

R.G.76465/2016



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

Sez. nona
Specializzata in materia d'impresa

Il giudice, letto il ricorso ex art. 700 c.p.c. **avanzato da** APPTAXI s.c.r.l., TAXIBLU S.C. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare società cooperativa a r.l., SAMARCANDA soc. coop. a r.l., Associazione Tutela Legale Taxi, Associazione Sindacale S.A.Ta.M./C.N.A. – Sindacato Artigiano Taxisti di Milano e Provincia, T.A.M. –Tassisti Artigiani Milanesi, Federazione Nazionale UGL Taxi, Federazione Italiana Autonoma Taxisti Nazionale Cisl-Federtaxi Cisl, Unione Artigiani della Provincia di Milano, UNIONTAXI, SPRINT CAR AND SERVICE soc. coop. a r.l., ANAR – Associazione Nazionale Autonoleggiatori di Roma, Carlo Di Alessandro, Silla Mattiazzi, Massimo Chiapperino e Fabio Ferrario **nei confronti di** UBER BV, Uber Italy s.r.l., Uber International B.V., Uber International Holding B.V., Flavio Meroni, lette le memorie di costituzione delle parti resistenti e gli altri atti di causa **osserva**, innanzitutto, che i ricorrenti hanno avanzato le seguenti domande cautelari:

-previo accertamento dell'abusività e/o contrarietà alla legge, ex artt.2598 n. 3 e 2043 c.c., delle condotte poste in essere dalle parti resistenti descritte in ricorso, **di ordinare** la cessazione immediata dell'utilizzo in Italia del servizio Uber-Black e degli ulteriori servizi analoghi, con il conseguente blocco e/o oscuramento del sito internet e dell'applicazione informatica;

-di adottare ogni altro provvedimento idoneo a proibire e far cessare lo svolgimento dei citati servizi, ivi inclusa la pubblicazione dell'emananda decisione sul sito www.uber.com, nonché su testate di stampa a tiratura locale e nazionale;

-di disporre, ai sensi dell'art.614 bis c.p.c., una multa o penale, pari ad almeno 10.000,00 euro, per ogni giorno di ritardo nell'adempimento dell'ordine di inibizione che sarà emesso e per ogni violazione dell'ordine medesimo.

Dette richieste cautelari sono funzionali all'eventuale azione di merito tendente ad ottenere la conferma dell'ordine di inibitoria ed il risarcimento dei danni.

Le società del Gruppo Uber eccepivano in via preliminare la carenza di legittimazione passiva delle società Uber Italy s.r.l., Uber International B.V., Uber International Holding B.V. e, nel merito, chiedevano il rigetto del ricorso.

In via subordinata, chiedevano, in caso di accoglimento della domanda cautelare dei ricorrenti, di limitare il blocco e/o oscuramento richiesto alla sola sezione del sito relativa a Uber Black ed al solo servizio Uber Black dell'applicazione, con riferimento alle richieste che vengono dall'Italia, rigettando ogni altra domanda e previo ordine ai ricorrenti, ex art.669 undicies c.p.c., di prestare adeguata cauzione in misura non inferiore ad euro 500.000,00.

Flavio Meroni eccepiva la carenza di legittimazione passiva di esso resistente e, nel merito, chiedeva il rigetto del ricorso

Le condotte oggetto di contestazione di cui si richiede l'inibitoria sono le modalità di esercizio del servizio pubblico non di linea poste in essere dalle società del Gruppo Uber unitamente agli autisti da essa organizzati, operatori ncc (noleggio con conducente), utilizzando la piattaforma informatica e la relativa applicazione denominata Uber Black o le similari applicazioni denominate Uber-Van, Uber-Tour, Uber-Suv, Uber-X, Uber-XL, UberSelect ed Uber-Lux, le quali si differenzierebbero dalla prima solamente per il tipo di vettura utilizzata dall'autista.

Va premesso, riguardo alla competenza delle sezioni specializzate, che seppur la fattispecie di concorrenza sleale dedotta dai ricorrenti riguarda l'ipotesi ex art. 2598 n.3 c.c., per violazione delle norme pubblicistiche disciplinanti il servizio pubblico non di linea, senza alcuna interferenza con l'esercizio dei diritti di proprietà industriale (requisito quest'ultimo necessario ex art.134 CPI per radicare la cognizione del provvedimento davanti le sezioni specializzate istituite con il d.lgs. 168/2003), la competenza riguarda la sezione specializzata delle imprese, ai sensi dell'art.3 lett. d) d.lgs. 168/2003 (come successivamente modificato), in conseguenza delle contestazioni

delle parti resistenti circa una presunta violazione della normativa pubblica di riferimento alle norme poste a tutela della concorrenza dall'Unione Europea ed, in particolare, in violazione degli articoli 106 in combinato disposto con l'art.102 del TFUE (Trattato Funzionamento Unione Europea).

Nel merito, va considerato, innanzitutto, che la legge nazionale di riferimento in ordine alla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea per il trasporto di persone è la legge quadro n.21 del 1992, normativa che è stata parzialmente modificata dall'art.29 comma 1 quater del d.l. n.207 del 2008 conv. in legge n.14 del 2009.

