invece non sembra esserci stato o non esserci stato nella misura attesa e prevedibile.

In merito alla valutazione offerta dagli intervistati secondo cui la flessione nell'utilizzo dei taxi sia effetto della crisi, si può rilevare, da un lato, come il dato non sia rilevante, dal momento che poco conta la percezione delle cause del fenomeno presso il pubblico; dall'altro, che può essere indubbiamente la crisi ad indirizzare le scelte del consumatore verso tipologie di trasporto più economiche, sacrificando anche le ragioni di sicurezza e di trasparenza che avrebbero consigliato in tempi diversi scelte più sicure.

In conclusione, il Collegio ritiene di dover confermare la sussistenza del requisito del *periculum in mora* e l'esigenza di confermare l'inibitoria per tutte le ragioni fin qui esposte.

7. IL RECLAMO DEL GRUPPO TAXI

7.1. Con atto depositato il 10 giugno 2015 il c.d. Gruppo Taxi presentava reclamo "in parte condizionato ed in parte autonomo rispetto al reclamo avversario" avverso il provvedimento del 25.5.15 che, accogliendo parzialmente le istanze cautelari del Gruppo, aveva ritenuto di escludere le misure disposte nei confronti del sig. Roberto Noé. Questi è un *driver* reclutato da Uber, convenuto anche in prime cure ed ivi rimasto contumace. Del medesimo è stata dichiarata la contumacia anche nel presente grado alla scorsa udienza.

Il primo giudice ha ritenuto che, pur essendo il Noè uno degli autisti operanti nell'ambito del sistema Uber, dando personalmente luogo ai trasporti in forma non autorizzata e risultando così di fatto compartecipe della complessa attività di concorrenza sleale, egli risultava del tutto estraneo all'organizzazione del sistema Uber Pop e della relativa *app*, nei cui confronti si erano incentrate le richieste dei ricorrenti. Dette domande quindi non erano pertinenti al medesimo Noè ed apparivano prive di strumentalità rispetto alle domande ipotizzabili nei suoi confronti in sede di merito.

Rilevano le reclamanti del reclamo qui in esame (RG 36491/15) che le domande formulate in via cautelare in primo grado erano espressamente dirette anche nei confronti del comportamento posto in essere dal Noè, oltre che nei confronti del gruppo Uber-Rasier.



Il Collegio rileva come effettivamente l'intero tenore del ricorso investiva non solo l'organizzazione dell'*app* che gestiva i contatti ma anche i *drivers*, di cui il Noè era emblematicamente rappresentante. E' vero che fra i tantissimi *drivers* il Gruppo Taxi aveva inteso convenire nel procedimento solo detto conducente, ma è anche vero che rispetto a tutti ed a ciascuno di loro l'intento di far cessare il comportamento di trasportare i passeggeri secondo le modalità gestite da Uber era fondatamente espresso. Certo l'ordine inibitorio non può essere esteso a tutta la categoria dei conducenti utilizzati da Uber-Rasier per il tramite del solo Noè, non essendo questi titolato a rappresentare l'intera categoria, ma potendo egli rispondere solo per se stesso.

Ritiene tuttavia questo Collegio che come si è affermato il rapporto di concorrenza fra le organizzazioni dei tassisti e l'organizzazione Uber, parimenti non può ignorarsi l'esistenza di un rapporto di concorrenza fra il sig. Noè ed i tassisti persone fisiche, che pure erano fra i ricorrenti di primo grado e sono ora fra i reclamanti del reclamo qui in esame.

E' inoltre da considerare che questo Collegio (come valutato al punto 4 che precede) ha ritenuto che le società del gruppo Uber-Rasier ed i conducenti fossero tutti compartecipi del medesimo comportamento di concorrenza sleale, essendovi uno stretto vincolo di interdipendenza fra le attività degli uni e degli altri.

- 7.2. Per quanto più specificamente riguarda la figura del Noè, è risultato provato nel procedimento dalle produzioni di parte Uber-Rasier (vedi doc. 40, denuncia-querela presentata il 27.9.14) che lo stesso, quantomeno in un'occasione, ha agito quale *driver* di Uber. Considerato che in forza del modello di contratto depositato sempre da Uber-Rasier il ruolo di *driver* non è una situazione occasionale, di isolata o saltuaria disponibilità, ma nasce in forza di un legame di continuità fra l'organizzazione e la persona che si offre come conducente, si può presumere che il sig. Noè sia a tutti gli effetti uno dei *drivers* di Uber.

