



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'8 maggio 2019;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

VISTO il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla cooperazione nell'ambito della rete delle Autorità garanti della concorrenza, del 27 aprile 2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la segnalazione di Enel X Italia S.p.A., pervenuta in data 12 febbraio 2019 e integrata, da ultimo, in data 24 aprile 2019;

VISTA la documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Google LLC è una società multinazionale che offre un'ampia gamma di prodotti e servizi connessi a *internet* che comprendono tecnologie per la pubblicità *online*, strumenti di ricerca, *cloud computing*, *software* e *hardware*. Google è interamente posseduta e controllata da Alphabet Inc.

(Alphabet). Google è presente in Italia tramite la controllata Google Italy S.r.l. (Google Italy). Nel 2018 Alphabet ha realizzato un fatturato di 136,8 miliardi di dollari, pari a circa 116 miliardi di euro¹.

Nel seguito del presente provvedimento il termine Google si riferirà all'insieme delle società sopra indicate.

2. Google detiene il sistema operativo per *smartphone* e *tablet* Android, intorno al quale ha costruito un ecosistema per *smart device* che comprende (tra l'altro) l'*app store* Google Play Store e, da ultimo, l'estensione Android Auto che consente la visualizzazione sullo schermo dell'auto e l'utilizzo tramite i comandi dell'auto (volante, *display*, manopole) e comandi vocali (*virtual assistant*) di alcune *app* e funzioni dello *smartphone* (chiamate, messaggi). Inoltre, Google ha sviluppato, e continua a sviluppare, Google Maps, che rende disponibili non solo informazioni statiche sui luoghi (mappe) e indicazioni su come raggiungere destinazioni di interesse ma anche informazioni in tempo reale sul traffico, sugli esercizi commerciali e sulle utilità presenti in una data area e, anche attraverso accordi con operatori terzi, servizi di prenotazione (ad esempio, ristoranti tramite l'*app* The Fork).

3. Il Gruppo Enel (di seguito, anche solo Enel), al cui vertice si trova la società Enel S.p.A., è attivo a livello mondiale principalmente nel settore dell'energia elettrica. Enel opera nella mobilità elettrica tramite le controllate Enel X Italia S.p.A. (Enel X Italia), che svolge l'attività di fornitore ai clienti finali di servizi per mobilità elettrica, cd. *Mobility Service Provider* (MSP), e Enel X Mobility S.r.l., che svolge l'attività di gestore/operatore del punto di ricarica, cd. *Charging Point Operator* (CPO). Nel 2017 Enel ha realizzato un fatturato consolidato di 74,6 miliardi di euro.

4. Enel X Italia ha sviluppato l'*app* Enel X Recharge, che offre diverse funzionalità afferenti alla ricarica dei veicoli elettrici, *Battery Electric Vehicle* (BEV) e *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PHEV). Enel X Recharge è disponibile da maggio 2018 sugli *app store* di Google (Google Play Store) e Apple (Apple App Store).

¹ Tasso di cambio medio annuale per il 2018 pari a 0,8476 euro per dollaro.

II. LA SEGNALAZIONE

5. La *app* Enel X Recharge consente di (i) visualizzare su una mappa le colonnine, sia quelle di Enel che quelle degli altri operatori che abbiano sottoscritto accordi con Enel, (ii) accedere alle informazioni rilevanti ai fini dell'effettuazione della ricarica (tipologia di presa, stato della presa, potenza massima erogabile, disponibilità della colonnina, *etc.*), (iii) prenotare le colonnine, (iv) conoscere gli itinerari per raggiungere le colonnine e (v) avviare, interrompere, monitorare e pagare la sessione di ricarica.

6. La possibilità di prenotazione del punto di ricarica è di particolare importanza in ragione del fatto che la ricarica elettrica richiede tempi significativamente più lunghi rispetto al rifornimento di carburanti. Infatti, presso le infrastrutture di ricarica più comuni sono necessari quarantacinque minuti per una *citycar* e circa due ore per una vettura media.