Le suddette modifiche legislative erano sostanzialmente dirette ad indicare in modo più dettagliato le caratteristiche del servizio di noleggio con conducente (modifiche agli articoli 3, 5 bis, 8 e 11 della legge quadro predetta) e ad introdurre la previsione di specifiche sanzioni (con il nuovo art.11 bis) in caso di inosservanza da parte dei conducenti di taxi e degli esercenti il servizio di noleggio con conducente di quanto disposto dagli articoli 3 e 11 della legge quadro.

In ordine all'entrata in vigore di dette modifiche e della loro attuale vigenza va rilevato che:

-l'art. 7 bis del d.l. n.5/09, conv. in legge n.33/09, aveva previsto che nelle more di una ridefinizione della disciplina dettata dalla legge n.21/92, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale ed ordinamentale alle regioni ad agli enti locali, *l'efficacia del suddetto articolo 29 comma 1 quater era sospeso* fino al 30.6.2009;

-successivamente detto termine era stato espressamente prorogato, tramite la parziale modifica del predetto art.7 bis, una prima volta sino al 31.12.2009, con il d.l.1.7.2009 n.78 (art.23 II comma) conv. in legge n.102/2009, ed, una seconda volta, sino al 31 marzo 2010, con il d.l. 30.12.2009 n.194 (art.5 comma III) conv. in legge 25 del 2010;

-con il successivo d.l. 25.3.2010 n.40 (art. 2 comma 3), conv. in legge 73/2010, era stato disposto che ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge quadro 21/1992, secondo quanto previsto dall'art.7.bis del d.l. 5/09, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del "presente decreto" *dovevano essere adottate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al d.lgs.281/97) "urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con

conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia” nonché dovevano essere “definiti gli indirizzi generali per l’attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titolo autorizzativi”;

-il termine entro il quale adottare detto decreto ministeriale era stato più volte prorogato, tramite modifica del predetto art.2 comma III del d.l. n.40/2010 (d.l.78/2010 conv. in legge 122/2010; d.l. 225/2010 conv. in legge 10/2011; D.P.C.M. 25.3.2011; d.l.216/2011 conv. in legge 14/2012; d.l.83/2012 conv. in legge 134/2012; legge 228/2012; d.l. 150/2013 conv. in legge 15/2014; d.l. 192/2014 conv. in legge 11/2015; d.l. 210/2015 conv. in legge 21/2015); l’ultima proroga è stata disposta con l’emissione del d.l. n.244 del 30.12.2016 ove il termine ultimo è stato indicato in quello del 31.12.2017;

-in sede di conversione di detto decreto, avvenuto con legge n.19 del 27.2.2017 (successivamente, quindi, alla presentazione del presente ricorso ed al deposito delle prime memorie difensive delle parti resistenti), è stato espressamente previsto, di seguito alla previsione dell’ennesima proroga del termine per l’adozione del decreto ministeriale previsto dal d.l. 40/2010, che “conseguentemente, la sospensione dell’efficacia disposta dall’art.7 bis, comma 1” del d.l. 5/2009 conv. in legge n.33/09 “si intende prorogata fino al 31.12.2017”.

Va rilevato, quindi, che il legislatore, con l’introduzione, in sede di legge di conversione del d.l. 244/2016, di detta norma abbia voluto risolvere la questione insorta circa l’entrata in vigore o meno della normativa modificativa della legge quadro n.21 1992, introdotta dall’art.29 comma 1 quater del d.l. n.207 del 2008 conv. in legge n.14 del 2009 (questione riproposta in questa sede ed insorta a seguito dell’attuazione delle modifiche legislative in sede di emanazione dei regolamenti locali ed in occasione delle prime sanzioni inflitte in virtù dell’art.11 bis introdotto nella legge quadro).

Infatti, con la suddetta disposizione il legislatore, come desumibile dalle espressioni usate -“conseguentemente”; “si intende” – ha voluto interpretare, quindi con effetto retroattivo, le norme contenenti le precedenti proroghe riguardanti il termine di adozione del decreto ministeriale previsto dal d.l. 25.3.2010 n.40, nel senso di ritenere differito, con dette proroghe, anche il termine di efficacia del dall’art.29 comma 1 quater del d.l. n.207 del 2008.

Va rilevato, comunque, che devono ritenersi attualmente non in vigore le modifiche introdotte alla legge quadro disciplinante gli autoservizi pubblici non di linea anche nel

caso in cui la previsione introdotta con la suddetta legge di conversione non voglia considerarsi come norma interpretativa, con effetto retroattivo, e voglia considerarsi entrata in vigore la modifica legislativa della legge quadro n.21/1992 alla scadenza del 31.3.2010, ritenendo che il previsto D.M. (ancora da adottare) non fosse attuativo delle modifiche previste dal d.l. 207/2008, ma ne presupponesse l'entrata in vigore.

Infatti, in detto ultimo caso, pur non potendo prorogarsi un termine di entrata in vigore della legge già scaduto, al fine di non dare un'interpretazione abrogativa della norma introdotta in sede di conversione del d.l.244/2016, dovrebbe, comunque, intendersi come nuova sospensione dell'efficacia delle modifiche legislative in questione.

