



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

TRIBUNALE DI MILANO
SEZIONE XIV
SEZIONE SPECIALIZZATA IN MATERIA DI IMPRESA A

Il Tribunale in composizione collegiale, nella persona dei seguenti magistrati:
dott. Claudio Marangoni presidente rel.
dott.ssa Caterina Macchi giudice
dott.ssa Elisa Fazzini giudice
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al N. 9015/2016 R.G. promossa da:
LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. (C.F.), in persona del legale rappr.te pro tempore; elett.
domiciliata in Milano, via Vincenzo Monti 15 presso lo studio dell'avv. Fortunato TAGLIORETTI,
dell'avv. Antonio Giacomo BOLONDI, dell'avv. Raffaele CARBONARO FORTUNATO che la
rappresentano e difendono;

ATTRICE

CONTRO:

ONORATO ARMATORI s.r.l. - già ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. - (C.F.), in persona del legale
rappr.te pro tempore;
MOBY s.p.a. (C.F.), in persona del legale rappr.te pro tempore;
COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. (C.F.), in persona del legale rappr.te pro tempore;

elett. domiciliate in Milano, via G. Donizetti 2 presso lo studio dell'avv. Francesca ALIVERTI CARNEVALE BENIAMINO che la rappresenta e difende unitamente all'avv. Beniamino CARNEVALE e all'avv. Serena GIOVIDELLI del Foro di Napoli;

CONVENUTE

Oggetto: Antitrust

CONCLUSIONI DELLE PARTI

- per parte attrice: "Sul rito:

1) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, rigettare l'eccezione di nullità dell'atto di citazione sollevata dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato in quanto inammissibile e/o nulla e/o infondata per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento.

2) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, (a) accertare e dichiarare la competenza territoriale di codesto ill.mo Tribunale a conoscere del presente giudizio anche ai sensi degli artt. 28, 29 e 33 c.p.c. e, per l'effetto, (b) rigettare l'eccezione di incompetenza per territorio di codesto Ill.mo Tribunale sollevata dalla CIN in quanto inammissibile e/o nulla e/o infondata per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento.

3) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, (a) accertare e dichiarare la competenza funzionale di codesto ill.mo Tribunale a conoscere del presente giudizio anche ai sensi dell'art. 9 L. 192/1998 e del D.Lgs. 168/2003 e, per l'effetto, (b) rigettare l'eccezione d'incompetenza funzionale di codesto ill.mo Tribunale sollevata dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato, in quanto infondata per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento.

4) Previo ogni opportuno accertamento e declaratoria, rigettare l'istanza della CIN, della Moby e della Onorato, di sospensione del presente giudizio in attesa dell'esito del giudizio avanti al Consiglio di Stato, in quanto inammissibile e infondata, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento.

5) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, anche in merito (a) al concorso della Onorato alle condotte inadempienti e/o illecite e/o ritorsive poste in essere dalle Convenute ai danni della Logistica nel Gennaio 2016, (b) all'inapplicabilità nel caso di specie del principio di previa escussione della società controllante di cui all'art. 2497, terzo comma, c.c. e (c) all'inapplicabilità nel caso di specie degli artt. 108 e 109 c.p.c., rigettare i) le eccezioni di carenza di legittimazione e titolarità passiva sollevate dalla Onorato in quanto infondate ed ii) l'istanza di estromissione formulata dalla Onorato in quanto inammissibile e/o infondata per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento.

6) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, rigettare sia (a) tutte le censure, anche di nullità, mosse dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato alla relazione del CTU, in quanto inammissibili e infondate, sia (b) l'istanza della CIN, della Moby e della Onorato affinché le spese della consulenza tecnica d'ufficio vengano poste a carico della Logistica, in quanto inammissibile e infondata.

7) Per quanto occorrer possa, previo ogni opportuno accertamento e declaratoria, rimettere la Logistica in termini e conseguentemente ammettere la produzione del documento n. 96 anche ai

sensi dell'art.

153 secondo comma c.p.c., adottando ogni consequenziale provvedimento.

Sulle istanze anticipatorie:

8) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, anche in merito al fatto che (a) le pretese creditorie vantate dalla CIN e dalla Moby nei confronti della Logistica sono incerte, illiquide ed inesigibili, (b) le pretese creditorie vantate dalla CIN e dalla Moby non sono fondate su idonea prova scritta, tantomeno sottoscritta dalla Logistica, (c) la CIN e la Moby non hanno dimostrato, sebbene ne avessero l'onere, l'asserita esistenza di un grave pericolo nel ritardo nel pagamento di dette pretese creditorie, (d) le istanze anticipatorie della CIN e dalla Moby sono contraddette dalle eccezioni di incompetenza, territoriale e funzionale, sollevate dalla CIN e dalla Moby, eccezioni anch'esse infondate, (e) le istanze anticipatorie concesse alla CIN e alla Moby debbono essere revocate, rigettare e/o comunque dichiarare insussistenti i presupposti per accogliere le istanze anticipatorie e provvisoriamente esecutive ex artt. 186-bis, 186-ter, 642 e 648 c.p.c. formulate dalla CIN e dalla Moby nei confronti della Logistica in quanto inammissibili e/o nulle e/o infondate per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, assumendo ogni più opportuno e consequenziale provvedimento, anche di revoca dell'ordinanza con la quale è stata concessa l'ordinanza ex art. 186 ter c.p.c. nei confronti della Logistica.

Sul merito:

9) Previo ogni più opportuno accertamento e declaratoria, anche in merito (a) alla natura giuridica dei rapporti contrattuali intercorsi tra la Logistica, da una parte, e la CIN e la Moby, dall'altra, qualificabili come contratti di somministrazione di servizi di trasporto a tempo determinato, prorogati di anno in anno, anche per il 2016 per fatti concludenti, anche ai sensi degli artt. 1559 ss. c.c., (b) alla posizione monopolistica/dominante rivestita dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato nel mercato dei trasporti marittimi Ro-Pax e Ro-Ro tra la Sardegna e la Penisola, (c) alla posizione di dipendenza economica della Logistica nei confronti della CIN e dalla Moby, (d) alle condotte inadempienti/illecite poste in essere dalla CIN e dalla Moby, in concorso tra loro e con la Onorato, nei confronti della Logistica, (e) alla manifesta invalidità/inefficacia/inopponibilità del preteso recesso ad nutum esercitato dalla CIN e dalla Moby dai rapporti contrattuali con la Logistica, (f) all'abuso di posizione dominante e/o di dipendenza economica perpetrato dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato, in concorso tra loro, ai danni della Logistica, (g) alla comune volontà manifestata dalla CIN e dalla Moby, da una parte, e dalla Logistica, dall'altra, di non proseguire i rapporti contrattuali in essere tra le parti successivamente al 13 Gennaio 2016, (h) ai gravissimi danni patiti e patienti dalla Logistica a causa delle condotte inadempienti/illecite poste in essere dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato, in concorso tra loro, (i) all'incertezza e/o illiquidità e/o inesigibilità delle pretese creditorie della CIN e della Moby nei confronti della Logistica per noli marittimi relativi al 2015 per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica, (l) al diritto della Logistica di opporre alla CIN e alla Moby l'eccezione di inadempimento di cui all'1460 c.c., (m) all'inammissibilità e/o nullità e/o infondatezza e/o strumentalità e/o pretestuosità delle difese sollevate dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato per tutte le ragioni dedotte dalla Logistica:

i. in principalità, accertare l'intervenuta risoluzione dei contratti intercorsi tra la CIN, la Moby e la Logistica con effetto retroattivo per comportamento concludente e/o mutuo dissenso delle parti, ma sempre per fatto imputabile esclusivamente alla CIN e alla Moby o, in subordine, dichiarare la risoluzione di tali contratti con effetto retroattivo per inadempimento grave ed essenziale della CIN e della Moby, anche in concorso tra loro e con la Onorato, anche tale da menomare la fiducia della Logistica nel futuro adempimento di tali contratti da parte della CIN e della Moby, anche ai sensi dell'artt. 1218, 1453, 1458 e 1564 c.c., per tutte le ragioni già descritte dalla Logistica nel suo atto di citazione introduttivo del presente giudizio;

ii. condannare la CIN, la Moby e la Onorato, in via solidale e/o individuale tra loro, a risarcire tutti i danni patiti e patienti dalla Logistica per maggiori costi e/o oneri che la stessa dovrà sostenere nel

2016 e quantomeno nei cinque (5) anni successivi al 13 Gennaio 2016, a titolo di responsabilità contrattuale e/o extracontrattuale, che si quantifica nella somma complessiva per il quinquennio 2016-2021 di € 21.473.211,07 sulla base dei dati effettivi e delle stime della Logistica (di cui € 3.062.836,40 per il 2016, € 3.842.631,60 per il 2017, € 3.517.743,07 per i primi nove mesi del 2018, € 850.000,00 per i residui tre mesi del 2018, € 3.400.000,00 per il 2019, € 3.400.000,00 per il 2020 ed € 3.400.000,00 per il 2021) o in subordine di € 19.817.516,21 sulla base della CTU, o quella somma maggiore o minore ritenuta di giustizia, se del caso da liquidarsi anche solo in parte in via equitativa, anche ai sensi degli artt. 2 Cost., artt. 1175, 1218, 1375, 1453, 1564, 2043 e 2055 c.c., art. 3 L. 287/1990, art. 102 TFUE e art. 9 L. 192/1998, oltre interessi e rivalutazione monetaria dal dovuto al saldo;

iii. condannare la CIN, la Moby e la Onorato, in via solidale e/o individuale tra loro, a risarcire il danno causato alla Logistica per perdita di avviamento commerciale, di immagine commerciale e di capacità concorrenziale della Logistica, a titolo di responsabilità contrattuale e/o extracontrattuale, che si quantifica sin d'ora in una somma complessiva compresa tra € 500.000,00 e € 750.000,00, o quella somma maggiore o minore che dovesse risultare in corso di causa, se del caso da liquidarsi anche solo in parte in via equitativa, anche ai sensi degli artt. 2 Cost., artt. 1175, 1218, 1375, 1453, 1564, 2043, 2055 e 2059 c.c., art. 3 L. 287/1990, art. 102 TFUE e art. 9 L. 192/1998, oltre interessi e rivalutazione monetaria dal dovuto al saldo;

iv. condannare la CIN e la Moby, singolarmente o in via solidale tra loro, a risarcire alla Logistica i danni causati agli autoveicoli e ai semirimorchi dalla CIN durante le operazioni di imbarco/trasporto/sbarco, in misura pari alla somma complessiva di € 41.737,00, o quella somma maggiore o minore che dovesse risultare in corso di causa, anche ai sensi e per gli effetti degli artt. 1175, 1218, 1375, 1453, 1564 e 2043 c.c., oltre interessi e rivalutazione monetaria dal dovuto al saldo;

v. in principalità, rigettare ogni pretesa creditoria formulata e/o formulanda dalla CIN e dalla Moby nei confronti della Logistica per il pagamento dei noli marittimi e accessori relativi al 2015 e al 2016 in quanto infondata e/o incerta e/o illiquida e/o comunque inesigibile anche ai sensi degli artt. 1453, 1455, 1458, 1460 e 1564 c.c., per tutte le ragioni già dedotte dalla Logistica; in subordine, nella denegata e non creduta ipotesi in cui venga accertata l'esistenza di qualsivoglia pretesa creditoria della CIN e/o della Moby nei confronti della Logistica, compensare tali pretese con le somme che la CIN e la Moby saranno condannate a pagare alla Logistica a titolo di risarcimento danni e accessori come richiesto nelle precedenti conclusioni, anche ai sensi degli artt. 1241 ss. c.c..

10) Previo ogni opportuno accertamento e declaratoria, anche in merito (a) alla legittimità della concessione e dell'attuazione del sequestro conservativo da parte della Logistica e (b) all'inammissibilità e infondatezza in fatto e diritto, nel rito e nel merito, dell'istanza di revoca del sequestro ex art. 669 decies c.p.c. "richiamata" dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato nelle note per l'udienza del 1 Luglio 2010, confermare il predetto sequestro, con ogni consequenziale provvedimento, anche relativamente alla conversione dello stesso in pignoramento ai sensi dell'art. 686 c.p.c. sulle somme vincolate alla Moby presso la Unicredit S.p.a. sino alla concorrenza dell'importo di € 2.000.000,00 nel procedimento avanti al Tribunale Civile di Milano, Sezione Esecuzioni Mobiliari, R.G.E. 7132/2018, G.E. Dr.ssa Silvia Vaghi (Doc. n. 75).

11) Previo ogni opportuno accertamento e declaratoria, rigettare tutte le domande, istanze, conclusioni ed eccezioni, di rito, di merito ed istruttorie, formulate e/o formulande a qualunque titolo dalla CIN, dalla Moby e dalla Onorato, in quanto inammissibili, improcedibili, nulle, invalide, inefficaci e infondate in fatto e diritto, nell'an e nel quantum, comunque da respingersi, adottando ogni consequenziale provvedimento.

12) Con vittoria di spese e compensi professionali, relativamente a tutte le fasi del giudizio, e quindi anche le fasi di merito (compresa la CTU), cautelare (di prime cure e di reclamo) e di esecuzione del

provvedimento cautelare.

Sulle istanze istruttorie:

La Logistica insiste per l'ammissione dei seguenti capitoli di prova testimoniale:

1. "Vero che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. effettua il trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci dalla Sardegna alla Penisola e viceversa sulle seguenti tratte: Cagliari—Arbatax Civitavecchia, Cagliari-Napoli, Cagliari-Livorno, Cagliari-Palermo, Cagliari-Trapani, Arbatax-Olbia-Genova, Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova?";
2. "Vero che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. è titolare del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci nei collegamenti tra la Sardegna e la Penisola, come emerge dal Doc. n. 3 della Logistica che si esibisce al teste?";
3. "Vero che la Moby S.p.a. effettua il trasporto marittimo di veicoli e merci dalla Sardegna alla Penisola e viceversa sulle seguenti tratte: Olbia-Genova, Olbia-Livorno, Olbia-Piombino, Olbia-Civitavecchia?";
4. "Vero che dal 1993 sino al 2012 la Logistica Mediterranea S.p.a. si è avvalsa della Tirrenia S.p.a. per trasportare autoveicoli e semirimorchi dalla Sardegna alla Penisola e viceversa?";
5. "Vero che dal 1° Gennaio 2006 al 19 Luglio 2012 la Tirrenia S.p.a. ha fatturato alla Logistica Mediterranea S.p.a. noli marittimi per una somma media annua di circa € 5.182.868?";
6. "Vero che a partire dal 2012 sino al 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. ha proseguito con la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. il rapporto commerciale sino a quel momento in essere con la Tirrenia S.p.a. (poi Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria)?";
7. "Vero che tra il 20 Luglio 2012 e il 31 Dicembre 2015 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. ha fatturato alla Logistica Mediterranea S.p.a. noli marittimi per una somma complessiva media annua di € 3.618.000?";
8. "Vero che tra il Luglio 2012 e il Settembre 2015 la Logistica Mediterranea S.p.a. ha sempre pagato alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. tutti i noli marittimi fatturati dalla stessa?";
9. "Vero che dal 2003, e in modo continuativo dal 2008, sino al 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. si è avvalsa dei servizi di trasporto marittimo offerti dalla Moby S.p.a. per trasportare autoveicoli e semirimorchi dalla Sardegna alla Penisola e viceversa?";
10. "Vero che nel periodo compreso tra il 1° Gennaio 2006 e il 31 Dicembre 2015 la Moby S.p.a. ha fatturato alla Logistica Mediterranea S.p.a. noli marittimi per una somma complessiva media annua di circa € 542.407,00?";
11. "Vero che nel periodo compreso tra il 2013 e il 2015 la Moby S.p.a. ha fatturato alla Logistica Mediterranea S.p.a. noli marittimi per una somma complessiva media annua di circa € 890.000?";
12. "Vero che tra il 2003 e il Settembre 2015 la Logistica Mediterranea S.p.a. ha sempre pagato alla Moby S.p.a. tutti i noli marittimi fatturati dalla stessa in detto periodo?";
13. "Vero che tra il 2013 e il 2015 la Logistica Mediterranea S.p.a. ha affidato alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e alla Moby S.p.a. circa l'80% dei suoi trasporti marittimi?";
14. "Vero che nel periodo compreso tra il 1993 e il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a., da una parte, e la Tirrenia S.p.a., la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., dall'altra, erano solite concordare di anno in anno gli aspetti economici e operativi dei loro rapporti?";
15. "Vero che, per quanto riguarda gli aspetti economici, tra il 1993 e il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a., da una parte, e la Tirrenia S.p.a., la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., dall'altra, hanno concordato di anno in anno le tariffe e le condizioni di pagamento agevolate a favore della Logistica Mediterranea S.p.a. (es. sconti medi di circa il 20% rispetto ai prezzi di listino; riconoscimento di premi di produzione; pagamento a novanta (90) delle fatture emesse dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., etc.)?";

