



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE DI NAPOLI
XI SEZIONE CIVILE

R.G.N. 28960/2019

Il Tribunale in composizione monocratica, in persona del G.O.P. dott.ssa Concetta Menale, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al n. **18960/2019** del Ruolo Generale degli Affari Contenziosi Civili avente ad oggetto: opposizione ingiunzione di pagamento europea n.5795/2019

TRA

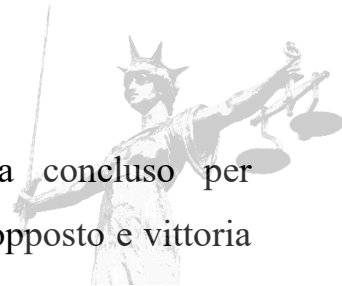
Parte_1 (di seguito “ *Pt_1* ”), (P. IVA *P.IVA_1*), in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dall’avv. Rocco Cuda elettivamente domiciliata presso lo studio in Napoli, alla via G. Carducci n.42, come da procura in atti.

OPPONENTE

Controparte_1 (C.F. *P.IVA_2*) in persona del legale rappresentante p.t., rappresentato e difeso dall’avv. Prof. Francesco Sciaudone (C.F. *C.F._1* , pec *Email_1*), Andrea Neri (C.F. *C.F._2* , pec: *Email_2*) e Francesca RomanaFerro, (*CodiceFiscale_3*) e Avv. Pierfrancesco di Bari, elettivamente domiciliata presso lo studio di quest’ultimo in Napoli, alla via Depretis n. 62, come da procura in atti.

OPPOSTA

CONCLUSIONI



L'opponente, riportandosi a tutti i propri scritti difensivi, ha concluso per l'accoglimento dell'opposizione con contestuale revoca del decreto opposto e vittoria delle spese di lite.

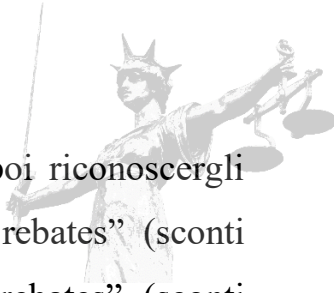
L'opposta, riportandosi a tutti i propri scritti difensivi, ha concluso per il rigetto dell'opposizione con contestuale conferma dell'ingiunzione opposta e vittoria delle spese di lite.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con atto di citazione ritualmente notificato la *Parte_1* in persona del legale rappresentante p.t. (di seguito opponente) conveniva in giudizio [...]

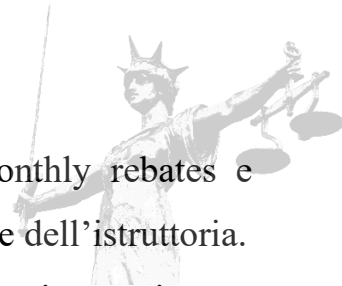
CP_1 (di seguito opposta), per ottenere la revoca del decreto ingiuntivo europeo n. 5795/2019 emesso dal Tribunale di Napoli in data 12/06/2019 con il quale le veniva intimato di pagare, in favore della opposta, la somma di euro 370.757,52 (per servizi di trasporto marittimo portati da fatture del 2016-2017) più € 82.178,73 di interessi (ai sensi del D.lgs. 231/2002).

L'opponente sosteneva di aver maturato, entro il 31.10.2016, un credito complessivo di € 237.265,51 derivante da sconti commerciali concordati sui noli marittimi (fatture già integralmente saldate a *CP_1*). Evidenziava di aver sempre rispettato gli obblighi contrattuali e di non essere mai stata inadempiente verso *CP_1*. A sostegno del credito che assume aver maturato afferma l'opponente che il rapporto commerciale era regolato da specifici accordi di scontistica (*rebates*) collegati ad un più ampio schema convenzionale derivante dall'accordo di servizio pubblico tra il gruppo *CP_1* e le autorità maltesi. In particolare, evidenziava che nulla vietava, nel testo dell'accordo quadro marzo 2007 con il governo maltese (doc. 7 di parte opposta), a *CP_1* di stipulare intese con i singoli trasportatori maltesi per l'applicazione di sconti tariffari dedicati e che fin dal 2007 fosse stata praticata una collaborazione commerciale tra *CP_1* e varie società di trasporto maltesi – tra cui *Pt_1* – caratterizzata dalla concessione di tariffe agevolate e riduzioni di prezzo su base periodica. In base a tali intese la *CP_1* quindi, applicava le tariffe ufficiali ai viaggi