L'interesse del Gruppo Taxi a proporre le domande inibitorie anche nei confronti del Noè nasce dal fatto che, laddove Uber avesse deciso di non rispettare l'ordine inibitorio, un analogo ordine nei confronti di Noè avrebbe potuto e potrebbe essere comunque dallo stesso rispettato, facendo venir meno al sistema la disponibilità del *driver*. E' vero che rispetto all'elevato numero dei conducenti aderenti sarebbe effetto estremamente ridotto quello di ottenere l'astensione di un solo *driver*, ma non si può ignorare la ricaduta in termini dissuasivi che l'inibitoria nei confronti del Noè avrebbe anche nei confronti di tutti gli altri *drivers*.

Quanto alla strumentalità delle misure cautelari nei confronti del Noè rispetto al futuro giudizio di merito, le istanze di carattere risarcitorio prospettate dal Gruppo Taxi nei confronti



degli avversari ben potranno essere formulate anche nei confronti di ciascuno e di tutti i suoi *drivers*, eventualmente in proporzione dell'apporto di ciascuno.

- 7.3. Deve quindi essere accolto il reclamo in parte qua, estendendosi l'ordine inibitorio nei confronti del sig. Roberto Noè, sia pure limitando la penale per le violazioni che potessero essere commesse dallo stesso alla somma di €. 50 per ogni giorno di ritardo e di €. 10 per ogni violazione.

Ritiene il Collegio che la pubblicazione del provvedimento di primo grado già disposta con la medesima ordinanza debba essere integrata con la notizia che l'ordine inibitorio è stato esteso anche nei confronti del conducente.

Non mette conto esaminare la parte del reclamo del Gruppo Taxi che ha formulato un'istanza condizionata per l'ipotesi in cui il Collegio avesse ritenuto di accogliere il reclamo di Uber-Rasier.

8. LE STATUZIONI FINALI E LA REGOLAZIONE DELLE SPESE

Non ritiene innanzitutto questo Collegio che vi siano i presupposti per disporre la condanna per lite temeraria richiesta dal Gruppo Taxi nei confronti del Gruppo Uber. La situazione sotto il profilo giuridico presentava indubbiamente incertezze ed in ogni caso coinvolgeva problematiche assolutamente nuove. Inoltre la segnalazione dell'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti poteva effettivamente rappresentare un *quid novi* tale da legittimare l'affidamento per una nuova valutazione da parte del Collegio.

Quanto alle spese della presente fase, le stesse non possono che essere poste a carico solidale delle società Uber – Rasier, considerata la soccombenza delle stesse anche in sede di reclamo. Tali spese, in mancanza di nota spese, vengono liquidate come in dispositivo.

Nel rapporto processuale fra il Gruppo Taxi e il sig. Roberto Noè si ritiene che le spese possano essere totalmente compensate fra le parti, stante il ridotto apporto del concorso del Noè nell'economia generale della controversia.

P.Q.M.

Il Collegio della Sezione Specializzata Impresa "A" del Tribunale di Milano, decidendo sul reclamo presentato dalle società UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RASIER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l., nei confronti di TAXIBLU CONSORZIO RADIOTAXI SATELLITARE SOC. COOP. e ALTRI, come meglio indicato in epigrafe, e sul reclamo presentato da quest'ultimo gruppo nei confronti del primo gruppo e del sig. ROBERTO NOÈ:

rigetta il reclamo proposto dalle società Uber e Rasier, come sopra meglio indicate;



in parziale accoglimento del secondo reclamo, inibisce al sig. Roberto Noè di utilizzare il servizio Uber Pop offrendosi quale conducente per trasporti di persone realizzati per il tramite della suddetta piattaforma;

pone a carico dello stesso la penale di €. 50 per ogni giorno di ritardo nel conformarsi al presente provvedimento e di €. 10 per ogni violazione constatata successivamente alla notifica della presente ordinanza al medesimo Noè a cura della parte reclamante, Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare e altri;

dispone che la pubblicazione del provvedimento di primo grado già disposta con la ordinanza qui reclamata sia integrata con la notizia che l'ordine inibitorio è stato esteso anche nei confronti del conducente sig. Roberto Noè;

rigetta ogni altra domanda;

condanna le società UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RASIER OPERATIONS B.V., UBER ITALY s.r.l., in via fra loro solidale, alla rifusione delle spese processuali in favore dei reclamati, Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare e altri, spese liquidate in €. 22.000 per compensi, oltre al rimborso spese forfettarie, iva ed accessori come per legge;

dichiara compensate le spese del procedimento cautelare nei due gradi di giudizio fra Gruppo Taxi e Roberto Noè.