Ciò detto, va premesso che compito di questo Tribunale non è quello di valutare l'efficienza della normativa vigente in relazione alle attuali esigenze relative al trasporto pubblico non di linea ovvero la migliorabilità di detta disciplina in un senso più concorrenziale, come auspicato da più parti, ma di valutare la fondatezza o meno delle contestazioni oggetto del ricorso alla luce della legislazione attualmente in vigore.

Pertanto, considerato come quadro normativo di riferimento la legge quadro nella sua formulazione originaria, va osservato che:

- sono previsti quali servizi pubblici non di linea, con funzione complementare ed integrativa ai servizi pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, esclusivamente il servizio di taxi ed il servizio di noleggio con conducente (ncc) (art.1);

- il servizio di taxi è caratterizzato dall'essere rivolto ad un'utenza indifferenziata, con tariffe determinate amministrativamente dagli organi competenti che stabiliscono anche le modalità del servizio; il servizio deve avvenire all'interno dell'area comunale o comprensoriale ed è obbligatorio; lo stazionamento avviene in luogo pubblico (art.2);

- il servizio di noleggio con conducente si rivolge "all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio"; lo stazionamento dei mezzi avviene "all'interno delle rimesse..." per i veicoli "...o presso pontili di attracco" per i natanti (art.3);

- le regioni stabiliscono i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, delegando gli enti locali all'esercizio delle funzioni amministrative al fine di realizzare una "visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro

della programmazione economica e territoriale” e gli enti locali delegati disciplinano l’esercizio di detto servizio per ottenerne una maggiore razionalità ed efficienza (art.4);

-i comuni, nel predisporre i regolamenti stabiliscono il numero e tipo di veicoli da adibire ad ogni singolo servizio e le modalità dello svolgimento, nonché i criteri di determinazione delle tariffe per il servizio di taxi ed i requisiti per il rilascio delle licenze per l’esercizio del servizio di taxi e delle autorizzazioni per l’esercizio del servizio di noleggio con conducente (art.5);

-per entrambi i servizi è prevista la necessaria iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, nonché la possibilità di esercitare l’attività riunendosi in associazione (cooperative, consorzio) (art.6 e 7);

-il rilascio delle licenze (taxi) e delle autorizzazioni (ncc) è effettuato dalle amministrazioni comunali ai singoli che abbiano la disponibilità di un veicolo, sono riferite ad un singolo veicolo e possono essere gestite in forma singola od associata (art.8);

-riguardo ai veicoli (diverso è per i natanti) è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, solo il cumulo di più autorizzazioni per l’esercizio del servizio di noleggio con conducente (art.8);

-per poter conseguire l’autorizzazione per l’esercizio del servizio di ncc è obbligatoria la disponibilità di una rimessa (o di un pontile di attracco per i natanti) presso il quale i veicoli sostano e sono a disposizione dell’utenza (art.8);

-i veicoli adibiti al servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali; il prelevamento dell’utente, ovvero l’inizio del servizio sono effettuati con partenza nel territorio del comune che ha rilasciato la licenza per qualunque destinazione, previo assenso del conducente in caso di destinazione oltre il limite comunale o comprensoriale (art.11);

-nel servizio di ncc esercitato tramite autovetture è vietata “la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercitato il servizio di taxi” e le prenotazioni per il trasporto sono effettuate presso le rispettive rimesse (art.11);

-le tariffe relative al servizio taxi sono predeterminate dalle competenti autorità amministrative, mentre il corrispettivo per il servizio di ncc è direttamente concordato tra l’utenza ed il vettore; detto servizio può essere effettuato senza limiti territoriali e la prestazione di detto servizio non è obbligatoria (art.13).

Dal quadro normativo sopra sintetizzato (riportato nelle parti di interesse ai fini della decisione del presente ricorso) emerge innanzitutto il carattere locale di entrambi i servizi e non solo di quello di taxi.

Detta circostanza si evince, in primo luogo, dalla previsione di affidare ai comuni, in base ai criteri stabiliti dalle regioni, l'esercizio delle funzioni amministrative e l'emanazione di regolamenti al fine di realizzare, nell'ambito di una programmazione territoriale, una maggiore razionalità ed efficienza del servizio pubblico non di linea, nonché dalla previsione della competenza dei comuni nello stabilire il numero e tipo di veicoli da adibire ad ogni singolo servizio e le modalità dello svolgimento, nonché i requisiti per il rilascio delle licenze, sia per l'esercizio del servizio di taxi, sia delle autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Dette attribuzioni ai comuni sono univocamente sintomatiche del carattere locale anche del servizio ncc, e cioè della destinazione del servizio al territorio di riferimento dell'autorità locale al quale si chiede l'autorizzazione a svolgere il servizio.

Infatti, sarebbe illogico prevedere la necessità del comune di valutare la possibilità del rilascio di un'autorizzazione nel proprio territorio, tenendo conto del numero di autorizzazioni già rilasciate ed al fine di realizzare, nell'ambito di una programmazione *territoriale*, una maggiore razionalità ed efficienza del servizio pubblico non di linea, se poi, il soggetto autorizzato va a svolgere il servizio in un altro territorio.

Va considerato, altresì, che il carattere locale del servizio di linea ncc non era escluso, come dedotto dai resistenti, dal d.lgs.42/1997 (disciplina recentemente abrogata con d.lgs. n.82/2016), in quanto detta normativa, all'art.1, comma due, prevedeva che sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale *tassativamente individuati* dall'articolo 3 ed in quest'ultimo articolo, tra i servizi di interesse nazionale riguardanti i servizi di trasporto automobilistico, erano menzionati solo quelli a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni, senza, quindi, alcun riferimento ai servizi non di linea in discussione.

Da quanto detto consegue che la rimessa, la cui disponibilità è prevista come necessaria per poter conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di ncc, deve necessariamente collocarsi nel comune al quale si richiede l'autorizzazione, in virtù della circostanza che la relativa attività di trasporto è destinata a migliorare e rendere più efficiente il servizio da effettuare in quell'area.

Detta caratteristica non è contraddetta dalla previsione che il servizio di ncc può essere effettuato senza limiti territoriali (a fronte del servizio di taxi destinato sostanzialmente alla solo trasporto all'interno del comune o del comprensorio).

In proposito, va preliminarmente rilevato che, come risulta dalla normativa sopra indicata:

-caratteristica del servizio di noleggio con conducente, a differenza del servizio di taxi che si rivolge ad una utenza indifferenziata, è che si rivolge all'*utenza specifica* che avanza, *presso la sede* del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio e che *lo stazionamento* dei mezzi avviene *all'interno delle rimesse*;

-mentre i veicoli adibiti al servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali e possono sostare su suolo pubblico, nel servizio di ncc è vietata alle vetture la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercitato il servizio di taxi e le prenotazioni per il trasporto vanno effettuate presso le rispettive rimesse.

Nel perimetro di dette modalità di servizio, il conducente che esercita il servizio di ncc, una volta ricevuta la richiesta di trasporto, può iniziare la stessa (prelevamento del cliente) fuori del comune o comprensorio ove è sita la rimessa (per esempio un cliente che si trova a Torino e deve recarsi a Milano contatta direttamente un servizio di ncc sito a Milano per essere prelevato e condotto alla propria destinazione) ovvero può terminarla fuori detto territorio (per esempio un cliente che da Napoli vuole recarsi a Roma ed a tal fine contatta un servizio di ncc di Napoli).

Proprio a fronte della diversità del servizio di taxi e di ncc, questi ultimi non soggiacciono a tariffe predeterminate, ma concordano il corrispettivo direttamente con l'utenza e non sono obbligati a rendere la prestazione del servizio richiesta (per esempio se non ritenuta conveniente).

Ciò premesso, vanno delineate le modalità di esercizio del servizio di ncc tramite l'utilizzo dell'app, denominata Uber Black, messa a disposizione dalla Uber BV.

In proposito, va premesso che le stesse società resistenti hanno precisato che la capogruppo è l'Uber Technologies Inc (nata a San Francisco) proprietaria dell'applicazione tecnologica denominata Uber; che in Europa sono state costituite due holding, la Uber International Holding B.V. e Uber International B.V. che controllano le società operative Uber B.V. e Uber Italy; che la Uber B.V. è licenziataria in Europa di tutti i diritti dell'app Uber ed opera come gestore della piattaforma provvedendo a

stipulare i contratti con gli utenti, mentre Uber Italy svolge unicamente attività in Italia fornendo servizi di consulenza (cfr. anche visure allegate).

Come sostanzialmente incontestato tra le parti e come emergente dalla documentazione allegata, l'app Uber è una piattaforma informatica che consente di mettere in collegamento coloro che chiedono e coloro che offrono servizi di trasporto.

Il sistema Uber Black consente agli utenti, che hanno scaricato l'app sul proprio telefonino, di entrare direttamente in contatto con autisti provvisti di autorizzazione nec i quali, sottoscrivendo il contratto con UBER BV (alleg.37 ricorrenti), divengono concessionari di una licenza non esclusiva al fine di poter utilizzare la corrispondente "App Autista".

Tramite lo sfruttamento di un geolocalizzatore, l'app in parola consente di mettere in contatto il cliente con un'autista vicino alla sua posizione per permetterne un rapido prelevamento per l'esecuzione del trasporto richiesto; al termine del servizio il prezzo della corsa è addebitato direttamente sulla carta di credito dell'utente e l'Uber BV emette una ricevuta per conto dell'autista all'utente, ricevuta comunicata tramite e-mail (art.4.6 del contratto disciplinante le "ricevute"); l'Uber BV, tramite bonifici settimanali, versa ai vettori quanto guadagnato la settimana precedente (cfr. le indicazioni per aderire ad Uber pubblicate sul sito internet –alleg.33 ricorrenti)

Dal contratto predisposto da Uber BV (alleg.37 ricorrenti) emerge che:

- la tariffa è predeterminata da Uber BV e consiste in una tariffa consigliata che ha lo scopo di fungere come importo predefinito ove il vettore (indicato nel contratto quale cliente), non negozi un importo differente con l'utente;

- Uber BV si riserva il diritto di modificare il calcolo della tariffa in qualsiasi momento in base a fattori relativi al mercato locale, tariffa che si riterrà accettata dal vettore in caso di successivo utilizzo continuato dei servizi Uber da parte del vettore medesimo;

- Uber BV si riserva di ridurre o cancellare la tariffa in determinati casi (per esempi di accertato disservizio); il vettore riconosce alla Uber BV, per la fornitura dei servizi Uber, "un onere di servizio per transazione di Servizi di Trasporto calcolato come percentuale della Tariffa (a prescindere dalla Tariffa Negoziata)" come fornita al vettore;

- Uber BV si riserva il diritto di modificare l'onere di servizio in qualsiasi momento in base a fattori relativi al mercato locale, tariffa che si riterrà accettata dal vettore in caso di successivo utilizzo continuato dei servizi Uber da parte del vettore medesimo.

Si rileva, quindi, che tramite l'app in questione, fornita da Uber BV, i vettori che esercitano servizio di n.c.c., contrariamente a quanto previsto dalla normativa quadro sopra descritta, invece di stazionare le vetture nella rimessa e ricevere prenotazioni da utenza specifica che avanza la prenotazione presso la rimessa medesima, intercettano utenza indifferenziata mentre circolano o sostano sulla pubblica via, esercitando, quindi, di fatto un servizio riservato ai taxi.

Tale sistema consente, altresì, agli autisti muniti di ncc di operare stabilmente il servizio in comuni o regioni diverse da quelle da cui hanno ottenuto il rilascio dell'autorizzazione e dove dovrebbe essere sita la rimessa, interrompendo, di fatto, ogni legame con il territorio in relazione al quale era stata valutata la necessità del loro servizio.

Esemplificativo, al riguardo è un comunicato di Uber (alleg.32 ricorrenti) dove si manifesta l'esigenza di inserire sulla piattaforma Uber di Roma anche auto muniti di autorizzazioni ncc emesse da altri comuni non essendo ritenuta sufficiente, vista la grande richiesta su Roma, la presenza sulla piattaforma della maggior parte degli autisti muniti delle autorizzazione di ncc rilasciate dal comune di Roma.

Altro esempio, è il caso di Flavio Meroni, autista avente sede in Roma e titolare di autorizzazione di ncc rilasciata dalla Città di Celano (prov. Aquila) con rimessa indicata in via O. Costanzi di Celano e che è risultato aver effettuato un servizio al centro di Roma in pochi minuti (alleg.15 di parti ricorrenti), circostanza sintomatica del fatto di non aver ricevuto la prenotazione della corsa presso la rimessa e che l'auto non era ricoverata nella rimessa medesima.

In ordine al ruolo di Uber BV si rileva che, come emerge dalla documentazione allegata dalla parte ricorrente (allegati 32/40) e per come sopra visto:

- essa, tramite la propria struttura si attiva a reclutare autisti tramite attività promozionali, proponendo incentivi in caso di coinvolgimento di altri autisti a diventare "partner" di Uber; concedendo agevolazioni agli "autisti uber";

- promuove, organizza e gestisce l'intero servizio di trasporto effettuato dai singoli vettori dotati di autorizzazione ncc, provvedendo anche all'indicazione delle tariffe, sulle quali, a prescindere dall'eventuale minore pattuizione tra autista ed utente, parametrizza i propri compensi, curando gli incassi, con emissione delle relative ricevute, e riversando ai vettori quanto da esso guadagnato nella settimana precedente.

Pertanto, l'Uber Bv non costituisce un mero mediatore tra autisti e utenti, ma, tramite la gestione di un sistema integrato, in cui è imprescindibile sia il ruolo del gestore

dell'app che quello dei singoli autisti aderenti alla piattaforma, esercita un'attività organizzata a scopo di lucro, tramite la quale, a seguito della predetta adesione degli autisti muniti di autorizzazione al servizio ncc, esercita un servizio pubblico non di linea con modalità che costituiscono una violazione delle norme pubblicistiche dettate al riguardo.

Il pieno coinvolgimento dell'Uber Bv nell'esercizio del servizio consegue proprio all'indissolubilità della connessione tra il servizio organizzato e promosso dalla Uber BV e l'attività dei singoli autisti muniti di autorizzazione al servizio di ncc.

Ciò detto, premesso che non ogni violazione di norme pubblicistiche costituisce anche condotta di concorrenza sleale, ma quella che determina una posizione di indebito vantaggio con corrispondente pregiudizio dei concorrenti, va osservato, innanzitutto, la sussistenza dell'attività concorrenziale tra le parti, in quanto entrambe dirette ad effettuare un servizio di trasporto non di linea avente come destinatari potenziali la medesima platea di consumatori distribuiti nel medesimo ambito territoriale.

Va, quindi, considerato, che, per come sopra visto, la disciplina pubblica del servizio di trasporto non di linea ha principalmente lo scopo di disciplinare il mercato relativo a detto servizio differenziando le modalità di esecuzione di detto tipo di trasporto per rispondere alle diverse esigenze degli utenti, coordinando il servizio con l'esercizio del trasporto di linea, nonché realizzando, nell'ambito di una programmazione *territoriale*, una maggiore razionalità ed efficienza del servizio in discussione (tanto che i comuni hanno la competenza di individuare il numero e tipo di veicoli da adibire ad ogni singolo servizio e le modalità dello svolgimento, nonché i requisiti per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni).

Si ritiene, quindi, che già costituisce indebito vantaggio per i resistenti nei confronti dei ricorrenti, quello di poter accedere ad un'utenza indifferenziata, altrimenti non raggiungibile, tramite modalità di esercizio del trasporto riservati al servizio taxi in violazione di una normativa funzionale a soddisfare l'interesse pubblico di un servizio più razionale e differenziato nell'ambito di una programmazione *territoriale*, a livello regionale e comunale, del servizio di trasporto non di linea.

Inoltre, tale attività concorrenziale risulta sleale, in quanto, nell'esercizio del servizio con le suddette modalità, in contrasto con le norme pubblicistiche, gli "autisti uber" traggono un'ulteriore posizione di indebito vantaggio:

-rispetto al servizio di taxi, non dovendo soggiacere a tariffe predeterminate dalle competenti autorità amministrative, possono modulare l'offerta a seconda delle esigenze

del mercato, proponendo prezzi più competitivi nei momenti di minore richiesta e potendo acquisire maggiori profitti, tramite l'aumento della tariffa, nel momento di una maggiore richiesta del servizio di trasporto (per esempio in occasione di eventi particolari determinanti un ingente afflusso di potenziali utenti in una determinata area territoriale);

-rispetto al servizio di ncc, nella cesura del legame del servizio alla rimessa da costituire nel comune ove è richiesta l'autorizzazione, con conseguente maggiore facilità nell'intercettare le esigenze dell'utenza nel comune di pertinenza o in comuni diversi a quello a cui è stata richiesta l'autorizzazione.

Tali condotte comportano in modo evidente, per quanto detto, uno sviamento di clientela a danno di coloro che esercitano il servizio, di taxi o di ncc, rispettando le regole attualmente disciplinanti il servizio di trasporto non di linea.

Riguardo alla dedotta violazione della normativa comunitaria e, nella specie, degli articoli 106 e 102 TFUE, si ritiene che la normativa nazionale in esame non sia in contrasto con la predetta disciplina comunitaria.

In proposito, va considerato, innanzitutto, che la normativa disciplinante il servizio pubblico di trasporto non di linea non è diretta a costituire posizioni di privilegio o di monopolio per coloro che voglio esercitare tale servizio, che sia quello di taxi o di ncc, ma, come desumibile dallo stesso contenuto della legge sopra esaminata, è finalizzata a disciplinare le modalità di detto servizio ed a regolare i requisiti per il rilascio delle licenze ed autorizzazioni al solo scopo di garantire un servizio razionale, diversificato ed efficiente sul territorio al fine di soddisfare le diverse esigenze di trasporto e, quindi, di mobilità dei potenziali utenti.

Si rileva, poi, che non si ritiene che detta normativa sia idonea a limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori (art.102 TUEF), in quanto non impedisce di per sé l'utilizzazione delle nuove tecnologie, quale può essere una app, per il servizio ncc, ben potendo utilizzarsi la nuova tecnologia in modo rispettoso della normativa pubblica disciplinante il servizio consentendo, per esempio agli utenti di rintracciare, invece che il singolo autista, la rimessa di ncc più vicina o di visualizzare le rimesse site nel comune di interesse, favorendo un più rapido contatto con le stesse e consentendo al titolare di gestire liberamente il servizio utilizzando una vettura ancora parcheggiata nella rimessa ovvero una vettura in fase di rientro dall'ultimo servizio espletato.

Per quanto sopra detto, si ritiene che la normativa nazionale in discussione non sia contraria all'art.117 comma 1 della Costituzione non violando vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario.

Al riguardo, va considerato, altresì, che l'art. 6 del d.lgs n.59/2010, decreto emesso in attuazione della direttiva 2006/123/CE diretta a creare un quadro giuridico finalizzato ad assicurare la libertà di stabilimento e la libera circolazione dei servizi tra gli Stati Membri, in conformità a quanto indicato nella medesima direttiva, esclude dal campo di applicazione della stessa la disciplina del trasporto urbano e dei taxi.

Inoltre, non si ritiene che la disciplina nazionale in questione limiti la libertà di stabilimento riguardo a chi vuole esercitare il servizio di ncc, sia che sia un soggetto italiano, sia che sia un soggetto straniero, considerato che le richieste di autorizzazione possono essere effettuate presso qualsiasi comune italiano (che la rilascerà o meno in base alle necessità del servizio nell'ambito territoriale di propria pertinenza) e sono cumulabili in capo ad un medesimo soggetto, consentendogli, quindi, di poter ottenere l'autorizzazione al servizio anche in più comuni di interesse.