16. "Vero che, per quanto riguarda gli aspetti economici, tra il 1993 e il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a., da una parte, e la Tirrenia S.p.a., la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., dall'altra, hanno mantenuto sostanzialmente invariate di anno in anno le tariffe per il trasporto marittimo degli autoveicoli della Logistica Mediterranea S.p.a. (circa € 61,98 per auto)?";
17. "Vero che, per quanto riguarda gli aspetti economici, tra il 1993 e il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a., da una parte, e la Tirrenia S.p.a., la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., dall'altra, hanno mantenuto sostanzialmente invariate di anno in anno le tariffe per il trasporto marittimo dei semirimorchi (sconto medio del 20% rispetto ai prezzi di listino)?";
18. "Vero che, per quanto riguarda gli aspetti economici, tra il 1993 e il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a., da una parte, e la Tirrenia S.p.a., la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., dall'altra, hanno mantenuto sostanzialmente invariati di anno in anno i termini di pagamento dei noli marittimi (centoventi (120) giorni la Tirrenia S.p.a. e la Tirrenia S.p.a. in Amministrazione Straordinaria - novanta (90) giorni la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.)?";
19. "Vero che, per quanto riguarda gli aspetti operativi, tra il 2014 e il 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. hanno formalizzato di anno in anno accordi quadro predisposti dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.?";
20. "Vero che gli accordi quadro di cui al precedente capitolo di prova testimoniale n. 19 venivano firmati dalla Logistica Mediterranea S.p.a. e ritrasmessi alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.?";
21. "Vero che tra il 2014 e il 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. era solita ritrasmettere alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. gli accordi quadro di cui al capitolo di prova testimoniale n. 19 diversi mesi dopo averli ricevuti?";
22. "Vero che la Logistica Mediterranea S.p.a. ha sottoscritto e ritrasmesso alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. l'accordo quadro 2014 il 28 Maggio 2014, sebbene la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. avesse inviato alla Logistica Mediterranea S.p.a. detto accordo il 10 Febbraio 2014?";
23. "Vero che, nell'attesa che la Logistica Mediterranea S.p.a. firmasse e ritrasmettesse alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. gli accordi quadro di cui al capitolo di prova n. 19, i rapporti commerciali tra la Logistica Mediterranea S.p.a. e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. proseguivano alle condizioni agevolate concordate tra le parti?";
24. "Vero che tra il 2003 e il 12 Gennaio 2016, la Moby S.p.a. e la Logistica Mediterranea S.p.a. hanno concordato di anno in anno tariffe e condizioni di pagamento agevolate in favore della Logistica Mediterranea S.p.a. (es. sconti di almeno il 50% rispetto al listino ufficiale per gli autoveicoli; sconti di almeno il 15% rispetto al listino ufficiale per i semirimorchi nella tratta Olbia-Piombino; premi e abbuoni; pagamento dei noli a novanta (90) giorni ecc.)?";
30. "Vero che in data 17 Novembre 2015 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. ha inviato alla Logistica Mediterranea S.p.a. una e-mail nella quale sono state riportate le tariffe che Logistica Mediterranea S.p.a. e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. avrebbero applicato nel 2016, come emerge dal Doc. n. 8 della Logistica che si esibisce al teste?";
31. "Vero che con PEC in data 23 Novembre 2015 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. ha comunicato alla Logistica Mediterranea S.p.a. la disdetta dell'accordo quadro 2015 a far data dal 31 Dicembre 2015 e ha trasmesso alla Logistica Mediterranea S.p.a. l'accordo quadro 2016, come emerge dal Doc. n. 9 che si esibisce al teste?";
32. "Vero che tra il 1° Ottobre 2015 e il 31 Dicembre 2015, la Logistica Mediterranea S.p.a. e la Sarda Factoring S.p.a. hanno proseguito le trattative per la stipulazione del contratto di factoring discusso

- tra la Logistica Mediterranea S.p.a. e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. il 1° Ottobre 2015, come emerge dal Doc. n. 10 della Logistica che si esibisce al teste?”;
33. “Vero che, nell’attesa che si perfezionasse l’accordo quadro 2016 e il contratto di factoring con la Sarda Factoring S.p.a., la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Logistica Mediterranea S.p.a. hanno proseguito il loro rapporto commerciale?”;
34. “Vero che, nell’attesa che si perfezionasse l’accordo quadro 2016 e il contratto di factoring con la Sarda Factoring S.p.a., la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Logistica Mediterranea S.p.a. hanno continuato ad applicare le tariffe già concordate il 29 Settembre 2015, come emerge dal Doc. n. 11 della Logistica che si esibisce al teste?”;
35. “Vero che alla fine di Settembre 2015 il Gruppo Grimaldi ha iniziato a operare sulla tratta CagliariLivorno-Genova?”;
36. “Vero che alla fine di Settembre 2015 il Gruppo Grimaldi ha annunciato l’apertura della nuova tratta Olbia-Livorno?”;
37. “Vero che a partire dalla fine di Settembre 2015 tra il Gruppo Grimaldi e il Gruppo Onorato è iniziata una ‘guerra commerciale’, come risulta dai Docc. nn. 12 e 33 della Logistica che si esibiscono al teste?”;
38. “Vero che il 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. ha affidato alla Grimaldi Euromed S.p.a. il trasporto di nove (9) semirimorchi sulla tratta Genova-Livorno-Cagliari, come emerge dal Doc. n. 13 che si esibisce al teste?”;
39. “Vero che in data 12 Gennaio 2016 la Logistica Mediterranea S.p.a. si è rivolta alla Grimaldi Euromed S.p.a. in quanto la tratta Genova-Livorno-Cagliari era servita solo da detta società?”;
40. “Vero che il 13 Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. ha comunicato alla Logistica Mediterranea S.p.a. di voler recedere con effetto immediato dal rapporto contrattuale in essere con la Logistica Mediterranea S.p.a., come emerge dal Doc. n. 13 della Logistica?”;
41. “Vero che il 13 Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. ha comunicato alla Logistica Mediterranea S.p.a. di voler disapplicare le tariffe e le condizioni di pagamento agevolate già concordate e in essere tra le parti, come emerge dal Doc. n. 13 della Logistica?”;
42. “Vero che il 13 Gennaio 2016 la Moby S.p.a. ha comunicato alla Logistica Mediterranea S.p.a. che, a partire da detta data, la Logistica Mediterranea S.p.a. avrebbe dovuto pagare i noli marittimi all’atto dell’imbarco e non più a novanta (90) giorni, come emerge dai Doc. n. 15 della Logistica che si esibiscono al teste?”;
43. “Vero che il 13 Gennaio 2016 la Moby S.p.a. ha comunicato alla Logistica Mediterranea S.p.a. che, a partire da detta data, le sarebbero state applicare le tariffe di listino e non più le tariffe agevolate concordate tra le parti, come emerge dal Doc. n. 15 che si esibisce al teste?”;
44. “Vero che il 13 Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. si è rifiutata di eseguire il trasporto marittimo di sette (7) autoveicoli della Logistica Mediterranea S.p.a. dalla stessa già imbarcati su una nave della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. presso il porto di Olbia diretta al porto di Civitavecchia, come emerge dai Docc. nn. 16 e 42 della Logistica che si esibiscono al teste?”;
45. “Vero che il 22 Gennaio 2016 la Trans Isole S.r.l. ha denunciato alle autorità competenti che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. le avevano più volte impedito alla Trans Isole S.r.l. di imbarcare i suoi rimorchi sulle navi della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e della Moby S.p.a., come emerge dal Doc. n. 24 che si esibisce al teste?”;
46. “Vero che il 22 Gennaio 2016 la Trans Isole S.r.l. ha denunciato che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. avevano deciso di interrompere gli accordi commerciali in essere con la Trans Isole S.r.l., come emerge dal Doc. n. 24 che si esibisce al teste?”;
47. “Vero che il 25 Gennaio 2016 la Nuova Logistica Lucianu S.r.l. ha denunciato alle autorità competenti che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. le avevano più volte

impedito di imbarcare i suoi rimorchi sulle navi della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e della Moby S.p.a., come emerge dal Doc. n. 25 che si esibisce al teste?”;

48. “Vero che il 25 Gennaio 2016 la Nuova Logistica Lucianu S.r.l. ha denunciato alle autorità competenti che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. avevano deciso di interrompere gli accordi commerciali in essere con la Nuova Logistica Lucianu S.r.l., come emerge dal Doc. n. 25 che si esibisce al teste?”;

49. “Vero che dal Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno più volte impedito alla Pinna Trasporti Logistica S.r.l. di imbarcare i suoi rimorchi sulle navi della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e della Moby S.p.a.?”;

50. “Vero che dal Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno deciso di interrompere gli accordi commerciali in essere con la Pinna Trasporti Logistica S.r.l., come emerge dal doc. n. 3 del fascicolo della CIN che si esibisce al teste?”;

51. “Vero che dal Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno più volte impedito alla AI Logistica S.r.l. di imbarcare i suoi rimorchi sulle navi della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e della Moby S.p.a.?”;

52. “Vero che dal Gennaio 2016 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno deciso di interrompere gli accordi commerciali in essere con la AI Logistica S.r.l., come emerge dal doc. n. 3 del fascicolo della CIN che si esibisce al teste?”

53. “Vero che la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno posto in essere le condotte sopra descritte nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., della Trans Isole S.r.l., della Nuova Logistica Lucianu S.r.l., della Pinna Trasporti Logistica S.r.l. e della AI Logistica S.r.l. dopo che la Logistica Mediterranea S.p.a., la Trans Isole S.r.l., la Nuova Logistica Lucianu S.r.l., la Pinna Trasporti Logistica S.r.l. e la AI Logistica S.r.l. si erano rivolte al Gruppo Grimaldi?”;

54. “Vero che le condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e della Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), hanno impedito, e stanno ancora impedendo, alla Logistica Mediterranea S.p.a. di fruire delle condizioni e delle tariffe agevolate di cui la Logistica Mediterranea S.p.a. si è avvalsa negli ultimi trenta (30) anni?”;

55. “Vero che le condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), hanno impedito, e stanno ancora impedendo, alla Logistica Mediterranea S.p.a. di fruire a condizioni agevolate delle tratte utilizzate dalla Logistica Mediterranea S.p.a. negli ultimi trenta (30) anni in quanto servite esclusivamente dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a.?”;

56. “Vero che le condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), hanno impedito, e stanno ancora impedendo, alla Logistica Mediterranea S.p.a. di fruire a condizioni agevolate dei servizi di trasporto marittimo erogati dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. con una frequenza maggiore rispetto a quella degli altri vettori marittimi?”;

57. “Vero che a fronte delle condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), la Logistica Mediterranea S.p.a. ha dovuto riorganizzare la sua attività con altri vettori marittimi?”;

58. “Vero che a fronte delle condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), la Logistica Mediterranea S.p.a. ha subito (e sta subendo) danni complessivi pari a circa € 3.062.836,46 all’anno per i prossimi cinque (5) anni, come

emerge dal Doc. n. 34 che si esibisce al teste?”;

59. “Verio che a fronte delle condotte poste in essere dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e dalla Moby S.p.a. nei confronti della Logistica Mediterranea S.p.a., così come descritte ai precedenti capitoli di prova testimoniale da 40) a 44), la Logistica Mediterranea S.p.a. ha subito, oltre al danno indicato al precedente capitolo di prova 58), un danno all’immagine, perdita di avviamento commerciale e di capacità concorrenziale pari a circa € 500.000,00, come emerge dal Doc. n. 34 che si esibisce al teste?”;

60. “Vero che nel 2015 la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. e la Moby S.p.a. hanno causato danni materiali agli autoveicoli trasportati dalla Logistica Mediterranea S.p.a. per l’importo complessivo di € 41.737,00, come emerge dal Doc. n. 34 che si esibisce al teste?”.

La Logistica indica i seguenti testimoni:

- a) Sig. N. F. presso la sede legale della Logistica sita in 09030 - Elmas (CA), Via S. Eulalia n.3, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 1) a 60);
- b) Sig. E. P. presso la sede legale della Logistica sita in 09030 - Elmas (CA), Via S. Eulalia n. 3, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 1) a 60);
- c) Sig.ra S. P. presso la sede legale della Logistica sita in 09030 - Elmas (CA), Via S. Eulalia n.3, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 1) a 60);
- d) Sig. G. O. presso la sede legale della Logistica sita in 09030 - Elmas (CA), Via S. Eulalia n. 3, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 1) a 60);
- e) Sig. U. M. residente in, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 1) a 27);
- f) Sig. F. A. presso la sede legale del Gruppo Grimaldi sita in 80133 - Napoli, Via Marchese Campodisola n. 13, da escutere sui capitoli di prova sopra indicati da 35) a 53).

Nell’eventualità in cui codesto ill.mo Tribunale dovesse ritenerlo opportuno ai fini della decisione del presente giudizio, la Logistica fa istanza affinché venga (a) ordinata all’AGCM l’esibizione degli atti e dei documenti relativi al procedimento A487/2016 promosso nei confronti del Gruppo Onorato anche ai sensi dell’art. 210 c.p.c. o, comunque, (b) chiesta all’AGCM ogni più opportuna informazione scritta relativa agli atti e ai documenti relativi al predetto procedimento anche ai sensi dell’art. 213 c.p.c..

La Logistica insiste per il rigetto di tutte le istanze istruttorie formulate dalla CIN e dalla Moby e, nella denegata e non creduta ipotesi di ammissione anche solo in parte delle stesse, chiede di essere ammessa a prova contraria, indicando come testi quelli indicati nella presente memoria.”

- per parte convenuta Onorato Armatori s.r.l.: “in via preliminare:

A) sospendere ai sensi dell’art. 295 c.p.c. il presente procedimento stante la pendenza del giudizio di impugnazione davanti al Consiglio di Stato (r.g. 8343/2019) della sentenza del TAR Lazio n°7175/2019 del 04.06.2019 che ha annullato il provvedimento sanzionatorio adottato nell’Adunanza del 28 febbraio 2018 dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel procedimento A/487 notificato in data 23 marzo 2018 alle convenute Moby S.p.A. e Compagnia italiana di Navigazione S.p.A.;

B) a prescindere da quanto richiesto sub. A), ai sensi dell’art. 669 decies c.p.c., ed alla luce dei “mutamenti nelle circostanze” e dell’emersione dei “fatti anteriori di cui si è acquisita conoscenza successivamente al provvedimento cautelare” costituiti dagli enormi minori costi (risparmi) e vantaggi conseguiti da Logistica Mediterranea S.p.A. nell’affidare ad altri vettori marittimi, dal 13.01.2016 al 30.09.2018, i medesimi trasporti via mare affidati in precedenza alle convenute oggettivamente emersi durante le operazioni peritali condotte dal CTU e non contestati da Logistica Mediterranea S.p.A., revocare il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all’esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 ed emesso anche nei confronti di Onorato Armatori

S.r.l.;

C) in ogni caso, ai sensi dell'art. 669 novies, III comma, c.p.c. accertare e dichiarare l'inesistenza del diritto a cautela del quale è stato concesso il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all'esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 anche nei confronti di Onorato Armatori S.r.l. e, per l'effetto, dichiarare l'inefficacia del predetto provvedimento cautelare;

D) ammettere ed utilizzare ai fini della decisione del presente procedimento, tutti i documenti depositati dalle convenute successivamente a tale data il 22.05.2017 in quanto sopravvenuti a tale data che coincide con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art. 183 comma VI n° 3 c.p.c.;

E) non ammettere il documento n. 60 ed i relativi allegati depositato da Logistica Mediterranea S.p.A. nel procedimento r.g. 9015-1/2016 successivamente al 22.05.2017 in quanto basata su documentazione deducibile ma non dedotta dall'attrice poiché formatasi antecedentemente a tale data che coincide con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art. 183 comma VI n° 3 c.p.c.;

F) allo stato ed ai sensi degli artt. 163 comma 4 (nn.3-4) e 164, comma 3 c.p.c., dichiarare la nullità dell'atto di citazione notificato da Logistica Mediterranea S.p.A. in data 15.02.2016 per le causali espone in atti;

G) ai sensi dell'art. 2497, III comma, c.c., dichiarare inammissibile la domanda azionata dalla Logistica Mediterranea S.p.A. per sopravvenuta carenza di interesse ad agire di quest'ultima nei confronti di Onorato Armatori S.r.L.;

nel merito:

F) dichiarare la carenza di legittimazione passiva e titolarità passiva della Onorato Armatori S.r.l. nel presente giudizio per le causali di cui al § 4 della propria comparsa di costituzione e risposta;

G) rigettare le domande proposte con atto di citazione notificato in data 15.02.2016 dalla Logistica Mediterranea S.p.A. nei confronti di Onorato Armatori S.r.l. perché illegittime, infondate e carenti di prova;

in via subordinata:

H) ai sensi dell'art. 1227 comma II c.c., rigettare le domande proposte nei confronti di Onorato Armatori S.r.L. con atto di citazione notificato in data 15.02.2016 dalla Logistica Mediterranea S.p.A.;
in via di estremo subordine,

I) limitare l'ammontare della eventuale condanna a quanto ritenuto provato e documentato in corso di causa e, ai sensi dell'art. 1227, I° comma. c.c. e da ridurre ulteriormente alla luce del concorso colposo della Logistica Mediterranea S.p.A.;

in ogni caso:

L) anche ai sensi dell'art. 96 comma III c.p.c., condannare Logistica Mediterranea S.p.A. al risarcimento in favore di Onorato Armatori S.r.l. delle (i) spese e dei compensi legali oltre il rimborso forfettario per spese generali oltre IVA e CPA come previste dal DM. 55/2014 includendo anche (ii) quelle sostenute per la fase cautelare (R.G. 9015-1/2016 e 35880/2018), del procedimento R.G.E. 7130/2018 davanti alla Sezione Esecuzioni Mobiliare del Tribunale di Milano, poiché i diritti di cui al fumus boni iuris posto a base del sequestro conservativo del 02.07.2018, al pari dei presunti danni lamentati dall' attrice, si sono rivelati totalmente inesistenti alla luce dei risultati oggettivi e non contestati emersi all'esito della consulenza tecnica di ufficio (iii) oltre "una somma equitativamente determinata" da liquidarsi anche d'ufficio dal Giudice."

per parte convenuta Moby s.p.a.: "in via preliminare:

A) sospendere ai sensi degli art. 295 e/o 296 c.p.c. il presente procedimento stante la pendenza del giudizio di impugnazione davanti al Consiglio di Stato (r.g. 8343/2019) della sentenza del TAR Lazio

n°7175/2019 del 04.06.2019 che ha annullato il provvedimento sanzionatorio adottato nell'Adunanza del 28 febbraio 2018 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel procedimento A/487 notificato in data 23 marzo 2018 alle convenute Moby S.p.A. e Compagnia italiana di Navigazione S.p.A.;

