

Giorgio Resta

UBER DI FRONTE ALLE CORTI EUROPEE

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

TRIBUNALE TORINO**22 MARZO 2017****PRESIDENTE:** RATTI**ESTENSORE:** DI CAPUA**PARTI:** UBER ITALY SRL(avv.ti Tesauero,
Guglielmetti)

SOCIETÀ PRONTO TAXI ET AL.

(avv.ti Moravia,
Giustiniani)

• Piattaforme digitali •
 Uber • Intermediario o
 operatore del mercato •
 Violazione di norme pub-
 blicistiche • Concorrenza
 sleale ex art. 2598, n. 3,
 c.c.

*La prestazione di un servizio tec-
 nologico, che organizzi, diffonda
 e promuova da parte di soggetti*

*privi di autorizzazione ammini-
 strativa e/o di licenza un tra-
 sporto terzi dietro corrispettivo
 su richiesta del trasportato, in
 modo non continuativo o perio-
 dico, su itinerari e secondo orari
 stabiliti di volta in volta, è illecita
 per violazione di norme pubbli-
 cistiche e va inibita in quanto atto
 di concorrenza sleale (nella spe-
 cie, il servizio in questione era
 prestato attraverso l'applica-
 zione Uber Pop)*

MOTIVI IN FATTO ED IN DIRITTO DELLA DECISIONE.

1. Sullo svolgimento dei procedimenti cautelari presso il Tribunale di Milano.

1.1. Con ricorso ex art. 700 c.p.c. depositato in data 20 marzo 2015 (cfr. doc. 84 delle parti convenute), le società che gestiscono i servizi di radio taxi in Milano, Torino e Genova SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI S.C. A R.L., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Amministratore Delegato sig. AIMONE CAT Alberto, COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO S.C., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. AVANZI Davide, TAXIBLU S.C. TAXIBLU CONSORZIO RADIOTAXI SATELLITARE SOCIETÀ COOPERATIVA, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente del C.d.A. sig. BOCCALINI Emilio Luigi, COOPERATIVA RADIO-TAXI GENOVA S.C., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. CENTANARO Valter, ITALTAXI SERVICE S.R.L., in persona del rappresentante *pro tempore* e Amministratore sig.ra SANTORO Maria Maddalena, nonché le organizzazioni sindacali e associazioni di categoria del settore taxi a livello locale ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.Ta.M./C.N.A. - SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E PROVINCIA aderente a C.N.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. BIGLIO Adriano, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, associata all'Associazione UNICA Nazionale e alla FILT CGIL Milano, in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. MAGGIOLO Giovanni, T.A.M. TASSISTI ARTIGIANI MILANESI, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. SEVERGNINI Claudio, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. FUGAZZA Stefano, FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. GENOVESE Alessandro, ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI, in persona dei legali rappresentanti *pro tempore*, Presidente sig. GENOVESE Alessandro e Vice Presidente sig. DI ALESSANDRO Carlo e, inoltre, gli operatori del servizio taxi nelle stesse città signori BOCCALINI Emilio Luigi, SEVERGNINI Claudio, BIGLIO Adriano, AIMONE CAT Alberto, AVANZI Davide e CENTANARO Valter, chiedevano in via cautelare al Tribunale

di Milano di inibire alle società UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V., RASIER OPERATIONS B.V. e UBER ITALY S.R.L., nonché al sig. NOÈ Roberto l'utilizzo del servizio UberPop, 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. In sintesi, le parti 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 UberPop — 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.

Ad avviso delle parti ricorrenti, poiché le società resistenti attraverso l'app gestivano 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 UberPop 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 le parti resistenti società UBER ITALY S.R.L., UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V., 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.

Le parti resistenti chiedevano quindi il rigetto di tutte le istanze cautelari proposte nei loro confronti e, in via subordinata, chiedevano

che, in caso di accoglimento della domanda di inibitoria, il blocco del funzionamento dell'applicazione UberPop 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.

In via preliminare, le società resistenti sollevavano 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, le società resistenti eccepivano 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 UberPop potesse ritenersi un servizio di trasporto di taxi, in quanto si trattava di un'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 UberPop. Una simile peculiarità valeva a confermare il carattere privato del trasporto, in quanto per 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 sarebbero valse ad escludere il carattere abusivo di una simile forma di trasporto. Dunque, secondo le parti resistenti, il rapporto che si instaurava fra i passeggeri e gli autisti attraverso l'applicazione UberPop, 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 parti resistenti, la prospettata violazione da parte dei conducenti di UberPop delle norme pubblicistiche non sarebbe stata comunque di per sé sufficiente ad integrare un illecito anticoncorrenziale, in quanto 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 UberPop era destinata ad un gruppo chiuso e definito di utenti formatosi sulla piattaforma. Secondo le parti resistenti, 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 UberPop mira a soddisfare l'interesse della collettività, da valutarsi anche secondo una lettura conforme ai principi antitrust, ostativi alla formazione di monopoli e pro-concorrenziali.

Inoltre, l'intento dei ricorrenti di fermare il servizio UberPop sarebbe entrato 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*, le parti resistenti contestavano che vi fosse prova dell'idoneità delle condotte censurate a provocare in concreto un danno grave ed irreparabile. Inoltre, non vi sarebbe stato il presupposto dell'urgenza, in quanto l'azione cautelare era stata esperita a distanza di un anno dall'inizio dell'attività di UberPop. Non sarebbe 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 UberPop 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. Con Ordinanza datata 25 maggio 2015, depositata in data 26 maggio 2015, il Giudice Designato del Tribunale di Milano Dott. Claudio MARANGONI (cfr. doc. 62 delle parti convenute costituite):

- in parziale accoglimento del ricorso cautelare, accertata la concorrenza sleale posta in essere ai sensi dell'art. 2598 n. 3 c.c. dalle parti resistenti, inibiva in via cautelare ed urgente alle medesime l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'app denominata UberPop e, comunque, la prestazione di un servizio — comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso che organizzasse, diffondesse e promuovesse 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;

- fissava a titolo di penale per il ritardo nell'attuazione dell'inibitoria di cui al capo 1) la somma di Euro 20.000,00 per ogni giorno di ritardo a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla comunicazione dell'ordinanza;

- rigettava le domande svolte dalla ricorrente ITALTAXI SERVICE S.r.l. nonché quelle di tutte le ricorrenti nei confronti del resistente sig. NOÈ Roberto e le altre domande avanzate dalle ricorrenti;

- disponeva 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 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;

- condannava 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 Euro 12.800,00 (di cui Euro 800,00 per spese ed Euro 12.000,00 per compensi), oltre rimborso forfetario ex art. 2, comma 2 D.M. 55/14 ed oneri di legge e dichiarava compensate le spese tra le parti resistenti e la ricorrente ITALTAXI SERVICE S.r.l.

1.4. Le società UBER ITALY S.R.L., UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V. proponevano reclamo avverso la predetta Ordinanza, ai sensi dell'art. 669 *terdecies* c.p.c., sulla base dei seguenti quattro motivi, così sintetizzabili:

- 1) UberPop sarebbe stato un servizio diverso da quello assolto dai taxi, costituendo una piattaforma tecnologica;

- 2) in ogni caso, tale servizio non sarebbe stato in concorrenza rispetto ai taxi;

- 3) a torto, il primo giudice avrebbe ritenuto che UBER beneficiasse di risparmi di costi;

- 4) non sarebbe stato comunque ravvisabile il *periculum in mora*, mancando la prova di una diminuzione della domanda di servizio taxi a causa dell'ingresso sul mercato di UBER.

1.5. A loro volta il gruppo delle società, associazioni, consorzi, persone fisiche ricorrenti in primo grado definibili come "Gruppo Taxi" proponevano separato reclamo nei confronti di tutti gli originari resistenti e, in particolare, nei confronti del sig. NOÈ Roberto, in parte condizionato ed in parte autonomo rispetto al reclamo avversario, avverso l'Ordinanza del Giudice Designato che, accogliendo parzialmente le loro istanze cautelari, aveva ritenuto di escludere le misure disposte nei confronti del sig. NOÈ Roberto, *driver* reclutato da UBER, convenuto anche in *prime cure* ed ivi rimasto contumace. Tale reclamo radicava il procedimento n. 36491/15 R.G. e veniva riunito a quello già pendente promosso da dalle società UBER al n. 35445/15 R.G.

1.6. Con Ordinanza collegiale datata 2 luglio 2015, il Collegio della Sezione Specializzata Impresa "A" del Tribunale di Milano (cfr. doc. 87 delle parti convenute costituite):

- rigettava il reclamo proposto dalle società UBER e RASIER, come sopra meglio indicate;

- in parziale accoglimento del secondo reclamo, inibiva al sig. NOÈ Roberto di utilizzare il servizio UberPop offrendosi quale conducente per trasporti di persone realizzati per il tramite della suddetta piattaforma;
- poneva a carico dello stesso la penale di Euro 50,00 per ogni giorno di ritardo nel conformarsi al provvedimento e di Euro 10,00 per ogni violazione constatata successivamente alla notifica dell'ordinanza al medesimo a cura della parte reclamante TAXIBLU, CONSORZIO RADIO-TAXI SATELLITARE e altri;
- disponeva che la pubblicazione del provvedimento di primo grado già disposta con l'Ordinanza reclamata fosse integrata con la notizia che l'ordine inibitorio era stato esteso anche nei confronti del conducente sig. NOÈ Roberto;
- rigettava ogni altra domanda;
- condannava 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 Euro 22.000,00 per compensi, oltre al rimborso spese forfetarie, IVA ed accessori come per legge;
- dichiarava compensate le spese del procedimento cautelare nei due gradi di giudizio fra Gruppo TAXI e sig. NOÈ Roberto.

2. Sullo svolgimento del processo nel presente giudizio di merito.

2.1. Con atto di citazione datato 6 agosto 2015 ritualmente notificato, la società UBER ITALY S.R.L., in persona del procuratore speciale e legale rappresentante *pro tempore* sig.ra ARESE LUCINI Benedetta, nonché le società UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V., in persona del procuratore speciale e legale rappresentante *pro tempore* sig. DE KIEVIT Zac (collettivamente, le "Società del Gruppo UBER"), hanno convenuto in giudizio presso il Tribunale di Torino la SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI S.C. A R.L., la COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO S.C., la TAXIBLU S.C. -TAXIBLU CONSORZIO RADIOTAXI SATELLITARE SOCIETÀ COOPERATIVA, la COOPERATIVA RADIOTAXI GENOVA S.C., l'ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.-Ta.M./C.N.A. -SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E PROVINCIA, l'ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, associata all'Associazione UNICA Nazionale e alla FILT CGIL Milano, la T.A.M. TASSISTI ARTIGIANI MILANESI, l'UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, la FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, l'ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI, il sig. BOCCALINI Emilio Luigi, il sig. SEVERGNINI Claudio, il sig. BIGLIO Adriano, il sig. AIMONE CAT Alberto, il sig. AVANZI Davide, il sig. CENTARANO Valter, chiedendo:

- di accertare e dichiarare che le società UBER ITALY S.r.l., UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV non svolgono alcuna attività sul mercato in Italia con l'app UberPop e in relazione al servizio UberPop e, pertanto, non sono responsabili del

compimento di alcun atto di concorrenza sleale o illecito ad altro titolo a danno dei convenuti in relazione al predetto servizio;

- di accertare e dichiarare che l'attività svolta dalle società attrici e, in particolare, da UBER BV e RASIER OPERATIONS BV, con l'app UberPop e in relazione al servizio UberPop, non costituisce atto di concorrenza sleale o atto illecito ad altro titolo in danno dei convenuti;

- per l'effetto, di revocare l'ordine cautelare inibitorio disposto con l'Ordinanza del Tribunale di Milano in data 25 maggio 2015, confermata con Ordinanza Collegiale del 2 luglio 2015, nei confronti di parte attrice in riferimento al servizio UberPop;

- preliminarmente, di sospendere il giudizio e rimettere alla Corte Costituzionale la questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della L.R. Piemonte n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 41 e 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost.;

- sempre preliminarmente, occorrendo, di sospendere il giudizio e rimettere alla Corte di Giustizia UE, ex art. 267 TFUE.

Il Tribunale di Torino è stato ritenuto competente in quanto *locus commissi delicti* dell'illecito a danno di tutti i convenuti, essendo il servizio Uber Pop stato prestato anche a Torino, oltre che in quanto foro generale per alcuni dei convenuti.

2.2. In data 26 novembre 2015 si sono costituite ritualmente e tempestivamente in Cancelleria le parti convenute SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI S.C. A R.L., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Amministratore Delegato sig. AIMONE CAT Alberto, COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO S.C., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. AVANZI Davide, TAXIBLU S.C. - TAXIBLU CONSORZIO RADIOTAXI SATELLITARE SOCIETÀ COOPERATIVA, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente del C.d.A. sig. BOCCALINI Emilio Luigi, COOPERATIVA RADIO-TAXI GENOVA S.C., in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. CENTANARO Valter, ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.-Ta.M./C.N.A. - SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E PROVINCIA aderente a C.N.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. BIGLIO Adriano, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, associata all'Associazione UNICA Nazionale e alla FILT CGIL Milano, in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. MAGGIOLO Giovanni, T.A.M. TASSISTI ARTIGIANI MILANESI, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. SEVERGNINI Claudio, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO, in persona del legale rappresentante *pro tempore* e Presidente sig. FUGAZZA Stefano, FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI, in persona del legale rappresentante *pro tempore* sig. GENOVESE Alessandro, ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI, in persona dei legali rappresentanti *pro tempore*, Presidente sig. GENOVESE Alessandro e Vice Presidente sig. DI ALESSANDRO Carlo, depositando comparsa di costituzione e risposta datata 26 novembre 2015, chiedendo lo spostamento dell'udienza di prima comparizione ex art. 269, 2° comma, c.p.c., per consentire la chiamata in causa del terzo sig. NOÈ Roberto, contestando le allegazioni e le domande di controparte e chiedendo, nel merito:

- in via principale, di respingere tutte le domande attoree perché infondate in fatto e in diritto e, per l'effetto, di accertare e dichiarare la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici e dai *drivers* da esse reclutati, qui presenti nella persona del terzo chiamato sig. Roberto NOÉ, con il servizio già denominato UberPop (o con altro equivalente, comunque denominato), confermando l'inibitoria di tale servizio e di ogni attività ad esso connessa già disposta in sede cautelare;

- in via subordinata, di accertare e dichiarare la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici quali terzi partecipanti dell'illecito anti-concorrenziale ascrivibile al sig. Roberto NOÉ, commesso tramite il servizio già denominato UberPop (o con altro equivalente, comunque denominato), confermando l'inibitoria di tale servizio e di ogni attività ad esso connessa già disposta in sede cautelare.

2.3. Con Decreto in data 1 dicembre 2015, il Giudice Istruttore e Presidente della Prima Sezione Civile del Tribunale di Torino Dott. Umberto SCOTTI ha differito la prima udienza al 23 marzo 2016 per consentire alle predette parti convenute di chiamare in causa il sig. NOÉ Roberto nel rispetto dei termini a comparire, ai sensi dell'art. 269, 2° comma, c.p.c.

2.4. All'udienza di prima comparizione ex art. 183 c.p.c. in data 23 marzo 2016 il Giudice Istruttore, verificata la rituale notificazione dell'atto di citazione ai convenuti signori BOCCALINI Emilio Luigi, SEVERGNINI Claudio, BIGLIO Adriano, AIMONE CAT Alberto, AVANZI Davide e CENTARANO Valter, nonché al terzo chiamato sig. NOÉ Roberto, li ha dichiarati contumaci.

In tale udienza i difensori delle parti attrici hanno chiesto al Giudice di sospendere il giudizio erimettere alla Corte Costituzionale la questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della L.R. n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 41 e 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost., nonché, occorrendo, rimettere alla Corte di Giustizia UE, ex art. 267 TFUE, il seguente quesito: *“Se gli articoli 49 e 56, rispettivamente sulla libertà di stabilimento e sulla libera prestazione di servizi e l'artt. 3 e ss. sulla concorrenza del TFUE, 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 il servizio taxi (l. n. 21/92) e prevedono sanzioni per la loro violazione (art. 86 d.lgs. n. 285/92 Cod. della Strada) — 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”*.

Il Giudice Istruttore, su richiesta delle parti, ha quindi concesso alle stesse i seguenti termini perentori, ai sensi dell'art. 183, 6° comma, c.p.c.:

1) un termine perentorio di trenta giorni per il deposito di memorie limitate alle sole precisazioni o modificazioni delle domande, delle eccezioni e delle conclusioni già proposte;

2) un termine perentorio di ulteriori trenta giorni per replicare alle domande ed eccezioni nuove, omodificate dell'altra parte, per proporre le eccezioni che sono conseguenza delle domande e delle eccezioni medesime e per l'indicazione dei mezzi di prova e produzioni documentali;

3) un termine perentorio di ulteriori venti giorni per le sole indicazioni di prova contraria.

2.5. All'esito della successiva udienza il Giudice Istruttore e Presidente della Prima Sezione Civile del Tribunale di Torino Dott. Umberto SCOTTI si è riservato sulle istanze proposte dalle parti e, con Ordinanza datata 11 luglio 2016, sciogliendo la predetta riserva, ha demandato alla valutazione del Collegio, in sede decisoria, l'eventuale proposizione sia della questione di legittimità costituzionale, sia della questione incidentale interpretativa del diritto comunitario (come integrata nella terza memoria *ex art.* 183 c.p.c.) sollevate dalle Società UBER ed ha fissato udienza per la precisazione delle conclusioni.