Si comunichi.

Così deciso in Milano nella camera di consiglio del 2 luglio 2015.

Il Presidente estensore
Dott. Marina A. Tavassi





**TRIBUNALE DI MILANO
SEZIONE PRIMA CIVILE**

VERBALE DELLA CAUSA N. 29325 DELL'ANNO 2014

Oggi 06/07/2015 alle ore 10.00 innanzi al Giudice dott. Anna Cattaneo, sono comparsi:

Per COMUNE DI MILANO l'avv. PALMIERI VINCENZA

E' presente anche l'agente di polizia locale Sergio Augusto Bazzea

LUIGI CARBONE personalmente con l'avv. MANGIAVILLANO SERGIO

I difensori insistono nelle conclusioni come precisate alla scorsa udienza e si rimettono a giustizia per le spese.

Il giudice si ritira in camera di consiglio

Successivamente il giudice alla presenza delle parti come sopra indicate pronuncia sentenza dando lettura del dispositivo e della esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione



N. 29325/14 RG



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI MILANO
IN COMPOSIZIONE MONOCRATICA
IN FUNZIONE DI GIUDICE DI SECONDO GRADO
SEZIONE I CIVILE
Dott.ssa Anna Cattaneo

ha pronunciato alla odierna udienza del 6.7.2015 mediante lettura del dispositivo e delle ragioni in fatto e di diritto della decisione la seguente

SENTENZA

nella causa civile di II grado iscritta al numero di ruolo generale sopra indicato, promossa ricorso depositato in data 12.5.2014 e regolarmente notificato il 14.7.2014

DA

COMUNE DI MILANO (C.F. 01199250158), elettivamente domiciliato in Milano in via della Guastalla 6, presso l'avvocatura comunale, rappresentato e difeso dagli avvocati Antonello Mandarano, Antonella Frascini e Vincenza Palmieri come da procura generale alle liti del 6.7.2012 n. 46656/19414 notaio Giuseppe Tedone di Milano,

APPELLANTE

CONTRO

CARBONE Luigi (C.F. CRBLGU64M31F205B)

elettivamente domiciliato in via G.B. Pirelli 30 Milano presso lo studio legale Pilato rappresentato e difeso dall'avv. Sergio Mangiavillano del foro di Bologna come da procura in calce al ricorso introduttivo di primo grado

APPELLATO

OGGETTO: opposizione a sanzione amministrativa per violazione del codice della strada

CONCLUSIONI DELLE PARTI: cfr. atti introduttivi del giudizi che qui si intendono integralmente richiamati,



**CONCISA ESPOSIZIONE DELLE RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO
DELLA DECISIONE**

Premesso che:

il Comune di Milano ha appellato la sentenza n. 113858/2013 pronunciata il 7/11/2013, pubblicata il 12/11/2013 e non notificata, con la quale, il giudice di pace di Milano, in accoglimento dell'opposizione proposta ai sensi dell'art. 204 bis C.d.S. e 7 D. Lgs 150/2011 da CARBONE Luigi annullava il verbale di contestazione n. 7034903-1 del 4.6.2013 elevato dagli agenti della polizia locale di Milano per violazione dell'articolo 85 co 4 del C. d. S. perché *“effettuava un servizio di noleggio con conducente senza attenersi alle disposizioni della licenza. Acquisiva un servizio al di fuori della rimessa”* ed il connesso verbale di fermo amministrativo del veicolo, con compensazione delle spese di lite.