richiesti da *Pt_1* (emettendo fatture dell'importo lordo), salvo poi riconoscerli periodicamente degli sconti concordati – distinti in “commodity rebates” (sconti mensili calcolati sul tipo di merce trasportata) e “six monthly rebates” (sconti semestrali commisurati al numero di rimorchi trasportati nel semestre) – mediante l'emissione di note di credito a storno parziale delle fatture emesse per i trasporti effettuati. L'opponente sosteneva, ancora, che questo meccanismo di fatturazione con successiva emissione di nota di credito era prassi consolidata nei rapporti con *CP_1*. Poiché l'accordo sulla scontistica non era regolato da contratto ma era un accordo verbale, a sostegno dell'assunto la *CP_2* produceva (ai doc 1 e 1 bis) la corrispondenza intercorsa tra i dipendenti *Persona_1* della *CP_1* e *Parte_2* di *CP_2*. Dalla lettura dei detti documenti l'opposta assume provata l'esistenza dell'accordo sui rebates e, contrariamente a quanto assunto da *CP_1* solleva l'eccezione di inadempimento di quest'ultima perché, a partire dalla fine del 2016, avrebbe smesso di emettere le note di credito relative ai rebates maturati e avrebbe preteso il pagamento degli importi di trasporto a tariffa piena. L'opponente, riferiva di aver sollecitato il riconoscimento degli sconti dovuti (vedi da doc.1 a doc. 4) e di aver quindi trattenuto proporzionalmente gli importi corrispondenti ai rebates non accreditati, pagando solo il saldo delle fatture al netto degli sconti concordati. Ancora, nell'atto di opposizione l'opponente assumeva di vantare un credito per danni subiti da alcuni rimorchi durante i trasporti marittimi effettuati da *CP_1* e, pertanto, reclamava in via riconvenzionale la somma complessiva € 80.206,89, corrispondente ai costi di riparazione di vari semirimorchi danneggiati in eventi occorsi tra il 2010 e il 2013 (importo documentato da fatture emesse nel periodo 2013/2014 e prodotte in atti da doc 5 a doc 5 sub quinquies). Questo controcredito, a detta dell'opponente, era stato progressivamente compensato con il debito vantato da *CP_1* contribuendo a estinguere pro quota le obbligazioni di pagamento in capo ad essa.

In via riconvenzionale l'opponente chiedeva, quindi, di accertare e dichiarare l'esistenza dei crediti vantati nei confronti di *CP_1* (commodity e six-monthly rebates, danni trailers) e di condannarla al pagamento in suo favore di € 345.372,40



(pari a €237.265,51 di commodity rebates, €27.900,00 di six-monthly rebates e €80.206,89 di riparazioni trailers), ovvero l'importo dovuto al termine dell'istruttoria. Di compensare l'importo da accertare con l'eventuale credito che fosse riconosciuto se provato della CP_1

Sempre nel merito l'opponente chiedeva che la condotta dell'opposta CP_1 – ai sensi della L. 192/1998 – venisse qualificata come abuso di posizione dominante e/o di dipendenza economica nei confronti di Pt_1 e, conseguentemente, ne chiedeva la condanna al risarcimento dei danni patiti quale conseguenza diretta e/o indiretta della citata condotta, nella misura che il Giudice riterrà di giustizia, in una somma non inferiore ad € 50.000,00, o determinata dal Tribunale secondo equità.

Tali danni sarebbero derivati dal pregiudizio subito da Pt_1 a seguito della brusca interruzione del rapporto commerciale senza giustificato preavviso.

Attrans, con nota depositata il 3 luglio 2020 sollevava altresì, una eccezione di difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria italiana in favore di un arbitrato estero. Tale eccezione si veniva fondata sulla clausola compromissoria contenuta nel citato contratto di servizio pubblico tra la controllata di CP_1 (Malta Motorways of the Sea) e il Governo maltese che prevedeva la devoluzione delle controversie inerenti all'esecuzione del servizio di trasporto merci ad un arbitrato presso la Camera Arbitrale di Malta.

Si costituiva in giudizio la CP_1 la quale eccepiva anzitutto l'inapplicabilità al caso di ogni clausola compromissoria a favore della Camera Arbitrale di Malta.