2.6. Con provvedimento in data 18 settembre 2016, il Presidente della Prima Sezione civile del Tribunale di Torino ha riassegnato la presente causa al nuovo Giudice Istruttore Dott. Edoardo DI CAPUA, in sostituzione del Dott. SCOTTI (trasferito ad altro ufficio, presso la Corte Suprema di Cassazione).

2.7. Infine, all'udienza in data 30 novembre 2016 il Giudice Istruttore, fatte precisare alle parti costituite le conclusioni così come in epigrafe, ha rimesso la causa al Collegio per la decisione, disponendo il deposito delle comparse conclusionali entro il termine perentorio di 60 giorni e delle memorie di replica entro il successivo termine perentorio di 20 giorni, a norma dell'art. 190 c.p.c.¹.

Decorsi i predetti termini perentori previsti dall'art. 190, 1° comma, c.p.c., la causa è stata decisa dal Collegio riunito in Camera di Consiglio, nella composizione tabellare prevista per il 24 febbraio 2017.

3. Sulla composizione del Tribunale.

3.1. In via preliminare, va rilevato che la causa rientra tra quelle che l'art. 50 *bis* c.p.c. (introdotto dall'art. 56 D.lgs. n. 51/1998) riserva al giudizio del Tribunale in composizione collegiale e, precisamente, nel-

¹ Le parti attrici hanno riproposto la richiesta di discussione orale soltanto in data 23 febbraio 2017 e, dunque, successivamente alla scadenza del termine (20 febbraio 2017) per il deposito delle memorie di replica.

Con provvedimento in data 27 febbraio 2017, il Presidente della Prima Sezione Civile del Tribunale di Torino ha quindire-

spinto l'istanza attorea di discussione orale della causa *ex art.* 275 c.p.c.

Pertanto, decorsi i predetti termini perentori previsti dall'art. 190, 1° comma, c.p.c., la causa è stata decisa dal Collegio riunito in Camera di Consiglio, nella composizione tabellare prevista per il 24 febbraio 2017.

l'ipotesi prevista dal n. 3) del citato articolo, trattandosi di causa devoluta alla Sezione Specializzata in materia di impresa.

3.2. Com'è noto, sebbene la competenza in materia di concorrenza sleale spetti in gran parte alle Sezioni Specializzate, una parte residua al giudice ordinario.

Questa singolare bipartizione è determinata dall'art. 134 c.p.i., che prevede appunto la devoluzione alla cognizione delle Sezioni Specializzate di tutte le controversie in materia di concorrenza sleale, con esclusione tuttavia di quelle che *“non interferiscono, neppure indirettamente, con l'esercizio dei diritti di proprietà industriale”* (e quindi, alla luce dell'art. 1 c.p.i.: dei marchi e degli altri segni distintivi, delle indicazioni geografiche e delle denominazioni di origine, dei disegni e modelli, delle invenzioni, dei modelli di utilità, delle topografie dei prodotti a semiconduttori, delle informazioni aziendali riservate e delle nuove varietà vegetali). Al giudice ordinario in composizione monocratica spetta dunque la competenza nelle azioni di concorrenza sleale fondate sull'art. 2598 nn. 2) e 3) c.c., ove non connesse in alcun modo con quelle prima menzionate.

Nel caso di specie, viene innanzitutto in considerazione la concorrenza sleale ex art. 2598 n. 3) c.c. (per violazione di norme pubblicitiche da parte di UBER), senza alcuna connessione con l'esercizio dei diritti di proprietà industriale.

Pertanto, le Società del Gruppo UBER lamentano anche che un'interpretazione differente della normativa vigente, da intendersi come limitativa di ulteriori servizi di trasporto diversi da Taxi e Noleggio con Conducente (come sostenuto dalle Ordinanze di Milano) si porrebbe in contrasto con i principi comunitari posti a tutela delle libertà fondamentali garantite dal Trattato (*“concorrenza”* ex art. 3 TFUE; *“libera prestazione dei servizi”* ex art. 56 TFUE; *“libertà di stabilimento”* ex art. 59 TFUE), oltre che con i principi costituzionali posti a tutela della libertà di impresa ex art. 41 Cost.

Conseguentemente, deve affermarsi la competenza delle Sezioni Specializzate ai sensi dell'art. 3, 1° comma, lettera d) D.Lgs. n. 158/2003, trattandosi di controversie relativa anche *“alla violazione della normativa antitrust dell'Unione europea”*.

3.3. Pertanto, la presente causa dev'essere decisa dal Tribunale, Sezione Specializzata in materia di Impresa, in composizione collegiale.

4. Sulle domande di merito proposte dalle parti.

4.1. Come si è detto, le parti attrici società UBER ITALY S.r.l., UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV (d'ora in avanti, per brevità, *“società UBER”*) hanno chiesto, nel merito:

— di accertare e dichiarare che le società UBER ITALY S.r.l., UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV non svolgono alcuna attività sul mercato in Italia con l'app UberPop e in relazione al servizio UberPop e, pertanto, non sono responsabili del compimento di alcun atto di concorrenza sleale o illecito ad altro titolo a danno dei convenuti in relazione al predetto servizio;

— di accertare e dichiarare che l'attività svolta dalle società attrici e, in particolare, da UBER BV e RASIER OPERATIONS BV, con l'app UberPop e in relazione al servizio UberPop, non costituisce atto di concorrenza sleale o atto illecito ad altro titolo in danno dei convenuti;

— per l'effetto, di revocare l'ordine cautelare inibitorio disposto con l'Ordinanza del Tribunale di Milano in data 25 maggio 2015, confermata con Ordinanza Collegiale del 2 luglio 2015, nei confronti di parte attrice in riferimento al servizio UberPop.

Le parti convenute costituite, invece, hanno chiesto:

— in via principale, di respingere tutte le domande attoree perché infondate in fatto e in diritto e, per l'effetto, di accertare e dichiarare la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici e dai *drivers* da esse reclutati, qui presenti nella persona del terzo chiamato sig. Roberto NOÉ, con il servizio già denominato UberPop (o con altro equivalente, comunque denominato), confermando l'inibitoria di tale servizio e di ogni attività ad esso connessa già disposta in sede cautelare;

— in via subordinata, di accertare e dichiarare la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici quali terzi compartecipi dell'illecito anti-concorrenziale ascrivibile al sig. Roberto NOÉ, commesso tramite il servizio già denominato UberPop (o con altro equivalente, comunque denominato), confermando l'inibitoria di tale servizio e di ogni attività ad esso connessa già disposta in sede cautelare.

In sostanza, le odierne controparti, da contrapposte posizioni chiedono al Tribunale di Torino di accertare e dichiarare che l'attività posta in essere dalle società attrici e dai conducenti da essa reclutati non costituisce/costituisce attività di concorrenza sleale ai sensi dell'art. 2598 n. 3 c.c. Peraltro, anche se la norma in discorso viene richiamata nella sua interezza, è sostanzialmente incontroverso che ciò che viene in rilievo è la negata o dedotta violazione di norme pubbliciste e, comunque, la rilevanza di tale violazione nei rapporti concorrenziali.

La soluzione della controversia, come del resto è intuitivo, passa dunque attraverso l'analisi dell'attività di UBER e della sua compatibilità con la normativa di riferimento nel settore dei trasporti, oltre che con il rapporto di concorrenza tra UBER e le parti convenute e l'eventuale idoneità dell'attività di UBER ad arrecare danno a queste ultime.

Per una migliore analisi delle questioni sopradelineate, il Collegio ritiene dunque utile ripercorrere le principali norme giuridiche di carattere pubblicistico che entrano in gioco ed analizzare l'attività in concreto svolta dalle società del gruppo UBER e dai suoi conducenti.

4.2. A questo proposito, devono innanzitutto richiamarsi le principali allegazioni dedotte dalle parti attrici a sostegno delle proprie domande.

4.2.1. Le parti attrici hanno premesso una serie di circostanze e precisazioni sul gruppo UBER, sull'app UBER e sulla natura del servizio UBER, riferendo, in particolare:

— che il gruppo UBER è stato fondato a San Francisco nel 2009, si è sviluppato a partire da una *start-up* operante nel settore tecnologico dello sviluppo di *software* e applicazioni per *smartphone* ed è attualmente

presente a livello mondiale in oltre 300 città (tra cui le principali città europee e, dal febbraio 2013, anche italiane);

— che la capogruppo a livello internazionale è la società statunitense UBER TECHNOLOGIES Inc., proprietaria della applicazione tecnologica (“app”) denominata Uber;

— che in Europa sono state costituite due *holding*, UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. e UBER INTERNATIONAL B.V., che non svolgono attività operative ed esse controllano le tre società operative UBER B.V., RASIER OPERATIONS B.V. e UBER ITALY S.r.l.;

— che UBER ITALY S.r.l. non svolge attività verso il pubblico, fornendo essenzialmente servizi di consulenza per le altre società del gruppo UBER;

— che UBER B.V. è licenziataria in Europa di tutti i diritti dell’app Uber (doc. 7 del fascicolo cautelare, sub All. A) ed opera come gestore della piattaforma, provvedendo a stipulare i contratti con gli utenti che intendono usufruire dei servizi scaricabili dall’app, tra cui quello UberPop;

— che RASIER OPERATIONS B.V. gestisce i rapporti contrattuali con gli utenti che si propongono come guidatori privati, in relazione al servizio UberPop (doc. 9 del fascicolo cautelare, sub All. A);

— che UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V., dunque, sono le uniche società coinvolte nella fornitura del servizio UberPop, in quanto erogano un servizio IT di piattaforma elettronica che mette in collegamento i diversi gruppi di utenti (guidatori e passeggeri) della *community*;

— che l’app UBER è una piattaforma informatica che, attraverso un sistema di geo-localizzazione, mette in collegamento coloro che chiedono e offrono servizi di trasporto (come UberPop) o di altro genere (ad es. Uber Eats che riguarda la consegna a domicilio di alimenti, attivo anche in Italia dall’ottobre 2016);

— che UBER è una piattaforma di incontro tra domanda e offerta e UberPop è un servizio di *matching* relativo alla condivisione di mezzi di trasporto privato, reso disponibile sulla piattaforma e accessibile mediante un’applicazione *software* (“app”) su *smartphone*, all’interno di una *community* privata registrata e identificata di offerenti e richiedenti potenziali;

— che non vi è alcun rapporto di collaborazione e tantomeno di subordinazione tra alcuna delle Società UBER e gli utenti; in particolare, i guidatori aderiscono liberamente alla *community* e liberamente si cancellano dalla stessa; una volta iscritti e ammessi alla *community*, in ogni caso i guidatori non sono tenuti ad attivare l’applicazione e, nel caso di attivazione, possono liberamente rifiutare una richiesta di passaggio; in altri termini, l’utente del gruppo è libero di scegliere se e quando mettere a disposizione la propria auto e accettare i passaggi; e ciò è coerente con la natura facoltativa, occasionale, non professionale dell’attività;

— che, a fronte della disponibilità a condividere la propria auto con gli altri utenti della *community* UBER per un determinato tragitto, i guidatori, sempre attraverso l’applicazione, ottengono dal passeggero un corrispettivo, che viene stimato preventivamente dall’applicazione e reso visibile all’utente prima della richiesta del passaggio, insieme ai parametri di calcolo, che fanno generalmente riferimento alle tariffe ACI per i

rimborsi chilometrici; a ciò si aggiunge, in alcuni casi, un meccanismo definito *surge pricing*, noto anche ai mercati del trasporto aereo e del servizio alberghiero, che si attiva quando, in determinate e circoscritte zone geografiche, la domanda supera di gran lunga l'offerta disponibile: in tal modo, difatti, si incoraggia il guidatore a spostarsi in tali aree, se l'utente è disposto a pagare un rimborso più elevato;

— che il pagamento da trasportato a guidatore avviene esclusivamente mediante un sistema elettronico gestito da UBER B.V., che preleva la somma corrispondente dalla carta di credito dell'utente e la versa sul conto corrente del guidatore; con cadenza settimanale UBER B.V. emette nei confronti del guidatore una fattura di importo pari al 20% dei rimborsi incassati da ciascun guidatore, quale corrispettivo per i servizi resi disponibili con l'app;

4.2.2. In diritto, le parti attrici hanno dedotto, in primo luogo, che UberPop non sarebbe assimilabile al servizio di taxi e, comunque, non sarebbe in concorrenza con esso, riferendo, in particolare:

— che, come si è detto, le Società UBER (in realtà solo UBER B.V., licenziataria dell'app e RASIER OPERATIONS B.V., controparte contrattuale dei *driver*) non organizzano né gestiscono servizi di trasporto, ma forniscono un servizio IT di piattaforma elettronica, che mette in relazione i diversi gruppi di utenti (guidatori e passeggeri) della *community*;

— che l'attività prestata da UBER non è equiparabile al servizio radio-taxi, in quanto non sono le Società UBER a gestire le chiamate e ad assegnarle, ma sono gli utenti dell'applicazione che prenotano le corse autonomamente utilizzando l'app;

— che, peraltro, anche se si volesse seguire l'opposta tesi accolta dal Tribunale di Milano nelle ordinanze *ante causam* e qui contestate (ossia quella per cui il servizio UberPop sia da considerare di fatto anche un servizio di trasporto perché indissolubilmente legato all'attività prestata dai guidatori iscritti), in ogni caso non si tratterebbe di un servizio in rapporto di concorrenza con il servizio taxi, trattandosi di servizi di trasporto non sostituibili, con requisiti diversi e che soddisfano bisogni differenti, rivolgendosi ad utenze diverse;

— che, anzitutto, il servizio UberPop risponde ai bisogni di utenti, votati alla *sharing economy* e alle nuove tecnologie, che cercano sistemi di mobilità flessibili, a basso costo in sostituzione del servizio di trasporto pubblico di linea; mentre il servizio taxi di fatto intercetta una fascia di utenti per lo più medio-alta, che utilizza il taxi non in sostituzione del servizio di trasporto pubblico di linea, ma in alternativa all'uso dell'auto propria;

— che, in secondo luogo, le modalità con le quali i servizi vengono erogati sono del tutto differenti e connesse al rispettivo mercato di riferimento; il servizio prestato dai guidatori iscritti a UberPop, per stare agli elementi essenziali e distintivi: non si rivolge a un'utenza indifferenziata, ma a una *community* creata *ad hoc* e, quindi, non prevede neppure la destinazione dell'auto ad un uso pubblico; non staziona su piazza, ma è accessibile tramite piattaforma informatica in favore dei soli iscritti alla piattaforma; non è obbligatorio, essendo volontariamente e occasional-

mente prestato dal guidatore, il quale può rifiutare la chiamata e può anche non rendersi attivo sulla piattaforma; inoltre, il guidatore (come anche l'utente/passeggero), può essere estromesso dalla piattaforma, se non in linea con i criteri di permanenza sulla stessa;

— che questi elementi, a ben vedere, escludono ogni ipotesi di sostituibilità dei servizi prestati dai guidatori iscritti a UberPop e dei servizi di taxi, cosicché non può che escludersi un rapporto di concorrenza tra gli stessi (differentemente da quanto sostenuto nelle Ordinanze cautelari del Tribunale di Milano); non si tratta di medesima attività svolta in concorrenza, ma di attività che sono intrinsecamente diverse e, quindi, non in concorrenza tra loro;

— che, al di là dei profili *de iure condendo* che suggeriscono una apposita disciplina del fenomeno, la stessa Autorità dei Trasporti considera già oggi i servizi tecnologici per la mobilità (come è UberPop) del tutto distinti e non assimilabili ai servizi di taxi o NCC, e a livello normativo non riconducibili alle disposizioni della Legge n. 21 del 1992, ma servizi diversi, nuovi, non vietati e da regolamentare.

4.2.3. In secondo luogo, le parti attrici hanno dedotto che il servizio UberPop sarebbe compatibile con le norme in materia di trasporto pubblico non di linea e con le norme del Codice della Strada, riferendo, in particolare:

— che occorre anche chiarire la compatibilità e legittimità del servizio UberPop rispetto alla Legge n. 21/1992, che regola i servizi di trasporto pubblico non di linea e sia rispetto alle norme del Codice della Strada.

— che dalla corretta lettura della Legge n. 21/1992 e del Codice della Strada risulta che tale normativa non pone un divieto rispetto a forme di trasporto private diverse dai servizi pubblici di trasporto non di linea (taxi e NCC); la normativa disciplina i servizi di trasporto pubblico non di linea, individuati nel servizio di taxi e nel servizio di noleggio con conducente; questi servizi, insieme a quelli di linea, costituiscono il complessivo sistema del Trasporto pubblico locale; al di fuori di questo sistema, vi sono i trasporti di natura privata, regolati dalle norme del codice civile;

— che l'affermazione che si legge nell'Ordinanza Collegiale del giudizio cautelare (All. D, pag. 16), secondo cui per l'esercizio delle attività rientranti nella nozione di trasporto pubblico non di linea sono ammesse solo due distinzioni (quella di operatore taxi e quella di operatore NCC) appare, per un verso, un'affermazione non pertinente, perché UberPop non è un servizio di trasporto "pubblico", ma è un servizio prestato in forma "privata" e, per altro verso, un'affermazione errata perché, come detto, la legge non vieta affatto servizi diversi;

— che la Legge n. 21/1992 e gli artt. 82 e 86 del Codice della Strada disciplinano unicamente determinate forme pubbliche di trasporto, ossia servizi pubblici o di pubblica utilità che vengono affidati a privati in regime di licenza, mentre non si occupano dei servizi privati di trasporto come quelli realizzati mediante UberPop;

— che solo molto di recente il legislatore è intervenuto in materia, sia pur a livello solo regionale e solo per il territorio del Piemonte, introducendo per la prima volta un divieto di servizi di trasporto privato non di

linea, con la L.R. Piemonte 6 luglio 2015, n. 14 che, peraltro, è stata dichiarata illegittima dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 265 del 15 dicembre 2016, per violazione dell'art. 117, secondo comma, Cost.;

— che, inoltre, il servizio UberPop non appare in contrasto con l'art. 82 del Codice, norma che sanziona chi effettua un uso differente dell'auto rispetto a quello indicato nella carta di circolazione, distinguendo le ipotesi di “uso proprio” dell'auto e di “uso di terzi”; UberPop, difatti, non rientra nelle ipotesi contemplate dall'art. 82 C.d.S. di “uso di terzi” del veicolo di proprietà, tutte riconducibili ad ipotesi di servizi stabilmente prestati per i terzi (art. 82.5).