B) a prescindere da quanto richiesto sub. A) ai sensi dell'art. 669 decies c.p.c., ed alla luce dei "mutamenti nelle circostanze" e dell'emersione dei "fatti anteriori di cui si è acquisita conoscenza successivamente al provvedimento cautelare" costituiti dagli enormi minori costi (risparmi) e vantaggi conseguiti da Logistica Mediterranea S.p.A. nell'affidare ad altri vettori marittimi, dal 13.01.2016 al 30.09.2018, i medesimi trasporti via mare affidati in precedenza alle convenute oggettivamente emersi durante le operazioni peritali condotte dal CTU e non contestati da Logistica Mediterranea S.p.A., revocare il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all'esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 emesso anche nei confronti di Moby S.p.A.;

C) in ogni caso, ai sensi dell'art. 669 novies, III comma, c.p.c. accertare e dichiarare l'inesistenza del diritto a cautela del quale è stato concesso il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all'esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 anche nei confronti di Moby S.p.A. e, per l'effetto, dichiarare l'inefficacia del predetto provvedimento cautelare;

D) confermare integralmente l'ordinanza di ingiunzione emessa ai sensi dell'art. 186 ter c.p.c. nei confronti di Logistica Mediterranea S.p.A. in data 30.11.2017, quantificando le relative spese legali da porre a carico di parte attrice e, per l'effetto, dichiarare l'accoglimento della domanda riconvenzionale spiegata dalla Moby S.p.A.;

E) ammettere ed utilizzare ai fini della decisione del presente procedimento, tutti i documenti depositati dalle convenute successivamente a tale data il 22.05.2017 in quanto sopravvenuti a tale data che coincide con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art. 183 comma VI n° 3 c.p.c.;

F) ai fini della decisione, non ammettere e quindi non utilizzare il documento n. 60 ed i relativi allegati depositato da Logistica Mediterranea S.p.A. nel procedimento r.g. 9015-1/2016 successivamente al 22.05.2017 in quanto basato su documentazione in parte deducibile ma non dedotta poiché formata precedentemente a tale data, coincidente con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art. 183 comma VI n° 3 c.p.c.;

G) allo stato ed ai sensi degli artt. 163 comma 4 (nn.3-4) e 164, comma 3 c.p.c., dichiarare la nullità dell'atto di citazione notificato da Logistica Mediterranea S.p.A. in data 15.02.2016 per le causali espone in atti;

nel merito:

F) rigettare le domande di risarcimento dei danni proposte dalla Logistica Mediterranea S.p.A. nei confronti di Moby S.p.A. perché rivelatisi assolutamente inesistenti, infondati in fatto ed in diritto nonché carenti di prova;

in via subordinata:

H) rigettare le domande proposte dalla Logistica Mediterranea S.p.A. ai sensi dell'art. 1227 comma II c.c.;

in via di estremo subordinate:

I) limitare l'ammontare della condanna a quanto risulti effettivamente provato e documentato in corso di causa da ridurre, ai sensi dell'art. 1227, I° comma. c.c., da ridurre ulteriormente alla luce del concorso colposo della Logistica Mediterranea S.p.A.

in ogni caso:

L) ai sensi dell'art. 96, I, e II comma, c.p.c., condannare la Logistica Mediterranea S.p.A. a risarcire Moby S.p.A. per i danni, allo stato stimati in € 434.410,96 o nella diversa misura da quantificarsi anche in via equitativa dal Giudice, derivanti (i) dall'ingiustificato e prolungato vincolo cautelare sui conti correnti della convenuta per € 6.000.000,00 (6 milioni) causati dall'abuso del sequestro

conservativo emesso da codesto Tribunale anche nei confronti della convenuta in data 02.07.2018 rivelatosi totalmente infondato alla luce dei risultati emersi durante le operazioni peritali condotte dal CTU Dott.

O. V. e (ii) dal conseguente danno all'immagine arrecato alla convenuta dal predetto abuso del provvedimento cautelare;

M) anche ai sensi dell'art. 96 comma III c.p.c., condannare Logistica Mediterranea S.p.A. al risarcimento in favore di Moby S.p.A. (i) delle spese e compensi legali oltre il rimborso forfettario per spese generali oltre IVA e CPA come previste dal DM. 55/2014 includendo (ii) anche quelle derivanti dall'integrale accoglimento dell'istanza formulata da Moby S.p.A. ai sensi dell'art. 186 ter c.p.c. nonché da quelle sostenute per la fase cautelare (R.G. 9015-1/2016 e 35880/2018), del procedimento R.G.E. 7132/2018 davanti alla Sezione Esecuzioni Mobiliare del Tribunale di Milano poiché i diritti di cui al fumus boni iuris posto a base del sequestro conservativo del 02.07.2018, al pari dei presunti danni lamentati dall'attrice, si sono rivelati totalmente inesistenti alla luce dei risultati oggettivi e non contestati emersi all'esito della consulenza tecnica di ufficio (iii) di una somma equitativamente determinata da liquidarsi anche d'ufficio."

per parte convenuta Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a.: "in via preliminare:

A) sospendere ai sensi degli artt. 295 e/o 296 c.p.c. il presente procedimento stante la pendenza del giudizio di impugnazione davanti al Consiglio di Stato (r.g. 8343/2019) della sentenza del TAR Lazio n°7175/2019 del 04.06.2019 che ha annullato il provvedimento sanzionatorio adottato nell'Adunanza del 28 febbraio 2018 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel procedimento A/487 notificato in data 23 marzo 2018 alle convenute Moby S.p.A. e Compagnia italiana di Navigazione S.p.A.;

B) a prescindere da quanto richiesto sub. A), ai sensi dell'art. 669 novies, III° comma c.p.c.669 decies c.p.c., ed alla luce dei "mutamenti nelle circostanze" e dell'emersione dei "fatti anteriori di cui si è acquisita conoscenza successivamente al provvedimento cautelare" costituiti dagli enormi minori costi (risparmi) e vantaggi conseguiti da Logistica Mediterranea S.p.A. nell'affidare ad altri vettori marittimi, dal 13.01.2016 al 30.09.2018, i medesimi trasporti via mare affidati in precedenza alle convenute oggettivamente emersi durante le operazioni peritali condotte dal CTU e non contestati da Logistica Mediterranea S.p.A., revocare il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all'esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 anche nei confronti Compagnia Italia di Navigazione S.p.A.;

C) in ogni caso, ai sensi dell'art. 669 novies, III comma, c.p.c. accertare e dichiarare l'inesistenza del diritto a cautela del quale è stato concesso il sequestro conservativo emesso in corso di causa in data 02.07.2018 all'esito del procedimento cautelare sub r.g. 9015-1/2016 anche nei confronti di Compagnia Italia di Navigazione S.p.A e, per l'effetto, dichiarare l'inefficacia del predetto provvedimento cautelare;

D) confermare integralmente l'ordinanza di ingiunzione emessa ai sensi dell'art. 186 ter c.p.c. nei confronti di Logistica Mediterranea S.p.A. in data 30.11.2017, rimodulata con successiva ordinanza del 09.03.2018, quantificando le relative spese legali da porre a carico di parte attrice e, per l'effetto, dichiarare l'accoglimento della domanda riconvenzionale spiegata dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.;

E) ammettere ed utilizzare ai fini della decisione del presente procedimento, tutti i documenti depositati dalle convenute successivamente a tale data il 22.05.2017 in quanto sopravvenuti a tale data che coincide con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art. 183 comma VI n° 3 c.p.c.;

F) ai fini della decisione, non ammettere e quindi non utilizzare il documento n. 60 ed i relativi allegati depositato da Logistica Mediterranea S.p.A. nel procedimento r.g. 9015-1/2016 successivamente al 22.05.2017 in quanto basato su documentazione in parte deducibile ma non dedotta poiché formata precedentemente a tale data, coincidente con la scadenza del termine per depositare la memoria ex art.

183 comma VI n° 3 c.p.c.;

G) allo stato ed ai sensi degli artt. 163 comma 4 (nn.3-4) e 164, comma 3 c.p.c., dichiarare la nullità dell'atto di citazione notificato da Logistica Mediterranea S.p.A. in data 15.02.2016 per le causali esposte in atti;

nel merito:

H) rigettare tutte le domande di risarcimento danni proposte dalla Logistica Mediterranea S.p.A. nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., perché rivelatesi assolutamente inesistenti, infondate in fatto ed in diritto nonché carenti di prova;

in via subordinata:

I) ai sensi dell'art. 1227 comma II c.c., rigettare le domande proposte dalla Logistica Mediterranea S.p.A. nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. alla luce del concorso colposo della Logistica Mediterranea S.p.A.;

in via di estremo subordine,

L) limitare l'ammontare della condanna a quanto risulti effettivamente ritenuto provato, da ridurre, ai sensi dell'art. 1227, I° comma. c.c., alla luce del concorso colposo della Logistica Mediterranea S.p.A.;

in ogni caso:

M) ai sensi dell'art. 96, I e II comma, c.p.c, condannare Logistica Mediterranea S.p.A. a risarcire la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per i danni, allo stato quantificati in € 123.178,08, o nella diversa misura da quantificarsi anche in via equitativa, (i) derivanti dall'ingiustificato e prolungato vincolo cautelare, dal 23.07.2018 al 30.04.2019, sull'importo di € 2.000.000,00 di cui al conto corrente della convenuta e causato dalla violazione e dall'abuso del sequestro conservativo di cui al § A) e rivelatosi totalmente infondato alla luce dei risultati emersi durante le operazioni peritali condotte dal CTU nonché (ii) per quelli derivanti dal conseguente danno all'immagine arrecato alla convenuta dal predetto abuso del provvedimento cautelare;

N) condannare Logistica Mediterranea S.p.A. a rimborsare alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. l'importo di € 53.040,00 relativo ai compensi corrisposti ai consulenti tecnici di parte, Proff.ri V. C. e M. B., per la assistenza da quest'ultimi prestata durante le operazioni peritali condotte dal CTU;

O) condannare Logistica Mediterranea S.p.A. a rimborsare alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. l'importo di € 40.675,20 corrisposto dalla convenuta al CTU Dott. Orlando Vetrano, relativo al 50% dell'importo dell'acconto e del compenso finale liquidato dal Giudice con decreto del 23.03.2020;

P) anche ai sensi dell'art. 96 comma III c.p.c., condannare Logistica Mediterranea S.p.A. al risarcimento in favore di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. delle (i) spese e dei compensi legali oltre il rimborso forfettario per spese generali oltre IVA e CPA come previste dal DM. 55/2014 includendo anche (ii) quelle derivanti dall'integrale accoglimento dell'istanza formulata da Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. ai sensi dell'art. 186 ter c.p.c. nonché da quelle sostenute per la fase cautelare (R.G. 9015-1/2016 e 35580/2018), del procedimento R.G.E. 17764/2018 davanti alla Sezione Esecuzioni Mobiliare del Tribunale di Roma, poiché i diritti di cui al fumus boni iuris posto a base del sequestro conservativo del 02.07.2018, al pari dei presunti danni lamentati dall'attrice, si sono rivelati totalmente inesistenti alla luce dei risultati oggettivi e non contestati emersi all'esito della consulenza tecnica di ufficio (iii) oltre "una somma equitativamente determinata" da liquidarsi anche d'ufficio dal Giudice."

MOTIVI DI FATTO E DI DIRITTO

- La società attrice LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. ha dedotto di operare da decenni nel settore del trasporto marittimo di autoveicoli e semirimorchi tra la Sardegna e la penisola.

Ha convenuto in giudizio:

- la COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., quale compagnia di navigazione soggetta a direzione e coordinamento della ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. che effettua servizio di trasporto marittimo tra la Sardegna e la penisola italiana a titolo di servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci in base alla Convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 18.7.2012;

- MOBY s.p.a., anch'essa compagnia di navigazione soggetta a direzione e coordinamento da parte della ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. che effettua trasporto veicoli e merci in particolare sulle tratte Olbia-Genova, Olbia-Piombino, Olbia-Civitavecchia;

- ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. quale holding di partecipazioni che detiene il controllo esclusivo della COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e di MOBY s.p.a., che a loro volta detengono una posizione dominante sul mercato dei trasporti marittimi tra la Sardegna e la penisola ed una posizione di monopolio su alcune specifiche tratte.

Parte attrice ha descritto i rapporti commerciali intercorsi prima e fino al 2012 con Tirrenia s.p.a. per il trasporto di veicoli e semirimorchi tra la Sardegna e la penisola e successivamente con COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. che aveva acquisito tale ramo d'azienda e quelli intercorsi con MOBY s.p.a. per analoghi servizi, affidando a tali soggetti la quasi totalità dei trasporti di cui aveva necessità - e cioè nella misura dell'80% - con conseguente integrazione di una posizione di sostanziale dipendenza economica di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. rispetto a tali società.

Ha descritto parte attrice la dinamica di tali rapporti commerciali come sviluppatasi fino alla data del 12.1.2016, esponendo i particolari aspetti economici che avevano portato a concordare tariffe e condizioni di pagamento agevolate (sconti medi di circa il 20% rispetto ai prezzi di listino dei noli; riconoscimento premi di produzione in relazione al fatturato realizzato; pagamento a 90 o a 120 giorni; tariffe del trasporto autoveicoli sostanzialmente invariate; contenute variazioni delle tariffe del trasporto dei semirimorchi) nonché le regole operative del rapporto contenute in "accordi quadro" annualmente predisposti da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e sottoscritti da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

In effetti - secondo parte attrice - le variazioni del rapporto concordate anno per anno negli accordi quadro si riferivano sostanzialmente alla sola parte delle tariffe dei trasporti, tanto che lo scambio delle sottoscrizioni di tali documenti era una formalità che talvolta si concludeva anche a distanza di tempo senza che ciò ostacolasse la regolare prosecuzione dei rapporti commerciali tra le parti.

In particolare in data 29.9.2015 COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e la società attrice avevano tenuto una riunione nella quale avevano concordato le tariffe da applicare ai trasporti che la società di navigazione avrebbe eseguito a partire dal 1.10.2015 e per tutto l'anno 2016. In esecuzione di tali accordi COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva comunicato a mezzo mail le tariffe concordate, la disdetta dell'accordo quadro del 2015 e la bozza del testo del nuovo accordo quadro che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. avrebbe dovuto restituire sottoscritto (mail del 23.11.2015).

Parallelamente le parti avevano anche discusso con Sarda Factoring s.p.a. gli accordi relativi al contratto di factoring che sarebbe stato stipulato, rispetto al quale in data 28.12.2015 tale società

aveva confermato la concessione del relativo plafond in favore dell'attrice.

Sulla base di tali circostanze e della pluriennale prassi sempre costantemente osservata i rapporti tra le parti erano continuati applicando le nuove tariffe concordate, senza che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. potesse ritenere che vi fossero urgenze che imponessero la conclusione degli adempimenti formali in tempi ristretti.

Ha dedotto LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. di essere stata coinvolta nella guerra commerciale che era insorta tra il Gruppo Onorato e il concorrente Gruppo Grimaldi che alla fine di settembre 2015 aveva iniziato ad operare sulla tratta Cagliari-Livorno-Genova, non servita dal Gruppo Onorato, e sulla tratta Olbia-Livorno.

La società attrice - non legata da alcun vincolo di esclusiva in favore di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a. - aveva affidato nel gennaio 2016 alla Grimaldi Euromed s.p.a. il trasporto di alcuni semirimorchi nella tratta Genova-Livorno-Cagliari, non servita dalle società del Gruppo Onorato, fissati per la data del 12.1.2016.

Il giorno successivo (13.1.2016) COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva inaspettatamente comunicato alla società attrice il suo recesso immediato dal rapporto contrattuale in questione con disapplicazione immediata delle condizioni tariffarie e di pagamento concordate, fondando tale iniziativa sulla circostanza che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. non aveva ancora sottoscritto l'accordo quadro relativo al 2016.

Ha contestato parte attrice la pretestuosità di tale motivazione, richiamando le condotte delle parti anche in anni precedenti in cui la formalizzazione delle intese raggiunte non era mai stata imposta in tempi brevi né nel caso di specie era stato imposta alcuna data entro la quale la sottoscrizione avrebbe dovuto essere apposta né tale sottoscrizione era stata sollecitata dalla controparte.

Nella stessa data anche MOBY s.p.a. aveva comunicato che essa avrebbe da subito applicato le sue tariffe ordinarie con pagamento all'imbarco.

In concreto COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. nel pomeriggio del 13.1.2016 aveva proceduto allo scarico di sette autoveicoli di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. già imbarcati sul molo di Olbia, costringendo la società attrice alla ricerca di altro vettore marittimo disponibile e ad eseguire il trasporto utilizzando tratte diverse.

Ha rilevato parte attrice che analoghe condotte - riproposte in maniera generalizzata nei confronti degli autotrasportatori che si erano rivolti anche al Gruppo Grimaldi per i loro trasporti - erano state oggetto di denuncia presso l'AGCM.

Ha dedotto LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. le conseguenze dannose del comportamento illecito delle controparti, in relazione al venir meno della possibilità di fruire delle tariffe e condizioni di pagamento agevolate godute per decenni in relazione alla dominanza delle stesse nella copertura delle tratte di collegamento in questione, alla necessità di riorganizzare la gestione dell'attività di trasporto mediante accordi con altri vettori marittimi anche tramite diversi collegamenti, i danni derivati dall'improvvisa interruzione dei rapporti commerciali tra le parti, rilevando altresì che erano ancora in sospeso i crediti di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. per i danneggiamenti subiti dai propri veicoli nel corso dei trasporti eseguiti dalle controparti.