7. La *app* Enel X Recharge è disponibile dal 2 maggio 2018 sugli *app store* Google Play Store e Apple App Store. Enel ha evidenziato che “[l]a maggior parte delle vetture elettriche sono (e saranno) abbinata ad uno dei due sistemi informatici che attualmente rappresentano lo standard di mercato, ossia Apple CarPlay e Android Auto”.

8. Enel X Recharge è stata sviluppata secondo le linee guida messe a disposizione da Google per *app* compatibili con Android Auto (“*Auto app quality*”)². In particolare, l’interazione utente-*app* può avvenire solo con comandi vocali così da assicurare condizioni di sicurezza alla guida. Enel ha altresì sviluppato l’integrazione di Enel X Recharge con Apple CarPlay, sistema corrispondente di Android Auto per gli *smartphone* con sistema operativo iOS (Apple).

9. Nel luglio 2018, Enel ha avviato lo sviluppo dell’integrazione di Enel X Recharge in Android Auto. Nell’agosto 2018, Enel ha avviato il confronto con Google. Google ha comunicato l’impossibilità di integrare Enel X Recharge in Android Auto con *e-mail* del 20 e 21 settembre e 8 novembre 2018. In tali comunicazioni Google ha spiegato che il diniego dipende dal fatto che solo le *app* appartenenti alle due categorie (A) *media* e (B) *messaggistica* sono suscettibili di essere integrate in Android Auto³.

10. Successivamente si sono svolti contatti tra Google ed Enel, in

² <https://developer.android.com/docs/quality-guidelines/auto-app-quality>.

³ Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

Il 20 settembre 2018 [omissis].

Il 21 settembre 2018 [omissis].

L’8 novembre 2018 [omissis].

particolare un incontro (3 dicembre 2018) e una chiamata (19 dicembre 2018). In tali occasioni Google ha spiegato che la ragione del rifiuto opposto alla richiesta di Enel di far rientrare l'*app* Enel X Recharge in Android Auto è da ricercarsi nelle esigenze di sicurezza dell'utente alla guida. Inoltre, Google ha proposto ad Enel due soluzioni alternative: **(a)** integrare Google Maps con le informazioni sulle colonnine contenute in Enel X Recharge e usare Google Assistant per dare comandi vocali a Google Maps; **(b)** sviluppare Enel X Recharge per i diversi sistemi operativi multimediali dei costruttori di auto utilizzando i *Software Development Kit* (SDK) di Android Auto che la stessa Google fornisce alle case automobilistiche.

11. Entrambe le soluzioni prospettate lasciano Enel X Recharge al di fuori di Android Auto e consentono a Google di acquisire il flusso di dati derivante dall'interazione con Google Maps ovvero con le versioni di Enel X Recharge sviluppate a partire dalle risorse di programmazione (SDK) Android Auto prodotte da Google. La prima soluzione, inoltre, produce l'effetto di arricchire Google Maps delle informazioni contenute in Enel X Recharge e continua ad escludere la possibilità di prenotare una ricarica. La seconda presenta ingenti costi di transazione, per sviluppare e mantenere tante versioni dell'*app* Enel X Recharge quanti sono i *software* multimediali dei diversi modelli delle numerose case automobilistiche che producono veicoli elettrici, e condurrebbe comunque ad un esito incerto posto che i costruttori di auto non stanno investendo su tali sistemi multimediali per passare alle funzionalità offerte da Android Auto e Apple CarPlay.

12. Con *e-mail* del 21 dicembre 2018, Enel ha sollecitato una risposta definitiva da parte di Google sulla richiesta di consentire l'utilizzo dell'*app* Enel X Recharge tramite Android Auto, con particolare riferimento alla possibilità di **(I)** restringere la ricerca dei punti di ricarica a quelli che presentano caratteristiche compatibili con il veicolo in uso, **(II)** selezionare una colonnina ad un elenco preselezionato, **(III)** procedere ad una prenotazione della postazione elettrica e **(IV)** avviare la fase di ricarica⁴. In tale comunicazione Enel evidenzia come in Android Auto non siano presenti solo *app* multimediali e di messaggistica ma anche *app* di navigazione, segnatamente Google Maps e Waze, entrambe di Google. Enel sottolinea altresì di aver sviluppato Enel X Recharge con l'obiettivo di garantire la sicurezza dell'utente alla guida utilizzando solo messaggi vocali per le interazioni utente-*app* in linea con quanto fatto da Google per Google Maps e Waze su Android Auto.