Inoltre, sosteneva l'insussistenza di un obbligo giuridico a concedere sconti o rebates ulteriori rispetto alle tariffe ufficiali applicate. Pur non negando di aver inizialmente praticato condizioni di favore, CP_1 asseriva che tali riduzioni avevano natura discrezionale e non contrattualizzata: nessun accordo vincolante sui rebates sarebbe mai intervenuto tra le parti, sicché la decisione di interrompere quelle agevolazioni a fine 2016 rientrava nella libertà commerciale della società ed era avvenuta in un contesto di mercato regolato (tariffe calmierate e servizio in perdita compensato da sovvenzioni statali). CP_1 rilevava che Pt_1 all'epoca, aveva provveduto a



pagare integralmente le fatture dei noli senza immediatamente contestare l'omessa emissione delle note di credito per i rebates, rivendicandone l'esistenza solo diversi mesi dopo. L'opposta eccepiva che i controcrediti dedotti da **Pt_1** fossero privi dei requisiti di certezza, liquidità ed esigibilità richiesti dall'art. 1243 c.c. per poter essere opposti in compensazione nel presente giudizio.

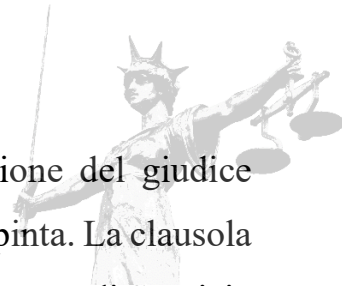
Quanto al risarcimento dei presunti danni ai trailer indicati dall'opponente, **CP_1** ne contestava sia la fondatezza nel merito sia l'azionabilità per ragioni di rito. In particolare, affermava che l'opponente non aveva provato un concreto titolo di addebito a suo carico per i sinistri occorsi (difettando, ad esempio, una formale denuncia tempestiva dei danni o un riconoscimento di responsabilità da parte del vettore); inoltre, ed in ogni caso, eccepiva la prescrizione di tali pretesi crediti risarcitori, trattandosi di pretese risalenti a vari anni addietro nell'ambito di un contratto di trasporto.

L'opposta contestava la presenza di una condotta anticoncorrenziale assunta da parte dell'opponente. In particolare evidenziava che il servizio di linea in questione era svolto in regime di pubblico servizio e senza clausole di esclusiva a suo favore (altri operatori avrebbero potuto concorrere sulla rotta); le tariffe applicate erano pubbliche e stabilite da autorità terze, sicché la decisione di eliminare gli sconti extra-tariffa – oltre a non violare alcun accordo contrattuale – non configuravano abuso di posizione dominante, ma una legittima scelta imprenditoriale dettata dalla necessità di ridurre perdite economiche. L'opposta sottolineava, altresì, che **Pt_1** aveva comunque continuato ad usufruire dei suoi collegamenti marittimi anche dopo il 2016, nonostante l'asserita posizione di soggezione economica, segno che le nuove condizioni tariffarie rientravano in un ambito di normale rinegoziazione commerciale.

Espletata la fase istruttoria, prodotta documentazione varia e precisate le conclusioni, la causa è stata riservata in decisione.

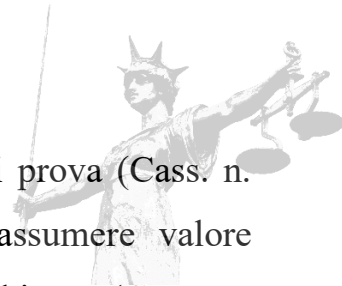
MOTIVI DELLA DECISIONE

Così riassunti i termini della controversia, rileva il Tribunale che l'opposizione è infondata e va rigettata.



In via preliminare si rileva che l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice italiano in favore della Camera Arbitrale di Malta è infondata e va respinta. La clausola compromissoria invocata dall'opponente, invero, è contenuta nel Contratto di Servizio Pubblico del 2007 tra Malta Motorways of the Sea (società controllata dal gruppo **CP_1** e il Governo maltese. Tale contratto – che prevede l'affidamento di un servizio pubblico di collegamento marittimo e la fissazione di determinate tariffe agevolate per gli operatori economici maltesi – vincola esclusivamente le parti stipulanti e non contempla alcuna estensione a favore di terzi utenti del servizio. Attrans, semplice cliente utilizzatore dei trasporti marittimi, non può quindi invocare la clausola arbitrale ivi contenuta, non rivestendo la qualifica di parte né di terzo beneficiario di detto contratto. Ne discende che la suddetta clausola compromissoria vincola esclusivamente il rapporto “a monte” tra compagnia di navigazione e Governo di Malta, e non si estende ai rapporti “a valle” tra la compagnia **CP_1** e i suoi clienti. È consolidato orientamento giurisprudenziale della Corte di Cassazione, che la clausola arbitrale debba essere interpretata restrittivamente e non possa essere invocata da soggetti terzi rispetto alle parti stipulanti (Cass. Sez. Un., n. 17675/2016). Nel caso di specie, nessuna delle parti del presente giudizio è firmataria del contratto invocato, che intercorre unicamente tra Malta Motorways (società controllata dal gruppo **CP_1** e il Governo maltese. Al contrario, il rapporto negoziale tra **CP_3** **Pt_1** appare disciplinato dalle comuni condizioni di trasporto risultanti dalle polizze di carico e dalle fatture, le quali non contengono alcuna deroga della giurisdizione italiana. Pertanto, la giurisdizione sulla domanda di pagamento azionata da **Controparte_1** è del Tribunale di Napoli.

Con riferimento, invece, alla eccezione di inesistenza del credito vantato dal decreto ingiuntivo sollevata da parte dell'opponente, va anzitutto osservato che la giurisprudenza di legittimità è costante nell'affermare che, sebbene le fatture commerciali siano titolo idoneo per l'emissione di un decreto ingiuntivo ai sensi dell'art. 634 c.p.c., nel successivo giudizio di opposizione esse non costituiscono piena prova del credito, incombendo sull'opposto (creditore) l'onere di dimostrare i fatti



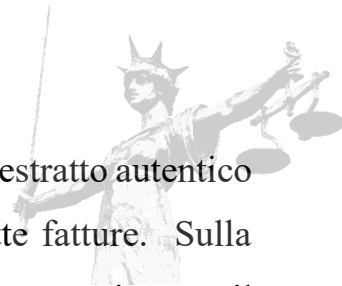
costitutivi della propria pretesa creditoria con gli ordinari mezzi di prova (Cass. n. 5915/2011; Cass. n. 8549/2008). Tuttavia, le fatture possono assumere valore probatorio qualora risultino accettate, anche tacitamente, dal debitore (Cass. n. 26801/2019), o siano supportate da ulteriori elementi documentali, quali, appunto, le polizze di carico e gli estratti autentici delle scritture contabili. Le polizze di carico, documenti tipici del trasporto marittimo, forniscono la prova dell'avvenuta presa in consegna e caricazione delle merci da parte del vettore e del contenuto del contratto di trasporto (art. 459 Cod. Nav.; Cass. Sez. Un. n. 17675/2016;). Gli estratti autentici delle scritture contabili, quali il Libro Giornale, regolarmente tenuto, possono costituire prova tra imprenditori per i rapporti inerenti all'esercizio dell'impresa, liberamente apprezzabile dal giudice (artt. 2709 e 2710 c.c.).

Nel caso di specie, **CP_1** soprattutto con le memorie integrative, ha fornito un collegamento analitico tra le singole fatture e le prestazioni di trasporto eseguite, attraverso la produzione delle "Invoice Attached List" che specificano, per ogni fattura, le polizze di carico corrispondenti e i dettagli dei noli. Attraverso, nelle proprie difese, non ha specificamente contestato l'avvenuta esecuzione dei trasporti documentati dalle polizze di carico prodotte, ma ha eccepito la non debenza degli importi richiesti in virtù di presunti accordi su sconti e altre pretese creditorie in compensazione.

Considerata la copiosa produzione documentale di **CP_1** (fatture, polizze di carico dettagliate nelle "Invoice Attached List", Libro Giornale autentificato) e la mancata contestazione specifica da parte di **Pt_1** sull'effettiva esecuzione dei servizi di trasporto sottostanti alle fatture azionate, **CP_1** ha fornito adeguata prova dei fatti costitutivi del proprio credito per i servizi di trasporto marittimo resi.

Per una maggiore chiarezza espositiva, ci si riporta alla tabella riepilogativa delle principali fatture azionate da **CP_1** come emergenti dagli atti e dalla memoria integrativa dell'attore, con l'indicazione del credito residuo dopo l'imputazione dei pagamenti parziali effettuati da **Pt_1** documento non contestato dalla opponente.

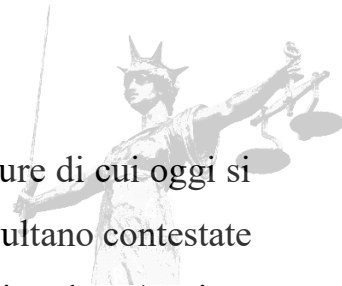
Come detto, la **CP_1** ha documentato il proprio credito producendo le copie di tutte le fatture non pagate intestate ad **Pt_1** relative ad operazioni di trasporto



effettivamente eseguite, nonché le corrispondenti polizze di carico e l'estratto autentico del libro giornale della società opposta recante l'annotazione di dette fatture. Sulla materia si rileva che la polizza di carico è il principale documento caratterizzante il trasporto marittimo: essa viene emessa dal vettore al momento di prendere in consegna la merce e svolge la funzione di prova del contratto di trasporto e del suo contenuto. In particolare, ai sensi dell'art. 459 del Codice della Navigazione, la polizza certifica l'avvenuto imbarco della merce su una data nave, indica i porti di partenza e arrivo, le parti contraenti (vettore, caricatore e destinatario) e tutte le condizioni del trasporto. La presenza in atti di tutte le polizze di carico firmate relative alle spedizioni fatturate da CP_1 costituisce un riscontro documentale diretto e dettagliato dell'avvenuto svolgimento delle prestazioni di trasporto in questione, con specifica indicazione di luoghi, tempi, mezzi e merci trasportate.

Tale corredo probatorio integra pienamente i requisiti del credito ingiunto, non lasciando adito a ragionevoli contestazioni sull'an debeatur (titolo del credito) né sul quantum. D'altra parte, Pt_1 non ha mai contestato in modo specifico né l'avvenuta esecuzione dei trasporti né l'ammontare dei noli indicati in fattura. L'opponente, infatti, non ha specificamente censurato alcuna singola voce delle fatture CP_1 (ad esempio non ha sostenuto che le tariffe indicate fossero difformi da quelle pattuite, salvo l'infondato assunto di un ulteriore sconto unilaterale) ma le contestazioni di Pt_1 si sono risolte in mere negazioni generiche dell'obbligo di pagamento, formulate per lo più in termini di stile inidonea a incrinare le risultanze documentali fornite dalla controparte. In tema di onere di contestazione, infatti, la Cassazione insegna che il convenuto ha l'obbligo di prendere posizione in maniera puntuale e circostanziata sui fatti posti dall'attore a fondamento della domanda; non è sufficiente un'affermazione indeterminata del tipo "*contesto in fatto e in diritto la domanda avversa*", che equivale a una non contestazione e non vincola affatto il giudice (Cass. 5356/09)

Inoltre, dalla documentazione in atti e dalle allegazioni delle parti emerge che Pt_1 prima dell'instaurazione del presente giudizio, non aveva mai sollevato contestazioni



in via stragiudiziale circa il credito vantato verso la CP_1 Le fatture di cui oggi si discute risultano regolarmente emesse e inviate da CP_1 e non risultano contestate tempestivamente da Pt_1 (ad esempio con comunicazioni scritte di reclamo) prima che fosse richiesto il decreto ingiuntivo europeo in questione.

Secondo la più recente giurisprudenza di legittimità, nell'ambito dei rapporti commerciali tra imprenditori, il comportamento del debitore che accetta *senza contestare* le fatture ricevute può assumere significativa valenza probatoria. In particolare, la Suprema Corte ha affermato il principio per cui *“la fattura commerciale [...] può costituire piena prova nei confronti di entrambe le parti dell'esistenza di un corrispondente contratto, allorché risulti accettata dal contraente destinatario della prestazione che ne è oggetto e annotata nelle scritture contabili”* (Cass. n. 3581/2024). L'annotazione di una fattura nei libri contabili e la mancata contestazione della medesima in sede stragiudiziale configurano un comportamento concludente del destinatario, dal quale si desume l'esistenza del relativo rapporto contrattuale e del debito che ne deriva.

Passando ad esaminare le eccezioni di compensazione e le domande riconvenzionali avanzate da Pt_1 queste appaiono infondate. L'opponente ha sostenuto l'esistenza crediti compensabili per consistenti importi a titolo di *rebates* (sconti) che sarebbero maturati nel corso del rapporto commerciale con CP_1 Tali pretesi *“commodity rebates”* (per carichi di merce) e *“six-monthly rebates”* (sconti semestrali) non risultano provati, non avendo Pt_1 prodotto alcun accordo sottoscritto tra le parti riguardante l'attribuzione di detti sconti, né alcuna fattura o nota di credito emessa da CP_1 in tal senso.

Pt_1 non ha fornito prova sufficiente dell'esistenza di un accordo vincolante con CP_1 che le attribuisse un diritto certo, liquido ed esigibile agli sconti richiesti, né che fossero maturate le condizioni per la loro applicazione. Lo scambio di e-mail del febbraio 2017 (DOC 1 Attrans), lungi dal costituire un riconoscimento del debito da parte di CP_1 evidenzia piuttosto una fase interlocutoria di verifica e contestazione. Le espressioni utilizzate dal dipendente di CP_1 il sig. Per_1, in



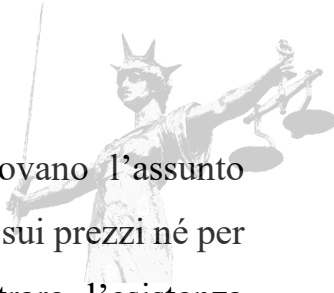
sede di prova sono inequivocabilmente indicative di un mancato accordo sugli importi e sui criteri.