4.2.4. Le parti attrici hanno quindi dedotto che il servizio UberPop non costituirebbe concorrenza sleale a danno della categoria dei taxi, innanzitutto in quanto la violazione delle norme pubblicistiche sul trasporto pubblico non di linea non rilevarebbe nell'ambito della disciplina della concorrenza sleale, riferendo sul punto, in particolare:

— che, per tutte le ragioni sopra indicate UberPop non si pone in concorrenza con il servizio taxi e non viola la disciplina dei servizi pubblici non di linea e del Codice della Strada, per cui non è neppure profilabile in astratto che attraverso il servizio UberPop siano posti in essere atti di concorrenza sleale a danno dei tassisti;

— che, nella non creduta ipotesi in cui si dovesse ritenere che UberPop sia un operatore concorrente rispetto ai taxi e la sua attività sia in violazione della disciplina sopra esaminata applicabile ai taxi, ugualmente non sarebbe configurabile una attività di concorrenza sleale a danno dei taxi e ciò perché, come pure riconosciuto dall'Ordinanza Collegiale (pag. 19, punto 4.8, All. D), la violazione di norme pubblicistiche non costituisce di per sé un illecito di concorrenza sleale, dovendosi verificare in concreto gli interessi protetti della disciplina in questione e se la predetta violazione abbia generato un danno ingiusto per chi denuncia e un vantaggio economico per il concorrente;

— che la normativa sul servizio taxi è diretta a garantire la mobilità e la libertà di circolazione delle persone, il rispetto degli obblighi di servizio pubblico in favore degli utenti e la sicurezza dei medesimi e non persegue alcuna finalità di tutela della concorrenza o del mercato, né tantomeno di protezione degli interessi della categoria dei tassisti; come detto la legge di settore non si occupa neppure di forme di servizio diverse, e quindi tanto meno regola la concorrenza di queste rispetto a quella del servizio di taxi;

— che anche la disciplina delle tariffe richiamata da controparte nel giudizio cautelare (che vengono stabilite dall'Amministrazione pubblica sempre solo in termini di prezzi massimi praticabili) non ha finalità di tutelare la concorrenza (tra taxi o tra taxi e altri servizi), ma è volta esclusivamente a proteggere l'utenza del servizio pubblico, nel senso di garantire l'universalità del servizio e non esporre l'utenza medesima a possibili arbitri da parte degli operatori; l'offerta del servizio a prezzi inferiori al massimo previsto non è, quindi, una condotta vietata e il fatto che il nuovo operatore pratichi prezzi inferiori a quelli praticati dai concorrenti già presenti sul mercato non può ritenersi un elemento idoneo a connotare la condotta di “scorrettezza”, essendo anzi di regola un

effetto virtuoso connaturato al gioco della concorrenza e vantaggioso per il pubblico;

— che, pertanto, anche nella denegata ipotesi in cui si ritenesse che i guidatori che utilizzano l'app UBER siano assoggettati alle norme del servizio pubblico non di linea, una violazione da parte degli stessi delle norme in questione sarebbe di per sé irrilevante sul piano della disciplina della concorrenza sleale, perché si tratta di norme con finalità del tutto differenti dalla regolamentazione della concorrenza rispetto a servizi di trasporto alternativi.

4.2.5. Inoltre, le parti attrici hanno dedotto che il servizio UberPop non costituirebbe concorrenza sleale a danno della categoria dei taxi anche perché, sebbene irrilevante, neppure sussisterebbe né sarebbe stato provato un risparmio di costi in favore di UBER rispetto ai tassisti.

4.2.6. Negli scritti conclusivi, le parti attrici hanno anche richiamato la recentissima sentenza della Corte Costituzionale n. 265 del 15 dicembre 2016, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della Legge Regionale del Piemonte 6 luglio 2015, n. 14, secondo quanto si dirà *infra*.

4.2.7. Infine, le parti attrici hanno invocato la necessità di un'interpretazione della Legge 1992 conforme al TFUE e alla Costituzione, secondo quanto si dirà *infra*.

4.3. Il quadro normativo di riferimento.

4.3.1. Nell'ordinamento italiano il trasporto di persone non di linea è regolato da un'apposita legislazione, ossia la Legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*), che ne contempla tassativamente soltanto due, ossia il "servizio di taxi" ed il "servizio di noleggio con conducente" ².

Ciò è confermato anche dall'art. 82 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285), il quale chiarisce espressamente come l'uso dei veicoli in favore di terzi per il trasporto pubblico non di linea di persone comprenda le due sole forme sopra citate ³.

² L'art. 1, comma 1, Legge 15 gennaio 1992, n. 21, definisce autoservizi pubblici non di linea quelli che "provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, 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".

Ora, ai sensi dell'art. 1, comma 2, 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".

³ Il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285), all'art. 82, commi 3, 4 e 5, prevede quanto segue:

"3. I veicoli possono essere adibiti a uso proprio a uso di terzi.

4. Si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della

Si deve anche richiamare l'art. 86 del Nuovo Codice della Strada, che contempla il "servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi" ⁴.

4.3.2. In particolare, ai sensi dell'art. 2 della Legge 15 gennaio 1992, n. 21, il "servizio di taxi" ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti, che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale.

Dunque, gli operatori taxi sono soggetti operanti in un settore imprenditoriale privato, ma che svolgono un servizio pubblico in regime di licenza.

Il rilascio di tale licenza 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 a sua volta condizionata all'ottenimento dello specifico certificato di abilitazione professionale rilasciato dall'Ufficio Provinciale della Motorizzazione civile, a seguito di esame.

L'art. 116 del Nuovo Codice della Strada, ai commi 8 e 9, prevede poi che, per diventare conducenti di taxi, si deve in primo luogo ottenere un Certificato di Abilitazione Professionale, c.d. "CAP", presso il Ministero dei Trasporti ⁵.

carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

5. L'uso di terzi comprende:

- a) locazione senza conducente;
- b) servizio di noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone;
- c) servizio di linea per trasporto di persone;
- d) servizio di trasporto di cose per conto terzi;
- e) servizio di linea per trasporto di cose;
- f) servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi."

L'art. 82, comma 8, Nuovo Codice della Strada prevede poi una sanzione amministrativa a carico di "chiunque utilizza un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati sulla carta di circolazione.

⁴ L'art. 86 del Nuovo Codice della Strada contempla il "servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi", prevedendo testualmente quanto segue:

"1. Il servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore.

2. Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge

15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.671 [2] a euro 6.684. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo

VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza.

3. Chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 79 a euro 312".

⁵ I commi 8 e 9 dell'art. 116 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285) prevedono, infatti, quanto segue:

"8. Ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85, comma 2, lettere a), b) c) e

Al fine di ottenere il “CAP” occorre essere in possesso dei determinati requisiti fisici e psichici richiestiper il rilascio, la revisione e la conferma di validità della patente di guida dei veicoli delle categorie C, D ed E, dettagliatamente individuati dagli art. 311, comma 2, D.P.R. n. 495/1992 (“Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”) e 119, comma 2-ter, Nuovo Codice della Strada) ⁶.

Inoltre, dopo aver ottenuto il CAP, il soggetto che vuole ottenere la licenza deve richiedere l'iscrizione nel ruolo tenuto presso le Camere di Commercio. La domanda di iscrizione è valutata da una commissione appositamente costituita.

Ciascuna Regione, tramite legge regionale, stabilisce altri particolari requisiti necessari per l'inserimento nel ruolo.

Ulteriori requisiti sono poi richiesti per il rilascio effettivo delle licenze da parte dei Comuni, unici soggetti competenti al loro rilascio e all'effettuazione dei controlli sulla costante sussistenza dei relativi requisiti ⁷.

Le tariffe sono fissate dalle competenti autorità e sulla base di queste poi richiesto il corrispettivo per la corsa tra trasportatore ed utente (cfr. gli artt. 2, comma 1, e 13 Legge n. 21/1992).

Le licenze, a seguito di pubblico concorso, sono rilasciate dal Comune ai singoli iscritti nel registro dei conducenti che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* di un veicolo idoneo (cfr. art. 8 Legge n. 21/1992).

d), e di servizio di piazza con autovetture con conducente, di cui all'articolo 36, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B.

9. I certificati di abilitazione professionale di cui al comma 8 sono rilasciati dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esame stabiliti nel regolamento. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1”.

⁶ Precisamente, al fine di ottenere il “CAP” occorre essere in possesso dei seguenti requisiti fisici e psichici richiesti per il rilascio, la revisione e la conferma di validità della patente di guida dei veicoli delle categorie C, D ed E, dettagliatamente individuati dagli art. 311, comma 2, D.P.R.

n. 495/1992 (“Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”) e 119, comma 2-ter, Nuovo Codice della Strada):

- avere almeno 21 anni; essere residenti in un Comune della Repubblica Italiana;
- essere in possesso di una determinata tipologia di patente di guida a seconda del tipo di autovettura utilizzata;
- superare una serie di esami presso l'ASL territorialmente competente che dimostrino l'idoneità alla guida;
- essere in possesso di certificazione rilasciata all'esito di appositi controlli da cui risulti il non uso di sostanze alcoliche;
- essere in possesso di certificazione rilasciata all'esito di appositi controlli da cui risulti il non uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

⁷ L'art. 5 Legge n. 21/1992, infatti, prevede che i Comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono:

“a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio;
b) le modalità per lo svolgimento del servizio;

c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi;

d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente”.

Inoltre, i Regolamenti dei Comuni richiedono di regola ulteriori requisiti per il conferimento della licenza ⁸.

Infine, le assicurazioni obbligatorie per la responsabilità civile applicabili ai veicoli adibiti al servizio taxi sono di tipo diverso rispetto a quelle dei veicoli ordinari. Tenuto conto dell'utilizzo commerciale delle vetture, infatti, il premio/costo applicato ai veicoli adibiti ad uso pubblico, come i taxi, è decisamente più elevato rispetto a quello applicato ai veicoli adibiti ad uso privato ⁹.

4.3.3. Le ragioni sottese a tali limiti legislativi posti all'attività di trasporto pubblico non di linea e, in particolare, a quella degli esercenti il servizio taxi possono riassumersi come segue:

- garantire la pubblica sicurezza, attraverso una serie di controlli tanto sulla persona del guidatore, sul suo stato di salute e sulla sua condotta, quanto sullo stato e le caratteristiche del veicolo adibito a pubblico trasporto;

- garantire la sicurezza del territorio ed un'offerta rispondente alle esigenze pubbliche, tramite un controllo sul rilascio e sul numero delle licenze e sul corretto rapporto tra il numero degli operatori e le esigenze del mercato;

- garantire la tutela dei lavoratori e dei trasportati, tramite la fissazione dei turni di servizio nonché delle condizioni economiche;

- garantire il c.d. ordine pubblico economico e regolamentare l'offerta, tramite l'applicazione di tariffe prestabilite e calmierate.

4.3.4. Come condivisibilmente osservato dal Giudice Designato del Tribunale di Milano nell'Ordinanza cautelare datata 25 maggio 2015, il contesto normativo tratteggiato porta a concludere per la sostanziale impossibilità che un servizio analogo a quello svolto dai taxi possa essere svolto da un soggetto privo di licenza.

4.4. Si deve a questo punto passare all'esame dell'attività svolta con il “servizio UberPop”.

4.4.1. Come si è detto ampiamente in precedenza, le parti attrici contestano che UberPop sia equiparabile ad un servizio di taxi, sostenendo che esso, al contrario, configuri una semplice “applicazione informatica” volta a favorire forme di trasporto “condiviso”, un mero “servizio IT”.

⁸ Come, ad esempio, a seconda dei Comuni: limiti massimi da età; cittadinanza italiana o di alto Stato dell'Unione Europea; residenza o domicilio in un Comune compreso nel territorio della Regione; il non aver riportato determinate condanne a pene detentive; definizione tramite regolamento comunale di orari e turni di servizio; previsione tramite regolamento comunale di limiti alla trasferibilità delle licenze; previ-

sione di vari requisiti e controlli per le auto adibite ad uso taxi.

⁹ Cfr. la dichiarazione proveniente da UNIPOLSAI ASSICURAZIONI -DIVISIONE LA FONDARIA avente ad oggetto “Confronto tariffa autotassametri / tariffa autovetture ad uso privato”, prodotta dalle parti convenute costituite sub doc. 14).

4.4.2. In realtà, il trasporto realizzato da UBER rientra nella nozione di “trasporto pubblico non di linea” fissata dall’art. 1, comma 1, della Legge 21/1992: come si è accennato, infatti, la norma definisce autoservizi pubblici non di linea quelli che *“provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, 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”*.

Nel caso di specie, UBER, a fronte del pagamento di un corrispettivo in denaro, offre a chiunque lo richieda un servizio di trasporto, a richiesta, occasionale, su un percorso stabilito di volta in volta dal trasportato.

La richiesta del servizio (ossia la c.d. “chiamata”) avviene tramite un’applicazione liberamente scaricabile da chiunque possieda uno *smart-phone*. L’offerta non risulta contraddistinta da alcuna delimitazione o caratterizzazione che ne circoscriva in partenza il pubblico di riferimento.

L’applicazione consente agli utenti di visualizzare in tempo reale sul proprio schermo del cellulare la posizione delle vetture in servizio disponibili e di effettuare la chiamata a quella libera più vicina. Ricevuta la chiamata, il *driver* raggiunge e preleva nel luogo di partenza l’utente, il quale, una volta a bordo, comunica all’autista il luogo di destinazione. Giunti a destinazione, l’utente paga il costo della corsa.

Inoltre, l’unica modalità di pagamento accettata da UBER è quella elettronica tramite carta di credito, previa registrazione su sito internet. Il pagamento della corsa avviene su di un conto corrente estero intestato ad UBER B.V.

4.4.3. Risulta dunque evidente — in base alla stessa descrizione del servizio offerta dalle parti attrici — che il servizio UberPop non differisce molto da quello offerto dagli operatori taxi e dalle cooperative e dai consorzi che li riuniscono.

E, infatti — essendo incontroverso che la predisposizione dell’app di UBER in questione (app liberamente accessibile a chiunque) serve a mettere in contatto la domanda e l’offerta del servizio di trasporto — non è seriamente contestabile che, in pratica, il sistema UBER funzioni sostanzialmente come il tradizionale servizio di radio taxi, ancorché realizzato con modalità più evolute.

In questo contesto, risulta poi del tutto inconferente analizzare se l’app di UBER ed il servizio di radio taxi funzionino esattamente nello stesso modo o se sussista una qualche differenza atteso che, se qualche differenza vi è, essa risulta del tutto trascurabile e priva di incidenza sull’effetto di messa in contatto tra domanda ed offerta che entrambi i servizi assolvono.

Da ciò consegue che non è rilevante che il servizio di radiotaxi sia svolto tramite risorse umane, mentre quello di UBER non impieghi simili risorse, atteso che ciò che conta ai fini che qui interessano è il servizio che viene reso agli utenti, tramite gli addetti al *call center* ovvero tramite l’algoritmo di cui si avvale l’app di UBER.

Del resto, le differenze tra UberPop e la prestazione del servizio taxi (pur minimali, in punto di presa della chiamata, via app in un caso e telefonica nell'altro) diventano inconsistenti se si mettono a confronto UberPop e le analoghe applicazioni informatiche in uso presso regolari esercenti il servizio taxi. Come si vede dalle schermate delle applicazioni di UBER e dei Taxi prodotte dalle parti convenute costituite sub doc. 61), infatti, in entrambi i casi le auto stazionano nelle strade in attesa della chiamata del cliente.

4.4.4. Infine, si deve osservare che il servizio UberPop si differenzia dalle reali forme di *car sharing* o *car pooling*.

Invero, queste ultime attività si inseriscono nell'ambito della condivisione di un tragitto e di un'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 ed "ospite".

Al contrario, il sistema di UberPop prevede che il *driver* metta a disposizione la propria vettura e la propria attività di guida per recarsi nell'esatta destinazione scelta di volta in volta dal cliente.

Il cliente è poi escluso da ogni meccanismo di negoziazione del costo, essendo escluso da tale negoziazione anche il *driver*. Come si dirà meglio in seguito, è la società RASIER OPERATIONS B.V. a predisporre autonomamente un tariffario (denominato "Piano degli oneri di servizio"), cui il conducente ed il cliente si devono obbligatoriamente attenere ed anche il sistema del c.d. *surge pricing* è condizionato esclusivamente dalle scelte di UBER-RASIER.