⁴ Il 21 dicembre 2018 [omissis].

13. Il 18 gennaio 2019 Google ribadisce via *e-mail* l'impossibilità di usare l'*app* Enel X Recharge tramite Android Auto. Ciò in quanto ad oggi sono disponibili su Android Auto solo tre categorie di *app*, segnatamente (A) *media* (B) messaggistica e (C) navigazione. Inoltre, [p]er motivi di sicurezza alla guida dell'utente e per altre ragioni tecniche" Google non rende disponibili su Android Auto altre categorie di *app*, né ulteriori *app* di navigazione. Google, che pure stima di poter aprire in un futuro prossimo Android Auto ad *app* di navigazione di soggetti terzi, afferma di ritenere Enel X Recharge una *app* volta ad offrire servizi di prenotazione e non una *app* di navigazione e dice di non essere in grado di stimare quando Android Auto sarà in grado di ospitare *app* che offrono utilità come la prenotazione di servizi⁵.

14. Enel ha evidenziato che la localizzazione delle colonnine di ricarica e alcune informazioni sulle medesime sono già presenti su Google Maps almeno dalla metà di ottobre 2018 e che Google intende giocare un ruolo nei servizi per mobilità elettrica⁶. Dalla documentazione agli atti risulta in effetti che Google ha predisposto nel periodo [omissis] un documento nel quale [omissis]⁷.

III. VALUTAZIONI

Premessa

15. L'articolo 102 del TFUE dichiara incompatibile con il mercato interno e vieta lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una sua parte sostanziale, nella misura in cui ciò possa arrecare un pregiudizio al mercato intraeuropeo. Tra le pratiche che possono costituire un abuso di posizione dominante viene citata la limitazione della produzione, degli sbocchi o dello sviluppo tecnico a danno dei consumatori (lettera b).

16. Ai fini dell'apprezzamento di un'ipotesi di abuso di posizione dominante occorre definire l'ambito merceologico e geografico nel quale si

⁵ Il 18 gennaio 2019 [omissis].

⁶ Si vedano, tra gli altri, gli articoli "Google Maps will now help you find EV charging stations" su "The Verge" del 16 ottobre 2018, "Colonnine per auto elettriche su Google Maps Italia" su "mobilitasostenibile.it" del 17 ottobre 2018, "Auto elettriche, su Google Maps spuntano anche le colonnine di ricarica" su "lastampa.it" del 24 dicembre 2018 e "Google Maps now shows real-time availability of nearby EV charging stations in US, UK" su "9to5google.com" del 23 aprile 2019.

⁷ Documento [omissis].

svolge la concorrenza tra le imprese (mercati rilevanti), il potere di mercato detenuto dalle imprese (posizione dominante) e la condotta suscettibile di integrare la fattispecie anticoncorrenziale.

I mercati rilevanti

17. Il mercato rilevante delimita, sotto il profilo merceologico e geografico, l'ambito nel quale si svolge la concorrenza tra le imprese. Nelle ipotesi di abuso di posizione dominante la definizione dei mercati rilevanti è funzionale alla valutazione del potere di mercato dell'impresa in posizione dominante e della portata anticoncorrenziale della condotta di quest'ultima.

18. Nella decisione sul caso AT.40099 – Google Android la Commissione Europea ha definito un mercato dei sistemi operativi per dispositivi mobili che possono essere concessi in licenza, distinti dai sistemi operativi utilizzati esclusivamente da sviluppatori integrati verticalmente tra cui iOS di Apple. La dimensione geografica è stata definita mondiale con l'esclusione della Cina.