Per quanto riguarda le pretese di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e di MOBY s.p.a. di ottenere il pagamento dei noli marittimi residui relativi al 2015, ha svolto eccezione di inadempimento ex art. 1460 c.c., ha chiesto la risoluzione dei contratti con effetto retroattivo anche rispetto ai titoli avanzati dalle convenute nonché i danni derivati dalle condotte illegittime delle convenute stesse.

In punto di diritto LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. - qualificati i rapporti intercorsi nell'ambito del contratto di somministrazione a tempo determinato senza vincolo di esclusiva - ha contestato la titolarità in capo alle controparti della facoltà di recesso ai sensi dell'art. 1373 c.c. e ai sensi dell'art. 1569 c.c. e quindi la legittimità del recesso stesso.

Ha evidenziato la posizione di monopolio che COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a. deterrebbero in relazione ad alcune delle tratte interessate e la posizione dominante delle stesse sulle altre tratte che collegano la Sardegna con la penisola nonché la posizione di dipendenza economica di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. nei confronti di tali società. Ha dunque rilevato che le condotte evidenziate hanno dato luogo ad abuso della posizione dominante e monopolistica delle convenute, ad abuso di dipendenza economica e ad inadempimento contrattuale, risultando dette condotte originate unicamente da un intento ritorsivo rispetto alle relazioni stabilite dalla società attrice con il Gruppo Grimaldi. Ha dedotto la risoluzione dei contratti intercorsi tra le parti per mutuo dissenso ma per fatto imputabile alle controparti e comunque per inadempimento delle stesse.

In ragione degli illeciti di natura contrattuale ed extracontrattuale addebitabili a tutte le convenute in via tra loro solidale LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. ha chiesto la condanna al risarcimento del conseguente danno.

2. Le parti convenute si sono costituite ciascuna depositando una propria comparsa di costituzione in giudizio.

2.1 Quanto alla convenuta COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., essa ha rilevato in via preliminare la nullità dell'atto di citazione in quanto comprensivo di una pluralità di domande riferite a causae petendi diverse che renderebbero le stesse indeterminate ai sensi degli artt. 163, comma terzo, nn. 3 e 4 c.p.c. e 164, comma quarto c.p.c.

Ha eccepito anche la competenza funzionale della Sezione impresa del Tribunale di Milano in relazione alle questioni antitrust in relazione all'art. 3 d.lgvo 168/03, sia in relazione alla posizione della convenuta ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l., evocata in giudizio quale holding controllante sia di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. che di MOBY s.p.a.

In via subordinata alla eventuale non attribuzione della causa alla Sezione impresa del Tribunale di Milano, ha eccepito l'incompetenza per territorio del Tribunale ordinario di Milano in favore del Tribunale ordinario di Cagliari o di Napoli, sia in relazione alla clausola di deroga della competenza territoriale contenuta nel contratto relativo all'anno 2016 sia in relazione alla sede di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. entrambe localizzate a Cagliari. Inoltre anche il foro di cui all'art. 20 c.p.c. individuerrebbe la competenza del Tribunale di Cagliari in relazione alle obbligazioni oggetto dell'accordo commerciale.

Quanto al merito, ha contestato la tesi di parte attrice quanto all'esistenza di una presunta prassi che avrebbe determinato il tacito rinnovo dei contratti di somministrazione dei trasporti a tempo determinato anche per l'anno 2016, a nulla rilevando eventuali rapporti a suo tempo intercorsi con diverso soggetto (Tirrenia s.p.a.).

In realtà con LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. è stato in vigore tra le parti un accordo per l'anno 2015 a scadenza del quale essa non ha accettato la proposta contrattuale formulata in suo favore. Alla data del 13.1.2016 esisteva solo una proposta contrattuale inviata dalla convenuta in data 20.11.2015 in vista della scadenza dell'accordo commerciale del 2015 che sarebbe intervenuto in data 31.12.2015. In assenza di accettazione da parte di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. di tale proposta la convenuta aveva legittimamente proceduto alla revoca della proposta stessa ai sensi dell'art. 1328 comma 1 c.c. Né sarebbe invocabile l'art. 1327 c.c. - con conclusione del contratto nel tempo e nel luogo in cui esso ha avuto esecuzione - in quanto tale disposizione non appare invocabile quando il proponente abbia richiesto una formale accettazione, come appunto nel caso di specie.

Né rilevanti sarebbero le trattative nel frattempo svolte con Sarda Factoring s.r.l. in quanto intercorse tra tale società e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. senza portare ad alcun formale accordo.

Peraltro, anche a voler ritenere perfezionato il rapporto contrattuale in questione, LOGISTICA

MEDITERRANEA s.p.a. era debitrice di noli marittimi per l'importo di € 1.450.278,75 e dunque la convenuta avrebbe avuto pieno titolo alla risoluzione immediata di tale contratto.

Ha contestato anche il presunto intento ritorsivo che l'avrebbe indotta a non accettare i trasporti richiesti, rilevando che in più occasioni essa aveva provveduto ad imbarcare veicoli di autotrasportatori che non avevano provveduto al pagamento dei noli ed ha escluso che la documentazione prodotta dall'attrice a sostegno del danno derivante dall'aver dovuto imbarcare i suoi mezzi da altro porto di partenza tramite società del Gruppo Grimaldi fosse effettivamente dimostrativa di un concreto pregiudizio sopportato da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

Quanto alle tesi relative alla posizione dominante e monopolio che avrebbe costretto l'attrice ad affidare la quasi totalità dei loro trasporti marittimi a tali convenute, ha rilevato da un lato che l'operazione di concentrazione che aveva ricondotto COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a. sotto la direzione ed il coordinamento di ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. era stata autorizzata dall'AGCM con provvedimento n. 25773/15 e che la concorrenza esercitata dal Gruppo Grimaldi aveva fatto venir meno ogni possibilità per le convenute di comportarsi sul mercato in maniera autonoma ed indipendente. Nessuna condotta abusiva era stata posta in essere dalle convenute, mentre l'avvio di un procedimento dinanzi all'AGCM era circostanza irrilevante in quanto riguardante un vettore terzo, così come segnalazioni svolte da altre imprese di trasporto che non avevano avuto alcun effettivo seguito.

Ha quindi contestato tutti i profili di danno esposti dalla società attrice.

Ha chiesto infine il rigetto delle domande svolte da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. ed ha formulato in via riconvenzionale domanda di condanna al pagamento dei noli marittimi fatturati da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. a partire dal 1.10.2015 per complessivi € 1.450.278,75.

2.2. La convenuta MOBY s.p.a. ha formulato eccezioni di nullità dell'atto di citazione e rispetto alla competenza del Tribunale delle imprese fondate sulle medesime argomentazioni svolte da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a.

Ha contestato il fatto che dal 1.9.2015 LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. aveva interrotto il pagamento dei noli alle scadenze pattuite per i trasporti eseguiti fino al gennaio 2016 e dunque essa era stata costretta a richiedere il pagamento anticipato degli stessi al prezzo di mercato come da costante prassi commerciale.

MOBY s.p.a. non aveva rifiutato l'imbarco dei veicoli di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. ma era stata la condotta inadempiente della stessa che aveva causato il venir meno delle condizioni di favore applicate fino al gennaio 2016, non già una presunta ritorsione commerciale.

Ha contestato la sussistenza dei presupposti necessari per l'accertamento del presunto abuso di posizione dominante nei termini esposti da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. nelle sue difese nonché i danni dedotti dalla società attrice.

Ha formulato anch'essa domanda riconvenzionale relativa al pagamento dei noli marittimi per la complessiva somma di € 309.999,98.

2.3 ONORATO ARMATORI s.r.l. - già ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. - si è costituita nel giudizio sollevando le eccezioni di nullità dell'atto di citazione e di competenza funzionale svolte dalle altre convenute con le medesime motivazioni.

Ha contestato la scelta di parte attrice di agire direttamente nei suoi confronti - quale esercitante la direzione ed il coordinamento sulle società COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a. - nonostante l'art. 2497, comma terzo c.c. preveda solo la possibilità di un'azione sussidiaria dei creditori delle controllate nei confronti della controllante e solo nel caso in cui non siano stati soddisfatti dal patrimonio delle società eterodirette.

In via subordinata rilevava che poiché insufficiente sarebbe la sola deduzione della posizione di

direzione e coordinamento da essa svolte nei confronti delle controllate non vi sarebbe alcuna prova che il mancato proseguimento dei rapporti commerciali di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. con le controllate sia stato determinato dall'influenza svolta in tal senso da parte della ONORATO ARMATORI s.r.l.

3. Nel corso della fase istruttoria il giudice con ordinanza del 30.11.2017 ha accolto le istanze di emissione di ordinanze-ingiunzione ex art. 186 ter c.p.c. avanzate rispettivamente da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. per l'importo di € 1.450.278,75 e da MOBY s.p.a. per l'importo di € 309.999,98, dichiarate provvisoriamente esecutive.

Con ordinanza del 2.7.2018 su istanza di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. ha autorizzato l'esecuzione di sequestro conservativo nei confronti di tutte le convenute fino alla concorrenza dell'importo massimo complessivo di € 2.000.000,00.

4. In via preliminare deve darsi atto che le eccezioni svolte dalle convenute rispetto alla competenza della sezione ordinaria del Tribunale di Milano avuto riguardo alle domande svolte dalla società attrice in merito a presunti illeciti antitrust devono ritenersi superate dal fatto che effettivamente la presente causa è stata poi trasmessa a questa Sezione Specializzata Impresa del medesimo Tribunale. La trasmissione è avvenuta mediante passaggio interno, trattandosi di questione attinente alla mera ripartizione interna agli uffici del medesimo Tribunale (v. Cass. S.U. 19882/19), posto che le convenute MOBY s.p.a. e ONORATO ARMATORI s.r.l. hanno entrambe la loro sede in Milano. Né sussistono i presupposti per ritenere la nullità dell'atto di citazione notificato da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. per il fatto che esso sarebbe comprensivo di una pluralità di domande riferite a causae petendi diverse che renderebbero le stesse indeterminate ai sensi degli artt. 163, comma terzo, nn. 3 e 4 c.p.c. e 164, comma quarto c.p.c.

La mera lettura dell'atto di citazione, invero, non autorizza tale censura, risultando chiaramente delineati i rapporti tra le parti, gli eventi che hanno originato la controversia, i titoli di responsabilità dedotti a carico delle convenute che - ancorchè riferiti a profili sia contrattuali che extracontrattuali risultano di chiara percezione nella loro specifica allegazione, come peraltro dimostrano in fatto le ampie difese svolte da tutte le parti convenute senza incertezza alcuna in merito alle questioni sollevate da parte attrice.

5. La società attrice LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. sulla base dei medesimi eventi ha profilato - oltre a profili di violazione della normativa antitrust - ipotesi di responsabilità contrattuale a carico delle convenute COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a. rispetto all'arbitraria interruzione dei rispettivi rapporti contrattuali all'epoca esistenti tra le parti.

5.1. Per ciò che attiene alla convenuta COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., parte attrice ha dedotto la sussistenza di un pluriennale rapporto di somministrazione - prima con Tirrenia s.p.a. dal 1993 e dal 2012 con la attuale convenuta, quale cessionaria del relativo ramo d'azienda - che ha regolato in maniera sostanzialmente uniforme la prestazione dei servizi di trasporto marittimo di autoveicoli e semirimorchi da e per la Sardegna, accordi rinnovati annualmente con modificazioni delimitate ed aggiornate rispetto alla sola determinazione degli sconti in considerazione dei volumi trasportati e delle modalità di pagamento (da 120 a 90 giorni dalla data fattura).

5.1.1. Appare necessario ripercorrere le circostanze che alla fine del 2015 hanno portato le parti ad incontrarsi come d'uso per impostare i rapporti relativi all'anno successivo, per come rappresentati dalle parti e ricostruibili sulla base della documentazione in atti e delle dichiarazioni dei testi ascoltati nella fase istruttoria.

Parte attrice ha allegato l'esistenza di una prassi già in essere con Tirrenia s.p.a. secondo la quale alla fine dell'anno e dunque in prossimità della scadenza dell'accordo annuale intercorrente tra le parti, essi si riunivano e concordavano per l'anno successivo l'entità degli sconti che sarebbero stati applicati per l'anno successivo, nonché per definire le questioni verificatesi nell'anno in scadenza (danni ai veicoli ecc.).

Ritiene il Collegio che tale prassi sia stata sostanzialmente confermata dagli accertamenti istruttori svolti (tutti i testimoni escussi, compresi quelle delle parti convenute hanno confermato l'esistenza di tale prassi) e - per ciò che attiene direttamente alla presente causa - risulta confermato che in data 29.9.2015 le parti avevano tenuto tale riunione, in epoca anticipata rispetto agli usi dei precedenti anni (alcuni testi hanno collegato tale anticipazione ad un cambio della dirigenza di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a.: v. dichiarazione testi P., F., O.; quanto al fatto storico che in tale data sia stata tenuta tale riunione vi è conferma anche da parte del teste di parte convenuta C.).

Risulta altresì confermato:

- che in tale riunione vennero concordati i nuovi sconti;
- che tali nuovi sconti erano stati applicati da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. a partire dal giorno successivo (1.10.2015) e destinati poi ad essere applicati per tutto l'anno 2016. Le dichiarazioni dei testi P., F., O. (ancorchè quest'ultimo non avesse partecipato personalmente a tale riunione, ha riferito di aver constatato direttamente l'applicazione delle nuove tariffe a partire dall'1.10.2015) e C. hanno confermato che in tale occasione si presero accordi per i noli successivi e il fatto che essi erano stati applicati non già dal gennaio 2016 bensì dal primo giorno del mese successivo a tale riunione (oltre che confermato dai testi O. e dallo stesso teste C. di parte convenuta, che ha confermato l'emissione di note di credito per il riconoscimento della nuova scontistica sulla base di quelle concordate).

Vi è anche conferma documentale dell'accordo in questione, proveniente dalla stessa COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. nella persona del suo direttore commerciale che in data 17.11.2015 aveva trasmesso una tabella riepilogativa delle nuove tariffe per noli marittimi indicando la loro applicazione a far data dal 1.10.2015 e invitando controparte ad emettere note di credito per i noli successivi a tale data (doc. 8 attr.).

Ad ulteriore obbiettiva conferma dell'applicazione di tale nuove tariffe in favore di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. da parte di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. a partire dal 1.10.2015 deve segnalarsi altresì l'esito degli accertamenti specificamente deferiti al CTU, il quale ha esaminato le fatture emesse da tale convenuta nei confronti della società attrice per noli a partire dal 1.1.2015 e fino al 12.6.2016 (data di cessazione del rapporto tra le parti), confermando che a partire dal 1.10.2015 gli sconti concessi sul listino dal vettore marittimo si erano modificati rispetto al periodo precedente (v. tabella riassuntiva alla pag. 16 della Relazione CTU).

5.1.2. Ciò posto in punto di fatto, deve rilevarsi che in data 23.11.2015 COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva comunicato a LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. la formale disdetta al 31.12.2015 del contratto già in essere tra le parti ed aveva allegato alla comunicazione via e-mail il testo dell'Accordo Commerciale Anno 2016 richiedendo l'accettazione dello stesso (doc. 9 attr.).

I rapporti tra le parti nel frattempo procedevano regolarmente, nel senso che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. eseguiva prenotazioni per i trasporti marittimi di propri veicoli (doc. 13 attr.). In data 13.1.2016 COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. ha comunicato il suo recesso dalla proposta di accordo già inviata alla società attrice nel precedente mese di novembre in quanto "da Voi non accettata" e avisava la controparte che i successivi contratti di viaggio avrebbero dovuto essere saldati prima dell'imbarco (doc. 14 attr.).

La legittimità di tale recesso è stata contestata da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

Se è vero che l'accordo tra le parti rispetto al nuovo accordo valevole a partire dal 1.1.2016 risulterebbe essere stato raggiunto all'esito della riunione tra dirigenti delle stesse svoltesi in data 29.9.2015 - che aveva registrato la convergenza delle parti nella modifica degli sconti sui noli che da anni costituiva l'aspetto centrale della rinegoziazione di accordi che per il resto si erano mantenuti sempre uguali - e che di tale accordo sulle nuove tariffe COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva dato immediata e spontanea esecuzione applicando le nuove tariffe sui noli successivi al 1.10.2015, tuttavia la considerazione delle prassi costantemente mantenute tra le parti nel corso degli

anni mostra che la compagnia marittima aveva sempre richiesto alla controparte la formalizzazione di detti accordi mediante l'invio di una proposta contrattuale cui seguiva la restituzione da parte di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. della copia sottoscritta.

Deve dunque ritenersi che la proponente si sia avvalsa della facoltà di cui al comma quarto dell'art. 1326 c.c., richiedendo appunto che l'accordo in questione fosse soggetto ad una forma determinata e che dunque l'accettazione dello stesso non potesse ritenersi efficace se non espressa in tal modo. Ciò posto, parte attrice ha tuttavia rilevato che la formale sottoscrizione dell'accettazione nella prassi intercorsa negli anni precedenti non era stata soggetta dalla stessa COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. ad alcuno specifico termine entro il quale tale accettazione avrebbe dovuto essere trasmessa.

In effetti in punto di fatto può rilevarsi per un verso che la trasmissione del testo dell'Accordo Commerciale Anno 2016 eseguita dalla società convenuta il 23.11.2015 (doc. 9 attr., cit.) non conteneva alcun termine entro il quale controparte era tenuta a restituire la copia sottoscritta per accettazione dello stesso, né risulta che la sottoscrizione di esso sia stata sollecitata in alcun modo dalla proponente.

Può altresì rilevarsi che nel caso della sottoscrizione dell'Accordo Commerciale Anno 2014 il relativo testo era stato restituito da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. in data 28.5.2014 (doc. 5 attr.) su proposta trasmessa da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. in data 10.2.2014 (doc. 7 attr.) e che per il successivo anno 2015 la società attrice aveva restituito l'accordo firmato in data 15.1.2015 (doc. 6 attr.).