Il giudice di pace aveva errato laddove aveva ritenuto che la Legge 21/1992 non fosse ancora in vigore atteso che la suddetta *“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”* era in vigore fin dal 7 febbraio 1992, come del resto neppure contestato dal ricorrente. La questione proposta con l'opposizione, invece, aveva ad oggetto l'entrata o meno in vigore delle modifiche successive alla suddetta legge quadro, introdotte con la Legge 14/2009 che aveva convertito con modificazioni il D.L. 207/2008. Contrariamente a quanto erroneamente ritenuto dal primo giudice, anche questa normativa successiva era in vigore al momento della contestazione al Carbone del verbale impugnato. Infatti, se effettivamente l'efficacia delle nuove disposizioni introdotte con l'articolo 29 co.1 *quater* D. L. 207/2008 era stata sospesa, in un primo momento, fino al 30 giugno 2009 (dall'art. 7 bis del D. L. 5/2009 approvato con modifiche dalla Legge 33/2009) e poi ancora fino al 31 dicembre 2009 (dall'art. 23 co. 2 del D. L. 78/2009 convertito con modificazioni dalla Legge 102/2009) ed infine fino al 31 marzo 2010 (dall'art. 5 co. 3 del D. L. 194/2009 convertito con modificazioni nella Legge 25/2010), successivamente, l'efficacia delle suddette norme non era più stata prorogata. Infatti la successiva normativa introdotta dal D.L. 40/2010 non ha più disposto la proroga dell'entrata in vigore della disciplina del 2008, ma ha invece previsto che venissero adottate *“urgenti disposizioni attuative tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia”* prevedendo all'art. 2 co. 3 che dette disposizioni attuative venissero adottate entro e non oltre il 31 dicembre 2012 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 281/1997. Il legislatore, con successivi ben 10 provvedimenti che si sono susseguiti nel tempo, dal 2010 al



2014, ha prorogato il termine, originariamente fissato al 31 dicembre 2012 (attualmente prorogato fino al 31 dicembre 2015) entro il quale deve essere adottato il suddetto decreto. Tali successive disposizioni di legge, che hanno prorogato il termine per l'emanazione del decreto attuativo, non hanno il significato che intenderebbe ad esse attribuire parte ricorrente, cioè quello di prorogare l'entrata in vigore della normativa del 2008.

Pertanto, alla luce della normativa in vigore, la condotta posta in essere dall'opponente, come emergente dal verbale di constatazione, dalla relazione dei verbalizzanti e dalle dichiarazioni del Carbone e del soggetto trasportato, integra gli estremi della violazione contestata in quanto è violativa degli artt. 3 e 11 della legge 21/1992 come modificati dall'art. 29 co 1 quater del D.L. 207/2008 che prevedono che nel servizio di noleggio con conducente la richiesta di effettuare una determinata prestazione deve pervenire presso la rimessa, che lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse, che, nei comuni dove vi sia un servizio di taxi, è vietata la sosta delle autovetture in posteggio di stazionamento su suolo pubblico atteso che le vetture devono sostare esclusivamente all'interno della rimessa, e che l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso la rimessa.

L'appellante deduceva, altresì, che il verbale era da ritenersi legittimo anche qualora si fosse ritenuto che le modifiche apportate alla legge quadro del 92 con il D.L. 207/2008 non fossero ancora entrate in vigore, perché anche le disposizioni in vigore fin dal 1992 impedivano nel caso di noleggio con conducente di acquisire il servizio fuori della rimessa con stazionamento in una via della città ed incontrando il cliente attraverso un sistema informatico e in particolare attraverso un'applicazione denominata "UBER" scaricabile gratuitamente da chiunque sul proprio cellulare, mediante la quale le richieste di coloro che necessitano di un servizio di trasporto vengono evase attraverso un sistema di geolocalizzazione che consente di inviare al cliente l'auto più vicina al luogo di prelevamento, modalità che sono già quelle fornite dal servizio di radiotaxi operativo nel comune di Milano.

Infondato era anche l'altro motivo di ricorso consistente nella omessa o insufficiente motivazione del verbale attesa la specificità della contestazione elevata dagli agenti della polizia locale che avevano contestato la violazione dell'articolo 85 co. 4 del codice della strada descrivendo la condotta illecita.



Il Comune di Milano chiedeva, pertanto, che, in accoglimento dell'appello ed in riforma della sentenza del giudice di pace, venisse respinta l'opposizione e confermato il verbale di contestazione numero 7034903-1/2013 nonché le sanzioni accessorie ad ogni effetto e conseguenza di legge, con rifusione delle spese e compensi professionali del grado di giudizio.

Si costituiva l'appellato Carbone chiedendo il rigetto dell'appello con condanna al risarcimento dei danni nella misura di giustizia e vittoria di spese.

Ribadiva che la nuova normativa introdotta dall'art. 29 co. quater del D. L. 207/2008 non era entrata in vigore e che il verbale di contestazione era illegittimo per omessa o insufficiente motivazione atteso che i motivi riportati nel verbale erano *“sguarniti di quella sommaria esposizione la cui inesistenza rende nullo il verbale”* ai sensi degli art. 200 e 201 C.d.S. e 384 del Regolamento di attuazione.

Concesse note difensive, depositate dal solo appellato, all'odierna udienza, ultimata la discussione, il giudice pronunciava sentenza dando lettura del dispositivo e della concisa esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione.

Considerato in diritto che:

L'appello del Comune è fondato e merita accoglimento.

Il primo giudice ha errato laddove non ha ritenuto in vigore le modifiche apportate alla legge 21/1992 dall'art. 29 co 1 quater del D.L. 207/2008.

Come correttamente argomentato dalla difesa del Comune l'efficacia delle suddette norme è stata sospesa, ma solo fino al 31.3.2010.

Invero, l'art. 7-bis del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5 convertito con modificazione dalla legge 33/2009, che reca in rubrica *“Sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea”* ha disposto che. *“Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni ed agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30.6.2009”*.



Con successivi tre D.L., convertiti tutti con modificazioni, e sopra meglio indicati, la sospensione è stata prorogata *“fino al 31 marzo 2010; circostanza pacifica in causa.*

Le leggi successivamente approvate dal Parlamento, aventi ad oggetto la normativa in questione, non hanno più disposto la sospensione dell'efficacia dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207 che quindi è pacificamente entrato in vigore.

Invero il D.L. 40/2010 convertito con modificazioni dalla L. 73/2010, all'art. 2 co 3 ha disposto che *“Ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il termine di 60 giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi”.*

Il previsto decreto ministeriale non è stato emanato nel termine di 60 giorni sopra indicato ed il legislatore con ben 10 decreti legge, che si sono succeduti dal 2010 al 2014, ha via via rinviato il termine, prorogandolo, allo stato, fino al *31 dicembre 2015* (cfr. D.L. 192/2014 art. 8).

Dalla lettura della norma da ultimo trascritta si evince che il legislatore non ha più voluto rinviare l'efficacia delle nuove disposizioni del 2008 in quanto nessuna espressione esplicita ne prevede una sospensione. Neppure è possibile giungervi in via di interpretazione, atteso che, anzi, il tenore del trascritto articolo 2 co. 3 impone di addivenire alla soluzione opposta. Il legislatore, infatti, pur richiamando l'art. 7 bis che aveva auspicato una *ridefinizione della disciplina della legge 21/1992*, ha inteso *assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale*, esigenza che presuppone che la disciplina *de qua* sia in vigore, ed ha previsto che venissero emanate con decreto ministeriale *disposizioni attuative* a conferma della operatività della normativa primaria.



Né può argomentarsi che la mancanza delle disposizioni di attuazione ministeriali possa determinare l'inefficacia della normativa legislativa, atteso che gli artt. 3 e 11 della legge 21/92, come modificati nel 2008, che disciplinano il caso di specie, sono norme immediatamente precettive che dettano prescrizioni precise e dettagliate e che non necessitano di attuazione alcuna.

Negli stessi termini si è pronunciato il TAR Lazio con più sentenze del 2012 (nn. 7516, 7517, 2204) ed anche la Corte di Giustizia allorché ha deciso sul rinvio pregiudiziale proposto dal suddetto Tribunale (C - 419 420 162 e 162 del 2912) individuando la normativa nazionale in vigore nella legge 21/1992 come modificata dal D.L. 207/2008 (doc 9 – 14 appellante).

Non si ritiene vincolante, né convincente, il parere dato dal Direttore Generale del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in data 7.9.2012 alla Camera di commercio di Frosinone (depositato da parte appellata) secondo il quale l'art. 29 più volte citato non sarebbe allo stato in vigore. Trattasi di un mero parere di un funzionario amministrativo e non di un atto normativo, non idoneo pertanto a fornire interpretazioni autentiche della legge.

Giova sottolineare, che la legge del 2008, seppur è intervenuta apportando modifiche alla disciplina del servizio di noleggio con conducente (ncc), lo ha fatto nel rispetto dei principi già espressi dalla legge quadro del 1992 che, già nella originaria formulazione, diversificava il servizio di taxi dal servizio di trasporto di terzi con conducente prevedendo, all'art. 1, con quasi coincidente formulazione, che *“Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse”* ed all'art. 11 che *“I veicoli o natanti adibiti al servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali ... 3. Nel servizio di noleggio con conducente, esercito a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi ... 4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso le rispettive rimesse”*.

Pertanto anche prima della modifica del 2008 la legge operava una sostanziale differenza tra servizio di taxi e ncc prevedendo, nel secondo, la necessità che le auto stazionassero all'interno delle rimesse, che la richiesta dovesse essere inoltrata presso la sede del vettore/rimessa, che le auto non potessero sostare in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni in cui esiste il



servizio di taxi. Sicchè non pare dubbio che le modalità di utilizzo della licenza di ncc poste in essere dal Carbone siano incompatibili anche con le previsioni della legge quadro del 1992.

Si sottolinea, ancora sul punto, che eventuali problematiche di contrasto della legge del 1992 e delle successive modifiche con la normativa comunitaria sotto il profilo dei principi della concorrenza, della libera prestazione di servizi, o del diritto di stabilimento, profili sollevati da parte appellata peraltro solo con le note conclusive e in via generale, senza alcuna specificazione nel caso concreto, seppur sottolineate anche dalla relazione illustrativa che ha accompagnato la legge di conversione del D.L. cosiddetto Milleproroghe n. 225 del 2010 che ha evidenziato come la disciplina innovativa *“presenti notevoli elementi di criticità sia per il profilo costituzionale sia per il profilo comunitario”*, non assumono rilevanza nel presente giudizio che non presenta alcun elemento di collegamento con altri Stati e/o cittadini della Unione, avendo il Carbone, cittadino italiano, residenza e rimessa a Milano e non facendosi altresì questione di servizio in ambito territoriale diverso da quello del Comune che ha rilasciato la licenza, essendosi il trasporto svolto a Milano, trattandosi quindi di controversia che presenta un mero carattere locale.

Accertata la piena operatività delle norme di cui alla legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, si ritiene che gli operanti abbiano correttamente contestato al CARBONE la violazione dell'art. 85 co. 4 del C.d.S. che stabilisce: *“Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso, ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di euro da 168 a euro 674. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo dal 2 e 8 mesi secondo le norme del capo I, sezione II, dal titolo VI”*.

Invero i fatti accertati e sostanzialmente non contestati dall'opponente, sono i seguenti:

il Carbone, con la propria autovettura Mercedes adibita a noleggio con conducente e abbinata alla licenza di esercizio numero 35/A rilasciata dal Comune di Milano, era in sosta il giorno 4/6/2013 alle ore alle 10:40 in Milano in via Monte Grappa. Alle 10:55 il Carbone si avviava per raggiungere l'hotel Principe di Savoia in piazza della Repubblica dove, dopo pochi muniti, caricava una persona che sedeva sul sedile posteriore. In quel momento intervenivano gli operanti della polizia locale che raccoglievano le dichiarazioni del passeggero il quale dichiarava di essere un membro di UBER, di aver avuto necessità di essere trasportato al consolato americano di Milano,



di aver aperto l'applicazione scaricata sul suo iPhone e di avere richiesto il servizio, quindi il conducente lo aveva prelevato all'hotel Principe di Savoia. Venivano raccolte e verbalizzate anche le dichiarazioni del Carbone il quale dichiarava "ho ricevuto una prenotazione sul mio telefono". Nel ricorso in opposizione si legge "il signor Luigi Carbone riceveva la richiesta mediante un'applicazione denominata UBER direttamente sul proprio cellulare, strumento di lavoro ed effettiva sede operativa. È provato documentalmente che la prenotazione è stata confermata mediante mail. La ratio è la medesima di quella prevista nella norma: la chiamata arriva in sede mediante mail. Uber rappresenterebbe l'intermediario, la segretaria, la segreteria telefonica della sede" (pagina 4).

Così ricostruiti i fatti è indubbio che il comportamento tenuto dal Carbone non è stato conforme alle disposizioni di legge in vigore ed in particolare alle norme di cui agli artt. 3 e 11 della legge quadro del 1992 come modificata nel 2008.