19. Google è presente nel mercato attraverso il sistema operativo Android. Questo viene utilizzato non solo dai produttori di dispositivi mobili intelligenti, per configurare gli apparati e gestirne le funzioni di base, ma anche dagli sviluppatori di *app* per dispositivi con sistema operativo Android, per creare applicazioni compatibili. Nel caso di specie rileva l'uso del sistema operativo Android da parte degli sviluppatori di *app*, fermo restando che si tratta di due aspetti strettamente interdipendenti. Da tale interdipendenza derivano effetti di rete per cui, come rilevato dalla Commissione, *“quanto più gli utenti utilizzano un sistema operativo per dispositivi mobili, tanto più gli sviluppatori elaborano applicazioni per questo sistema, e ciò a sua volta attrae un numero maggiore di utenti”*⁸.

20. Android Auto è un'applicazione di Android che consente di visualizzare sul *display* delle auto, elettriche e con altra alimentazione, alcune *app* e di utilizzare dette *app* e alcune funzionalità del telefonino (chiamate, *sms*) attraverso i comandi integrati nel veicolo (volante, *display* dell'auto, manopole) e i comandi vocali, così da limitare la distrazione

⁸ Si veda comunicato stampa del 18 luglio 2018 della Commissione Europea *“Antitrust: la Commissione infligge a Google un'ammenda di 4,34 miliardi di € per pratiche illegali riguardanti i dispositivi mobili Android volte a rafforzare la posizione dominante del motore di ricerca di Google”* (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4581_it.htm).

durante la marcia e mantenere la sicurezza della guida⁹. Le *app* disponibili su Android Auto riguardano mappe, messaggistica, chiamate, *streaming* musicale, *podcast*, radio, audiolibri, *e-book* e *news*¹⁰.

21. Google, oltre a detenere e controllare il sistema operativo Android e la sua estensione Android Auto, sviluppa delle *app*. Tra queste Google Maps che offre agli utenti finali una vasta gamma di informazioni e funzionalità connesse al territorio. Google Maps è disponibile in Android Auto.

22. Enel ha sviluppato una *app*, Enel X Recharge, che rende disponibili le funzioni di visualizzazione della colonnine, accesso alle informazioni rilevanti per la ricarica degli autoveicoli (caratteristiche della postazione e disponibilità della stessa), indicazioni per raggiungere le colonnine, prenotazione della ricarica e gestione della stessa (ad esempio, avvio e interruzione) ivi compreso il pagamento. Enel X Recharge è stata sviluppata per essere integrata in Android Auto, secondo specifiche rese pubbliche da Google.

23. Sotto il profilo geografico, sia Enel X Recharge che Google Maps forniscono informazioni relative all'intero territorio nazionale. Rileva, inoltre, che le informazioni e le utilità fornite da entrambe le *app* sono legate al territorio e, dunque, a carattere locale.

La posizione dominante di Google

24. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 102 del TFUE la posizione dominante consiste in una situazione di potere economico grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare il persistere di una concorrenza effettiva nei mercati rilevanti e di agire in maniera significativamente indipendente rispetto ai suoi concorrenti, ai suoi clienti e, in ultima analisi, ai consumatori¹¹.

25. Nella decisione sul caso AT.40099 – Google Android la Commissione Europea ha concluso che attraverso il controllo del sistema operativo Android Google detiene una posizione dominante nel mercato dei sistemi operativi per dispositivi mobili intelligenti che possono essere concessi in licenza. Ciò in ragione del fatto che Google detiene una quota di mercato

⁹ “Lasciati guidare. Android Auto è progettato per garantire la sicurezza. Con un'interfaccia semplice e intuitiva, comandi al volante integrati e nuove azioni vocali efficaci, riduce al minimo la distrazione in modo da rimanere concentrati sulla strada” (https://www.android.com/intl/it_it/auto/).

¹⁰ https://play.google.com/store/apps/collection/promotion_3001303_android_auto_all.

¹¹ Si veda Comunicazione della Commissione “Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti” (2009/C 45/02).

superiore al 95% e dell'esistenza di barriere all'ingresso, queste ultime anche connesse agli effetti di rete sopra richiamati (per cui maggiore il numero di utenti finali del sistema operativo Android, maggiore il numero di sviluppatori di *app* compatibili). La Commissione ha altresì valutato che a livello di utenti finali (che decidono quale *device* acquistare e/o se passare da un sistema operativo ad un altro) i dispositivi Apple non esercitano su quelli Android una pressione competitiva sufficiente ad affievolire l'autonomia di comportamento di Google¹².