Tuttavia ritiene il Collegio che, vertendosi in tema di proposta di cui all'art. 1328 c.c., la revocabilità della stessa prima della conclusione del contratto non possa essere messa in discussione, al di là delle eventuali prassi intercorse nelle precedenti occasioni di rinnovo dei rapporti contrattuali tra le parti.

Ogni valutazione in merito alla condotta complessiva della società convenuta - in relazione alla sua posizione dominante nel settore dei trasporti merci tra Sardegna e penisola ed agli obblighi conseguenti incombenti su di essa - sarà affrontata nella parte relativa alla trattazione delle questioni sollevate dalla società attrice in materia antitrust.

6. Quanto al rapporto contrattuale all'epoca intercorrente con l'altra società convenuta MOBY s.p.a., parte attrice ha dedotto che nella stessa data in cui COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva proceduto a comunicare la revoca della sua proposta di Accordo Commerciale Anno 2016 (13.1.2016) l'altro vettore marittimo appartenente allo stesso gruppo societario aveva trasmesso a LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. una comunicazione che informava l'attrice che "a decorrere da oggi, 13 gennaio 2016, la modalità di pagamento prevista per la società Logistica Mediterranea s.p.a. sarà all'atto dell'imbarco e saranno applicate le tariffe come da circolare allegata" (doc. 15 attr.). La società attrice aveva contestato la pretesa della controparte di modifica unilaterale delle tariffe e delle condizioni di pagamento già concordate tra le parti (doc. 19 attr.), ma la convenuta MOBY s.p.a. aveva replicato che tale iniziativa era il risultato dell'adeguamento delle tariffe e condizioni contrattuali già in vigore nelle tratte in questione applicate a tutti i loro clienti (doc. 20 attr.).

6.1. Appare pacifico tra le parti che almeno dal 2008 vi era un rapporto contrattuale tra di esse in forza del quale la società marittima di trasporti aveva riconosciuto in favore di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. tariffe e condizioni di pagamento particolarmente vantaggiose. Secondo MOBY s.p.a. la sua decisione di interrompere tale rapporto sarebbe stata determinata dal fatto che a far data dal 1.9.2015 la società attrice avrebbe interrotto i pagamenti per i noli per i trasporti eseguiti fino al gennaio 2016, essendo a tale data maturato un debito di oltre trecentomila euro. Sarebbe dunque responsabilità di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. l'avvenuta risoluzione del rapporto tra le parti, peraltro essendosi limitata MOBY s.p.a. a non concedere ulteriormente gli sconti e le agevolazioni fino a d'allora applicate senza però rifiutarsi di proseguire i rapporti con essa.

Ha sostenuto la società convenuta che è prassi commerciale di MOBY s.p.a. concedere condizioni di pagamento agevolate alle ditte di autotrasporto in funzione del volume di merci e mezzi movimentati e della loro affidabilità nei pagamenti, salvo poi revocare tali misure ove tali presupposti non vengano più soddisfatti dalle stesse.

Ritiene il Collegio che le ragioni giustificatrici di tale improvvisa modifica unilaterale delle condizioni di pagamento agevolate da anni riconosciute in favore di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. posta in essere in data 13.1.2016 senza preavviso alcuno non possano rendere legittima l'iniziativa unilaterale della compagnia marittima.

Solo nel costituirsi nella presente causa essa ha infatti dedotto il mancato pagamento di noli da parte della società attrice, esponendo un debito di oltre trecentomila euro per fatture emesse a partire dal 1.9.2015: peraltro tale debito nella sua prima memoria istruttoria è stato drasticamente ridotto dalla stessa convenuta alla somma di poco più di ottantamila euro, corrispondenti cioè alle fatture effettivamente scadute a partire dal gennaio 2016 per effetto dell'intervenuto decorso del termine di 90 giorni concordato tra le parti per i pagamenti delle stesse.

Dunque solo per tale ristretta parte di fatture - ristretta rispetto al traffico complessivo fornito da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. per un intero anno, ammontante ad un fatturato di poco meno di un milione di euro - si poteva ritenere sussistente una posizione debitoria effettiva da parte della società attrice, peraltro per fatture scadute da pochi giorni rispetto alla data di interruzione delle agevolazioni posta in essere da MOBY s.p.a.

Né peraltro la comunicazione del 13.1.2016 della stessa convenuta conteneva alcuna giustificazione del suo contenuto fondato su inadempimenti di qualsiasi natura (v. doc. 15 attr., cit.).

Ritiene dunque il Collegio che la condotta posta in essere da MOBY s.p.a. mediante la comunicazione del 13.1.2016 non possa che considerarsi illegittima interruzione del rapporto contrattuale all'epoca in essere tra le parti, che necessariamente era delimitato alla concorde determinazione tra le parti di tariffe scontate per noli marittimi e condizione di pagamento dei medesimi calibrate sul volume di traffico che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. avrebbe garantito alla società di trasporti marittimi. Il fatto che MOBY s.p.a. operasse sulle tratte di pertinenza in ragione del rapporto di convenzione con lo Stato italiano - e degli obblighi di servizio pertinenti a tale Convenzione che determina l'impossibilità della stessa di rifiutare la richiesta di passaggi marittimi - consente dunque di individuare l'effettivo contenuto del rapporto contrattuale (non formalizzato in alcun testo o accordo scritto) nella concessione del regime tariffario di favore, che la comunicazione del 13.1.2016 ha completamente cancellato.

Se dunque deve ritenersi che MOBY s.p.a. abbia risolto il rapporto contrattuale esistente all'epoca con LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a., tale risoluzione appare priva di effettiva legittimità anche ove si consideri la stessa originata da presunti inadempimenti della società di logistica. In primo luogo la comunicazione del 13.1.2016 non era fondata su tale motivazione e, peraltro, il preteso inadempimento non poteva certo considerarsi di tale importanza da pregiudicare la stessa esistenza del rapporto, per la non rilevanza dell'effettivo debito effettivamente scaduto alla data del 13.1.2016 rispetto al volume complessivo annuale dei noli pagati, per il fatto che tale scadenza era intervenuta comunque da pochi giorni e per il fatto che nessuna segnalazione di precedenti criticità nei pagamenti è stata segnalata dalla società convenuta.

7. I fatti innanzi esposti - e cioè l'interruzione delle relazioni contrattuali all'epoca rispettivamente esistenti tra la società attrice e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. nonché con MOBY s.p.a. posta in essere da entrambe le convenute con comunicazioni trasmesse entrambe in data 13.1.2016 - è stata contestata da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. anche e soprattutto in relazione alla sussistenza di abuso di posizione dominante addebitabile ad esse ed in concorso con la loro controllante ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. quale holding di partecipazioni che detiene il controllo esclusivo delle altre due società di trasporti marittimi.

La condotta abusiva contestata ha avuto conferma dalle valutazioni svolte dall'AGCM nel suo provvedimento n. 27053 adottato all'adunanza del 28.2.2018 nel procedimento A487 a suo tempo aperto nei confronti di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., di MOBY s.p.a. e della ONORATO ARMATORI s.p.a. su segnalazioni di imprese di logistica diverse da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

Tale provvedimento è stato impugnato dinanzi al TAR Lazio che ha parzialmente respinto le impugnazioni proposte dalle parti soccombenti.

Tali sentenze sono state a loro volta impugunate dinanzi al Consiglio di Stato che all'epoca di discussione della presente causa non si era ancora pronunciato.

Non ritiene peraltro il Collegio di aderire all'istanza di sospensione del presente giudizio ex art. 295 c.p.c. svolta dalle convenute in attesa della decisione del Consiglio di Stato. Tale sospensione non si appalesa come obbligatoria e porterebbe ad una impropria dilatazione dei tempi del processo, potendo il Tribunale svolgere le sue valutazioni sui fatti oggetto di causa ed in particolare sulle contestazioni in materia antitrust ovviamente attingendo alle indagini svolte dall'AGCM e tenendo conto dei profili critici svolti dalle convenute al fine di confermare o meno le valutazioni in tale sede svolte e procedere poi - in caso positivo - alle proprie determinazioni autonome in materia di risarcimento del danno.

Ancorchè alla data della discussione il provvedimento dell'AGCM non possa considerarsi ancora definitivo in pendenza delle impugnazioni menzionate - e dunque allo stato esso è privo di effetto vincolate per il giudice del risarcimento, non potendosi ritenere definitivamente accertata, nei confronti dell'autore, la violazione del diritto della concorrenza constatata da una decisione dell'Autorità (art. 7, comma 1, d. lgsvo 3/17) - ritiene comunque il Collegio di dare opportuno rilievo alle prove desumibili dagli atti di indagine dell'AGCM, ritenendo che esse possano essere comunque apprezzate dal giudice civile.

E infatti, non solo, in via generale, gli atti della pubblica amministrazione possono essere posti a fondamento della decisione del giudice (Cass. 3654/04; Cass. 3253/12), ma - come osserva Cass. 5381/20, peraltro pronunciandosi in tema di decisione sugli impegni, resi obbligatori ex art. 14 ter l. n. 287/90 - occorre altresì considerare che le risultanze istruttorie sono acquisite da un soggetto particolarmente qualificato, in quanto deputato all'accertamento dell'illecito antitrust, e all'esito comunque di un ampio contraddittorio tra le parti.

7.1 Profilo pregiudiziale rilevante è evidentemente la dedotta posizione dominante attribuita alle convenute COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e MOBY s.p.a.

In merito a tale profilo indubbio rilievo deve essere assegnato alle ampie e documentate indagini che sono state svolte dall'AGCM e che ritiene il Collegio di dover fare proprie per la logicità e rispondenza ai dati assunti come base per la determinazione delle quote di mercato dei vari operatori.

Di tali analisi evidentemente in questa sede sono riportati i soli dati salienti, rimandando per il resto alle complete e diffuse argomentazioni svolte nel provvedimento n. 27053 (si richiamano in particolare le analisi svolte in relazione al trasporto marittimo tra la Sardegna e l'Italia continentale, in cap. III.2, alle rotte interessate specificamente dai fatti di causa, in cap. III.2.4; le valutazioni relative alla definizione dei mercati rilevanti, della individuazione delle quote di mercato riferibili alle convenute, in cap. V).

7.1.1. In via preliminare va confermato - in relazione all'identificazione del mercato di prodotto - che il servizio di linea di trasporto marittimo di merci, con o senza passeggeri, con o senza veicoli al

seguito, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e prestabilite, presenta caratteristiche specifiche, quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che lo distinguono dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci, per effetto della specifica idoneità del servizio ad assicurare la continuità tra il viaggio su strada e il trasporto marittimo tramite l'imbarco/sbarco diretto degli automezzi e/o dei semirimorchi (così provv. AGCM n. 27053, punto 159, ove cita in nota i costanti orientamenti in tal senso osservati dall'Autorità). Esso dunque costituisce un mercato del prodotto distinto dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci.

Quanto all'ambito geografico, l'Autorità ha considerato, nell'ambito delle contestazioni in tale sede svolte, che le condotte rilevanti pertinenti all'attività di MOBY s.p.a. e di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. avevano avuto luogo su tre diverse direttrici di trasporto marittimo:

a) il fascio di rotte che collega il Nord Sardegna al Nord Italia (Olbia - Genova, Porto Torres - Genova e Porto Torres - Savona);

b) il fascio di rotte che collega il Nord Sardegna con il Centro Italia (Olbia - Civitavecchia, Olbia Livorno, Olbia - Piombino, Golfo Aranci - Livorno, Porto Torres - Civitavecchia);

c) il fascio di rotte che collega il Sud-Sardegna al Centro-Italia (Cagliari - Civitavecchia, Cagliari Livorno, Cagliari - Marina di Carrara).

La dimensione geografica del mercato nell'ambito del trasporto marittimo - in relazione alle condotte contestate - è stata confermata dall'AGCM, che ha respinto le ipotesi di più ampia definizione del mercato rilevante - che proponevano di considerare l'intero ventaglio di tutti i collegamenti da e per la Sardegna - e concludendo che i tre fasci di rotte interessati dalle condotte oggetto del presente procedimento non sono sostituibili tra loro dalle imprese di logistica, e pertanto, costituiscono mercati geografici rilevanti distinti (v. più specificamente provv. AGCM n. 27053, punti da 162 a 176).

Quanto alle quote di mercato assegnabili a MOBY s.p.a. ed a COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. - quali appartenenti al medesimo gruppo - le indagini svolte dall'Autorità per il periodo luglio 2015/ottobre 2016 hanno attestato la posizione predominante delle stesse in tutte e tre i fasci di rotte innanzi indicati (per il mercato Nord Sardegna - Nord Italia, una quota superiore al 90-100%; sul mercato Nord Sardegna - Centro Italia, una quota rilevante pari al 60-70% circa; sul terzo mercato, Sud Sardegna - Centro Italia, ancora una quota pari al 60-70% circa) nonostante l'ingresso in parte di essi di società marittime concorrenti che tuttavia non ha avuto in tale periodo impatti significativi rispetto all'erosione delle quote di mercato già possedute dalle società convenute (così provv. AGCM n. 27053, punti da 177 a 187), rimaste comunque del tutto predominanti.

Inoltre l'Autorità ha anche considerato la complessiva superiorità della posizione di mercato di MOBY s.p.a. e di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. rispetto ai loro concorrenti, in relazione alle caratteristiche qualitative dei servizi offerti - in termini di frequenza e capacità di trasporto nonché in relazione alla pluralità di rotte coperte - rispetto all'offerta della concorrenza nell'ambito dei mercati rilevanti (v. comparazione in provv. AGCM n. 27053, punti da 188 a 207).

7.2. L'attività istruttoria ampiamente sviluppata dall'AGCM ha fornito evidenze rispetto ai comportamenti assunti parallelamente da MOBY s.p.a. e da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. che, in concomitanza con l'ingresso dei concorrenti sui mercati menzionati, avevano lo scopo di "punire" le imprese di logistica che si avvalevano dei servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna offerti dai vettori concorrenti.

E' stata evidenziata come al momento dell'ingresso dei concorrenti sui mercati rilevanti, le convenute abbiano concordemente attuato una strategia aggressiva, che - per quanto in questa sede rileva - si è concretizzata nel boicottaggio diretto, sotto il profilo economico e commerciale, a danno delle imprese di logistica che avevano iniziato a rivolgersi (anche) agli armatori concorrenti per usufruire dei loro servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna.

Le condotte ritenute illecite in quanto abusive che le imprese di logistica avevano segnalato e contestato dinanzi all'AGCM - tra le quali denunciati non vi era LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. - hanno rivelato una evidente identità di trattamento deteriore, nei tempi e nelle modalità, al quale l'odierna attrice è stata parimenti soggetta, come innanzi evidenziato.

L'attività istruttoria svolta dall'Autorità ha consentito alla stessa di confermare che nell'autunno 2015,

quando la concorrente Grimaldi Euromed s.p.a. aveva inaugurato la rotta Palermo - Cagliari - Livorno - Genova (in concorrenza con la rotta Cagliari - Livorno esercita dalle convenute) MOBY s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE avevano immediatamente e ripetutamente rifiutato l'imbarco dei mezzi delle società di logistica che avevano stipulato accordi anche con la società di trasporti marittimi concorrente. Ciò era avvenuto anche all'inizio del 2016, quando Grimaldi Euromed s.p.a. aveva inaugurato la rotta Olbia - Livorno nei confronti delle (sole) imprese di logistica che si erano affidate anche alla società concorrente, quali la Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu s,r,l. e l'odierna attrice LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

Ha qualificato l'AGCM tali condotte quali elementi apicali di un'unica multiforme strategia escludente a danno dei concorrenti che, in maniera crescentemente aggressiva, aveva dispiegato i propri effetti sui tre mercati rilevanti, costituiti dai fasci di rotte che collegano il Sud Sardegna con il Centro Italia, il Nord Sardegna con il Centro Italia e il Nord Sardegna con il Nord Italia.

In effetti l'Autorità ha potuto accertare che tali condotte erano state poste in essere non solo sulla rotta sulla quale l'impresa subiva direttamente la concorrenza dei nuovi entranti, ma contemporaneamente su tutte le rotte esercite dalle imprese del gruppo Onorato, facendo così leva su un "effetto di gamma", elemento costitutivo della sua posizione dominante sui mercati rilevanti, e ha di fatto costretto i concorrenti ad entrare sul mercato su una scala minima di operatività che includeva necessariamente tutti i mercati rilevanti, laddove, invece, le caratteristiche del mercato e della domanda non lo richiedevano necessariamente. Tramite tali condotte le convenute avevano dunque di fatto creato una barriera strategica che ha ostacolato e/o impedito l'ingresso di concorrenti sui mercati rilevanti.

Tali condotte hanno interessato le maggiori imprese di logistica operanti in Sardegna, le quali esprimono una domanda di servizi di trasporto marittimo regolare e capace di garantire volumi significativi di traffico e la natura ritorsiva di esse ha avuto l'effetto (voluto) di scoraggiare tali imprese dall'avvalersi non solo dei servizi di Grimaldi Euromed s.p.a. ma anche dell'altra compagnia concorrente Grendi Trasporti Marittimi s.p.a. sul fascio di rotte Sud Sardegna - Centro Italia. La nuova rotta di Grendi Trasporti Marittimi s.p.a., Cagliari - Marina di Carrara, infatti, non è stata per nulla utilizzata dalle imprese di logistica "fedeli" a Moby/CIN, le quali hanno evidentemente subito l'effetto intimidatorio della strategia di ritorsioni e premi messa in atto da Moby/CIN nei mesi precedenti nei confronti delle imprese che si erano servite anche di Grimaldi Euromed s.p.a. (così provv. AGCM n. 27053, punti da 215 a 223).

7.2.1. In particolare l'Autorità ha analizzato le condotte delle convenute MOBY s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. tra il settembre 2015 e il gennaio 2016 nei confronti delle imprese che si erano avvalse anche dei servizi della Grimaldi Euromed s.p.a., periodo in cui sono state poste in essere le condotte contestate in questa causa da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

Il boicottaggio diretto svolto nei confronti di tali imprese è stato individuato dall'Autorità nella serie di ritorsioni e penalizzazioni economiche e commerciali attuate a partire dal settembre 2015, concretizzatesi in mancate prenotazioni, rifiuti di imbarco, recessi contrattuali anticipati e peggioramento delle condizioni commerciali con riferimento alle modalità e ai termini di pagamento. In effetti, nonostante l'esistenza di rapporti commerciali di lungo corso tra le imprese del gruppo Onorato e le società di logistica destinatarie di tali condotte, improvvisamente queste ultime - in diretta concomitanza temporale con l'inizio di rapporti commerciali tra tali clienti e Grimaldi Euromed s.p.a. sono state trattate alla stregua di clienti non contrattualizzati.

La progressione di tali comportamenti è stata puntualmente rappresentata dall'AGCM, che - in estrema sintesi - ha rilevato che all'inizio le imprese del Gruppo Onorato avevano diffidato fermamente alcuni operatori della logistica dall'avvalersi dei servizi del concorrente; successivamente esse avevano posto in essere azioni individualizzate di boicottaggio nei confronti di coloro che avevano viaggiato con Grimaldi Euromed s.p.a., oggetto di evidenze documentali acquisite in sede ispettiva (ad esempio nei confronti della società Trans Isole s.r.l. i cui carichi erano stati frequentemente non imbarcati, salvo poi vedersi revocati gli sconti concessi su di una rotta importante

e quindi ad una interruzione dei rapporti tra le parti) e divenute sistematiche alla fine del 2015. L'epilogo di tali condotte - comune, come si è visto, anche alla vicenda di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. - era la risoluzione anticipata del contratto con conseguente applicazione, in caso di utilizzo dei servizi commerciali di MOBY s.p.a. e di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., delle condizioni commerciali ed economiche più svantaggiose applicate ai clienti saltuari, quali la corresponsione della tariffa di nolo piena senza la possibilità di godere di alcuno sconto e di alcuna dilazione di pagamento.

Tale boicottaggio ha avuto valenza generalizzata e tutt'altro che carattere sporadico e irrilevante - come in quella sede sostenuto dalle imprese del Gruppo Onorato - posto che la documentazione acquisita dall'Autorità aveva dimostrato che esso era rivolto a diversi clienti che erano qualificati come "traditori" e che avevano anche ricevuto l'esplicito divieto di imbarcare con Grimaldi Euromed s.p.a. Tale condotta era stata addirittura resa ufficiale dalle società convenute nel novembre 2015 in occasione di un pranzo al quale avevano partecipato le maggiori imprese di logistica sarde, nel corso del quale esse erano state esplicitamente invitate a "scegliere con chi stare", posto che solo se avessero garantito l'esclusiva dei propri carichi alle imprese del Gruppo Onorato esse avrebbero potuto continuare a beneficiare di tutte le agevolazioni economiche e commerciali fino ad allora accordate.

L'AGCM ha rilevato che anche l'odierna attrice LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. era stata vittima diretta di tali azioni di boicottaggio, in quanto anch'essa aveva registrato il rifiuto da parte delle imprese del Gruppo Onorato all'imbarco delle sue merci (in particolare da parte di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. in data 13.1.2016, come già rilevato in questa sede), aveva ricevuto la comunicazione del recesso unilaterale dell'accordo commerciale stipulato con le società convenute e si era vista applicare condizioni economiche e commerciali particolarmente gravose per l'utilizzo dei servizi di trasporto, come "punizione" per essersi servita del nuovo collegamento di Grimaldi Euromed s.p.a.

L'Autorità ha trovato conferma di tale boicottaggio nel fatto che le condotte descritte erano state attuate intenzionalmente ed esclusivamente nei confronti delle società di logistica che si erano rivolte a Grimaldi Euromed s.p.a. per il trasporto anche solo di una parte dei loro carichi, mentre le imprese che erano rimaste "fedeli" alle imprese del Gruppo Onorato non avevano subito alcun genere di boicottaggio ma, anzi, di significative agevolazioni (così provv. AGCM n. 27053, punti da 225 a 235).

8. Tali valutazioni sono state ampiamente contestate dalle società convenute.

Nell'esaminare gli scritti conclusionali delle stesse - che dovrebbero ripercorrere e precisare le contestazioni svolte e valutare gli esiti della fase istruttoria - sorge la necessità di correggere la prospettazione da esse offerta circa l'esito del giudizio di impugnazione del provvedimento dell'AGCM innanzi menzionato, così come peraltro rilevabile dalla mera lettura della sentenza del TAR Lazio n. 7175 del 2019.

Tale pronuncia in effetti - contrariamente a quanto esposto dalle convenute - non ha annullato il provvedimento dell'Autorità, ma ha accolto le impugnazioni svolte nei confronti dello stesso limitatamente alla misura della sanzione irrogata ed alla individuazione nelle condotte censurate quali espressione di abuso dominante delle imprese facenti capo al Gruppo Grimaldi della sola ipotesi di boicottaggio indiretto, confermando per il resto tutte le valutazioni in esso svolte dall'AGCM quanto agli altri profili di illegittimità sul piano concorrenziale ritenuti sussistenti (boicottaggio diretto) e rispetto ai presupposti propri della configurazione del mercato rilevante e della posizione dominante su di esso che le imprese sanzionate rivestivano.

In effetti la pronuncia di parziale annullamento del provvedimento dell'AGCM non incide sull'oggetto della presente causa, al quale risultano di fatto estranei sia il profilo di boicottaggio indiretto che evidentemente quello relativo alla determinazione della sanzione.

Ciò posto in via preliminare, rileva il Collegio che le censure svolte dalle convenute ripropongono principalmente il tema della corretta individuazione del mercato rilevante, la cui riconduzione ai tre fasci di rotte individuati dall'AGCM appare da esse contestata sulla base dell'allegazione di una serie

di criteri ulteriori ed integrativi che avrebbero dovuto essere considerati dall'Autorità soprattutto sul piano dell'effettiva sostituibilità tra rotte offerte dai vari soggetti operanti quali vettori marittimi, che sarebbero state di fatto disattese e dunque determinanti il venir meno dell'attendibilità dei presupposti ricostruttivi della affermata posizione dominante delle società convenute.

Il tema era stato evidentemente già posto all'attenzione del giudice amministrativo adito, che ha - come già precisato - ritenuto infondate tali contestazioni.

Al di là della questione relativa alla natura del sindacato esercitato dal giudice amministrativo sui provvedimenti dell'Autorità - che peraltro dovrebbe essere in qualche modo superata dall'intervento dell'art. 7, comma 1, d.lgsvo 3/17, che precisa l'ambito entro il quale deve muoversi il sindacato del giudice del ricorso - ritiene il Collegio che l'analisi svolta dall'AGCM debba essere ritenuta attendibile e fondata su presupposti condivisibili.

Al di là della attendibilità intrinseca del quadro di sostituibilità tra specifiche rotte prospettato dalle convenute - che appare per larga parte fondato su dati di fatto non verificabili o comunque non attestati con la dovuta chiarezza e certezza - pare evidente che la determinazione dei criteri atti ad identificare gli elementi da porre a base dell'analisi del mercato risulta questione centrale.

In merito a tale profilo l'analisi eseguita dall'AGCM è stata ampia e condivisibile, svolta nel contraddittorio tra le parti.

Essa può essere così sintetizzata, rimandando al provvedimento in questione la più ampia esplicazione delle motivazioni delle scelte e degli orientamenti adottati.

Ovviamente le società di logistica operano nell'intento di minimizzare i loro costi e quindi si orientano nella scelta del collegamento stradale più idoneo all'imbarco del proprio carico, in termini di distanza e caratteristiche qualitative del percorso, a seconda del punto di partenza e di destinazione delle merci.

La distanza tra le località di ritiro/consegna delle merci e i porti di partenza/arrivo, nonché la qualità delle infrastrutture stradali, infatti, costituiscono componenti fondamentali nella formazione dei costi sostenuti dalle imprese di logistica, incidendo in maniera diretta sull'entità dei loro costi operativi necessari per svolgere l'attività di trasporto su strada (carburante, costo del personale, costo dei pedaggi, manutenzione dei veicoli, etc.) che costituisce la parte preponderante del servizio offerto ai loro clienti.

L'AGCM ha dunque indagato sulla stima del costo del servizio di trasporto su strada, rilevando altresì che le società di logistica maggiori sono strutturate in modo tale da coprire al meglio le aree geografiche di interesse per la loro attività in base alla posizione della committenza, tramite la presenza di sedi operative dislocate, oltre che in Sardegna, anche nell'Italia continentale, al fine di poter organizzare nella maniera più efficiente le turnazioni dei propri autisti e dei semirimorchi.

Ha quindi considerato i seguenti elementi:

- l'influenza sulla scelta dei porti della loro area geografica di operatività: la zona di Sassari risulta più vicina allo scalo di Porto Torres (19 km) e più lontana dallo scalo di Cagliari (227 km); la zona del nuorese risulta più vicina al Porto di Olbia (105 km) e più lontana dal porto di Cagliari (180 km); il porto di Cagliari risulta più conveniente anche per la zona di Oristano (95 km) oltre che per Cagliari e, ovviamente, per quella di Cagliari stessa, per cui il bacino di utenza dei servizi di trasporto merci del Nord Sardegna si rivolge prevalentemente ai porti di Porto Torres e Olbia, mentre il bacino di utenza dei servizi logistici del Sud Sardegna è principalmente servito dal porto di Cagliari;
- i collegamenti di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale interessano i porti di quattro Regioni della Penisola che si affacciano sul mar Tirreno: la Liguria (con i porti di Genova e Vado Ligure), la Toscana (con i porti di Marina di Carrara, Livorno, Piombino), il Lazio (con il porto di Civitavecchia) e la Campania (con i porti di Napoli e Salerno): sono state considerate le distanze chilometriche dei porti di interesse nell'Italia continentale con alcune delle principali città della Penisola (Genova, Torino, Milano, Venezia, Treviso, Vicenza, Verona, Brescia, Firenze, Parma, Modena, Bologna, Perugia, Roma, Napoli e Salerno);
- sulla base dell'analisi delle distanze chilometriche tra tali città e i porti indicati i primi sono stati

associati ai secondi;

- le società di logistica operano contemporaneamente su diversi bacini di utenza (in base alla collocazione e all'attività dei loro committenti) con conseguente necessità di poter disporre di una gamma di rotte ampia e diversificata e scelgono la rotta della quale avvalersi sulla base di diversi elementi, quali in primo luogo il bacino di partenza e di arrivo della merce ma tengono conto anche della durata della traversata, degli orari di partenza, delle frequenze dei viaggi e del costo del nolo nonché della tipologia della commessa (merce che deve essere consegnata il giorno successivo al ritiro come i medicinali e le merci deperibili oppure per consegne eseguibili il secondo giorno successivo alla raccolta della merce o oltre: la necessità di consegne veloci può portare ad esempio a preferire noli più elevati a fronte di traversate più rapide e collegamenti stradali migliori). In sostanza, secondo l'AGCM, nell'ambito dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna, esistono rotte che possiedono caratteristiche simili, in quanto, servendo i medesimi bacini di utenza in partenza e in arrivo, forniscono servizi di trasporto con durata simile, soddisfacendo, così, le esigenze della domanda rappresentata dagli operatori della logistica in maniera analoga ma invece le rotte che servono bacini di utenza diversi e/o hanno durata di navigazione diversa non sono in grado di soddisfare nello stesso modo le esigenze della domanda.

Di qui l'individuazione dei mercati rilevanti pertinenti al procedimento sanzionatorio, coincidenti con i tre fasci di rotte già innanzi evidenziati che sono composti da singole rotte tra loro sostituibili.

L'analisi svolta dall'AGCM ha preso in considerazione i profili critici svolti in tale sede dalle imprese del Gruppo Onorato, ma ne ha negato la rilevanza per i seguenti motivi, così sinteticamente esposti:

- il ricorso all'errato presupposto economico secondo il quale il costo del trasporto su strada e di quello via mare avrebbero la stessa incidenza sulla funzione di produzione del servizio offerto dalle imprese di logistica. Secondo le risultanze istruttorie in quella sede raccolte si è evidenziato invece come il costo del trasporto su strada abbia un peso molto più significativo rispetto a quello del trasporto via mare, in quanto costituito da componenti di costo (ad es. carburante, costo del personale, costo dei pedaggi, manutenzione dei veicoli) che incidono in maniera diretta sull'operatività delle imprese di logistica: il costo del trasporto su strada è di fatto il driver principale nella definizione del perimetro geografico nel quale si muove la domanda di servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna;

- l'applicazione di tale analisi - che omette di dare il rilievo dovuto ai costi del trasporto su strada porta a risultati paradossali ed all'evidenza del tutto inconferenti: secondo tale criterio, che non tiene conto dei diversi costi delle tratte stradali da quelle marittime privilegiando la considerazione del tempo complessivo del trasporto (time travel), nell'esempio citato nel provvedimento le rotte da preferirsi per la spedizione di merci che viaggiano tra Livorno e Cagliari sarebbero, nell'ordine, la Piombino - Olbia, la Livorno - Golfo Aranci, la Livorno - Olbia, la Civitavecchia - Olbia, la Civitavecchia - Porto Torres e la Civitavecchia - Cagliari, e solo per settima la Livorno - Cagliari. Peraltro dall'analisi delle informazioni fornite dalle Autorità portuali sui volumi di traffico relativi alle rotte oggetto del procedimento, emergerebbe che la rotta Piombino - Olbia (che risulterebbe la più conveniente, seguendo il criterio del time travel) non è uno dei collegamenti più utilizzati.

8.1. L'esame delle comparse conclusionali delle parti convenute non pare idoneo ad aggiungere alcun profilo di ulteriore rilevanza rispetto al quadro fornito nel provvedimento dell'AGCM e confermato dal TAR Lazio.

In effetti in esse non è dato rilevare i fondamenti di un'analisi effettiva e convincente di uno scenario del mercato rilevante che possa utilmente contrapporsi a quello innanzi definito o comunque a porne in discussione i fondamenti.

Al di là di alcuni riferimenti non pienamente comprensibili in ordine alla presunta importanza che in tale analisi dovrebbe essere assegnata a tratte riguardanti collegamenti con Stati esteri, in effetti gli elementi documentali che dovrebbero - se ben si comprende - porre in crisi lo scenario proposto nel

provvedimento dell'Autorità si ridurrebbero ad una presentazione corredata da alcuni dati relativi alle quote di mercato relative al trasporto da e per la Sardegna negli anni 2018 e 2019 svolte da un'associazione operante nel settore del trasporto e della logistica (doc. 44 CIN) che non pare però - a giudizio del Collegio - poter fornire specifiche indicazioni rispetto ai temi di causa, sia perché lo studio risulta relativo al mercato del 2018/19 ma soprattutto perché l'identificazione delle quote di mercato assegnate ai vari armatori risulta calcolata in via del tutto generica e complessiva, a prescindere cioè da qualsiasi più mirata indagine che rispecchi la necessità di identificare un mercato rilevante in relazione alle condotte specificamente oggetto della presente controversia e del procedimento svoltosi dinanzi all'AGCM.

9. Ritiene pertanto il Collegio di accogliere la prospettazione svolta dalla società attrice riguardo le condotte di abuso di posizione dominante poste in essere dalle convenute tramite la specifica pratica del boicottaggio diretto svolto ai suoi danni.

Invero l'interruzione improvvisa, unilaterale ed arbitraria delle relazioni contrattuali in base alle quali a LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. erano concessi - come a tutti gli operatori di logistica che garantivano un numero di trasporti annuali da e per la Sardegna continuativo e rilevante - sconti rispetto alle tariffe ordinarie e facilitazioni di pagamento dei noli (con pagamento a 90 giorni dalla fattura) appare conclamata. Per quanto riguarda le condotte tenute da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. tale interruzione è stata accompagnata dal rifiuto di imbarcare i veicoli della società attrice in data 13.1.2016, senza alcuna giustificazione tecnica o di altro motivo effettivamente rilevante.

Nessuna giustificazione diversa dal complessivo intento ritorsivo accertato dalla più vasta e del tutto identica condotta attuata nello stesso periodo dalle convenute nei confronti di alcune importanti imprese di logistica è stata attendibilmente fornita dalle convenute.

Prive di fondamento sono state le dedotte pendenze di pagamenti di noli scaduti - che tali non erano per effetto dei termini di pagamento dilazionati allora in vigore e comunque, per quanto riguarda MOBY s.p.a. eventualmente sussistenti solo per importi minimi rispetto al complessivo volume dei pagamenti annuali, in un quadro di pluriennali rapporti tra le parti in cui nessun problema del genere si era mai verificato - né il fatto che gli accordi dalla società attrice conclusi con la Grimaldi Euromed s.p.a. secondo le convenute avrebbero determinato un minor afflusso dei trasporti verso le imprese convenute che avrebbero reso insostenibili gli accordi precedenti.

Rispetto a quest'ultimo profilo giova rilevare la palese infondatezza dello stesso desumibile dalla stessa relazione tecnica depositata da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. (doc. 24 CIN) nella quale sono riportate delle tabelle dalle quali si evince che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. tra il 2013 ed il 2015 ha sempre aumentato i suoi trasporti di auto nuove - circostanza che verosimilmente dovrebbe essere stata posta a fondamento della variazione in senso favorevole alla stessa degli sconti concordata nella riunione del settembre 2015 tra le parti - mentre il dato del 2016 è evidentemente irrilevante, in quanto conseguente alla cessazione dei rapporti di fatto determinata dalla condotta delle convenute nei primi giorni del gennaio 2016 (v. tabelle 4 e 5 della relazione ctp dott.