Si rileva, altresì, che la stessa Corte di Giustizia Europea (cfr. sentenza resa nelle cause riunite C 419/12 e C 420/12), interpellata al fine di valutare se la normativa europea fosse ostativa all'applicazione della legge quadro 21/1992, come modificata dal d.l. 207/2008 -la cui disciplina delle modalità di servizio ncc è certamente più dettagliata ed incisiva rispetto a quella della formulazione originaria attualmente ancora vigente- ha ritenuto l'inapplicabilità dell'art.49 TFUE (riguardante il diritto di stabilimento) "ad attività le quali non presentino nessun elemento di collegamento con qualsivoglia situazione prevista dal diritto dell'Unione ed i cui elementi rilevanti rimangono confinati, nel loro insieme, all'interno di un unico Stato membro".

Va escluso, altresì, che detta normativa violi gli art. 3 e 41 della Costituzione.

Al riguardo va rilevato, in relazione all'art.3 (principio di uguaglianza), che le diverse modalità di esercizio del servizio di taxi e servizio di ncc contenute nella normativa quadro in oggetto sono legittime e giustificate in quanto dirette a disciplinare differenti tipologie di servizio pubblico non di linea al fine di consentire una modulazione delle offerte del predetto servizio in modo da soddisfare le diverse esigenze della potenziale platea di consumatori.

In relazione all'art.41 della Costituzione (libertà dell'iniziativa economica privata), considerato che in detto articolo è espressamente prevista la possibilità che la legge possa determinare i programmi ed i controlli opportuni perché l'attività economica

pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali, va rilevato che, nel caso di specie, la disciplina in questione è espressamente diretta a realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale al fine di ottenere una maggiore razionalità ed efficienza del trasporto pubblico di linea e non di linea per soddisfare il pubblico interesse alla garanzia della mobilità.

Riguardo alla legittimazione attiva delle parti ricorrenti ed alla legittimazione passiva della Uber BV si rileva che i ricorrenti sono organizzazioni sindacali e di categoria legittimate ad agire ex art.2601 c.c. ovvero società che gestiscono i servizi di taxi o di ncc e singoli autisti esercenti detti servizi, titolari della relativa licenza o autorizzazione in diretta concorrenza con la società Uber BV e gli autisti da essa utilizzati.

Circa la legittimazione passiva del singolo autista, il Meroni, si rileva come lo stesso, per quanto detto, sia in concorrenza con i singoli autisti ricorrenti, quantomeno con quelli titolari di licenza taxi ed autorizzazione ncc rilasciata dal Comune di Roma.

Riguardo, poi, alla legittimazione passiva delle altre società del gruppo Uber diverse dalla Uber BV che si occupa direttamente dell'organizzazione e gestione della piattaforma informatica e dell'app Uber Black, va osservato che la società Uber Italy ha un ruolo attivo nella diffusione dell'app Uber Black tramite una incisiva attività di promozione tramite il sito Uber.Com/Italia (cfr. ad esempio allegati 33 e 34 dei ricorrenti) e come desumibile anche dalle dichiarazioni del nuovo general manager per l'Italia Carlo Tursi (cfr. allegato 58).

Inoltre, premesso che l'attività di concorrenza sleale può essere compiuta anche indirettamente (cfr. a titolo esemplificativo le sentenze della Corte di Cass. n.18691/2015 e 6117/2006 riferite all'ipotesi di attività concorrenziale tramite soggetto terzo), nel caso di specie risulta evidente la comunanza di interessi tra le società operative in Italia, Uber B.V. e Uber Italy, e le holding europee Uber International Holding B.V. e Uber International B.V..

Infatti, l'Uber B.V. è la licenziataria in Europa di tutti i diritti dell'app Uber (applicazione tecnologica di proprietà della società capogruppo Uber Technologies Inc), Uber Italy affianca l'operato di detta società tramite un'attività di promozione e consulenza, e le holding europee sono le società controllanti le società operanti in Italia.

Tale comunanza di interessi, oltre che dall'oggetto dell'attività delle predette società è desumibile anche dalla parziale comunanza del loro management (cfr. visure).

Riguardo, poi, alle altre applicazioni, emerge dal contenuto delle pubblicità pubblicate sul sito internet che le app Uber-Lux, Uber-Suv, Uber-X, Uber-XL, UberSelect, Uber-Van (alleg.16 di parte ricorrente) siano solo una diversa soluzione rispetto alla app Uber Black in relazione al diverso tipo di vettura messa a disposizione e che utilizzino lo stesso meccanismo di funzionamento per mettere in contatto l'utente ed il singolo vettore.

In relazione al *periculum in mora*, va considerato che lo sviamento di clientela, anche solo potenziale, integra gli estremi del pregiudizio irreparabile in considerazione della sua caratteristica di irreversibilità e di pratica difficoltà di una esatta quantificazione del danno.

Si rileva, poi, che l'esistenza della concreta possibilità di un progressivo e ingente ampliamento dell'attività dei resistenti, favorito anche dalle potenzialità di successo e di diffusione delle tecnologie utilizzate, come avvalorato dalle comunicazioni effettuate dalla Uber o dai suoi manager (cfr. per esempio allegati 32 e 58), rende ancora attuale detto pericolo.

Detto pericolo deve ritenersi sussistente anche in relazione alla condotta del singolo autista, sia in considerazione dello stretto legame tra l'attività degli autisti e l'organizzazione del gruppo Uber al fine di realizzare il servizio in discussione, sia in considerazione che le parti ricorrenti sono anche singoli autisti, anch'essi in diretta concorrenza con il Meroni.