26. Google rappresenta, pertanto, un interlocutore di fatto irrinunciabile per gli sviluppatori di *app* che vogliano offrire i propri servizi agli utenti di *smart device* con sistema operativo Android. Peraltro, anche a voler prescindere dalla separatezza degli ecosistemi Android e iOS, si può stimare che Android sia presente su almeno l'80% degli *smart device* a livello mondiale e su almeno il 70% a livello europeo¹³.

27. Con specifico riferimento alle funzionalità di *mirroring* con gli strumenti delle auto, Enel ha evidenziato che l'ambiente Android Auto rappresenta uno *standard* di mercato per le applicazioni auto, insieme a Apple CarPlay. In effetti, dai siti *web* dedicati a Android Auto e Apple CarPlay risulta che detti sistemi sono disponibili sulle vetture delle principali case automobilistiche (tra cui Audi, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Jaguar, Jeep, Kia, Lamborghini, Land Rover, Maserati, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Seat, Škoda, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo)¹⁴.

28. La configurazione di mercato sopra evidenziata appare in linea con il fatto che i sistemi operativi per *smartphone* e *tablet* e gli *app store* sviluppati da Google e Apple rappresentano i due ecosistemi di riferimento per gli sviluppatori di *app*, fermo restando che Android e iOS appartengono a mercati distinti e che iOS non rappresenta un vincolo competitivo (indiretto) sufficiente a minare la posizione dominante di Android. In ogni caso, per gli utenti di *smart device* con sistema operativo Android l'integrazione di *app* e funzionalità del telefonino con gli strumenti dell'automobile è possibile solo attraverso Android Auto.

29. Pertanto, Android Auto è un sistema di interfaccia e interazione tra

¹² Si veda comunicato stampa del 18 luglio 2018 della Commissione Europea "Antitrust: la Commissione infligge a Google un'ammenda di 4.34 miliardi di € per pratiche illegali riguardanti i dispositivi mobili Android volte a rafforzare la posizione dominante del motore di ricerca di Google" (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4581_it.htm).

¹³ Si veda decisione della Commissione sul caso M.8788 – Apple/Shazam del 6 settembre 2018 (paragrafo 149).

¹⁴ https://www.android.com/intl/it_it/auto/ e <https://www.apple.com/it/ios/carplay/>.

smartphone e auto con il quale gli sviluppatori di *app* suscettibili di essere usate durante la guida devono integrarsi al fine di ottenere che la vasta platea di possessori di *device* con sistema operativo Android possa utilizzare tali *app* limitando la distrazione durante la marcia e mantenendo la sicurezza della guida. Ciò appare confermato dal fatto che *app* di punta e con numerosissimi utenti (nell'ordine di milioni), quali quelle di *streaming* musicale Spotify¹⁵ e Deezer¹⁶, hanno perseguito, e con successo, la strada dell'integrazione in Android Auto.

La condotta

30. La condotta di Google consistente nel rifiuto ad integrare l'*app* Enel X Recharge in Android Auto è suscettibile di restringere in maniera sostanziale la concorrenza, in quanto l'utilizzo dell'*app* attraverso Android Auto appare necessario per poter competere in maniera effettiva nell'offerta ai clienti finali dei servizi per la mobilità elettrica; siffatta restrizione determina, in ultima analisi, un danno ai consumatori finali¹⁷. L'apprezzamento del carattere anticoncorrenziale della condotta di Enel richiede altresì di valutare se esistano giustificazioni obiettive al diniego opposto da Google.

31. Enel ha chiesto a Google, a partire dall'agosto 2018, che l'*app* Enel X Recharge fosse integrata in Android Auto. Google ha opposto un espresso rifiuto a tale richiesta in più di un'occasione: con *e-mail* del 20 e 21 settembre e 8 novembre 2018 nonché, a seguito di un sollecito di Enel, in data 18 gennaio 2019. In tale ultima comunicazione Google ha reso il proprio rifiuto più netto in quanto, pur facendo riferimento alla possibilità di aprire in futuro Android Auto ad *app* di navigazione di operatori terzi, ha affermato di ritenere Enel X Recharge una *app* di utilità, e non di navigazione, e di non avere piani per integrare tale categoria di *app* in Android Auto.