Greggio, in doc. 24 CIN).

D'altra parte - come già innanzi rilevato - tali giustificazioni risultano di fatto costruite solo a posteriori, nulla essendo esplicitato nelle comunicazioni rispettivamente trasmesse dalle parti a LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. nella stessa data del 13.1.2016 né essendo esse state precedute da alcuna preventiva contestazione o diffida.

9.1 Ritiene altresì il Collegio che tali condotte devono essere attribuite alla responsabilità di tutte le società convenute.

La corresponsabilità di esse discende dagli evidenti elementi di fatto rilevabili nel preciso ed univoco coordinamento di tutte le condotte poste in essere da MOBY s.p.a. e da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. - culminate nella trasmissione nello stesso giorno delle comunicazioni riguardanti l'unilaterale recesso dagli accordi già vigenti tra le parti o in corso di rinnovo - come si

desume dal quadro ampiamente considerato dall'AGCM e dal fatto che tali convenute, sia nel procedimento dinanzi all'Autorità e nelle successive fasi di impugnazione nonché nella presente causa, non hanno mai posto in dubbio il coordinamento tra le loro scelte ed attività conseguenti. La rilevanza strategica di tali condotte, l'approfittamento della posizione dominante goduta dalle imprese del Gruppo Onorato, il perfetto coordinamento tra le condotte materiali poste in essere in esecuzione del medesimo piano di boicottaggio diretto svolto nei confronti di più imprese di logistica, la potenziale rilevanza economica delle iniziative adottate nei confronti di tali imprese che costituivano nello specifico e nel complesso parte importante dei flussi economici nel settore del trasporto merci risultano elementi che consentono di ritenere con sicurezza che le condotte censurate risultavano il frutto di una strategia complessiva e coordinata che non poteva prescindere dalla condivisione e partecipazione diretta della società che deteneva il controllo diretto ed indiretto della MOBY s.p.a. e della COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a.

E' circostanza pacifica in atti che la ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. - oggi ONORATO ARMATORI s.r.l., soggetto evidentemente diverso dalla Onorato Armatori s.p.a. che era stata incorporata in MOBY s.p.a. - sia la holding controllante le altre due imprese del Gruppo Onorato (v. anche punto 4 provv. AGCM n. 27053 - ed interamente controllata da Vincenzo Onorato.

L'eccezione di inammissibilità delle domande svolte nei confronti della società controllante ex art. 2497 comma III c.c. appare infondata sia in relazione alle valutazioni che innanzi saranno svolte quanto all'esistenza di un danno risarcibile discendente dalle condotte censurate anche nei confronti della stessa controllante, sia perché non è dato comprendere in qual modo l'esecuzione di un mero sequestro conservativo in corso di causa - adottato nei confronti di tutte le convenute con ordinanza del 2.7.2018 ed ancorché poi di fatto il vincolo sia stato delimitato in sede esecutiva all'esecuzione svolta nei confronti della sola MOBY s.p.a. - dovrebbe considerarsi fin da ora del tutto satisfattivo delle pretese creditorie svolte da parte attrice.

10. Deve darsi atto che parte attrice nel suo atto di citazione e nelle conclusioni definitivamente formulate ha svolto - oltre alle domande contrattuali ed extracontrattuali innanzi esaminate ed accoglibili quanto all'accertamento del loro effettivo fondamento secondo le valutazioni fin qui espresse - anche una autonoma domanda risarcitoria nei confronti di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e di MOBY s.p.a. riguardante i danni causati agli autoveicoli e ai semirimorchi durante le operazioni di imbarco/trasporto/sbarco.

A tale proposito deve rilevarsi che, se l'istruttoria testimoniale svolta ha confermato la prassi secondo la quale le questioni di tali danni - almeno per ciò che attiene a quelli non riconducibili alla responsabilità dei soggetti preposti nei vari porti alle operazioni di imbarco/sbarco - erano oggetto di discussione nel corso delle riunioni annuali e che gli eventuali risarcimenti concordati erano oggetto di discussione e di eventuale compensazione nell'ambito delle decisioni più complessive adottate in tale sede, tuttavia del tutto privi di alcun riscontro documentale o di altra natura sono rimasti tutti gli elementi di fatto (descrizione sinistri, responsabilità degli stessi, valore dei danni ecc.) che avrebbero dovuto sostenere in concreto la specifica domanda risarcitoria formulata da parte attrice.

Tale domanda deve dunque essere respinta.

11. Nel corso della presente causa è stata svolta CTU al fine di acquisire valutazioni in ordine ai profili risarcitori conseguenti all'accoglimento delle domande di accertamento della responsabilità per abuso di posizione dominante (boicottaggio diretto) a carico di tutte le società convenute, in concorso tra loro.

L'ambito dell'accertamento affidato al CTU è stato quello di verificare se parte attrice abbia sostenuto maggiori costi affidandosi a diversi vettori per eseguire quella tipologia di trasporti che prima del 13.1.2016 erano affidati alle società convenute, tenuto conto di tutti i fattori economici incidenti sul costo complessivo di tali trasporti. L'ambito temporale di tale indagine è stato delimitato per periodi annuali fino al 30.9.2018.

Le tipologie di trasporti esaminate dal CTU sono le seguenti:

- trasporto di autoveicoli, articolato in trasporto di autoveicoli nuovi, dagli stabilimenti e dai piazzali di

raccolta delle principali case automobilistiche sulla Penisola ai concessionari della Sardegna e in trasporto di autoveicoli nuovi e usati per conto delle principali aziende di autonoleggio dai loro piazzali di raccolta ai principali terminal portuali della Sardegna e viceversa;

- trasporto di semirimorchi, composto da carico completo e distribuzione a collettame di merci di ogni genere, dalla Sardegna alla Penisola e viceversa e da carichi di merce alla rinfusa e non nel territorio sardo.

Secondo parte attrice i maggiori costi da essa sopportati per effetto delle disdette ricevute in data 13.1.2016 si sarebbero così articolati:

a) maggiori costi per trasporti: essi deriverebbero dai maggiori chilometri percorsi dagli autoveicoli di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. Logistica S.p.A. per raggiungere i porti serviti da Grimaldi Euromed s.p.a. e da altri vettori marittimi minori, tenuto conto che detti operatori non avrebbero garantito il “medesimo servizio” offerto da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e da MOBY s.p.a. in quanto non vi sarebbe sempre stata coincidenza di tratte, di frequenze viaggi (settimanali e stagionali) e di capacità di carico. I maggiori chilometri percorsi dai mezzi dell’attrice per lo svolgimento dell’attività, in particolare, sarebbero dipesi dalla scelta necessitata di riorganizzare i trasporti ripartendoli in modo a volte diverso rispetto al passato su linee e su porti “disponibili” presso altri armatori tenendo conto di diversi fattori tra loro combinati (distanza tra porto e località di arrivo/partenza delle merci/veicoli, frequenza delle linee nella settimana e nell’anno);

b) maggiori costi per noli marittimi: parte attrice ha precisato che gli stessi si riferirebbero ai soli noli per il trasporto di autoveicoli mentre per quanto riguarda il trasporto di semirimorchi le tariffe applicate da Grimaldi Euromed S.p.A. erano risultate in linea con quelle offerte dalle convenute ed anzi a decrescere in modo significativo.

A tale riguardo Logistica S.p.A. ha evidenziato che l’andamento dei noli per i semirimorchi, a differenza di quello degli autoveicoli, è andato nel tempo a decrescere in modo significativo, precisando altresì che l’attrice avrebbe pagato a Grimaldi Euromed S.p.A. una tariffa per noli dei semirimorchi inferiore alle tariffe e società pagate alle società convenute nel periodo antecedente al 13.1.2016, dovuto al fatto che tutte le tariffe dei noli marittimi dei semirimorchi si sarebbero drasticamente ridotte;

c) maggiori costi per riorganizzazione aziendale: costi attinenti alla revisione dell’organizzazione operativa aziendale che si sarebbe resa necessaria al fine di garantire l’efficienza dei servizi offerta ai clienti successiva all’interruzione dei rapporti con le convenute.

Il CTU - quanto ai maggiori costi di trasporto - ha acquisito dalle parti documenti e le loro valutazioni in merito alle linee utilizzate dalla società attrice a partire dal 13.1.2016, i nominativi degli armatori utilizzati, il numero dei veicoli trasportati, l’evidenza in percentuale sul totale dei viaggi annualmente effettuati dall’attrice per i quali si sarebbero utilizzate in costanza di rapporto le linee offerte dalle convenute; ha acquisito altresì informazioni in merito al numero dei viaggi effettuati dai mezzi dell’attrice, alla maggiore distanza tra i porti percorsa per ogni tratta (incrementata dall’attrice con una maggiorazione del 20%), la valorizzazione economica dei maggiori chilometri percorsi ottenuta con l’utilizzo delle tabelle pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recanti il costo di esercizio a chilometro (allegato 22 alla Rel. CTU).

Rispetto a tali dati e al fine di verificare l’effettiva identità dei servizi offerti dalle varie compagnie, il CTU ha poi chiesto alle parti di procedere ad una comparazione - sulla base della tipologia di servizio offerto (trasporto di autoveicoli e trasporto di semirimorchi pieni) e per la tratta oggetto di maggiori costi) - sulla base dei seguenti elementi:

1. la frequenza di viaggi con la capacità di trasporto offerti dalle società convenute fino al 12.1.2016 e dalle altre società di trasporto a partire dal giorno successivo;

2. la media delle autovetture/semirimorchi pieni trasportati nel periodo 2014/2015 con il numero delle autovetture/semirimorchi pieni effettivamente trasportati nel periodo 2016/2018 (sino al 30/09).

Sulla base di tali informazioni ed analisi delle parti ha identificato le tratte dichiarate dall’attrice sulle quali si sarebbero generati maggiori costi, tenuto conto che gli operatori diversi dalle società

convenute non avrebbero offerto il “medesimo servizio” delle convenute (e cioè: Napoli/Cagliari, Genova/Porto Torres, Civitavecchia/Cagliari, Civitavecchia/Olbia, Genova/Olbia, Cagliari/Livorno, Cagliari/Massa Carrara, Olbia/Piombino) ed ha comparato i dati forniti da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.. con quelli elaborati dalle convenute.

All’esito di tale analisi in CTU ha confermato che i servizi offerti dagli operatori utilizzati da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. successivamente al 13.1.2016 non sono risultati complessivamente comparabili con quelli forniti nel periodo antecedente dalle società del Gruppo Onorato, per cui l’attrice, successivamente allo scioglimento dei rapporti commerciali con le convenute, per le sole tratte in argomento, avrebbe effettivamente dovuto riorganizzare i propri trasporti di autoveicoli e semirimorchi con conseguenti maggiori costi, in particolare consistenti in maggiori oneri per il trasporto di auto e semirimorchi dovuti ai maggiori chilometri percorsi.

All’esito del confronto con i consulenti delle parti il CTU ha precisato la seguente metodologia di calcolo relativa all’individuazione dell’entità dei maggiori oneri di trasporto sopportati da parte attrice, esponendo i seguenti criteri:

- aumento del 20% dei km percorsi (per tenere conto, in maniera forfettaria, di diversi elementi quali, ad esempio, varianti nel percorso, ecc.);
- nei casi in cui i nuovi porti di imbarco e/o sbarco sono stati più di uno ha eseguito una media semplice tra le distanze dal porto utilizzato in precedenza e i diversi nuovi porti;
- costo al km come indicato dal ctp di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. (in quanto conforme alle Tabelle ministeriali);
- per individuare il numero di bisarche utilizzate per il trasporto degli autoveicoli ha ipotizzato il trasporto di 8 autoveicoli su ognuna di esse;
- per determinare il numero degli autoveicoli e semirimorchi trasportati ha calcolato una media semplice tra le quantità trasportate nel 2014 e 2015, confrontando tale media con le quantità effettivamente trasportate nel 2016, 2017 e nei primi nove mesi del 2018; quando la media è risultata superiore alle quantità effettivamente trasportate ha utilizzato queste ultime, mentre nei casi in cui la media è risultata inferiore alle quantità effettivamente trasportate ha utilizzato il dato medio;
- sulla base delle quantità così determinate ha quindi proceduto a calcolare il maggior onere di trasporto sulla base dei km, del costo per ogni km, delle distanze e del numero di bisarche utilizzando i criteri innanzi citati;
- al costo totale così determinato ha applicato delle riduzioni forfettarie pari in via alternativa al 30%, al 50% e al 70% con lo scopo di limitare l’area di indeterminatezza e difficoltà legata alla stima dei maggiori chilometri percorsi.

Il risultato di tali calcoli è illustrato nelle tabelle riportate nella pag. 26 della Relazione peritale.

Per ciò che attiene alla voce di danno esposta da parte attrice relativa ai maggiori costi dei noli, il CTU ha elaborato per il 2016, per il 2017 e fino al 30.9.2018, prospetti di riepilogo contenenti le seguenti informazioni:

- il costo complessivo, risultante dalle note tecniche di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a., ottenuto moltiplicando, per ogni tratta esaminata, il numero degli autoveicoli con la tariffa media applicata prima del 13.1.2016;
- il costo complessivo che Logistica avrebbe dovuto sostenere se avesse utilizzato le tariffe effettivamente applicate prima del 13.1.2016;
- la differenza tra i due costi complessivi.

IL CTU ha quindi provveduto a rideterminare i maggiori costi per noli e agenzie marittime derivanti dall’utilizzo di vettori diversi, formulando le sue conclusioni nella tabella riportata alla pag. 32 della Relazione peritale, assumendo quale dato il minore tra la quantità media degli autoveicoli trasportati negli anni 2014-2015 e le quantità di auto effettivamente trasportate negli anni oggetto di analisi al fine di non considerare a carico delle convenute anche eventuali aumenti dei trasporti eseguite da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. negli anni dal 2016 in avanti per non far gravare su di esse autonome scelte imprenditoriali della stessa.

Quanto ai maggiori costi per riorganizzazione aziendale dedotti da parte attrice, e da essa individuati

nell'acquisto in leasing di n. 4 nuovi autotreni bisarca, n. 4 trattori stradali, nell'ingaggio di 3 operai portuali sul porto di Cagliari, nei maggiori canoni di locazione per incremento di area demaniale e per maggiore superficie da adibire a uffici nel porto di Cagliari, il CTU ha ritenuto che essi non possano costituire entità economica separata dal contesto della quantificazione dei maggiori costi per trasporto in quanto la valorizzazione dei chilometri addizionali è stata ottenuta mediante l'utilizzo del "costo a chilometro" sostenuto dall'impresa indicato nella Tabella del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (allegato 22).

In effetti il valore di riferimento innanzi assunto per la determinazione dei maggiori costi chilometrici considera i principali costi di esercizio caratteristici delle imprese di trasporto e cioè il costo al chilometro dei mezzi strumentali, le manutenzioni, il "costo del lavoro", le assicurazioni, i pneumatici, i pedaggi e del carburante, includendo altresì una voce residuale definita "costi di organizzazione", che appare chiaramente riferita a tutti gli altri costi inerenti alla produzione dei servizi di autotrasporto di carattere generale.

11.1. Le parti convenute hanno svolto considerazioni critiche rispetto alle valutazioni svolte dal CTU. In particolare hanno riproposto la loro tesi secondo la quale nel calcolo del danno dovrebbero associarsi le voci relative ai noli riguardanti il trasporto di autoveicoli e quelli riguardanti i semirimorchi. I risparmi ottenuti da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. per tale seconda tipologia di noli pacificamente riconosciuti dalla stessa, che ha infatti rinunciato a tale voce di danno - in realtà assorbirebbero l'intero volume dei maggiori costi sostenuti dall'attrice per i noli riguardanti gli autoveicoli, con conseguente eliminazione di qualsiasi profilo di danno.

Tale tesi non può essere condivisa.

Non pare infatti al Collegio che un andamento favorevole alle imprese di logistica della misura dei noli per semirimorchi nel periodo successivo al gennaio 2016 che abbia interessato la generalità del mercato del trasporto marittimo sia elemento idoneo ad annullare gli effetti dannosi delle condotte illecite riscontrate.

In effetti va rilevato che le stesse convenute non risultano aver introdotto nel giudizio elementi di raffronto tra le tariffe dei noli per semirimorchi successive al 2016 che consentano di escludere che tale diminuzione abbia interessato l'intero mercato del trasporto marittimo, in maniera tale cioè da poter verificare che esse o altri operatori di trasporto marittimo non avessero invece applicato alle più importanti società di logistica diminuzioni paragonabili e quindi da poter ritenere che in effetti la società attrice avesse in realtà beneficiato di sconti mirati e non di un generale andamento favorevole delle quotazioni di mercato.

Tale elemento critico avrebbe potuto essere verificato ove le stesse convenute avessero depositato in atti le loro tariffe dei noli per semirimorchi successive al 13.12.2016 al fine di contestare quella che allo stato rappresenta una dinamica specifica di tale settore di mercato di cui LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. avrebbe potuto beneficiare anche ove i suoi rapporti commerciali con le convenute fossero regolarmente proseguiti nel tempo.

Non ritiene dunque il Collegio di poter associare i costi per il trasporto di autoveicoli con quelli relativi ai noli per semirimorchi - rispetto ai quali parte attrice ha rinunciato a far valere eventuali danni tenuto conto che l'obiettivo maggior esborso per la prima voce può costituire in sé un profilo di pregiudizio economico che può aver negativamente condizionato per parte attrice il miglioramento dei propri risultati produttivi per tale specifica tipologia di trasporto, a prescindere da altri margini positivi conseguiti per diverse tipologie di trasporti.