Si rileva che il documento Excel denominato "Atlantica Rebate Sep '16-Oct '16.xlsx" (DOC 3 Attrans) costituisce una mera elaborazione unilaterale di Attrans e, in assenza di riscontri o accettazione da parte di CP_1 è privo di autonoma efficacia probatoria circa l'esistenza di un accordo sugli sconti ivi indicati. Inoltre, la produzione di una nota di credito relativa a un semestre precedente (DOC 4 Pt_1 non è sufficiente a dimostrare l'esistenza di un obbligo contrattuale per CP_1 di concedere sconti analoghi per i periodi successivi. La prova dell'accordo sui prezzi nel contratto di trasporto marittimo merci si basa su una combinazione di documenti, tra cui la polizza di carico, la corrispondenza, le fatture e, in alcuni casi, testimonianze, che insieme dimostrano l'importo concordato per il servizio di trasporto.

La prassi commerciale, per assurgere a fonte di obbligazione, deve essere costante, generalizzata e supportata da elementi inequivoci in merito alla concessione di sconti a prescindere dalla condotta del cliente. Le dichiarazioni del teste Pt_2, dipendente di Pt_1 pur confermando la prospettazione della convenuta dell'esistenza di accordi inerenti il prezzo dei trasporti, si scontrano con le univoche contestazioni documentali e con la testimonianza di segno contrario del Sig. Per_1. In assenza di un accordo scritto che definisca chiaramente i termini e le condizioni per la maturazione degli sconti, e a fronte delle contestazioni di CP_1 la prova del diritto agli sconti non può ritenersi raggiunta.

Depone in senso contrario alla tesi di Pt_1 anche il fatto – sottolineato da CP_1 – che alcune delle fatture per cui l'opponente pretende l'applicazione retroattiva dei *rebates* risultano già integralmente saldate da Pt_1 per le quali non era stata richiesta alcuna nota credito, se non dopo l'emissione dell'ingiunzione di pagamento, né erano stati contestati gli importi fatturati richiamando i presunti accordi sul prezzo.

I *commodity rebates* riportati nei doc. 1 e 1bis di parte opponente secondo cui sono dovuti per i mesi di luglio, ottobre, novembre e dicembre 2015 e gennaio, febbraio, marzo, aprile, luglio e agosto 2016 per un totale di € 141.568,00, prestazioni di

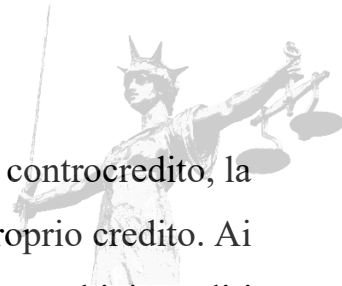


trasporto già eseguite da CP_1 e pagate da Pt_1 non provano l'assunto dell'opponente in quanto non è stata provata l'esistenza di un accordo sui prezzi né per tabulas né per testi. La mail con la quale CP_2 intende mostrare l'esistenza dell'accordo sui prezzi è sufficiente a dimostrare che un accordo c'era stato nel passato ma che trattavasi di accordo temporaneo tanto che il teste escusso all'udienza del 25.11.2022 Persona_1 per la CP_1 interrogato sul capo 4 afferma che non c'era alcun accordo tariffario agevolato tra le parti e che la scontistica veniva applicata solo in relazione ai volumi trasportati e dei regolari pagamenti e sul capo 6 ribadisce che la scontistica veniva applicata solo al riscontro dei criteri suindicati (pagamenti regolari e volumi trasportati). Ancora interrogato sul capo 8 in merito al doc. 1 prodotto afferma che con lo stesso non erano riconosciuti gli sconti ma si doveva rivedere il documento in questione, e precisa che questo era stato prodotto e emesso da parte opponente CP_2. Ancora afferma che per i periodi contestati non era stato approvato alcuno sconto, che gli sconti dovevano comunque essere approvati con conferma scritta del management e che nel documento in esame (doc. 4 prodotto da CP_2 la scontistica richiesta da parte opponente non era stata approvata, che il documento era stato unilateralmente formato e contestato tanto che con mail successiva lo stesso teste lo riscontrava e scriveva che doveva essere rivisto.

Quanto emerso dall'escussione dei testi e dai documenti prodotti in giudizio conferma l'eccezionalità della scontistica e non la normalità della sua applicazione.

Se Pt_1 avesse ritenuto di aver diritto a quegli sconti, avrebbe quanto meno contestato e detratto gli importi prima di pagare dette fatture, oppure sollecitato l'emissione di note di credito da parte di CP_1 prima di ricevere l'ingiunzione di pagamento in esame.