32. Google ha proposto ad Enel due soluzioni alternative: **(a)** integrazione in Google Maps di alcune informazioni di dettaglio contenute in Enel X Recharge e **(b)** sviluppo di Enel X Recharge tramite le porzioni di *software*

¹⁵ “Today, Spotify is the world’s most popular music streaming subscription service with a community of 207m users, including 96m subscribers, across 79 markets. We are the largest driver of revenue to the music business today” (<https://newsroom.spotify.com/company-info/>).

¹⁶ “A colpo d’occhio: 14M utenti attivi, 180+ paesi, 53M di brani, 100M di playlist” (<https://www.deezer.com/it/company>).

¹⁷ Si veda Comunicazione della Commissione “Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti” (2009/C 45/02).

(*Software Development Kit*, SDK) di Android Auto che la stessa Google fornisce ai costruttori di auto. Entrambe le possibilità prospettate sostanziano un diniego alla richiesta di Enel. In primo luogo, in entrambi i casi l'*app* Enel X Recharge resterebbe al di fuori del sistema Android Auto. Inoltre, lo sviluppo di tante versioni dell'*app* Enel X Recharge quanti sono i modelli di veicoli elettrici delle numerose case automobilistiche presenta ingenti costi di transazione e appare inefficace a fronte della diffusione degli ambienti Android Auto e Apple CarPlay sui modelli delle principali case automobilistiche.

33. Tramite la propria *app* Enel X Recharge, Enel è già in grado di offrire informazioni di dettaglio sulle colonnine di ricarica e consente, altresì, la prenotazione e la gestione della ricarica (compreso il pagamento). In prospettiva, si può ritenere che, data la dimensione e la solidità patrimoniale e finanziaria di Enel e considerata la propensione dimostrata ad investire per lo sviluppo di servizi digitali, Enel potrà essere in grado di sviluppare la propria *app*, che è nella sostanza una vera e propria piattaforma di servizi per la mobilità elettrica che mette in contatto una pluralità di *Charging Point Operator* e/o *Mobility Service Provider*, da una parte, e i clienti finali, dall'altra. In assenza dell'integrazione in Android Auto, Enel X Recharge può, tuttavia, essere utilizzata solo a veicolo fermo, ciò che riduce la sua utilità agli occhi degli utenti e mina alla base le possibilità di sviluppo dell'*app*.

34. Tramite la propria *app* Google Maps, Google consente di visualizzare le colonnine di ricarica e fornisce indicazioni su come raggiungerle. Essa ha il vantaggio di essere perfettamente integrata in Android Auto e dunque utilizzabile durante la marcia, in maniera facile e tramite i comandi vocali, oltre che nel rispetto delle norme sulla sicurezza alla guida. Google Maps, inoltre, integra le informazioni relative alle colonnine di ricarica con altre informazioni relative a utilità presenti nei dintorni (bar, negozi, uffici postali, *etc.*), nonché con informazioni circa lo stato di congestione del traffico. Tutto ciò in aggiunta alla forza del *brand* Google e al fatto che Google Maps è una delle *app* più popolari ed ha già, quindi, una rilevante scala di attività. In un'ottica prospettica, sulla base dei servizi e delle funzionalità già disponibili in Google Maps per ambiti diversi dai servizi funzionali alla ricarica delle auto elettriche, appare ragionevole ritenere che Google sia in grado di ampliare e dettagliare le informazioni sulle colonnine di ricarica e aggiungere le funzioni di prenotazione e gestione della ricarica, attraverso accordi con i gestori dei punti di ricarica e/o con i *Mobility Service Provider*.