4.4.5. Dunque, i conducenti gestiti e organizzati da UBER, a differenza di tutti gli operatori del settore del trasporto pubblico non di linea, non osservano le citate norme di fonte primaria e secondaria, poste a garanzia dei cittadini e della loro sicurezza circa i requisiti, le verifiche, i presupposti e le modalità del servizio taxi e, in particolare:

- l'obbligo di possesso della licenza rilasciata dal Comune per l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico non di linea;
- l'obbligo di previo ottenimento del c.d. "CAP" presso il Ministero dei Trasporti;
- l'obbligatoria verifica del possesso dei requisiti di carattere fisico e psicologico dei singoli conducenti da parte di Comuni e Camere di Commercio;
- l'obbligatoria verifica circa la mancanza di condanne penali dei singoli conducenti da parte di Comuni e Camere di Commercio;
- l'obbligatorio possesso dei requisiti stabiliti per i veicoli da parte dei Comuni;
- l'obbligo di applicazione delle tariffe comunali stabilite anche sulla base di criteri previsti dalle Regioni;
- l'obbligo di rispetto degli orari, dei turni e delle specifiche modalità di svolgimento del servizio taxi, anche in tal caso stabiliti dai Comuni.

Secondo quanto allegato e documentato dalle stesse parti attrici, infatti, le condizioni richieste per diventare autisti di UberPop sono le seguenti: dopo essersi registrati sul sito “www.uber.com”, aderendo alle condizioni previste, gli interessati devono fornire l’evidenza di requisiti che attengono all’affidabilità della persona e al mezzo di trasporto (cfr. docc. 14 e 15 del fascicolo cautelare delle società UBER, sub All. A) e, in particolare, i guidatori devono: a) avere almeno 21 anni di età; b) avere la patente di guida da almeno 1 anno con almeno 15 punti; c) non aver subito una sospensione della patente negli ultimi 10 anni; d) avere la fedina penale pulita; e) avere auto e assicurazione intestate all’interessato o a un diretto familiare; f) avere un’auto con almeno 4 posti, 4 porte e con meno di 10 anni di età.

L’interessato deve quindi “*caricare una foto dei documenti richiesti*”¹⁰.

Inoltre, nel contratto che viene sottoscritto con RASIER OPERATIONS B.V. è richiesto anche il superamento dei test alcolemici e il controllo circa l’uso di droghe (a pagina 7 del doc. 9 del fascicolo cautelare delle società UBER, sub All. A).

Senonché, a prescindere dal rilievo (già di per sé assorbente) che tali requisiti non vengono verificati da alcuna autorità pubblica e indipendente, si deve osservare che gli autisti reclutati da UBER circolano:

- senza possedere il c.d. “CAP”;
- senza aver sostenuto alcun preventivo controllo ed esame pubblico;
- senza essere iscritti in alcun ruolo per i conducenti di mezzi pubblici per trasporto non di linea;
- senza aver ottenuto alcuna licenza comunale;
- senza applicare le tariffe prestabilite ed applicando invece quelle liberamente imposte da UBER;
- senza rilasciare alcuna ricevuta fiscale italiana;
- utilizzando mezzi privati non soggetti agli stringenti controlli previsti per il servizio taxi e non coperti dalle assicurazioni previste per i veicoli adibiti ad uso pubblico.

Inoltre, non risulta che UBER esegua verifiche iniziali e ripetute periodicamente nel tempo, essendo invece tutto affidato alla volontarietà di colui che si offre come autista ed alle dichiarazioni ed assunzioni di responsabilità autonomamente rese dallo stesso all’inizio del suo rapporto con il Gruppo UBER.

Emerge dunque un’attività in concreto in concorrenza e, già da questa prima disamina, una concorrenza prima *facie* non leale, attesi l’affrancamento dai costi e dai controlli imposti dalla normativa e la possibilità di applicare tariffe diverse da quelle imposte dalla legge e di variarle a seconda della convenienza del momento.

¹⁰ L’elenco dei documenti richiesti è il seguente:

- Patente (fronte)
- Patente (retro)
- Libretto dell’auto (fronte)
- Libretto dell’auto (retro)
- Assicurazione RCA
- Foto frontale dell’auto
- Foto laterale dell’auto
- Carichi pendenti
- Casellario Giudiziale Generale
- Estratto conto dei punti della patente

4.5. A questo punto si deve focalizzare l'attenzione sull'organizzazione dell'impresa da parte delle società UBER ITALY S.R.L., UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER B.V. e RASIER OPERATIONS B.V.

4.5.1. In proposito, si deve innanzitutto chiarire che la multinazionale opera in Italia per il tramite delle società:

— UBER ITALY S.r.l., costituita nel 2012 e attiva dal 2013 (cfr. la visura storica prodotta dalle parti convenute costituite sub doc. 4);

— UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., che risulta peraltro detentrica (e dunque controllante) del 100% delle quote sociali della stessa UBER ITALY S.r.l. (cfr. la visura storica prodotta dalle parti convenute costituite sub doc. 5);

— UBER B.V., società controllata da UBER INTERNATIONAL B.V. (cfr. la visura storica prodotta dalle parti convenute costituite sub doc. 6), la quale a sua volta controlla al 100% la UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V.;

— RASIER OPERATIONS B.V., del pari controllata (come anche la consociata italiana) da UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. (cfr. la visura storica prodotta dalle parti convenute costituite sub doc. 7).

4.5.2. Ciò chiarito, si deve osservare che gli autisti che effettuano il servizio UberPop vengono reclutati, istruiti ed organizzati da UBER ed è quest'ultima a dare inizio, organizzare, proporre sul mercato, lucrare, partecipare e concorrere in tale attività, ricorrendo a tutti i possibili mezzi imprenditoriali, dispiegando risorse umane, ingenti mezzi economici, *know how*, investendo in marketing, in campagne pubblicitarie, e così via.

UBER, inoltre, non diversamente da quanto fa qualsiasi cooperativa o consorzio di radiotaxi, gestisce l'applicazione informatica UberPop appannaggio dei propri conducenti, smistando loro le richieste di corse e fungendo di fatto da intermediaria con i singoli utenti del servizio.

Dunque, UBER organizza e pone in essere l'intera "filiera commerciale" di UberPop, dall'iniziale strutturazione dell'applicazione informatica all'arrivo a destinazione del passeggero.

Gli autisti da essa reclutati da soli sarebbero soltanto dei comuni cittadini con una vettura ad uso privato ed è proprio UBER a persuaderli, con pubblicità mirata, della convenienza di utilizzare la propria vettura privata per fini commerciali (cfr. la pubblicità diffusa tramite *internet* e *social network*: doc. 16 e doc. 17 delle parti convenute costituite).

4.5.3. Più nel dettaglio, è UBER, in primo luogo, a ricercare e reclutare i singoli autisti, dettando essa stessa le condizioni della futura collaborazione.

Sul sito di UBER, per chi fosse interessato ad entrare a far parte del

business della società utilizzando come autista l'applicazione UberPop, sono contenuti allettanti appelli ¹¹.

Come si è detto in precedenza, si richiedono minime condizioni, del tutto insufficienti rispetto a quelle previste dalla legge, ma senza segnalare alcunché in proposito e, anzi, lasciando intendere che sia UBER ad assumersi la responsabilità di tutto ¹².

Una volta effettuata l'iscrizione, agli aspiranti conducenti vengono inviate e-mail in cui si avverte di un'imminente convocazione per un appuntamento/colloquio con un incaricato dell'azienda, rammentando di nuovo i pochi requisiti richiesti per diventare autista e la necessità che ciascuno di essi risulti da apposita documentazione caricata nell'area riservata del sito (cfr. doc. 19 delle parti convenute costituite).

Tra i singoli conducenti viene poi concluso un apposito *“contratto di servizio fornitore di trasporto”*: a stipularlo, nello specifico, è la società RASIER OPERATIONS B.V. (cfr. doc. 20 delle parti convenute costituite) ¹³.

Si deve peraltro osservare che, sebbene i contratti siano stipulati dalla società RASIER OPERATIONS B.V., i bonifici ai conducenti risultano effettuati da UBER B.V., ossia lo stesso soggetto che rappresenta il differente *partner* contrattuale dei clienti e che è il destinatario dei pagamenti delle singole corse (cfr. doc. 21 delle parti convenute costituite).

Quindi, nel complesso l'attività di UBER (per il tramite di RASIER OPERATIONS B.V. ed UBER B.V.) è quanto meno sostanzialmente equivalente a quella di un normale radio-taxi e la principale differenza consiste nel fatto che, mentre il tassista decide di prendere parte al servizio radio-taxi su base volontaria, nel caso di specie è UBER a prendere l'iniziativa, a reclutare privati cittadini (sprovvisti dei requisiti di legge per fare i taxisti), ad organizzarli e coordinarli in maniera imprenditoriale tramite contratti.

Deve ulteriormente osservarsi che UBER promette ai propri autisti

¹¹ Nella sezione *“diventa un driver UBER”* (cfr. doc. 18 delle parti convenute costituite) si legge quanto segue:

- *“Fai fruttare la tua auto e il tuo tempo libero con uberPOP”*
- *“Diventa autista uberPOP per abbattere i costi della vita”*

- *“Hai una vettura e del tempo libero ?”*

¹² Nella sezione *“Come si comincia ?”* (cfr. sempre il doc. 18 delle parti convenute costituite) si promette poi la fornitura di un iPhone con l'applicazione autista UberPop pre-installata e si assicura che ci si potrà rendere disponibili senza obblighi di sorta, senza costi fissi e spiegando che si riceverà l'importo dei “passaggi effettuati” ogni settimana a mezzo bonifico bancario.

¹³ Alle “Premesse” di tale contratto, si rappresenta che *“RASIER svolge l'attività di fornire generazione di contatti al Fornitore di trasporti, contatti composti da ri-*

chiede di servizi di trasporto fatte da individui attraverso l'applicazione mobile di UBER B.V.”, precisando poi che *“L'attività della Società consiste semplicemente nell'offrire ai Fornitori di trasporti l'accesso, attraverso la sua licenza con UBER, al servizio di generazione di contratti fornito dal Software, per cui la Società applica il pagamento di una commissione”*. Il conducente, presentato quale *“appaltatore indipendente che opera nel settore indipendente della fornitura di servizi di trasporto descritti nel presente Contratto”*, cui viene poi fornita da UBER una dettagliata guida, indirizzata ai propri *“partner”*, si vedrà corrisposto da RASIER un *“Onere di servizio (...) a tariffe preaccordate per ogni Richiesta eseguita, indicato in un Piano degli oneri di servizio”* e, a sua volta, riconoscerà a RASIER una *“Commissione”* per ogni viaggio effettuato.

una completa assistenza legale ed il pieno sostegno economico in caso di sanzioni nei loro confronti, impegnandosi pure a fornire e ad acquistare per loro conto, ove necessario, “auto sostitutive”¹⁴.

Le attività di reclutamento e di formazione dei conducenti sono effettuate presso la sede milanese della società UBER ITALY S.r.l.¹⁵.

Tenuto conto dei rilievi che precedono, risulta evidente che UBER sia l'organizzatore, il gestore, la causa ed il mezzo attraverso cui l'autista pone in essere la sua prestazione e, dunque, fornisce al clientela corsa, ovvero un servizio di trasporto pubblico non di linea.

4.5.4. Inoltre, anche la gestione delle transazioni con i clienti avviene ad esclusiva cura di UBER, la quale organizza la messa in contatto dei clienti con i privati cittadini. Precisamente, l'utente scarica l'applicazione e viene inserito nel sistema della città da lui scelta, dove può controllare la disponibilità degli autisti e prenotare la propria corsa¹⁶.

4.5.5. In proposito, si deve osservare che il sistema del c.d. “surge pricing” concorre a confermare definitivamente la qualifica di vero e proprio “corrispettivo” dell'opera prestata da UBER e la natura lucrativa dell'attività da essa svolta. Si tratta, infatti, di un sistema che UBER decide di applicare in base ad una serie di variabili non conosciute né dal cliente né dall'autista e del tutto indipendenti da questi (tipicamente, la maggiorazione è applicata a fronte di un programmato aumento della domanda). La modifica può avvenire solo in aumento e tale aumento avviene tramite un moltiplicatore che, a seconda dei casi, può anche far crescere fino a 5 volte la tariffa ordinaria (cfr. docc. 61, 70, 71, 72, 73, 74 e 75 delle parti convenute costituite)¹⁷.

Dall'applicazione di questo meccanismo risulta pertanto definitiva-

¹⁴ Tali fatti, come riportato dai maggiori quotidiani di stampa, sono confermati anche dai rappresentanti di UBER (sul punto, cfr. ad es. il doc. 22 delle parti convenute costituite).

¹⁵ Come si evince nel video della trasmissione televisiva “Piazza Pulita”, andata in onda il 30 marzo 2015 sul canale La7 (cfr. doc. 55 delle parti convenute costituite). Del resto, è la stessa UBER a dichiarare di assumere i dipendenti attraverso la sig.ra ARESE LUCINI, già procuratrice legale di UBER ITALY S.r.l. (cfr. doc. 16 delle parti convenute costituite).

¹⁶ Da tale punto di vista, nei “Termini di utilizzo per l'utente” contenuti nel sito www.uber.com (documento tra i vari contenuti nella sezione “legal” disponibile in lingua italiana: cfr. doc. 23 delle parti convenute costituite), si legge che “il partner contrattuale dell'utente è definito in UBER B.V., società privata a responsabilità limitata con sede legale in Vijzelstraat 68, 1017 HL, Amsterdam, Paesi Bassi, registrata presso

la Camera di Commercio con numero 56317441 (Uber)”. Tali condizioni sono applicabili per l'utilizzo sia del sito sia dell'applicazione che gli utenti scaricano ed installano sui propri dispositivi, i quali pagano il prezzo delle prestazioni di trasporto ricevute proprio a UBER B.V.

¹⁷ L'uso di tale metodo era stato spiegato e documentato come segue nella comunicazione inviata via e-mail dalla Società ai propri autisti di Torino in data 27 marzo 2015 (cfr. doc. 50 delle parti convenute costituite):

- “questo week ci sarà nuovamente il Surge”, che “implica che quando ci sono più richieste di quelle che gli autisti online possono soddisfare, i prezzi aumentano per incoraggiare altri drivers a collegarsi. Il Surge potrà assumere un valore massimo di 1.5 volte la tariffa normale (...);”

- “L'incremento dei prezzi quando la domanda è molto alta spinge più autisti a connettersi e permette di soddisfare una domanda più ampia. In questo modo i dri-

mente accertata la natura di vero e proprio “corrispettivo” delle somme percepite da UBER per il servizio di trasporto prestato: le tariffe vengono aumentate da quest’ultima a fronte della previsione di una domanda molto alta e con esse aumenta anche, naturalmente, la percentuale spettante a ciascun conducente ¹⁸.

In definitiva, il *surge pricing* altro non rappresenta se non uno strumento di massimizzazione dei profitti di UBER, che concorre anche a dimostrare come tra questa e i propri *drivers* sussista chiaramente un rapporto di direzione ¹⁹.

4.5.6. Infine, come sottolineato dalle parti convenute costituite, va aggiunto che UBER esercita un’attività organizzata a scopo di lucro, utilizzando per tale finalità mezzi imprenditoriali e fornendo direttamente il servizio taxi attraverso personale reclutato e formato appositamente.

La società percepisce direttamente dagli utenti un compenso per ogni prestazione di trasporto, pari al 20% dell’importo totale di ciascuna transazione (cfr. gli estratti conto di carte di credito prodotte dalle parti convenute costituite sub doc. 24, dai quali risulta la corresponsione del prezzo della corsa a favore di UBER B.V. la quale, dunque, è la controparte contrattuale del singolo utente).

Più nel dettaglio, si deve osservare che il cliente non ha la possibilità di pagare direttamente l’autista, dovendo versare il corrispettivo esclusivamente a favore di UBER che poi, in base ai predetti accordi contrattuali, provvede ricompensare in misura percentuale il conducente. Il corrispettivo viene determinato “a tariffe preaccordate per ogni Richiesta eseguita”, tariffe a loro volta indicate in un “Piano degli oneri di servizio” (cfr. doc. 20 delle parti convenute costituite a pag. 3).

Ad ulteriore prova che UBER agisce con evidente scopo di lucro impiegando mezzi imprenditoriali, si deve anche osservare che, in forza

vers ottengono un pagamento put elevato e maggiori utenti riescono a trovare un’auto quando la desiderano”.

Per un altro esempio della portata del meccanismo, le parti convenute costituite hanno documentato che nel dicembre del 2014 la città di Sydney fu fatta oggetto di un attacco terroristico e, in quell’occasione, le persone che volevano fuggire dal luogo dell’attacco utilizzarono tutti i mezzi disponibili, ivi incluso l’equivalente di UberPop; a fronte dell’aumento delle richieste, tramite il metodo del *surge pricing*, il prezzo iniziale di una corsa arrivò tuttavia a costare a dismisura (cfr. doc. 93 delle parti convenute costituite).

¹⁸ In proposito, anche il Tribunale di Milano, nell’ordinanza collegiale pronunciata in sede di reclamo, ha evidenziato come del sistema del *surge pricing* si avvantaggi prima di tutto UBER e “ove ci sia un prezzo e questo si ponga come variabile a seconda dell’incontro fra domanda e of-

ferta si è in presenza di un mercato concorrenziale”; se poi si trattasse di un “sistema di un 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” (cfr. doc. 87 delle parti convenute costituite a pag. 13).