Alla luce dell'istruttoria e di quanto documentato dalle parti si rileva che la pretesa esistenza di un credito da *rebates* in favore di Pt_1 appare sprovvista di prova sia contrattuale che documentale e, pertanto, non può trovare accoglimento neppure la richiesta di compensazione sollevata da Pt_1 relativi ai *rebates*.



Va rammentato infatti che, per opporre in compensazione un proprio controcredito, la parte opponente ha l'onere di provarne l'esistenza e la liquidità del proprio credito. Ai sensi dell'art. 1243 c.c., la compensazione legale richiede che entrambi i crediti contrapposti siano certi, liquidi ed esigibili. Al riguardo va osservato che l'onere della prova dei fatti costitutivi dei crediti compensativi incombeva interamente su **Pt_1** trattandosi di eccezione in senso stretto da essa sollevata con domanda riconvenzionale: ebbene, tale onere non risulta minimamente assolto dall'opponente, la quale non ha fornito elementi probatori idonei a dimostrare l'esistenza, l'entità e la riferibilità a **CP_1** dei controcrediti invocati. La mancanza di prova certa sui fatti costitutivi ne impedisce l'utilizzabilità in compensazione (art. 1243, co. 1 c.c.), oltre a comportare il rigetto dell'eventuale domanda riconvenzionale restitutoria/risarcitoria correlata.

Per quanto riguarda la domanda di risarcimento per danni ai trailers della **Pt_1** anch'essa va rigettata.

Pt_1 ha richiesto la somma di € 80.206,89 a titolo di risarcimento per danni che assume essere stati arrecati da **CP_1** ai propri semirimorchi durante le operazioni di trasporto. A sostegno di tale pretesa, ha fatto riferimento a fatture di riparazione e perizie relative a eventi asseritamente occorsi nel periodo 2010-2013, con emissione delle relative fatture di addebito a **CP_1** negli anni 2013-2014.

CP_1 da parte sua ha eccepito in via preliminare la prescrizione del diritto al risarcimento e, nel merito, ha contestato l'esistenza, l'ammontare e l'imputabilità dei danni.

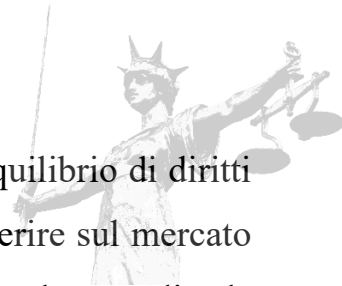
L'eccezione di prescrizione sollevata da **CP_1** è fondata e assorbente. I diritti nascenti dal contratto di trasporto di cose, inclusa l'azione per perdita o avaria, sono soggetti, ai sensi dell'art. 2951 c.c., a prescrizione breve di un anno (o diciotto mesi se il trasporto ha inizio o termine fuori d'Europa). Anche a voler considerare la normativa speciale del codice della navigazione, l'art. 438 cod. nav. prevede un termine di prescrizione di un anno dalla riconsegna della merce o, in caso di perdita totale, dal



giorno in cui la merce avrebbe dovuto arrivare a destinazione, per le azioni di risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate.

Nel caso di specie, i danni lamentati da *Pt_1* risalgono al periodo 2010-2013. La presente causa è stata incardinata a seguito dell'opposizione al decreto ingiuntivo del 2019. La domanda riconvenzionale per tali danni è stata quindi formulata ben oltre la scadenza di qualsiasi termine di prescrizione applicabile, sia esso annuale o quinquennale (ove si volesse ipotizzare una responsabilità extracontrattuale, comunque non specificamente allegata nei suoi presupposti distinti da quella contrattuale). *Pt_1* non ha fornito alcuna prova di atti interruttivi della prescrizione idonei a mantenere vivo il proprio diritto. Pertanto, la domanda riconvenzionale di *Pt_1* per il risarcimento dei danni ai trailers deve essere considerata prescritta.