35. Il rifiuto di Google di integrare l'*app* Enel X Recharge nel sistema

Android Auto limita l'utilità di tale *app* a vantaggio di Google Maps così alterando le dinamiche competitive e ostacolando lo sviluppo di un servizio innovativo e l'esplicitarsi di una concorrenza basata sul merito. Si consideri che, dato il rilievo assunto dagli effetti di rete nello sviluppo delle piattaforme, è sufficiente per Google limitare la crescita degli utenti di Enel X Recharge, e dunque limitarne la popolarità, per comprometterne le possibilità di successo. Inoltre, poiché gli effetti di rete comportano un rafforzamento delle barriere all'ingresso in un dato mercato (un nuovo entrante, oltre a proporre un servizio diverso e/o migliore deve altresì convincere un congruo numero di utenti e/o operatori a scegliere la propria piattaforma), per minare le possibilità di sviluppo di Enel X Recharge è sufficiente che Google ne ritardi l'accesso su Android Auto per il tempo necessario a far sì che gli utenti si abituino a cercare le colonnine di ricarica su Google Maps.

36. Con riguardo alle *app* che forniscono servizi per la mobilità elettrica, la condotta di Google è altresì suscettibile di eliminare un concorrente (Enel) e di vanificarne gli investimenti in tecnologia. Ciò comporterebbe una restrizione dell'offerta in termini di ampiezza, varietà e grado di innovazione, sia perché la presenza di una sana concorrenza è un potente stimolo all'innovazione, sia perché la condotta di Google è, nel caso di specie, volta ad escludere un concorrente (Enel) dotato di caratteristiche di solidità patrimoniale e finanziaria e propensione ad investire.

37. In un'ottica più ampia, la condotta di Google è idonea a minare le possibilità che venga sviluppato un servizio digitale di natura "verticale" e cioè dedicato ad uno specifico scopo, nel caso di specie fornire informazioni e funzionalità finalizzate alla ricarica di veicoli elettrici, a fronte dell'affermazione e rafforzamento di uno strumento di natura "orizzontale", quale è Google Maps, che aggrega una pluralità di funzioni e servizi agli utenti finali attraverso un costante processo di integrazione delle utilità che di volta in volta vengono proposte sul mercato. Strettamente connessi alla difesa del modello orizzontale di Google Maps sono il mantenimento e il rafforzamento di un centro di contatto con gli utenti che consente l'acquisizione del flusso di dati prodotti da questi ultimi: difendendo il modello Google Maps, Google mantiene e rafforza il proprio patrimonio di dati. Al riguardo, vale evidenziare che, in entrambe le soluzioni alternative prospettate ad Enel, il flusso di dati generati dagli utenti di Enel X Recharge verrebbe dirottato su Google, o perché integrato in Google Maps, o perché integrato nei diversi sistemi multimediali dei veicoli elettrici tramite porzioni di *software* (SDK di Android Auto) che fanno capo a Google.

38. In ultima analisi, gli ostacoli posti all'uso sicuro e facile di Enel X Recharge, da parte degli utenti alla guida, e la possibile esclusione di Enel dalle *app* che offrono servizi ai clienti finali per la mobilità elettrica, comporterebbe, in prima battuta, un abbassamento del livello di servizio offerto, in quanto non sarebbe disponibile la funzione di prenotazione delle colonnine. In tal modo la condotta di Google inciderebbe anche sulla migliore fruibilità delle auto elettriche, a danno degli utenti. Inoltre, si produrrebbe una limitazione artificiosa delle possibilità di scelta degli utenti con riguardo agli operatori e alle piattaforme cui rivolgersi, alle caratteristiche del servizio (se specializzate ovvero parte di una gamma ampia), nonché al grado e al processo di innovazione. Agli utenti verrebbe, pertanto, preclusa la possibilità di scegliere il servizio più confacente alle proprie esigenze, valutando l'utilità delle diverse offerte senza ingerenze da parte di imprese che, come Google con l'ecosistema Android, si trovano nella posizione di *gatekeeper*.