¹⁹ Si tratta di un meccanismo privo di regole predeterminate e trasparenti, che consente a UBER di assicurarsi il lavoro di un maggior numero di *drivers* e al contempo di massimizzare i profitti, rendendo opaco e imprevedibile il costo dell’utilizzo del servizio, tanto che persino la Autorità dei Trasporti, nella propria Segnalazione (su cui tanto affidamento fanno le parti attrici), ha testualmente ricordato che l’applicazione di sistemi di aggiornamento dinamico delle tariffe “richiede uno specifico focus” (cfr. doc. 56 prodotto dalle parti attrici nel procedimento cautelare a pag. 3).

del contratto stipulato con i singoli conducenti, UBER si obbliga a fornire loro “*il diritto di usare un telefono cellulare ‘smartphone’ fornito dalla Società, che è e resterà di proprietà della Società*” (cfr. doc. 20 delle parti convenute costituite a pag. 7).

Si pensi, inoltre, all’assistenza legale per i ricorsi ed anche sostegno economico, inclusa eventualmente un’auto sostitutiva, che UBER offre ai propri conducenti (cfr. doc. 22 delle parti convenute costituite).

Si pensi, ancora, all’offerta indirizzata ai propri conducenti a Milano il 5 febbraio 2015, con la promessa di un importo premio di Euro 100,00 a chi avesse presentato un amico invitandolo a diventare *driver* con l’applicazione Uber Pop (cfr. il testo dell’e-mail incluso nell’articolo di stampa on-line allegato al doc. 26 delle parti convenute costituite).

Si deve ancora osservare che UBER svolge anche svariate attività di *marketing*, appannaggio e beneficio dell’attività principale, sopra descritta, di organizzazione di servizi di trasporto pubblico non di linea.

Tali condotte, per quanto concerne l’Italia, sono di nuovo riferibili a UBER ITALY S.r.l., la cui attività prevalente sembrerebbe essere proprio quella di “*marketing e consulenza nel settore dei trasporti privati*”²⁰. In particolare, risultano documentate specifiche campagne pubblicitarie compiute dalla società UBER ITALY S.r.l. per diffondere i propri servizi nelle varie città (cfr. doc. 27 UBER ITALY S.r.l.).²¹

4.5.7. Tenuto conto di tutti i sopra delineati elementi, risulta pertanto accertato che sia UBER a:

- ricercare e reclutare i singoli autisti, fornendo loro l’applicazione e dettando le condizioni del rapporto;
- raccogliere le chiamate degli utenti inoltrandole agli autisti;
- fissare tanto il corrispettivo del servizio (a tariffe preaccordate per ogni richiesta eseguita) quanto gli incrementi dello stesso, a suo esclusivo giudizio ed appannaggio, tramite il meccanismo di moltiplicazione del c.d. *surge pricing*;
- ricevere il corrispettivo dagli utenti e poi versarne una quota parte ai singoli *drivers*;
- investire, più in generale, nello sviluppo dell’attività di trasporto, spesso fornendo il servizio gratuitamente, offrendo buoni od importi premio, regalando *gadget*, dispositivi *smartphone* o bevande energetiche, promettendo assistenza legale o la fornitura di auto sostitutive;
- svolgere specifiche campagne pubblicitarie, attività di *marketing*, ecc.

²⁰ Stando all’oggetto sociale indicato nello Statuto (cfr. doc. 4 delle parti convenute costituite), UBER ITALY S.r.l. svolge “*l’attività di prestazione di servizi di assistenza e supporto ad altre società per la fornitura di servizi di trasporto su richiesta, a mezzo di dispositivi di comunicazione mobile e di applicazioni accessibili attraverso Internet*”.

²¹ A riprova di ciò deve rilevarsi che, notoriamente, a parlare in Italia indistintamente per ogni società del gruppo sia stato sinora un *team* formalmente riferito a UBER ITALY S.r.l., composto, tra gli altri, dalla procuratrice speciale sig.ra ARESE LUCINI Benedetta (cfr. docc. 4 e 92 delle parti convenute costituite).

4.5.8. In conclusione, per quanto concerne il ruolo determinante che, complessivamente, le società del Gruppo UBER svolgono nella prestazione del servizio, gli elementi evidenziati ai punti precedenti forniscono un quadro d'insieme unitario dell'attività di UBER in Italia, esercitata sia tramite UBER ITALY S.r.l., sia tramite UBER B.V., sia attraverso RASIER OPERATIONS B.V., oltre che, sia pure indirettamente, tramite la loro diretta controllante europea UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. e la compagnia madre, che quest'ultima a sua volta controlla, UBER INTERNATIONAL B.V.: trattasi di attività consistente nell'organizzazione di un servizio di trasporto pubblico non conforme alla disciplina normativa, con mezzi imprenditoriali e a scopo di lucro (operando come un vero e proprio vettore, ai sensi degli artt. 1678 e 1681 c.c.), dove centrale e determinante appare il ruolo delle società del Gruppo le quali, lungi dall'essere mere intermediarie, sono state le ideatrici ed artefici del servizio, giungendo persino, con il meccanismo del *surge pricing*, a fissare le tariffe applicabili alle corse e le relative variazioni.

4.6. Per quanto concerne il rapporto di concorrenza tra le società del gruppo UBER ed i *drivers* da esse reclutati, da una parte, ed i taxiisti, dall'altra parte, il Collegio osserva quanto segue.

4.6.1. Com'è noto, per potersi configurare un illecito concorrenziale, è necessario che sussista un rapporto di concorrenza tra il soggetto attivo ed il soggetto passivo del comportamento che si ritiene sleale.

Com'è noto, il rapporto di concorrenza richiede la sussistenza di una "comunanza di clientela", da accertarsi anche in via potenziale. In particolare, secondo il consolidato orientamento della giurisprudenza anche di legittimità, il rapporto di concorrenza tra due o più imprenditori derivante dal contemporaneo esercizio di una medesima attività industriale o commerciale in un ambito territoriale anche solo potenzialmente comune comporta che la comunanza di clientela non è data dalla identità soggettiva dei clienti, bensì dall'insieme dei consumatori che sentono il medesimo bisogno di mercato e, pertanto, si rivolgono a tutti i prodotti, uguali ovvero affini o succedanei a quelli posti in commercio dall'imprenditore che lamenta la concorrenza sleale, che sono in grado di soddisfare quel bisogno (cfr. in tal senso, in motivazione: Cass. civile, sez. I, 13 marzo 2013, n. 6226; in senso conforme cfr. altresì: Cass. civile, sez. I, 22 luglio 2009 n. 17144; Cass. civile, sez. I, 14 febbraio 2000 n. 1617; Cass. civile, sez. I 15 febbraio 1999 n. 1259)

4.6.2. Nel caso di specie, gli strumenti, la clientela ed i territori di svolgimento delle rispettive attività tra le attuali parti attrici e le attuali parti convenute sono del tutto analoghi e, conseguentemente, siamo in presenza di un rapporto di concorrenza, soggetto — come tale — alla disciplina di cui agli artt. 2598 e sgg. c.c.

Richiamando quanto si è detto in precedenza con riguardo all'inquadramento normativo della natura dell'attività svolta con il servizio Uber-Pop, infatti, si deve ribadire che:

- il trasporto realizzato da UBER rientra nella nozione di "trasporto pubblico non di linea" fissata dall'art. 1, comma 1, della Legge 21/1992;

- la predisposizione dell'app UberPop, che vale a mettere in contatto la domanda e l'offerta del servizio di trasporto, è effettivamente equiparabile al tradizionale servizio di radiotaxi, ancorché realizzata con modalità più moderne;

- anche nel caso del servizio UberPop si è in presenza di un trasporto a chiamata di persone non di linea, nel quale la meta e il tragitto vengono scelti dal passeggero trasportato.

Il fatto che UBER sia ed agisca come imprenditore commerciale è già stato ampiamente evidenziato in precedenza.

Altrettanto incontestabile è che siano operatori commerciali anche i conducenti reclutati da UBER, schermati peraltro dietro il paravento di una società che appare “esterovestita” sulla base delle ricevute emesse ²².

La condotta è dunque unitaria e posta in essere in forza del medesimo disegno commerciale, daricondursi direttamente ad UBER ed alla sua intenzione di generare profitto, dovendosi ancorasottolineare che quest'ultima:

- riceve direttamente il pagamento della corsa;
- gestisce l'applicazione e la messa in contatto di conducenti ed utenti del servizio;
- seleziona gli autisti;
- rilascia le ricevute;
- si avvantaggia economicamente in modo diretto ed indiretto.

Dunque, UBER si pone sul mercato del trasporto pubblico non di linea al pari di qualsivoglia radiotaxi, società, cooperativa o consorzio di tassisti e, anzi, come si è detto in precedenza, ad essa sono riferibili una globale organizzazione di tipo imprenditoriale ed una serie di attività ben più strutturate e complesse di quelle comunemente svolte da entità di radio-taxi.

Quindi, non può condividersi il rilievo delle parti attrici, secondo cui il servizio UberPop non rappresenterebbe un servizio in concorrenza con il servizio taxi, in quanto si tratterebbe di servizi di trasporto non sostituibili, con requisiti diversi e che soddisferebbero bisogni differenti, rivolgendosi ad utenze diverse.

Inoltre, anche i conducenti reclutati da UBER concorrono sul mercato, ancorché senza le necessarie autorizzazioni e senza i requisiti di legge, con i trasportatori regolarmente in possesso della licenza.

Del resto, 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 che, così complessivamente strutturato e fornito, si pone in concorrenza con il trasporto pubblico dei taxi.

4.7. Accertata la sussistenza di rapporto di concorrenza tra le società del gruppo UBER ed i *drives* da esse reclutati, da una parte, ed i taxisti, dall'altra parte, si deve verificare se la violazione delle norme pubblici-

²² Con finalità, deve presumersi, di “risparmio” fiscale, di cui ha dato conto anche il Tribunale di Milano nell'Ordi-

nanza collegiale (cfr. doc. 87 delle parti convenute costituite).

stiche del settore del trasporto pubblico non di linea possa essere in concreto considerata come atto di concorrenza sleale.

4.7.1. Nel caso di specie, ritiene il Collegio che tanto le società UBER quanto i conducenti da essa reclutati operino nel mercato considerato del trasporto pubblico non di linea, valendosi — attraverso la violazione di norme pubblicistiche che impongono limiti all'attività d'impresa — di mezzi *“non conformi ai principi della correttezza professionale e idonei a danneggiare l'altrui azienda”*.

In linea generale, deve premettersi che quando il mercato ha regole etero determinate che impongono limiti all'attività d'impresa, il mancato rispetto di tali regole da parte di alcuni di alcuni operatori (non importa se convinti o meno di essere vincolati alle stesse) integra una condotta contraria alla legge; ove poi il mancato rispetto di dette regole determini una posizione di vantaggio sul mercato con correlativo pregiudizio dei concorrenti, tale comportamento incide sulla dinamica concorrenziale e diviene quindi anche concorrenzialmente illegittimo in quanto contrario ai principi della correttezza professionale che permeano l'intero sistema e che sono espressamente richiamati dall'art. 2598 n. 3.

Nel caso, di specie, come si è visto, il mercato del trasporto pubblico non di linea è regolamentato in maniera precisa e specifica da una normativa che, attraverso l'imposizione di controlli, oneri e costi tende a salvaguardare la sicurezza e l'incolumità dei consumatori e, quindi, in definitiva, l'interesse generale della collettività.

Quando UBER (e i suoi *drivers*) offrono sul mercato lo stesso servizio senza sottostare a controlli, autorizzazioni, orari, requisiti delle vetture e dei conducenti previsti dalla legge e persino senza (dover) stipulare assicurazioni obbligatorie per il risarcimento dei danni causati ai passeggeri (che, ancorché chiamati “ospiti”, pagano il servizio, perché — come si è visto — non si tratta di un “rimborso spese” ma di attività da cui sia le società del gruppo UBER sia i suoi conducenti traggono un guadagno) è evidente che le tariffe che essi possono proporre sul mercato sono estremamente più basse (a parte i casi di applicazione del meccanismo del *surge pricing*) e, quindi, estremamente più vantaggiose di quelle che tutti gli altri operatori che si conformano alla legge possono offrire. Ma è altresì evidente, ad avviso del Collegio, che tale sistema — solo apparentemente vantaggioso per i consumatori che, a fronte di un “risparmio” immediato sono esposti a rischi e conseguenti costi (con ricadute anche sull'intero sistema) che la normativa vigente tende a prevenire — incide sulla dinamica concorrenziale perché, sviando le scelte dei consumatori, lede l'interesse degli altri operatori a non perdere la loro clientela.

Il sistema organizzato dalle parti attrici assicura certamente loro un vantaggio ma poiché questo vantaggio deriva da un risparmio di costi conseguenti al mancato rispetto delle regole di funzionamento del settore, si tratta di un vantaggio che non può che essere qualificato indebito — cioè concorrenzialmente illecito — non potendo gli altri operatori economici competere efficacemente a “parità di armi” se non sottraendosi, a loro, volta, alla legge.

In altre parole, seppure è vero che la violazione delle norme pubblicistiche non basta da sola a determinare un comportamento di concor-

renza sleale né quest'ultima può essere individuata semplicemente 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, è altrettanto vero che la violazione di norme pubblicistiche può avere un effetto distorsivo sul mercato quando — come nella fattispecie — è proprio l'omesso rispetto della normativa vincolante di settore che consente al *competitor* di realizzare risparmi di costo, di semplificare in maniera sostanziale la propria attività organizzativa e di vigilanza e di proporsi sul mercato con prezzi più bassi.

Tali considerazioni, già delineate nelle ordinanze cautelari milanesi e che il Collegio condivide pienamente, non sono peraltro state oggetto di convincenti argomenti di segno contrario da parte delle attrici che, sostanzialmente, si sono limitate a sostenere che la propria attività non confligge con la normativa (il che non è, per quanto sopra espresso) e che, se così fosse, la normativa italiana si porrebbe in contrasto con la Costituzione e con i principi eurocomunitari che governano il mercato (e di cui *infra*).

Si deve dunque concludere osservando che UBER e i relativi conducenti traggono dalla molteplice violazione delle norme che, imponendo limiti ed obblighi a vantaggio della sicurezza e incolumità del pubblico dei consumatori, regolamentano il settore, un vantaggio competitivo contrario alla correttezza professionale presidiata dall'art. 2598 n. 3 c.c.

4.7.2. Per quanto concerne il coinvolgimento nelle condotte illecite dei singoli *drivers* e, in particolare, del sig. NOÈ Roberto, operanti in assenza di qualsiasi controllo e autorizzazione di legge, dev'essere richiamato e sottolineato quanto sopra espresso e cioè che anche i conducenti, come le società del gruppo UBER-RASIER, devono ritenersi tutti compartecipi del medesimo comportamento di concorrenza sleale, essendovi uno stretto vincolo di interdipendenza fra le attività degli uni e degli altri ²³.

4.7.3. Anche per quanto concerne le società UBER attrici deve richiamarsi quanto si è detto ampiamente in precedenza, ribadendosi che, quantunque il trasporto sia materialmente compiuto dai singoli autisti, il servizio in questione è ideato, organizzato e strutturato da UBER e finalizzato al suo prevalente vantaggio economico. Se è vero che sono i singoli autisti a guidare abusivamente i propri veicoli e che dunque è ad essi riferibile l'illecito amministrativo in tal guisa commesso, è sicuramente vero che è UBER che organizza tutta l'attività, facendone il suo

²³ Il Giudice Designato del Tribunale di Milano, con l'Ordinanza cautelare del 25 maggio 2015, pur avendo ritenuto il sig. NOÈ ROBERTO di fatto compartecipe della complessa attività di concorrenza sleale, aveva poi omesso di estendere la portata dell'ordine inibitorio pronunciato nei confronti di UBER anche al predetto.

A seguito del reclamo proposto (anche) dalle attuali parti convenute costituite, il

Tribunale di Milano, in sede di reclamo, aveva riformato l'Ordinanza di *prime cure* sul punto, ribadendo 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*” ed estendendo l'ordine inibitorio anche al sig. NOÈ ROBERTO.

principale oggetto sociale e con ciò danneggiando — in una dimensione imprenditorialmente organizzata — quelli che sono i diretti concorrenti operanti sul mercato. UBER; in altre parole, si comporta né più né meno come una qualsiasi entità di radio-taxi, organizza in forma collettiva un servizio di trasporto abusivo, sfrutta i vantaggi che derivano dalla violazione di norme pubblicistiche formalmente imputabile ad altri per realizzare un profitto, con la conseguenza che anch'essa viola i principi della correttezza tra imprenditori in misura anche maggiore di quanto possa dirsi per i singoli conducenti abusivi.

Con particolare riguardo alla posizione di UBER ITALY S.r.l., non può sostenersi che essa svolgerebbe unicamente attività in favore delle altre società del gruppo UBER, senza effettuarne nei riguardi del pubblico, fornendo essenzialmente servizi di consulenza e restando estranea ai rapporti contrattuali con gli utenti del servizio UberPop. Come si è già avuto modo di osservare, infatti, alla società UBER ITALY S.r.l. sono riferibili molte delle attività messe in piedi per l'organizzazione del servizio, come il reclutamento e la formazione dei conducenti, l'attività di marketing, ecc. e, dunque, non rileva se esse la mettano o meno in contatto diretto anche con gli utenti finali del trasporto ²⁴: anch'essa, infatti, è parte (e parte essenziale) del meccanismo UBER oggetto di causa.

