



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'algorithm".

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, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale; b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, 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 pubblicistiche, 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