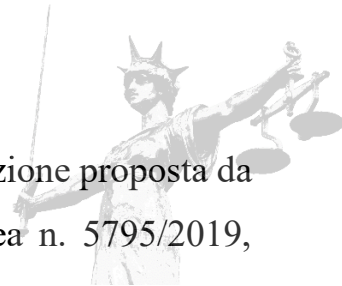
Da ultimo, non meritano accoglimento le doglianze di *Pt_1* circa le asserite condotte anticoncorrenziali di *Controparte_1*. Per configurare un abuso di posizione dominante ai sensi dell'art. 3 della L. 287/1990 e dell'art. 102 TFUE, è necessario, in primo luogo, definire il mercato rilevante sotto il profilo del prodotto e geografico, e successivamente dimostrare che l'impresa accusata detiene una posizione dominante su tale mercato, ossia la capacità di comportarsi in misura apprezzabile indipendentemente dai concorrenti, dai fornitori e, in ultima analisi, dai consumatori. Infine, occorre provare che tale posizione dominante sia stata sfruttata abusivamente attraverso condotte idonee a falsare la concorrenza (es. prezzi predatori o eccessivamente gravosi, pratiche escludenti, discriminazioni ingiustificate). L'onere di fornire tali prove incombe sulla parte che lamenta l'abuso e, nel caso in esame, *Pt_1* non ha fornito alcuna allegazione specifica, né tantomeno prova, in ordine alla definizione del mercato rilevante in cui *CP_1* avrebbe operato in posizione dominante. La semplice affermazione di una "posizione dominante" è del tutto generica e insufficiente. Parimenti, per quanto attiene all'abuso di dipendenza economica, disciplinato dall'art. 9 della L. 192/1998 (norma ritenuta dalla giurisprudenza di portata generale e applicabile anche al di fuori dei rapporti di subfornitura), è necessario dimostrare non solo l'esistenza di una situazione di dipendenza economica di



un'impresa nei confronti di un'altra (caratterizzata da un eccessivo squilibrio di diritti e obblighi e dalla reale impossibilità per l'impresa dipendente di reperire sul mercato alternative soddisfacenti), ma anche che l'impresa dominante abbia abusato di tale situazione. Nel caso di specie, le misure adottate da CP_1 con la comunicazione del 20 ottobre 2016 (DOC 6 Pt_1 – ossia la revoca delle agevolazioni creditizie, l'applicazione delle tariffe ufficiali e la richiesta di pagamento dei debiti pregressi – appaiono, alla luce della documentazione in atti e delle testimonianze, una reazione commercialmente giustificata e proporzionata alla situazione di persistente e cospicuo inadempimento di Pt_1. Come risulta dal prospetto prodotto da CP_1 già alla data del 31.10.2016 il debito scaduto di Pt_1 era significativo. La decisione di un creditore di modificare le condizioni commerciali nei confronti di un cliente cronicamente insolvente, revocando facilitazioni precedentemente concesse e richiedendo il rispetto di termini di pagamento più stringenti o l'applicazione di tariffe standard, rientra nell'ordinaria gestione del rischio d'impresa e non configura di per sé un abuso, a meno che non sia attuata con modalità palesemente discriminatorie o finalizzate a escludere concorrenti, circostanze non provate da Pt_1. Il fatto che Pt_1 si stesse avvalendo anche dei servizi di un altro vettore (Grandi Navi Veloci) smentisce, peraltro, una sua totale dipendenza economica da CP_1 o l'impossibilità di reperire alternative sul mercato. Infine, Pt_1 non ha fornito alcuna prova concreta e quantificata del danno che sarebbe derivato dalle asserite condotte anticoncorrenziali, né del nesso di causalità tra tali condotte e il pregiudizio lamentato. Per tutte queste ragioni, la domanda riconvenzionale di risarcimento danni per condotte anticoncorrenziali deve essere rigettata.

Da quanto motivato ne consegue che l'opposizione proposta è infondata e va confermato il decreto ingiuntivo europeo n. 5795/2019, emesso da questo Tribunale. Le spese di lite, come liquidate in dispositivo, seguono la soccombenza, in applicazione dei parametri medi previsti dal D.M. n. 5572014 come modificato dal D.M.147/2022, (per le fasi di studio, introduttiva, istruttoria e decisionale; fascia 2 scaglione 5).

P.Q.M.



Il Tribunale in composizione monocratica, pronunciando sull'opposizione proposta da *Parte_1* avverso l'Ingiunzione di Pagamento Europea n. 5795/2019, emessa da questo Tribunale, così provvede:

a) rigetta l'opposizione e conferma l'Ingiunzione di Pagamento Europea n. 5795/2019 emessa dal Tribunale di Napoli e lo dichiara esecutivo.

b) rigetta le domande riconvenzionali proposte da *Parte_1* per quanto su motivato.

d) condanna l'opponente al pagamento, in favore della *Parte_1* in persona del l.r.p.t, delle spese di lite, che liquida in complessivi € 22.457,00 per compensi professionali, oltre rimborso spese forfettarie in ragione del 15%, oltre I.V.A. e C.P.A..

Così deciso in Napoli, 05.07.2025

Il GOP (dott.ssa Concetta Menale)

Arbitrato in Italia