Per quanto concerne la posizione delle due società controllanti europee, si deve ribadire che l'atto di concorrenza sleale di cui all'art. 2598 n. 3 c.c. può essere compiuto anche indirettamente (cfr. per tutte, Cass. civile, sez. I, 11 agosto 1992, n. 9488) e che, alla luce di ciò, deve affermarsi la responsabilità (e, dunque, la legittimazione passiva) della società "madre" per illeciti della controllata ogni qualvolta si sia in presenza di una direzione unitaria, di una unicità dell'entità economica e, dunque, di una consapevolezza della controllante circa le attività delle controllate. Nel caso di specie, non solo vi è un incontestato rapporto di controllo societario ma, come si è detto in precedenza, la società UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. è controllata al 100% dalla UBER INTERNATIONAL B.V. (al pari di UBER B.V.) e a sua volta controlla al 100% UBER ITALY S.r.l. e RASIER OPERATIONS B.V. (cfr. le visure allegate ai docc. 4-7 delle parti convenute costituite); inoltre, le società UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V., UBER ITALY S.r.l., RASIER OPERATIONS B.V. e UBER B.V. — stando alle visure prodotte dalle parti convenute costituite — condividono tutte lo stesso management, nelle persone dei signori Karen Sammis Walker ed Axel Martinez. Pertanto, alla luce dei rilievi che precedono, non vi sono elementi per escludere (e deve quindi presumersi, in coerenza con il disposto dell'art.

²⁴ Anche il Giudice Designato del Tribunale di Milano, con l'ordinanza cautelare del 25 maggio 2015, ha evidenziato 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." (cfr. doc. 62 delle parti convenute costituite, alle pagine 15 e 16).

2600 c.c.) la consapevolezza dell'illegittimo operato delle controllate sul mercato italiano da parte delle due *holding* europee.

5. Sull'istanza proposta dalle parti attrici di sospensione del giudizio e rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della L.R. Piemonte n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 3, 41 e 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost.

5.1. Le parti attrici società UBER avevano chiesto, preliminarmente, di sospendere il giudizio e rimettere alla Corte Costituzionale la questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della l.r. Piemonte n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 3, 41 e 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost.

5.2. Senonché, la recentissima sentenza della Corte Costituzionale n. 265/2016, datata 8 novembre 2016, depositata in data 15 dicembre 2016, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1 della legge della Regione Piemonte 6 luglio 2015, n. 14, recante « *Misure urgenti per il contrasto dell'abusivismo. Modifiche alla legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24 (Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada)* », per violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost.

Secondo la Corte Costituzionale, dirimente non può che essere il puro e semplice rilievo che la disposizione regionale censurata tocca un profilo attinente alla concorrenza, come tale rientrante nella competenza legislativa esclusiva dello Stato, che del resto riflette la dimensione (quanto meno) nazionale degli interessi coinvolti.

5.3. La Corte Costituzionale ha invece dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1 della legge reg. Piemonte n. 14 del 2015, promossa, in riferimento all'art. 117, comma primo, della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri.

5.4. Pertanto, alla luce di tale Sentenza, è evidentemente venuta meno la rilevanza nel presente giudizio della predetta richiesta avanzata dalle parti attrici di rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità degli artt. 1, 2 e 3 della L.R. Piemonte n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 41, 117, comma 2, lett. e) e 117, comma 1 Cost.

Del resto, le stesse parti attrici, nella propria comparsa conclusionale (al punto 90, pagine 43 - 44) hanno riferito testualmente quanto segue:

“In seguito a tale sentenza è quindi venuta meno la rilevanza nel presente giudizio della richiesta avanzata dalle Società UBER di rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità degli artt. 1, 2 e 3 della l.r. Pie-monte n. 14 del 2015, per violazione degli artt. 41, 117, comma 2, lett. e) e 117, comma 1 Cost., che per quanto occorrer possa si deve intendere rinunciata.”

Pertanto, questo Tribunale non deve evidentemente pronunciarsi sulla questione.

5.5. Ovviamente la suddetta sentenza della Corte Costituzionale lascia sostanzialmente intatta la materia del contendere del presente processo in quanto, come si è detto, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1 della Legge della Regione Piemonte 6 luglio 2015, n. 14 semplicemente in quanto la Regione avrebbe con essa esorbitato dalle proprie competenze in materia, in violazione dell'art. 117 Cost.

6. Sulle istanze proposte dalle parti attrici di sospensione del giudizio e rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale, degli artt. 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 13 e 15 della Legge n. 21/92 e dell'art. 86 Codice della Strada, per violazione degli artt. 3, 41, 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost., nonché di rimessione alla Corte di Giustizie UE, ex art. 267 TFUE dei due seguenti quesiti indicati.

6.1. Come si è detto, le parti attrici società UBER hanno chiesto, occorrendo (ove le norme sotto indicate fossero interpretate nel senso di vietare UberPop):

a) di sospendere il giudizio e rimettere alla Corte Costituzionale la questione di legittimità costituzionale, degli artt. 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 13 e 15 della Legge n. 21/92 e dell'art. 86 Codice della Strada, per violazione degli artt. 3, 41, 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost.;

b) di sospendere il giudizio e rimettere alla Corte di Giustizie UE, ex art. 267 TFUE, i seguenti quesiti:

- *“Se l'art. 106, § 1, letto in combinato disposto con gli articoli 56, 101 e 102 TFUE, debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale (l. n. 21/92 e art. 86 d.lgs. n. 285/92 Cod. della Strada) che, nell'interpretazione fatta propria dal Tribunale di Milano nell'ordinanza del 9.7.2015, vieta la prestazione di servizi diversi e scindibili dal servizio taxi, forniti attraverso un'applicazione software i cui diritti di proprietà intellettuale sono detenuti da una Società avente sede in uno Stato membro dell'Unione, in tal modo ostacolando lo sviluppo di detti servizi specifici e rafforzando la posizione di mercato dei titolari della licenza di taxi (diritto speciale)”;*

- *“Se gli articoli 49 e 56, rispettivamente sulla libertà di stabilimento e sulla libera prestazione di servizi e l'artt. 3 e ss. sulla concorrenza del TFUE, 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 il servizio taxi (l. n. 21/92) e prevedono sanzioni per la loro violazione (art. 86 d.lgs. n. 285/92 Cod. della Strada) — 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”;*

6.2. Le parti attrici hanno invocato la necessità di un'interpretazione della Legge 1992 conforme al TFUE e alla Costituzione, riferendo, in particolare:

— che un'interpretazione differente della normativa rilevante (e in particolare della Legge n. 21 del 1992 e dell'art. 86 del Codice della Strada), nel senso cioè di intenderla come limitativa di ulteriori servizi di trasporto diversi da taxi e NCC (come sostenuto nelle Ordinanze di Milano), si porrebbe in contrasto:

- sia con i principi costituzionali posti a tutela della libertà di impresa e in particolare con l'art. 41 Cost.;
- sia con i sovraordinati principi comunitari posti a tutela delle libertà fondamentali garantite dal Trattato (libertà di stabilimento *ex art. 49*, libera prestazione dei servizi *ex art. 56*, concorrenza *ex art. 3*) e con l'art. 106 del Trattato che impedisce interventi pubblici nell'economia tali da violare le norme del Trattato su concorrenza e libera prestazione di servizi;

— che, in subordine, dal punto di vista dei principi comunitari, ove il Tribunale avesse dubbi sull'interpretazione conforme al TFUE della Legge n. 21/1992 e del Codice della Strada, le Società UBER hanno chiesto che, previa sospensione del giudizio, vengano sollevata le predette due questioni pregiudiziale *ex art. 267* del TFUE attinenti la prima alla legittimità dei servizi di trasporto prestati tramite la piattaforma UberPop e la seconda alla legittimità dei servizi IT della piattaforma UberPop;

— che, in ulteriore subordine, si pone la questione di legittimità costituzionale della Legge n. 21/1992 e dell'art. 86 del Codice della Strada; sotto il profilo dei principi costituzionali, la normativa rilevante dev'essere interpretata in base alla sua lettera (che non contiene divieti per i servizi di trasporto privato locale non di linea) e alla sua *ratio* (che è di disciplinare i soli trasporti pubblici locali non di linea, ossia taxi e NCC), in conformità alla Costituzione; un'applicazione delle norme che regolano il servizio pubblico di taxi come ostative al servizio UberPop, infatti, non sarebbe compatibile con i principi costituzionali posti a tutela della libertà di impresa (art. 41 Cost.), della concorrenza (art. 117, comma 2, lett. e Cost.), ai vincoli derivanti dall'ordinamento europeo (art. 117, comma 1 Cost.), nonché al principio di uguaglianza (art. 3 Cost.);

— che, pertanto, laddove il Tribunale avesse dubbi sulla esistenza di un divieto al servizio UberPop ricavabile dalla normativa in materia di taxi, si chiede che l'interpretazione della stessa venga rimessa alla Corte Costituzionale, previa sospensione del giudizio, la questione di legittimità costituzionale delle norme della legge n. 21 del 1992 (in particolare gli artt. 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 13 e 15) e dell'art. 86 Codice della Strada, per violazione degli articoli 3, 41 e 117, comma 1 e 2, lett. e) Cost.; la questione, secondo la prospettazione, è infatti rilevante, in quanto la decisione della causa richiede necessariamente l'applicazione delle norme menzionate e non è manifestamente infondata in relazione ai parametri costituzionali richiamati;

6.3. In proposito, si deve ribadire che, allo stato attuale, l'inquadramento della natura del servizio UberPop non può prescindere dagli artt. 1 e 2 Legge n. 21/1992 e che nella nozione di "trasporto pubblico non di linea" sono ammesse — *de iure condito* — due sole distinzioni: quella di operatore taxi e quella di operatore di NCC (noleggio con conducente) e ciò rappresenta un univoco segnale verso la necessità che le possibili

nuove modalità del servizio debbano essere regolate tramite uno specifico intervento del legislatore ²⁵.

Il punto è già stato trattato dal Tribunale di Milano nell'Ordinanza collegiale ex art. 669 *terdecies* c.p.c. (cfr. doc. 87 delle parti convenute costituite a pag. 17) e non c'è dubbio che l'indicazione dell'esigenza di una modifica legislativa (eventualmente 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 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (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.

Allo stato attuale l'assetto normativo in materia di "trasporto pubblico non di linea" appare chiaro e coerente rispetto alla regolamentazione dello specifico settore del trasporto pubblico urbano, dove risaltano i profili di interesse pubblico, da ritenersi a fondamento dell'intervento regolatore pubblico. Tale assetto normativo preclude il ricorso all'interpretazione, comunitariamente o costituzionalmente orientata proposto dalle parti attrici, risultando evidente la sostanziale impossibilità che un servizio analogo a quello svolto dai taxi possa essere svolto da un soggetto privo di licenza.

6.4. Ciò posto in linea generale, per quanto concerne, in primo luogo, il profilo costituzionale, non si ravvisano i presupposti per la richiesta sospensione del giudizio e rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale, degli artt. 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 13 e 15 della Legge n. 21/92 e dell'art. 86 Codice della Strada, per violazione degli artt. 3, 41, 117, comma 1 e comma 2, lett. e), Cost., trattandosi di questione manifestamente infondata, tenuto conto dei rilievi che seguono.

6.4.1. Operando una lettura della Legge n. 21/1992 e dell'art. 86 del Nuovo Codice della Strada in combinazione con i principi costituzionali e, segnatamente, con l'art. 41 della Costituzione, non si supera infatti, in ogni caso, il rilievo che proprio l'art. 41 della Costituzione, primo comma, nello stabilire il principio della libertà dell'iniziativa economica privata, prevede altresì:

— al secondo comma, che la stessa *“non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana”*;

²⁵ Si trae conferma di tale limitazione anche nella segnalazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) invocata a proprio favore dalle parti attrici, la quale 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 (ossia l'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” (cfr. la pag. 1 dell'Allegato 1 alla Segnalazione, indicato come “Proposte di modifica della normativa vigente”, prodotto dalle attuali parti attrici nel procedimento cautelare sub doc. 56).

— al terzo comma, che la “*legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l’attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali*”.

Quindi, nel nostro assetto costituzionale, da una parte, la tutela della sicurezza (oltre che della libertà e dignità umana) è elemento prioritario rispetto a quello della libertà di iniziativa economica e, dall’altra parte, è rimessa al legislatore la determinazione dei programmi e controlli opportuni affinché l’attività economica (pubblica e privata) possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali.

Nel caso di specie, nell’attuale assetto normativo in materia di “trasporto pubblico non di linea”, chiaro e coerente rispetto alla regolamentazione dello specifico settore del trasporto pubblico urbano, risaltano i profili di interesse pubblico, da ritenersi a fondamento dell’intervento regolatore pubblico, atteso 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 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.

Le limitazioni esaminate in precedenza di cui alla Legge n. 21/1992 ed al Nuovo Codice della Strada riflettono dunque proprio quello spazio di autonomia che la Costituzione ha riservato allo Stato al fine di coordinare l’attività delle imprese, sottoposte a controlli per il soddisfacimento di finalità sociali, proprio secondo il modello previsto dall’art. 41 della Costituzione ²⁶.

6.4.2. Anche il riferimento al “principio di uguaglianza” contemplato all’art. 3 della Costituzione compiuto dalle parti attrici non giova alla loro tesi: come si è detto, infatti, UBER pone in essere un’attività del tutto

²⁶ In proposito, giova anche richiamare le seguenti affermazioni contenute nell’Ordinanza collegiale del Tribunale di Milano del 2 luglio 2010 (alle pagine 22 e 23): “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.... 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 respon-

denti ad esigenze primarie dell’individuo che superano l’esigenza del risparmio economico....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 sod-

corrispondente a quella degli esercenti il servizio taxi e, dunque, proprio in ossequio al principio di uguaglianza, ad UBER devono applicarsi le stesse norme previste per il trasporto pubblico non di linea. Una diversa opzione, infatti, non farebbe che ledere (e non già realizzare) l'invocato principio di uguaglianza atteso che finirebbe per plasmare — ed a favore di un solo operatore del mercato (UBER) — una disciplina *ad personam*, mirata e differenziata rispetto a quella cui sono tenuti i competitors.

6.4.3. Il richiamo dalle parti attrici all'art. 117 della Costituzione per l'invocata necessità di rispettare i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario quali norme interposte, risulta sostanzialmente una duplicazione di quanto richiesto dalle parti attrici stesse ai sensi dell'art. 267 TFUE e di cui *infra*.

6.5. Anche la richiesta di rinvio pregiudiziale non può essere accolta, non ravvisando il Collegio i presupposti per rimettere alla Corte di Giustizie UE, *ex art.* 267 TFUE, i due quesiti soprariportati.

6.5.1. Si deve innanzitutto osservare che il quesito interpretativo originariamente proposto dalle attuali attrici e ripresentato in atto di citazione e nelle prime due memorie *ex art.* 183, 6° comma, n. 1) e n. 2), c.p.c., sembra presupporre che il servizio fornito tramite UberPop consista in una condivisione della vettura e del trasporto con essa attuato da un luogo ad un altro, secondo uno schema di *car sharing*.

Il quesito è il seguente: “*Se gli articoli ²⁷ e ⁵⁶ ²⁸, rispettivamente sulla libertà di stabilimento e sulla libera prestazione di servizi e l'artt. 3 e ss. sulla concorrenza del TFUE, 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 il servizio taxi (l. n. 21/92) e prevedono sanzioni per la loro violazione (art. 86 d.lgs. n. 285/92 Cod. della Strada) — 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*

disfa nessuno di quei requisiti che la proposta dell'Autorità regolatrice ha indicato come necessari per la liceità del servizio”.

²⁷ L'art. 49 TFUE sulla “libertà di stabilimento” prevede testualmente quanto segue: “*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, non-*

ché 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”.

²⁸ L'art. 56, paragrafo 1, TFUE, relativo alle “prestazione di servizi”, prevede che, nel quadro delle disposizioni seguenti, “*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*”.

alla piattaforma al fine di ottenere un passaggio in auto con previsione di un onere economico per il percorso/viaggio svolto condividendo il veicolo”.

Un tale quesito, presupponendo un servizio di *car sharing*, non è rilevante nel caso di specie e ciò in quanto, atteso quando esposto in precedenza, le modalità con quali il servizio UberPop è attuato nulla ha a che vedere con il *car sharing*.

6.5.2. Con la terza memoria *ex art.* 183, 6° comma, n. 3), c.p.c. le parti attrici hanno integrato la questione pregiudiziale interpretativa proposta in una diversa prospettiva e con riferimento all'art. 106, paragrafo 1, TFUE, letto in combinato disposto con gli artt. 56, 101 e 102 TFUE. Il quesito è il seguente: “*Se l'art. 106, § 1²⁹, letto in combinato disposto con gli articoli 56³⁰, 101³¹ e 102³² TFUE, debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale (l. n. 21/92 e art. 86 d.lgs. n. 285/92 Cod. della Strada) che, nell'interpretazione fatta propria dal Tribunale di Milano nell'ordinanza del 9.7.2015, vieta la prestazione di servizi diversi e scindibili dal servizio taxi, forniti attraverso un'applicazione software i cui diritti di proprietà intellettuale sono detenuti da una Società avente*

²⁹ Ai sensi dell'art. 106, paragrafo 1, TFUE gli Stati membri “*non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme dei trattati, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 18 e da 101 a 109 inclusi*”.

³⁰ Si veda la nota citata in precedenza.

³¹ L'art. 101 TFUE, relativo alle “*regole di concorrenza*” applicabili alle imprese, prevede testualmente quanto segue:

“*1. Sono incompatibili con il mercato interno e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato interno ed in particolare quelli consistenti nel:*

a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;

b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;

c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento;

d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza;

e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo 1 possono essere dichiarate inapplicabili:

— *a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,*

— *a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e*

— *a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate, che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:*

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi”.