L'art. 3 recita:

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.
2. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.
3. La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

L'art. 11, commi 3 e 4 dispone

3. Nel servizio di noleggio con conducente, esercitato a mezzo di autovetture, e' vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi. In detti comuni i veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente possono sostare, a disposizione dell'utenza, esclusivamente all'interno della rimessa. I comuni in cui non e' esercito il servizio taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi. Ai veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente e' consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e gli altri servizi pubblici.
4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. Nel servizio di noleggio con conducente e' previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un "foglio di servizio" completo dei seguenti dati (omissis).

Non è dubbio che, nel caso di specie, il Carbone non fosse in attesa presso la propria rimessa, coincidente con l'abitazione sita a Milano in via De Finetti 13, allorché ha ricevuto la richiesta del



servizio di trasporto, bensì fosse fermo in una via del centro di Milano, che non abbia stazionato il proprio veicolo all'interno della rimessa, che non abbia preso il via per effettuare il servizio richiestogli dal cittadino americano dalla rimessa -punto di partenza e di arrivo di ogni servizio- e che fosse in sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nel comune di Milano ove è esercitato il servizio di taxi.

Non può certo ritenersi, senza stravolgere il senso della normativa, oltre che il buon senso, che la sede operativa/rimessa sia l'iphone e che Uber sia la segretaria che passa le chiamate.

Piuttosto non può che sottolinearsi che, nell'attuale sistema normativo, che non è compito di questo giudice valutare, ma solo applicare, il sistema di noleggio con conducente nelle città in cui è operativo il servizio di taxi, non può effettuarsi con le modalità della applicazione introdotta da UBER che lo assimila al servizio di radio-taxi. La richiesta di trasporto trasmessa dall'utente mediante l'app UBER è di fatto del tutto assimilabile al servizio di radio-taxi da anni in uso a Milano. Tramite tale applicazione, infatti, l'utente richiede il servizio dal luogo in cui si trova e l'autista più prossimo, individuato attraverso un sistema di geolocalizzazione, si reca a prelevarlo per iniziare il trasporto, così di fatto realizzandosi la medesima specifica modalità operativa del servizio di radio-taxi e così violando la norma che impone che, nel caso di noleggio con conducente, il trasporto individuale deve originare presso la sede del vettore e che vieta al conducente del servizio di ncc di sostare sulla pubblica via nell'attesa di clienti.

Infine deve respingersi il motivo di opposizione, peraltro generico, formulato dal CARBONE fin dal ricorso introduttivo e reiterato in questa sede, consistente nella asserita omessa o insufficiente motivazione del verbale di contestazione.

Al contrario il verbale appare pienamente conforme alla normativa dettata per la sua compilazione e contiene, oltre alle generalità del trasgressore, al tipo di veicolo, agli estremi della patente di guida, la citazione della norma violata (art. 85 co 4 C.d.S.), la sommaria esposizione del fatto (*"effettuava un servizio di noleggio con conducente senza attenersi alle disposizioni della licenza. Acquisiva un servizio al di fuori della rimessa"*), le dichiarazioni del Carbone (*"ho ricevuto una prenotazione sul mio telefono"*), in conformità alle disposizioni di cui agli artt. 200 e 201 C.d.S. e 383 Reg. di att.

Nessuna nullità pertanto si riscontra neppure sotto questo profilo.

Le spese di lite seguono la soccombenza e si liquidano, d'ufficio, in assenza di nota spese, come in dispositivo ai sensi del D.M. 55/2014 tenuto conto del valore della causa e degli altri parametri ivi indicati.



P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, in grado di appello, in accoglimento dell'appello del Comune di Milano avverso la sentenza del giudice di pace di Milano n. 113858/2013 pronunciata il 7/11/2013, pubblicata il 12/11/2013, reietta o assorbita ogni altra domanda, eccezione o conclusione, in totale riforma della sentenza,

1. Rigetta l'opposizione proposta da CARBONE LUIGI avverso il verbale di contestazione n. 7034903-1 del 4.6.2013 ed il connesso provvedimento di fermo amministrativo, che per l'effetto conferma integralmente,
2. Condanna il Carbone alla rifusione delle spese del presente grado del giudizio a favore del Comune di Milano che si liquidano in € 55.50 per contributo unificato ed in € 600,00 per compensi professionali, oltre spese generali forfetarie, oltre IVA e CPA come per legge.

Così deciso in Milano, il 6.7.2015

Il Giudice

Dr. Anna Cattaneo