Le parti convenute nei loro scritti conclusionali hanno allegato numerosi profili di critica alle valutazioni del CTU - che peraltro sostanzialmente riproducono gli elementi critici già ad esso rivolti nelle loro osservazioni alla bozza di relazione ed alle quali lo stesso CTU ha risposto nella stesura della relazione finale con motivazioni che al Collegio risultano del tutto condivisibili - che tuttavia sembrano tutte ricondurre ad una sostanziale negazione delle condotte illecite già positivamente

riscontrate.

Tale impostazione non può essere condivisa, laddove sembra ribaltare la stessa ricostruzione storica dei fatti tanto da produrre anche esiti contraddittori rispetto alle varie tesi sostenute dalle convenute. Sicchè - fermo restando che le condotte illecite di riferimento consistono nell'abuso di posizione dominante posto in essere tramite l'esercizio di forme di boicottaggio diretto dell'impresa di logistica attrice (oltre che di altre imprese dello stesso settore) - l'interruzione dei rapporti commerciali eseguita dalle società convenute in data 13.1.2016, priva di giustificazione razionale se non nell'intento ritorsivo (e preventivo) rispetto al fatto che dette imprese di logistica avrebbero potuto rivolgersi al loro diretto concorrente che si stava introducendo sul mercato del trasporto merci marittimo da per la Sardegna usufruendo dunque legittimamente di diverse e più convenienti opportunità tariffarie offerte dal mercato - è certamente connessa causalmente con i maggiori esborsi che parte attrice ha dovuto subire per l'improvviso mutamento delle condizioni economiche dei suoi trasporti con il Gruppo Onorato, nei limiti che si diranno.

Né pare possa rilevarsi alcuna ipotesi in base alla quale detti danni potrebbero che essere ascritti solo ed esclusivamente ad un irrazionale comportamento di parte attrice ai sensi dell'art. 1227 II comma c.c.

che avrebbe deliberatamente deciso di non avvalersi dei servizi di trasporto marittimo offerti dalle convenute (come sostenuto dalle società del Gruppo Onorato), tenuto conto che l'iniziativa di interruzione delle precedenti relazioni commerciali è stata adottata dalle società convenute e che la loro posizione di dominanza sulle tratte interessate ha determinato la necessità per l'attrice di sopperire alla inopinata risoluzione di tali accordi utilizzando tutte le risorse disponibili e affrontando inevitabilmente maggiori oneri.

11.2 Ritiene dunque il Collegio di pervenire alle seguenti valutazioni in ordine alla natura ed alla misura del danno risarcibile.

Va preliminarmente precisato che tale liquidazione, pur essendo confortata dagli specifici calcoli eseguiti dal CTU nella sua Relazione peritale da cui trae criteri e dati di riferimento del tutto attendibili, rimane comunque una liquidazione svolta in via equitativa.

In merito alla stessa deve in primo luogo ritenersi che l'ambito temporale di considerazione degli effetti dannosi delle condotte delle società convenute non possa estendersi oltre il termine di un anno dall'avverarsi delle condotte illecite (e cioè dal gennaio 2016 al gennaio 2017). Ciò in quanto la considerazione del complessivo andamento del mercato dei trasporti merci marittimi, della sua struttura e delle prassi vigenti induce a ritenere l'esistenza di una variabilità della sua composizione anche in termini temporali relativamente ristretti che consentono di formulare ipotesi predittive di danni di non ampia considerazione.

In effetti deve rilevarsi che in realtà i rapporti tra le parti degli originari rapporti contrattuali trovavano nell'ambito di una tendenziale uniformità di regolamentazione generale una puntualizzazione e regolazione a cadenza annuale, a conferma dei diversi fattori che condizionavano il livello dei noli e che evidentemente necessitavano di valutazioni ad intervalli ravvicinati e costanti, sia in relazione alle specifiche imprese di logistica (ad esempio quanto ai volumi trasportati ed alle rotte prescelte) che in relazione all'andamento generale del mercato (ingresso di nuovi competitor tra gli armatori, aumento delle possibilità di scelta su sempre maggior numero di tratte, andamento generale del mercato come si è registrato per il fenomeno della progressiva diminuzione dei noli per il trasporto di semirimorchi) ed alla variabile composizione delle quote di mercato ad esso riferibili.

Sulla base di tale arco di tempo fissato in un anno, ritiene il Collegio che possano essere riconosciuti i seguenti importi.

Per ciò che attiene ai maggiori costi sopportati da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. sia per il trasporto di autoveicoli che per i semirimorchi tra il gennaio 2016 e il gennaio 2017 rispetto ai costi stimati dal CTU nelle tabelle indicate nella pag. 26 della Relazione peritale (che costituiscono l'elaborazione finale dei dati contenuti nell'allegato C alla stessa Relazione), ritiene il Collegio di ritenere più plausibile la considerazione di una riduzione forfettaria del 50% tra quelle proposte dal

CTU tenuto conto della necessaria valutazione del tutto approssimativa del complesso della movimentazione su strada che ha comportato il traffico autoveicoli e semirimorchi da e per i porti di partenza e d'arrivo. In effetti il dato della maggiore o minore vicinanza dell'origine o della destinazione del singolo trasporto - obiettivamente non definibile - risulta avere un rilievo non trascurabile nel calcolo in questione, che per tale profilo acquista dunque una caratteristica prettamente equitativa. Dunque il danno risarcibile per tale profilo deve ritenersi pari ad € 841.100,00, e cioè alla somma dell'importo di € 408.376,00 per ciò che attiene ai maggiori costi per trasporto autoveicoli ed a € 432.724,00 per ciò che attiene ai semirimorchi.

Tale calcolo tiene conto dell'assunzione quale parametro quantitativo della quantità minore tra quelle effettivamente trasportate e la media di quelle del biennio 2014-2015, al fine di non addebitare alle società convenute i maggiori costi di trasporto - specialmente relativi al trasporto di semirimorchi derivanti dalla scelta imprenditoriale di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a., operata nel periodo successivo all'interruzione del servizio, di incrementare le quantità trasportate.

Quanto alla seconda voce di danno, e cioè i maggiori noli pagati da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. per il trasporto di autoveicoli nel corso dell'intero 2016, ritiene il Collegio di quantificare tale voce di danno nella misura di € 458.890,00 (v. tabella a pag. 31 della Relazione peritale, fondata sui dati di cui all'allegato F). Anche in tale caso si ritiene di replicare quanto espresso per il calcolo dei maggiori costi di trasporto, evitando di addebitare alle società convenute maggiori costi per noli derivanti dalla scelta imprenditoriale di parte attrice, operata nel periodo successivo all'interruzione del servizio, di incrementare le quantità trasportate.

Sull'importo complessivo di € 841.100,00 devono essere calcolati sia gli interessi legali con decorrenza dalla data di notifica della domanda giudiziale, sia la rivalutazione monetaria se dovuta. Ritiene altresì il Collegio di riconoscere in favore della società attrice anche un danno di natura non patrimoniale conseguente alle condotte illecite innanzi accertate.

Invero l'improvvisa risoluzione degli accordi commerciali all'epoca in essere tra le parti, il suo carattere inopinato ed improvviso - volto specificamente a porre in difficoltà la società di logistica interessata - ha determinato senza dubbio anche pregiudizi che hanno investito la stessa immagine commerciale di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a., che ha dovuto nei tempi indicati provvedere ad una riorganizzazione dei suoi trasporti ed anche all'adeguamento delle tariffe ai propri clienti con conseguenti inevitabili conseguenze per ciò che attiene alla reputazione commerciale della stessa, costretta a procedere a variazioni e modifiche nei trasporti già programmati per motivi non immediatamente apprezzabili dalla clientela.

Stima equo, pertanto, il Collegio - in considerazione dell'entità dell'attività di riprogrammazione svolta e dei tempi ristretti richiesti dalle circostanze - di riconoscere in favore della società attrice anche un danno non patrimoniale liquidato in € 300.000,00 al valore attuale della moneta e con interessi già calcolati fino alla data della presente decisione.

12. Le convenute MOBY s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. hanno svolto in via riconvenzionale domanda di condanna di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. dei noli relativi a trasporti eseguiti tra il settembre 2015 e gennaio 2016, ancora non pagati alla data di notifica dell'atto di citazione.

In corso di causa entrambe le convenute - ciascuna per la somma risultante non pagata - hanno proposto istanza di concessione di ordinanza ingiunzione ai sensi dell'art. 186 ter c.p.c., accolte entrambe con ordinanza del 30.11.2017.

In tale provvedimento si dava atto:

- che MOBY s.p.a. aveva chiesto l'emissione di ordinanza ex art. 186 ter c.p.c. relativamente al pagamento di noli marittimi per il periodo 1.9.2015/15.1.2016 per l'importo complessivo di € 309.999,98 oltre interessi legali di mora, mentre l'altra convenuta COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. aveva a sua volta richiesto l'emanazione di analoga ingiunzione di pagamento

per i noli relativi al periodo 1.10.2015/12.1.2016 per l'importo complessivo di € 1.450.278,75 oltre interessi legali di mora;

- che detti crediti risultano documentati dalla produzione in atti delle relative fatture ed estratti autentificati delle scritture contabili;

- che LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. non aveva contestato l'effettiva esecuzione da parte delle controparti istanti dei noli per cui viene richiesto il pagamento, ma aveva sollevato:

a) eccezione di inadempimento ex art. 1460 c.c. in relazione ai dedotti inadempimenti ai rapporti esistenti tra le parti originati da condotte verificatesi in data successiva all'esecuzione di detti noli;

b) eccezione di inesigibilità di detti crediti ai sensi degli artt. 1453, 1455, 1458, 1564 c.c. in conseguenza dell'intervenuta risoluzione dei rapporti contrattuali tra le parti;

c) eccezione di compensazione di detti crediti - ove riconosciuti sussistenti - con le maggiori somme richieste a titolo risarcitorio in relazione alle domande svolte in via principale;

- che dette eccezioni non erano state ritenute rilevanti, in quanto:

a) quanto all'eccezione ex art. 1460 c.c., perché - come emerge dalla giurisprudenza di legittimità - nei contratti ad esecuzione continuata o periodica il sinallagma alla cui tutela è predisposto il rimedio ex art. 1460 c.c. va considerato separatamente per ogni singola prestazione in cui si articola il contratto, sicché ogni prestazione eseguita costituisce un adempimento integrale e completo cui deve conseguire una controprestazione corrispondente senza possibilità di sollevare un'eccezione di inadempimento che non esiste in relazione a quella coppia specifica di prestazione/controprestazione (così Cass. 7550/12);

che rispetto alle conseguenze restitutorie che sarebbero connesse ad una declaratoria di risoluzione dei contratti, l'art. 1458, primo comma c.p.c. fa espressamente salve le prestazioni già eseguite nel corso di un rapporto ad esecuzione continuata o periodica;

b) quanto all'eccezione di compensazione dei noli già eseguiti con crediti risarcitori, all'epoca di concessione dell'ordinanza tali crediti non potevano ancora considerarsi certi (anzi erano contestati in radice) né liquidi ed esigibili, mentre l'art. 1243 c.c. stabilisce i presupposti sostanziali ed oggettivi del credito opposto in compensazione, ossia la liquidità, inclusiva del requisito della certezza, e l'esigibilità per cui, solo se il credito opposto è certo ma non liquido, perché indeterminato nel suo ammontare, in tutto o in parte ma prontamente e facilmente liquidabile, esso può essere oggetto di compensazione in sede giudiziale (v. Cass. SU 23225/16; v. anche Cass. 7474/17);

- che il riferimento alle eventuali variazioni di prezzi connessi al raggiungimento di determinate soglie di ammontare netto dei noli - secondo tabelle che tuttavia risultano documentalmente attestate solo per il rapporto tra LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. (v. doc. 2, all. 15 fasc. Logistica) - risultavano solo genericamente allegate da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. in quanto nessuna concreta indicazione circa l'eventuale applicazione di prezzi diversi era stata da essa eseguita, mentre l'allegazione di consistenti somme dovute dalle controparti a titolo di risarcimento dei danni causati ai veicoli appariva all'epoca (ma anche in questa sede di decisione della causa) anch'essa del tutto generica e non supportata da completa, chiara ed adeguata documentazione.

Con tale ordinanza provvisoriamente esecutiva - integrata quanto alla precisazione della misura degli interessi dalla successiva ordinanza del 9.3.2018 - era stato ingiunto a LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.:

1) il pagamento in favore di MOBY s.p.a. dell'importo di € 309.999,98 oltre interessi legali di mora ex d.lgsvo 231/02 a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo;

2) il pagamento in favore di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. dell'importo di € 1.450.278,75 oltre interessi convenzionali di mora (e cioè al "tasso di interesse pari all'euribor a 1 mese maggiorato di un punto in ragione di anno") a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo.

Tali ordinanze-ingiunzioni devono essere confermate in questa sede, non essendovi stati mutamenti nelle circostanze poste a fondamento di tali condanne.

13. In conclusione devono essere accolte le domande di accertamento di responsabilità contrattuale nonché di responsabilità extracontrattuale per abuso di posizione dominante nei confronti di tutte le parti convenute in concorso tra loro in relazione all'interruzione ingiustificata dei rapporti contrattuali e degli accordi vigenti con parte attrice fino al 13.1.2016.

Va altresì emessa condanna delle convenute in solido tra loro al risarcimento del danno in favore dell'attrice, liquidato in € 841.100,00 con interessi legali con decorrenza dalla data di notifica della domanda giudiziale e rivalutazione monetaria se dovuta a titolo di danno patrimoniale nonché l'ulteriore somma di € 300.000,00 a titolo di danno non patrimoniale con interessi legali a decorrere dalla data della presente sentenza.

Le ulteriori domande risarcitorie avanzate dall'attrice devono essere respinte.

Quanto alle società convenute, devono essere accolte le domande di pagamento svolte in via riconvenzionale nei confronti dell'attrice rispettivamente da MOBY s.p.a. per l'importo di € 309.999,98 oltre interessi legali di mora ex d.lgsvo 231/02 a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo e da COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. per l'importo di € 1.450.278,75 oltre interessi convenzionali di mora (e cioè al "tasso di interesse pari all'euribor a 1 mese maggiorato di un punto in ragione di anno") a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo.

Il sequestro conservativo emesso nei confronti delle convenute con ordinanza del 2.7.2018 - che deve essere confermato - va convertito in pignoramento ai sensi dell'art. 686 c.p.c. nei limiti degli importi riconosciuti a titolo risarcitorio in questa sede in favore di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.

13. Quanto alle spese del presente giudizio, stima equo il Collegio - in ragione della soccombenza registrata dalla società attrice rispetto alle domande di pagamento svolte in via riconvenzionale dalle convenute MOBY s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. - di operare una parziale compensazione delle stesse, condannando le parti convenute al rimborso dei 2/3 delle spese del giudizio in favore di parte attrice ed alla integralità delle spese di consulenza tecnica d'ufficio, nella misura liquidata in corso di causa.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, ogni diversa istanza disattesa o assorbita,

- 1) in parziale accoglimento delle domande avanzate da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. nei confronti delle convenute MOBY s.p.a., COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e ONORATO ARMATORI s.r.l. - già ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. - condanna le società convenute in via tra loro solidale al risarcimento del danno per illecito contrattuale ed extracontrattuale per abuso di posizione dominante (boicottaggio diretto) posto in essere mediante l'interruzione illegittima delle relazioni contrattuali e degli accordi esistenti tra le parti in epoca anteriore al 13.1.2016;
- 2) condanna le società convenute in via tra loro solidale al risarcimento dei danni in favore di parte attrice, liquidati in € 841.100,00 con interessi legali con decorrenza dalla data di notifica della domanda giudiziale e rivalutazione monetaria se dovuta a titolo di danno patrimoniale nonché nell'ulteriore somma di € 300.000,00 a titolo di danno non patrimoniale con interessi legali a decorrere dalla data della presente sentenza;
- 3) confermato il sequestro conservativo emesso nei confronti delle convenute con ordinanza del 2.7.2018, ne dispone ai sensi dell'art. 686 c.p.c. la conversione in pignoramento nei limiti degli importi

innanzi riconosciuti a titolo risarcitorio;

4) respinge l'ulteriore domanda risarcitoria avanzata da LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.;

5) in accoglimento delle domande riconvenzionali rispettivamente avanzate dalle convenute MOBY s.p.a. e COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a., conferma le ordinanze-ingiunzioni ex art. 186 ter c.p.c. emesse in data 30.11.2017 e condanna LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a.:

a) al pagamento in favore di MOBY s.p.a. dell'importo di € 309.999,98 oltre interessi legali di mora ex d.lgsvo 231/02 a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo;

b) al pagamento in favore di COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. dell'importo di € 1.450.278,75 oltre interessi convenzionali di mora (e cioè al "tasso di interesse pari all'euribor a 1 mese maggiorato di un punto in ragione di anno") a decorrere dalla scadenza delle relative fatture sino all'effettivo saldo;

6) respinge le ulteriori eccezioni e domande delle parti;

7) condanna le convenute MOBY s.p.a., COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE s.p.a. e ONORATO ARMATORI s.r.l. - già ONORATO PARTECIPAZIONI s.r.l. - in solido tra loro al rimborso delle spese del presente giudizio, anche della fase cautelare, in favore di LOGISTICA MEDITERRANEA s.p.a. nella misura dei 2/3 delle stesse e pertanto - già operata tale parziale compensazione - nella complessiva somma di € 53.883,00, di cui € 50.000,00 per compensi ed € 3.883,00 per spese oltre rimborso spese generali ed oneri di legge, nonché in misura integrale alle spese di consulenza tecnica d'ufficio nella misura liquidata in corso di causa.

In Milano, nella camera di consiglio del 29 ottobre 2020.

Il Presidente est.

Claudio Marangoni