³² L'art. 102 TFUE, sempre relativo alle “*regole di concorrenza*” applicabili alle imprese, prevede testualmente quanto segue:

“*È incompatibile con il mercato interno e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati mem-*

sede in uno Stato membro dell'Unione, in tal modo ostacolando lo sviluppo di detti servizi specifici e rafforzando la posizione di mercato dei titolari della licenza di taxi (diritto speciale)".

6.5.3. Ciò chiarito, nelle loro difese, le parti attrici invocano la sentenza "Corbeau" del 19 maggio 1993, C-320/91, della Corte di Giustizia, lamentando la violazione del citato art. 106 TFUE (in combinato disposto con gli artt. 101 e 102); a loro avviso l'interpretazione contestata finirebbe con il favorire l'applicazione generalizzata della tariffa massima prevista da parte dei taxisti e soprattutto con l'estendere i diritti speciali conferiti ai taxi a servizi diversi dal servizio base da loro fornito, restringendo la concorrenza in danno degli altri operatori economici; ciò perché il servizio UberPop sarebbe distinguibile, specifico e scindibile rispetto al servizio taxi, senza che la restrizione alla concorrenza sia giustificata dalla necessità di consentire ai titolari del diritto speciale di garantire l'esercizio dei propri servizi in condizioni di equilibrio economico.

Nel caso Corbeau sopra citato la Corte di Giustizia si era occupata della normativa belga che istituiva un monopolio *ex lege* a favore di un'impresa statale (*Régie des postes*), individuata dalla legge medesima, nell'ambito dei servizi postali; il monopolio in favore della società rendeva il mercato inaccessibile a qualunque terzo, quand'anche in possesso di requisiti identici a quelli posseduti da quest'ultima, sicché la Corte di Giustizia ha ridotto la portata della limitazione, escludendo che il monopolio fissato dalla legge potesse coprire anche l'offerta di "taluni servizi specifici, separabili dal servizio di interesse generale, che rispondono ad esigenze particolari degli operatori economici e che richiedono talune prestazioni supplementari che il servizio postale tradizionale non offre".

Il Collegio concorda però con le parti convenute costituite quando sostengono che tale precedente non è pertinente nel caso di specie e ciò per la preclusiva considerazione che il servizio UberPop riproduce non "servizi specifici" ma, al contrario, riproduce integralmente un servizio d'interesse generale, riservato dalla legge italiana a operatori in possesso di certi requisiti. D'altra parte, se, come già delineato, UBER offre sul mercato non solo uno strumento per mettere in contatto domanda/offerta, ma un vero e proprio sistema integrato per il trasporto dell'utenza privata, si deve escludere (come parrebbe suggerire il quesito integrativo

bri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo.

Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:

a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;

b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;

c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;

d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi".

proposto) che l'attività mediatrice possa essere considerata in maniera separata e distinta da quella concretamente volta al trasporto dell'utenza.

Inoltre, come si dirà ancora *infra*, diversamente rispetto al caso belga, nella legge n. 21/1992 non vi è alcuna identificazione legislativa di una o più precise imprese cui la legge riserva l'attività, poiché il mercato è accessibile a chiunque (UBER compresa) sia in possesso dei requisiti previsti dalla legge.

Non meno importante, inoltre, è la circostanza che la legge italiana non contenga alcuna discriminazione di carattere nazionale.

6.5.4. Non meno importanti, a conferma che il richiesto rinvio pregiudiziale non è necessario nel caso di specie, sono i principi che si traggono dalla Carta fondamentale dei diritti dell'Unione Europea. Come ricordato dal Tribunale di Milano, infatti la "Carta dei diritti fondamentali 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" ³³.

In particolare, l'art. 35 della "Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea", occupandosi della "protezione della salute" stabilisce, nella seconda parte, che nella definizione e nell'attuazione di tutte le politiche ed attività dell'Unione "è garantito un livello elevato di protezione della salute umana". Se in questo generale contesto dell'UE, la lente di ingrandimento per valutare tutte le politiche europee (comprese le scelte e le attività del mercato e delle imprese) è dunque costituita dalla persona umana e dalla idea fondante di garantire alla stessa "un livello elevato di protezione", ne consegue logicamente che le norme interne che vengono in considerazione in questo giudizio non solo sono del tutto coerenti con il sistema euro unitario ma sono anche dallo stesso giustificate e richieste.

6.5.5. Anche l'ulteriore profilo comunitario (art. 56, paragrafo 1 del TFUF) invocato dalle parti attrici non risulta pertinente.

In materia dei trasporti di libera prestazione di servizi, infatti, la materia è disciplinata dall'art. 58, paragrafo 1, TFUE (ai sensi del quale "la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti."), e non già dall'art. 56 TFUE. Su questo punto, peraltro, è già intervenuta la Corte Giustizia UE, con la sentenza 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, causa C-338/09 ³⁴.

Peraltro, come ancora osservato dal Giudice Designato del Tribunale

³³ Nel Preambolo si prevede, infatti, quanto segue: "Consapevole del suo patrimonio spirituale e morale, l'Unione si fonda sui valori indivisibili e universali della dignità umana, della libertà, dell'uguaglianza e della solidarietà; essa si basa sul principio della democrazia e sul principio dello Stato di diritto. Pone la persona al centro della sua azione istituendo la cittadinanza dell'Unione e creando uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia".

³⁴ Si si richiamano alcuni passaggi della Sentenza della Corte Giustizia UE, 22 dicembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, nella causa C-338/09: "25 A tal proposito è necessario rammentare che, sebbene gli artt. 101 TFUE e 102 TFUE riguardino esclusivamente la condotta delle imprese e non disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, resta il fatto che tali articoli, letti in combinato disposto con l'art. 4, n. 3, TUE, che instaura un dovere

di Milano nell'Ordinanza cautelare datata 25 maggio 2015, le attività di

di collaborazione, obbligano gli Stati membri a non adottare o a mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (v. sentenze 9 settembre 2003, causa C-198/01, CIF, Racc. pag. I-8055, punto 45 e giurisprudenza ivi citata, nonché 5 dicembre 2006, cause riunite C-94/04 e C-202/04, Cipolla e a., Racc. pag. I-11421, punto 46).

26. La Corte ha dichiarato che si è in presenza di una violazione degli artt. 4, n. 3, TUE e 101 TFUE qualora uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'art. 101 TFUE, o rafforzi gli effetti di tali accordi, o revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (v. citate sentenze CIF, punto 46 e giurisprudenza ivi citata, nonché Cipolla e a., punto 47).

27. Tuttavia, va necessariamente rilevato che la disciplina nazionale di cui trattasi nella causa principale non è riconducibile ad alcuno di tali casi di specie. Ne consegue che la presente domanda di pronuncia pregiudiziale non va esaminata alla luce delle norme dell'Unione in materia di concorrenza.

Sulla prima questione

28. Con tale questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento debbano essere interpretate nel senso che si oppongono a una disciplina di uno Stato membro, quale quella di cui alla causa principale, che, ai fini della concessione di un'autorizzazione di gestione di una linea urbana di trasporto pubblico di persone mediante autobus che serve regolarmente talune fermate determinate secondo un orario prestabilito, impone che gli operatori economici richiedenti, anche se stabiliti in altri Stati membri, dispongano di una sede o di un altro stabilimento sul territorio di tale Stato membro.

29. Nel risolvere tale questione si deve sottolineare che la libera circolazione dei servizi nel settore dei trasporti è disciplinata non dalla disposizione dell'art. 56 TFUE, che riguarda in generale la libera prestazione di servizi, bensì dalla specifica disposizione dell'art. 58, n. 1, TFUE, ai sensi del quale «[l]a libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti» (v., in tal senso, sentenza 13 luglio 1989, causa 4/88, Lambregts Transportbedrijf, Racc. pag. 2583, punto 9).

30. L'attuazione dei principi riguardanti la libera prestazione dei servizi deve pertanto avvenire, secondo il Trattato, attraverso l'instaurazione della politica comune dei trasporti (v. sentenza 7 novembre 1991, causa C-17/90, Pinaud Wieger, Racc. pag. I-5253, punto 7).

31. Orbene, si deve necessariamente rilevare che i trasporti di cui trattasi nella causa principale non rientrano nell'ambito applicativo delle disposizioni adottate dal Consiglio, sulla base dell'art. 71, n. 1, CE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto.

32. Infatti, per un verso, è pacifico che la gestione della linea di autobus progettata dalla Yellow Cab non rientra nella nozione di trasporto internazionale e, quindi, dell'ambito di applicazione del regolamento n. 684/92. Per altro verso, per quanto riguarda il regolamento n. 12/98, occorre rilevare che le condizioni di applicazione di quest'ultimo non risultano soddisfatte nella causa principale, posto che i servizi regolari di trasporto progettati dalla Yellow Cab non costituiscono il segmento nazionale di una linea internazionale di servizi di trasporto regolari, ai sensi dell'art. 3, punto 3, del citato regolamento n. 12/98, e che, essendo esclusivamente destinati ad essere forniti sul territorio della città di Vienna, essi rappresentano servizi urbani o suburbani esclusi dall'ambito applicativo di tale regolamento ai sensi di questa stessa disposizione.

33. La normativa nazionale di cui alla causa principale va quindi valutata con riferimento alle disposizioni del Trattato FUE in materia di libertà di stabilimento, che si applicano direttamente ai trasporti, e non richiamandosi al titolo del Trattato stesso riguardante questi ultimi.

34. Va osservato in proposito che l'obbligo di disporre di una sede o di un altro stabilimento sul territorio dello Stato membro ospitante non può logicamente rappresentare, in quanto tale, un ostacolo o una restrizione alla libertà di stabilimento. Infatti, come rileva correttamente il governo austriaco, tale obbligo non comporta la minima limitazione della libertà di operatori economici stabiliti in altri Stati membri di creare agenzie o altri stabilimenti su tale territorio.

35. Pertanto, in una situazione quale quella che caratterizza la causa principale, è rilevante verificare se le modalità che accompagnano l'esigenza di disporre di una sede o di un altro stabilimento sul territorio dello Stato membro di accoglienza, quale condizione per l'ottenimento di un'autorizzazione per la gestione di una linea rego-

taxi e di noleggio con conducente non rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni adottate, sul fondamento dell'art. 91, paragrafo 1, TFUE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto ³⁵.

Infatti, l'art. 3, comma 11 *bis*, del D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito in Legge n. 148/2011, 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 ³⁶.

Anche l'art. 6 D.Lgs. n. 59/2010 ("attuazione della Direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno") 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 ³⁷.

Nel caso di specie, nessuna violazione del parametro comunitario può dunque essere prospettata sotto il profilo della violazione della Direttiva 2006/123/CE.

Pertanto, le attività di taxi e noleggio con conducente non rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni dettate in tema di liberalizzazione dei servizi di trasporto (art. 3, comma 11-*bis*, Legge n. 148/2011), ma rappresentano invece un settore a tutt'oggi rimesso ai singoli Stati Membri dell'Unione, per le intuibili necessità, anche locali, di tutela della sicurezza pubblica ³⁸.

Del resto, la CGUE, con le sentenze del 13 febbraio 2014 (cause riunite C 162/12 e C-163/12, e cause riunite C-419/12 e C-420/12) si è già

lare di trasporto di persone mediante autobus, siano tali da costituire un ostacolo all'esercizio del diritto di stabilimento".

³⁵ L'art. 91 TFUE sui "trasporti" prevede testualmente quanto segue: "1. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 90 e tenuto conto degli aspetti peculiari dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscono:

a) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri;

b) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro;

c) le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti;

d) ogni altra utile disposizione."

³⁶ L'art. 3, comma 11-*bis*, prevede, infatti, quanto segue: "In conformità alla direttiva 2006/123/CE del Parlamento eu-

ropeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sono invece esclusi dall'abrogazione delle restrizioni disposta ai sensi del comma 8 i servizi di taxi e noleggio con conducente non di linea, svolti esclusivamente con veicoli categoria M1, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59".

³⁷ Prevedendo testualmente al comma 1 che "Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai servizi di trasporto aereo, marittimo, per le altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente".

³⁸ Sul punto, vale la pena di segnalare che anche il Tribunale di Milano, nell'Ordinanza collegiale ex art. 669 *terdecies* c.p.c. (cfr. doc. 37 delle parti convenute costituite alle pagine 17 e 18) ha ricordato che "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; D.L. n. 138/2011 e n. 1/2012)".

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, confermando la compatibilità delle limitazioni connesse alla disciplina del settore taxi con le norme del Trattato.

6.5.6. Sempre sul piano comunitario, le parti attrici invocano nella materia in esame anche l'art. 49 TFUE sulla "libertà di stabilimento"³⁹.

Senonché, è appena il caso di osservare che la legislazione nazionale non discrimina 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, proprio come nel caso di specie.

Tale considerazione è confermata anche a seguito dell'esame del citato art. 56, paragrafo 1, TFUE, atteso che nessuna discriminazione è attuata anche sotto tale profilo.

6.5.7. Né a diverse valutazioni si perviene in base ai principi di cui agli artt. 3 e seguenti TFUE. In primo luogo, infatti, i principi generali in tema di concorrenza previsti da tali norme non vengono in rilievo nella fattispecie in esame, non essendovi alcuna limitazione nella normativa italiana che valga soltanto per operatori stranieri e non per operatori interni.

In secondo luogo, si tratta di principi di portata assolutamente generale in tema di concorrenza, che non possono prevalere, per tutte le ragioni già delineate, rispetto alle ragioni di sicurezza dei cittadini e dei consumatori in genere.

6.5.8. In definitiva, ritiene il Collegio ritiene che non vi siano spazi per adire la Corte di Giustizia mediante rinvio pregiudiziale⁴⁰, atteso che le

³⁹ L'art. 49 TFUE sulla "libertà di stabilimento" prevede testualmente quanto segue:

"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".

⁴⁰ "Per l'art. 177, comma 3 del Trattato CEE, il rinvio obbligatorio da parte delle giurisdizioni nazionali di ultima istanza alla Corte di giustizia delle comunità europee per l'interpretazione a titolo pregiudiziale soffre limitazioni quando la questione non è pertinente o la disposizione comminatoria di cui è causa ha già costituito oggetto di interpretazione da parte della Corte, ovvero la corretta applicazione del diritto comunitario si impone con tale evidenza da non lasciar adito a ragionevoli dubbi; la configurabilità di tale eventualità va valutata in funzione delle caratteristiche proprie del diritto comunitario, delle particolari difficoltà che la sua interpretazione presenta e del rischio di divergenze di giu-

questioni proposte dalle parti attrici o non sono pertinenti o la stessa Corte di Giustizia ha già fornito elementi per la loro soluzione.

7. Conclusioni.

7.1. In conclusione, tenuto conto dei rilievi svolti in precedenza, devono innanzitutto rigettarsi tutte le domande e le istanze proposte dalle parti attrici.

7.2. In secondo luogo, in accoglimento della domanda riconvenzionale proposta dalle parti convenute costituite in via principale, deve accertarsi e dichiararsi la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici con i *drivers* da esse reclutati attraverso il servizio già denominato UberPop (o altro equivalente, comunque denominato) e, per l'effetto, deve inibirsi alle parti attrici e al sig. NOÈ Roberto l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'app denominata UberPop 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.

7.3. I citati provvedimenti cautelari del Tribunale di Milano devono ritenersi assorbiti dalla presente Sentenza di merito.

Invero, secondo l'orientamento della Cassazione prevalente, meritevole di essere condiviso, i provvedimenti d'urgenza ex art. 700 c.p.c. hanno natura strumentale e funzione cautelativa del tutto provvisoria, in quanto volti ad evitare che la futura pronuncia del giudice possa restare pregiudicata nel tempo necessario per ottenerla e sono destinati a perdere ogni efficacia e vigore a seguito della decisione emessa nel successivo giudizio di merito nella quale rimangono assorbiti e caducati, con l'esaurimento della funzione cautelare che li caratterizza (cfr. in tal senso: Cass. civile, sez. II, 11 marzo 2004, n. 4964 in *Giust. civ. Mass.* 2004, 3).

In altre parole, i provvedimenti d'urgenza emessi ai sensi dell'art. 700 c.p.c., essendo diretti ad assicurare provvisoriamente gli effetti della decisione di merito, sono destinati ad essere sostituiti dalla relativa pronuncia sulla domanda, sia essa di accoglimento che di rigetto, senza necessità che il giudice adotti alcun provvedimento di convalida o conferma (cfr. in tal senso: Cass. civile, sez. II, 28 aprile 2006, n. 9936 in *Giust. civ. Mass.* 2006, 4).

Sul punto, si sono espresse anche le Sezioni Unite della Suprema Corte, affermando che *“la tutela cautelare ex art. 700 c.p.c. è inammissibile nel giudizio di legittimità, poiché il relativo provvedimento, strumentale e provvisorio, in quanto diretto ad evitare che la futura pronuncia del giudice possa rimanere pregiudicata dal tempo necessario per ottenerla,*

è destinato a perdere efficacia a seguito della decisione resa nel giudizio di merito, nella quale rimane assorbito, così esaurendo la sua funzione” (cfr. in tal senso: Cass. civile, Sezioni Unite, 10 giugno 2013, n. 14503 in *Giust. civ. Mass.* 2013, rv 626628 ed in *Diritto e Giustizia online* 2013).

8. Sulle spese processuali.

8.1. In virtù del principio della soccombenza di cui all’art. 91 c.p.c., le parti attrici devono essere dichiarate tenute e condannate, in via solidale fra loro (stante il loro interesse comune nella causa ex art. 97 c.p.c.), a rimborsare alle parti convenute costituite le spese processuali, in conformità del Regolamento adottato con il D.M. 10.03.2014 n. 55 (pubblicato sulla G.U. n. 77 del 2.04.2014). Precisamente, tenuto conto dei parametri generali per la determinazione dei compensi in sede giudiziale previsti dall’art. 4 del citato D.M. 10.03.2014 n. 55 (e, in particolare, delle caratteristiche, dell’urgenza e del pregio dell’attività prestata, dell’importanza, della natura, della difficoltà e del valore dell’affare, dei risultati conseguiti, del numero e della complessità delle questioni giuridiche e di fatto trattate), i compensi vengono liquidati sulla base della Tabella 2) allegata al predetto Regolamento, secondo i seguenti valori di liquidazione previsti nello scaglione “da Euro 52.000,01 ad Euro 260.000,00”, trattandosi di procedimento di “valore indeterminabile” (tenuto conto dell’art. 5, comma 6, D.M. 10.03.2014 n. 55, ai sensi del quale “*Le cause di valore indeterminabile si considerano di regola di valore non inferiore ad euro 26.000,00 e non superiore ad euro 260.000,00, tenuto conto dell’oggetto e della complessità della controversia*”):

Euro 2.430,00 per la fase di studio della controversia;

Euro 1.550,00 per la fase introduttiva del giudizio;

Euro 5.400,00 per la fase introduttiva istruttoria documentale e di trattazione; Euro 4.050,00 per la fase decisionale;

per un totale di Euro 13.430,00=, oltre al rimborso spese forfetarie nella misura del 15% del compenso totale della prestazione ed oltre ad I.V.A. e C.P.A. come per legge.

8.2. Invece, nei rapporti tra le parti convenute costituite ed il terzo chiamato sig. NOÈ Roberto le spese processuali devono essere compensate, tenuto conto del ruolo del tutto marginale del concorso del sig. NOÈ Roberto nell’economia generale della controversia.

P.Q.M.

Il TRIBUNALE DI TORINO, Prima Sezione Civile, Sezione Specializzata in materia di Impresa, in composizione collegiale, ogni diversa istanza, eccezione e deduzione disattesa e definitivamente pronunziando sulla causa iscritta al n. 20770/2056 R.G.:

1) Rigetta tutte le domande e le istanze proposte dalle parti attrici.

2) Accerta e dichiara la concorrenza sleale svolta dalle parti attrici con i *drivers* da esse reclutati attraverso il servizio già denominato UberPop (o altro equivalente, comunque denominato) e, per l’effetto, inibisce alle parti attrici e al sig. NOÈ Roberto l’utilizzazione sul territorio nazionale dell’app denominata UberPop e, comunque, la prestazione di un servizio

— comunque denominato e con qualsiasi mezzo promosso e diffuso — che organizzzi, 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.

3) Dichiara tenute e condanna le parti attrici, in via solidale tra loro, a rimborsare alle parti convenute costituite le spese processuali, liquidate in complessivi Euro 13.430,00= per compensi, oltre al rimborso spese forfetarie nella misura del 15% del compenso totale della prestazione, oltre ad I.V.A. e C.P.A. come per legge, nonché le spese di registrazione della presente sentenza e successive occorrendo.

4) Dichiara compensate le spese processuali nei rapporti tra le parti convenute costituite ed il sig. NOÈ Roberto.

UBER DI FRONTE ALLE CORTI EUROPEE

Uber, uno dei simboli emblematici del capitalismo 2.0, si è trovata negli ultimi anni al centro una vera e propria tempesta giudiziaria. Una tempesta non limitata ai confini na-

zionali: l'impatto avuto da Uber sul mercato dell'autotrasporto non di linea è stato tale da porre in crisi pressoché ovunque l'assetto regolatorio che lo disciplinava, nella gran parte dei suoi aspetti: dal diritto amministrativo, al diritto del lavoro, al diritto della concorrenza, al diritto dei contratti, sino al diritto tributario¹. Se negli Stati Uniti e in Inghilterra il problema lavoristico inerente la qualificazione del rapporto negoziale tra i singoli conducenti e la multinazionale ha assunto una posizione di primo piano², essendo attualmente oggetto anche di diverse *class action*³, la questione che più di altre ha impegnato le corti europee è quella relativa alla violazione da parte di Uber della normativa pubblicitica preordinata a regolare il trasporto non di linea e ai suoi possibili risvolti in punto di concorrenza sleale⁴.

Il cuore del problema consiste nel determinare se Uber debba essere configurato giuridicamente come un intermediario che offre una piattaforma tecnologica atta a favorire forme di trasporto condiviso, proposte e accettate direttamente dagli utenti, riducendosi il suo ruolo a quello di

¹ Si veda in PROPOSITO M.J. SØRENSEN, *Private law perspectives on platform services: Uber - a business model in search of a new contractual legal frame?*, in *Eur. J. Cons. Mark. L.* (d'ora in avanti *EuCML*), 2016, 15.

² Cfr. i casi *Berwick v. Uber Technologies*, Case 11-46739, EK California Labor Commissioner (2015); *Aslam, Farrar v. Uber*, Case 2202550/2015, Employment Tribunal (2015).

³ V. da ultimo il caso *Beatleston v.*

Kalanick, Camp & Does pendente presso la Superior Court of California.

⁴ Per una rassegna delle principali decisioni europee v. N. RAMPAZZO, *Rifkin e Uber. Dall'età dell'accesso all'economia dell'eccesso*, in questa *Rivista*, 2015, 957; M.J. SØRENSEN, *Private law perspectives on platform services: Uber - a business model in search of a new contractual legal frame?*, cit.; con particolare riferimento all'esperienza belga v. E. TERRY, *The sharing economy in Belgium: A case for regulation?*, in *EuCML*, 2016, 45.

mero fornitore di un servizio della società dell'informazione ai sensi della direttiva 2000/31/CE sul commercio elettronico; oppure se esso sia un'impresa direttamente coinvolta nell'organizzazione e l'offerta dei servizi di trasporto. Tale alternativa ha evidentemente ricadute molto significative in ordine al giudizio sull'esistenza di una fattispecie di concorrenza sleale, poiché è unicamente nella seconda ipotesi che può ravvisarsi un rapporto di concorrenzialità tra Uber e gli altri operatori del mercato.

Intorno a questo interrogativo si deciderà l'esito delle due importanti controversie attualmente pendenti di fronte alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Di recente sono state pubblicate le opinioni dell'Avvocato Generale Szpunar rispettivamente nei casi *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL* ⁵ e *Uber France SAS* ⁶. In ciascuna di esse viene sostenuta la tesi per cui, al fine di verificare la sussistenza di un servizio della società dell'informazione, qualora l'offerta di beni o servizi abbia natura composita e non si esaurisca in una trasmissione in forma elettronica, è necessario appurare se la prestazione destinata a essere effettuata "nel mondo reale" sia economicamente indipendente rispetto a quella da rendersi in forma elettronica. Nel caso delle piattaforme digitali di comparazione e prenotazione delle offerte alberghiere, tale indipendenza sarebbe garantita, in quanto le condizioni del servizio di ospitalità sono di regola stabilite dall'operatore finale ⁷. Nel caso di Uber, per contro, l'offerta di trasporto non potrebbe ritenersi indipendente rispetto al servizio digitale, in quanto le condizioni della prestazione resa ai clienti sarebbero eterodeterminate. Difatti, sarebbe Uber stessa a stabilire unilateralmente non soltanto le condizioni generali della prestazione offerta (esercitando preventivamente un controllo sulla sicurezza complessiva del servizio di trasporto tramite la selezione e la formazione dei conducenti, la loro identificazione attraverso apposito *software*, sottoponendo costantemente a monitoraggio la qualità della prestazione resa attraverso un sistema di *feedback* reputazionale), ma soprattutto il prezzo della prestazione, controllato attraverso un algoritmo tale da porlo in correlazione non soltanto con tempo e distanza percorsa ma anche con le caratteristiche della curva di domanda. Pertanto Uber non potrebbe ritenersi un fornitore di servizi della società dell'informazione ai sensi della direttiva 2000/31/CE e giovare della relativa disciplina, ma dovrebbe invece reputarsi un operatore del mercato dell'autotrasporto pubblico non di linea.

Anche la giurisprudenza italiana ha dovuto confrontarsi in questi anni con il medesimo problema, raggiungendo una conclusione sostanzialmente coincidente con quella fatta propria dall'Avvocato Generale Szpunar. A partire dal 2015, diverse associazioni e società rappresentative di tassisti professionisti hanno convenuto in giudizio Uber e le sue filiali italiane di fronte ai tribunali italiani, Milano e Roma in particolare, per ottenere l'inibitoria cautelare avverso l'esercizio dell'attività di autotrasporto pubblico non di linea asseritamente in contrasto con il canone della correttezza professionale e precisamente con il precetto dell'art. 2598, n.

⁵ *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL*, C-434/15.

⁶ *Uber France SAS*, C-320/16.

⁷ In generale v. M. COLANGELO - V.

ZENO-ZENCOVICH, *La intermediazione online e la disciplina della concorrenza: i servizi di viaggio, soggiorno e svago*, in questa *Rivista*, 2015, 43.

3, c.c.⁸. Il ricorso è stato accolto dal Tribunale di Milano, sez. spec. impresa, sia in prima istanza sia in sede di reclamo, in un giudizio avente ad oggetto l'applicazione Uber Pop, connotata com'è noto dall'impiego di conducenti non professionisti⁹. Relativamente all'applicazione Uber Black, invece, il ricorso, accolto in primo grado, è stato rigettato in sede di reclamo da parte del Tribunale di Roma. Il rigetto è stato però motivato esclusivamente da un profilo esterno alla disciplina della concorrenza sleale, e segnatamente dalla pretesa sospensione dell'efficacia delle disposizioni legislative di cui si lamentava la violazione, e segnatamente dell'art. 29, comma 1 *quater*, d.l. 207/08¹⁰.

La decisione del Tribunale di Torino, sez. spec. impresa, qui riportata in epigrafe, costituisce la prima decisione nel merito ed altresì la prima trattazione sistematica dei problemi giuridici posti da Uber e segnatamente dall'applicazione Uber Pop nel diritto italiano. I giudici sostengono, con argomentazioni precise e lineari, che Uber non rilevi giuridicamente quale mero fornitore di una piattaforma tecnologica, ma svolge un ruolo diretto nell'organizzazione e nell'offerta dei servizi di trasporto non di linea. In particolare, la corte mette in rilievo i seguenti elementi: a) Uber sollecita attraverso campagne pubblicitarie l'adesione dei futuri autisti, li seleziona, ne valuta l'affidabilità e stipula con essi un contratto di "servizio fornitore di trasporto"; b) Uber stabilisce volta per volta le condizioni economiche e materiali di svolgimento del servizio, determinando in particolare il prezzo del trasporto (il cui 20% viene trattenuto da Uber) e amministrando direttamente il pagamento dovuto dall'utente; c) Uber supervisiona l'operato degli autisti attraverso un sistema di feedback reputazionale, che può condurre sino all'esclusione di un determinato autista dalla piattaforma. Da queste premesse si ricava chiaramente che Uber non è un mero intermediario, ma un fornitore per scopo di lucro e con organizzazione imprenditoriale di mezzi del servizio di autotrasporto non di linea. Ciò posto, risulta accertata la sussistenza di un rapporto di concorrenzialità, essendovi omogeneità di clientela, tra la società americana e i taxisti muniti di regolare licenza. L'istruttoria ha dimostrato, in secondo luogo, che l'organizzazione imprenditoriale posta in essere da Uber aveva permesso un risparmio di costi illecito, in quanto direttamente derivante dalla violazione della normativa pubblicistica posta a presidio del settore dell'autotrasporto non di linea. Infatti, facendo ricorso ad autisti non professionisti e ad autovetture private, Uber agiva palesemente in contrasto con la normativa vigente, e segnatamente con la l. 21/1992, in quanto, a tacer d'altro, si avvaleva di personale privo dell'apposita certificazione ministeriale, non titolare di licenza comunale per l'esercizio del servizio di autotrasporto, di autovetture prive dei requisiti specifici stabiliti dai comuni, stabiliva prezzi difformi dalle tariffe imposte dagli enti pubblici competenti, non rilasciata ricevuta fiscale italiana. Tutto ciò avrebbe determinato un significativo

⁸ Si veda in tema la puntuale ricostruzione di A. DE FRANCESCHI, *The adequacy of Italian law for the platform economy*, in *EuCML*, 2016, 56, 58-60.

⁹ Trib. Milano, ord. 25 maggio 2015, in *Corr. Giur.*, 2016, 356; Trib. Milano, ord. 9 luglio 2015, ivi, 2016, 360, entrambe

con nota di S. SERAFINI, *La concorrenza sleale per violazione della normativa pubblicistica del trasporto urbano non di linea: il caso Uber*.

¹⁰ Trib. Roma, sez. spec. imp., ord. 7 aprile 2017; ord. 17 maggio 2017, r.g. n. 25857/2017.

risparmio di costi, tale da permettere ad Uber di proporre all'utente finale prezzi notevolmente più bassi dei concorrenti e acquisire in poco tempo una rilevante quota di mercato. Tale condotta integrerebbe, ad avviso della corte, una fattispecie di concorrenza sleale proibita dall'art. 2598 n. 3 c.c., in quanto la violazione delle norme pubblicistiche preordinata al conseguimento di un vantaggio concorrenziale sarebbe contraria ai precetti della correttezza professionale.

La sentenza è condivisibile nella sua struttura logica e nell'impianto argomentativo proposto: sulla base del diritto positivo vigente sembra difficile negare che l'utilizzo di una piattaforma tecnologica possa essere inteso come un elemento di per sé idoneo a neutralizzare l'assetto regolatorio posto a presidio del settore di mercato in oggetto, quando le condizioni organizzative dell'offerta disvelano un perdurante potere decisionale in capo a Uber sia pure affidato alle virtù dell'algoritmo. Come sostenuto dall'Avvocato Generale Szpunar, Uber "does much more than match supply to demand: it created the supply itself" ¹¹. Nel modello di funzionamento dell'applicazione Uber Pop v'è ben poco di *sharing*, condivisione e simili concetti oggi in voga ¹²: siamo invece in presenza di un'attività imprenditoriale organizzata per scopo di lucro, connotata da una forte rendita derivante dal capitale tecnologico sviluppato, dalla massiva raccolta di *big data* ¹³, e dall'impiego di manodopera non qualificata, in maniera intermittente e a condizioni unilateralmente prefissate dalla parte datoriale. Come tale, la necessaria soggezione alla normativa pubblicistica quale presupposto delle condizioni di parità concorrenziale appare difficilmente revocabile in dubbio. Tutt'altra questione, invece, è quella relativa all'opportunità di allargare le maglie della normativa vigente al fine di sfruttare al meglio l'innovazione tecnologica e i suoi molteplici vantaggi sociali, evitando che un assetto regolatorio obsoleto ingabbi lo sviluppo di una realtà in rapidissimo mutamento. Ciò significa però operare un equilibrato contemperamento tra i benefici dell'innovazione con i suoi costi sociali, altrettanto innegabili (si pensi solo alla tematica lavoristica) ¹⁴, compito per il quale il Parlamento appare un decisore più attrezzato e democraticamente legittimato rispetto al potere giudiziario. Bene hanno fatto dunque le corti italiane a non distorcere funzionalmente il quadro delle regole vigenti attraverso inopinate interpretazioni evolutive, in quanto ciò impone e rende non rinviabile un generale intervento di riforma che, pur con tutte le difficoltà derivanti dalle pressioni di lobby tanto numericamente ristrette quanto agguerrite, riesca a bilanciare l'esigenza di apertura dei mercati con gli irrinunziabili obiettivi di protezione sociale. Il problema, però, non è esclusivo di Uber, ma di molte delle piattaforme che operano su *two- or multi-sided markets* e che si rivolgono naturalmente ad uno spazio di mercato che travalica i

¹¹ Opinion of Advocate General Szpunar, nel procedimento *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL*, C-434/15, par. 46.

¹² C. SOLMECKE-B. LENGENDORF, *Rechtliche Probleme bei Sharing Economy: Herausforderungen an die Gesetzgebung auf dem Weg in eine geteilte Welt*, in *MMR*, 2015, 493.

¹³ In tema V. ZENO-ZENCOVICH-G. GIANONE CODIGLIONE, *Ten legal perspectives on the 'big data revolution'*, in *Conc. Merc.*, 2016, 29.

¹⁴ Cfr. in proposito B. ROGERS, *The Social Costs of Uber*, 82 *U. Chicago L. Rev.* 85 (2015).

confini nazionali¹⁵; sicché, al problema del contenuto delle regole da adottare si aggiunge immediatamente quello del livello adeguato di normazione, se nazionale oppure (come si propone ormai da varie parti) europeo¹⁶.

GIORGIO RESTA

¹⁵ Per un'introduzione al tema delle piattaforme digitali C. BUSCH-H. SCHULTE NÖLKE-A. WIEWIÓROWSKA-DOMAGALSKA-F. ZOLL, *The rise of the platform economy: A new challenge for EU consumer law?*, in *EuCML*, 2016, 3; M. COLANGELO-V. ZENOVICH, *La intermediazione online e la*

disciplina della concorrenza: i servizi di viaggio, soggiorno e svago, cit.

¹⁶ Research Group on the Law of Digital Services, *Discussion draft of a Directive on online intermediary platforms*, in *EuCML*, 2016, 164.