Per quanto detto, accertata la condotta di concorrenza sleale posta in essere dalle parti resistenti, ex art.2598 n.3 c.c., sul territorio italiano, va disposta l'inibizione alle parti resistenti di porre in essere il servizio di trasporto pubblico non di linea con l'uso della app Uber Black e delle analoghe app Uber-Lux, Uber-Suv, Uber-X, Uber-XL, UberSelect, Uber-Van, disponendo il blocco di dette applicazioni con riferimento alle richieste provenienti dal territorio italiano, nonché di effettuare la promozione e pubblicizzazione di detti servizi sul territorio nazionale;

va disposta, altresì, la pubblicazione, a cura e spese delle società resistenti, dell'emanando provvedimento sul sito www.uber.com, sito nella disponibilità del Gruppo Uber, per la durata di trenta giorni nella sezione dedicata al territorio italiano, in quanto ritenuta strumentale all'efficace esecuzione del suddetto ordine di esibizione, non ritenendo necessario, in sede cautelare, disporre la pubblicazione del provvedimento anche sulle testate di stampa a tiratura nazionale o locale, ritenendolo

uno strumento prevalente sanzionatorio da adottare eventualmente, se ritenuto necessario, nell'eventuale futuro procedimento di merito.

All'ordine di inibizione va associata la previsione della penale ex art.614 c.p.c., applicabile, per l'attuazione degli obblighi di fare infungibili o di non fare, anche all'ordine cautelare dato ai sensi dell'art. 700 c.p.c., trattandosi di provvedimento di natura anticipatoria rispetto agli effetti della pronuncia di merito ed idoneo ad acquistare efficacia definitiva essendo meramente facoltativa l'instaurazione del giudizio di merito.

Detta penale è determinata, per le società del Gruppo Uber, in euro 10.000,00, e per Flavio Meroni in euro 100,00, per ogni giorno di ritardo nell'adempimento a quanto sopra disposto, a decorrere dal decimo giorno successivo alla comunicazione della presente ordinanza, e per ogni successiva violazione.

Non si ritiene di disporre la cauzione richiesta dalle società resistenti atteso il quadro normativo esistente in relazione alla disciplina del trasporto pubblico non di linea e della mancata prova della sussistenza dell'inadeguatezza delle condizioni patrimoniali degli istanti.

Le spese seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo secondo i criteri e le tariffe, di cui al D.M. 10.3.2014, n. 55.

P.Q.M.

Il Tribunale definitivamente pronunciando sulla causa specificata in epigrafe, disattesa ogni contraria istanza, eccezione e deduzione, così provvede:

in parziale accoglimento del ricorso avanzato dalle parti ricorrenti APPTAXI s.c.r.l., TAXIBLU S.C. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare società cooperativa a r.l., SAMARCANDA soc. coop. a r.l., Associazione Tutela Legale Taxi, Associazione Sindacale S.A.Ta.M./C.N.A. – Sindacato Artigiano Taxisti di Milano e Provincia, T.A.M. –Tassisti Artigiani Milanesi, Federazione Nazionale UGL Taxi, Federazione Italiana Autonoma Taxisti Nazionale Cisl-Federtaxi Cisl, Unione Artigiani della Provincia di Milano, UNIONTAXI, SPRINT CAR AND SERVICE soc. coop. a r.l., ANAR – Associazione Nazionale Autonoleggiatori di Roma, Carlo Di Alessandro, Silla Mattiazzi, Massimo Chiapperino e Fabio Ferrario,

accertata la condotta di concorrenza sleale, ex art.2598 n.3 c.c., posta in essere sul territorio italiano dalle parti resistenti UBER BV, Uber Italy s.r.l., Uber International B.V., Uber International Holding B.V., Flavio Meroni,

inibisce alle parti resistenti di porre in essere il servizio di trasporto pubblico non di linea con l'uso della app Uber Black e delle analoghe app Uber-Lux, Uber-Suv, Uber-X, Uber-XL, UberSelect, Uber-Van, disponendo il blocco di dette applicazioni con riferimento alle richieste provenienti dal territorio italiano, nonché di effettuare la promozione e pubblicizzazione di detti servizi sul territorio nazionale;

dispone la pubblicazione, a cura e spese delle società resistenti, dell'emanando provvedimento sul sito www.uber.com, per la durata di trenta giorni nella sezione dedicata al territorio italiano;

fissa, ex art.614 c.p.c., la penale di euro 10.000,00, per le società resistenti, e di euro 100,00, per Flavio Meroni, per ogni giorno di ritardo nell'adempimento a quanto sopra disposto, a decorrere dal decimo giorno successivo alla comunicazione della presente ordinanza, e per ogni successiva violazione;

rigetta la residua domanda cautelare;

condanna le parti resistenti alla rifusione, in solido, in favore delle parti ricorrenti, delle spese processuali, liquidate in euro 9.485,00, di cui euro 9.000,00 per compensi, euro 485,00 per spese. oltre il rimborso delle spese generali, I.V.A. e C.P.A. come per legge.

Roma 6.4.2017

Giudice

Alfredo Landi