39. Il rifiuto opposto da Google ad Enel appare, inoltre, *prima facie* non giustificato. In primo luogo, Enel ha sviluppato l'*app* Enel X Recharge con l'obiettivo di garantire la sicurezza alla guida, in particolare limitando le interazioni utente-*app* ai soli comandi vocali, seguendo a tal fine le specifiche pubblicate da Google per la qualità delle *app* per Android Auto. In secondo luogo, Google ha dapprima indicato che solo due categorie di *app*, segnatamente (A) *media* e (B) *messaggistica*, erano suscettibili di essere integrate in Android Auto e solo dopo che Enel ha rilevato la presenza su Android Auto delle *app* Google Maps e Waze ha aggiunto la terza categoria di *app*, e cioè (C) *navigazione*; l'individuazione delle categorie di *app* ritenute idonee ad essere integrate in Android Auto appare, pertanto, più una classificazione *ex post* delle *app* già presenti che l'esplicitazione di un piano definito già prima della richiesta di Enel. In terzo luogo, Google ha affermato che “[p]er motivi di sicurezza alla guida dell'utente e per altre ragioni tecniche” non ha in programma di aprire Android Auto ad altre categorie di *app*, ignorando che Enel si è posta proprio l'obiettivo della sicurezza nello sviluppare Enel X Recharge e tralasciando di indicare quali siano le ragioni tecniche che ostano all'integrazione della suddetta *app* in Android Auto.

40. Le motivazioni addotte da Google appaiono, inoltre, non convincenti alla luce del fatto che Google Maps, perfettamente integrata in Android Auto, offre già le funzioni di visualizzazione delle colonnine e indicazione del percorso per raggiungerle ovvero alcune delle utilità offerte dall'*app*

Enel X Recharge. Inoltre, Google ha proposto ad Enel di integrare in Google Maps le informazioni di dettaglio sulle caratteristiche dei punti di ricarica e ha prospettato come soluzione alternativa di utilizzare i SDK di Android Auto per integrare Enel X Recharge nei sistemi multimediali dei numerosi modelli di veicoli elettrici delle diverse case automobilistiche. Pertanto, Google afferma che Enel X Recharge non è idonea ad essere integrata in Android Auto e al contempo ritiene, cadendo in contraddizione, che le funzionalità dell'*app* di Enel sono compatibili con Android Auto se intermedate da Google Maps e sono compatibili con i sistemi multimediali dei veicoli elettrici senza che sorgano problemi di sicurezza per l'utente alla guida.

41. In conclusione, opponendo un rifiuto che appare ingiustificato alla richiesta di Enel di integrare l'*app* Enel X Recharge in Android Auto, Google starebbe abusando della posizione dominante che detiene nel mercato dei sistemi operativi per dispositivi mobili intelligenti che possono essere concessi in licenza. Tale condotta avrebbe lo scopo di escludere un concorrente che ha sviluppato una *app* per offrire servizi ai clienti finali funzionali alla ricarica dei veicoli elettrici, così da proteggere e consolidare il modello di *business* di Google Maps e il suo ruolo di punto di accesso agli utenti e al flusso di dati generato dalle attività degli stessi. La condotta è suscettibile di pregiudicare in maniera considerevole le dinamiche concorrenziali in termini di livello dei servizi offerti, ampiezza e varietà dell'offerta, innovazione e diversità dei modelli di *business*, in tal modo ostacolando l'esplicitarsi di una concorrenza basata sul merito e limitando le possibilità di scelta dei consumatori.

Il pregiudizio al commercio intraeuropeo

42. Secondo la Comunicazione della Commissione “*Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato*” (2004/C 101/07), il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza, diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri. La condotta descritta appare idonea a restringere in maniera sensibile il commercio fra gli Stati membri, in violazione dell'articolo 102 del TFUE, in quanto interessa l'intero territorio nazionale, che è parte rilevante del mercato comunitario, ostacolando l'attività di un concorrente, l'innovazione e lo sviluppo di nuovi modelli di *business*.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Alphabet Inc., Google LLC e Google Italy S.r.l. nei mercati rilevanti come sopra individuati, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Alphabet Inc., Google LLC e Google Italy S.r.l., per accertare l'esistenza di violazioni della concorrenza ai sensi dell'articolo 102 del TFUE;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Comunicazioni della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Livia Calabrese;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione, presso la Direzione Comunicazioni della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità, dai legali rappresentanti delle parti o da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 30 maggio 2020.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli