

N. R.G. 47822/2017



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di MILANO

- Sezione specializzata in materia di impresa A -

Il Tribunale, in composizione collegiale nelle persone dei seguenti magistrati:

Silvia Giani	Presidente Relatore
Lorena Casiraghi	Giudice
Edmondo Tota	Giudice

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I grado iscritta al n. r.g. **47822/2017** promosso da:
AUTOTRASPORTI BELTRAMBINI EMILIO & FIGLI S.N.C.,
CENTRO CARNE S.P.A.,
COMUNIELLO GIUSEPPE & C. S.N.C.,
COOPERATIVA SOCIALE P.G. FRASSATI DI PRODUZIONE E LAVORO
S.C.S. – ONLUS,
DITTA DEL VECCHIO ANDREA,
SOCIETÀ EMILIANA MATTONELLE MARMI ED AFFINI – SEMMA
S.R.L.,
EUGANEA ROTTAMI S.P.A.,
COOP AUTOTRASPORTI E FACCHINAGGIO ROMITO SOC. COOP.
A.R.L.,
DITTA AUTOTRASPORTI MARTAGNI PALMO,
AUTOTRASPORTI F.LLI MENCATTELLI F.& M. S.N.C.,
PETROLNAFTA DI CONTI GIOVANNI & C. S.N.C.,
DITTA RUSCIGNO GIUSEPPE,



**SANLORENZO TRASPORTI DI SANLORENZO LUIGI E C. S.N.C. IN
LIQUIDAZIONE,
DITTA SCACCIAFERRO GIUSEPPE,
AUTOTRASPORTI SPAGNUL DI SPAGNUL TANCREDI & C. S.N.C.,
DITTA STRATTA CARLO,
STRATTA LOGISTICA S.R.L.,
SINVEST S.R.L. (già TRASPORTI PESANTI DI STORTI TULLIO & C.
S.R.L.),**

tutte rappresentate e difese dagli avvocati Enrico Scoccini e Giovanni Scoccini,
giusta procura in calce agli atti

Attrici

contro

IVECO S.P.A. con gli Avv.ti Enrico Adriano Raffaelli, Elisabetta Teti e
Alessandro Raffaelli, giusta procura in calce agli atti

Convenuta

nonché contro

**TRATON SE (già MAN SE),
MAN Truck & Bus AG,
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,**

tutte rappresentate e difese dagli Avv.ti Rino Caiazzo, Francesca Costantini,
Edoardo De Carlo, giusta procura in calce agli atti;

PACCAR Inc.,

DAF Trucks N.V.,

DAF Trucks Deutschland GmbH,

tutte rappresentate e difese dagli Avv.ti Piero Fattori, Antonio Auricchio, Eva
Cruellas Sada e Salvatore Gaudiello, giusta procura in calce agli atti;

SCANIA AB,

SCANIA CV AB,

SCANIA Deutschland GmbH,

tutte rappresentate e difese dagli Avv.ti Massimo Greco, Emilio De Giorgi e Marco
Valerio Lupoli, giusta procura in calce agli atti;



MERCEDES-BENZ GROUP AG (già **DAIMLER**), rappresentata e difesa dagli
Avv.ti Mario Siragusa, Carlo Santoro, giusta procura in atti;

AB VOLVO (PUBL),

VOLVO LASTVAGNAR AB,

RENAULT TRUCK SAS,

VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH,

tutte rappresentate e difese dagli Avv.ti Gian Luca Zampa, Fabio Arossa, Lucia
Lucchesi, Ermelinda Spinelli, giusta procura in atti.

Terze chiamate

OGGETTO: Antitrust per violazione dell'art. 101 TFUE

*

Sommario

<u>Conclusioni delle parti</u>	5
<u>Svolgimento del processo</u>	22
<u>1. Le allegazioni delle attrici</u>	22
<u>2. Le difese della convenuta Iveco</u>	24
<u>3. Le difese delle terze chiamate partecipanti al cartello e gli sviluppi processuali</u>	25
<u>4. La rimessione della causa in decisione e la sentenza non definitiva</u>	28
<u>5. Gli sviluppi processuali successivi alla sentenza non definitiva. La riunione con la causa promossa nei confronti del gruppo SCANIA. Il rigetto delle plurime istanze di sospensione del giudizio. I provvedimenti istruttori</u>	30
<u>6. I quesiti formulati al CTU. I chiarimenti ex art. 92 disposizioni attuazione c.p.c. Le conclusioni del consulente tecnico d'ufficio</u>	34
<u>7. Le istanze successive al deposito della relazione peritale. La richiesta di chiarimenti al CTU con particolare riguardo all'effetto trascinamento. Il reiterato tentativo di conciliazione</u>	39
<u>8. La proposta conciliativa formulata dal giudice istruttore, non accettata dalla convenuta e dalle terze chiamate. La rimessione della causa al collegio per la decisione e, nelle more, la rinuncia agli atti del processo tra alcune delle parti</u>	40
<u>MOTIVAZIONE</u>	42
<u>1. L'eccezione di prescrizione</u>	42
<u>2. La Decisione della Commissione Europea del 19.7.2016 e la sua efficacia ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1/2003</u>	43



<u>3. Il perimetro del vincolo dell'accertamento antitrust per il giudice nazionale.....</u>	<u>49</u>
<u>4. Inapplicabilità ratione temporis dell'art. 14 secondo comma d.lgs. 3/2017 in tema di presunzione di esistenza del danno prodotto dai cartelli.....</u>	<u>50</u>
<u>5. Il passing on offence. Inapplicabilità ratione temporis dell'art. 12.2 d.lgs. 3/2017 sulla presunzione relativa concernente gli acquirenti indiretti</u>	<u>52</u>
<u>6. L'applicabilità del disposto dell'art. 17.1 direttiva 2014/104/UE.....</u>	<u>53</u>
<u>7. Le presunzioni semplici di cui agli artt. 2727 e 2729 c.c.....</u>	<u>54</u>
<u>8. La Decisione della Commissione e il giudizio risarcitorio follow on</u>	<u>56</u>
<u>9. La consulenza tecnica e la risposta al quesito sull'esistenza del danno</u>	<u>58</u>
<u>10. Conclusioni sull'esistenza del danno da sovrapprezzo.....</u>	<u>62</u>
<u>11. Il danno da ritardo</u>	<u>64</u>
<u>12. Il perimetro della violazione antitrust con riguardo al mercato di prodotto: autocarri medi, pesanti e autocarri nuovi.....</u>	<u>65</u>
<u>13. La quantificazione del danno patrimoniale da sovrapprezzo. La stima del CTU.....</u>	<u>66</u>
<u>14. La quantificazione del danno da sovrapprezzo operata da questo Tribunale</u>	<u>69</u>
<u>15. L'effetto trascinamento (cd Lingerin)</u>	<u>72</u>
<u>16. Quantificazione dei danni</u>	<u>73</u>
<u>17. Gli autocarri rientranti nel perimetro della violazione antitrust e quelli da ricomprendere per l'effetto trascinamento.....</u>	<u>75</u>
<u>18. La prova del titolo di acquisto dei veicoli. Il pagamento del prezzo.....</u>	<u>78</u>
<u>19. Il Passing on defence: onere della prova prima e dopo il recepimento della direttiva</u>	<u>80</u>
<u>20. Le risultanze in tema di pass on defence.....</u>	<u>82</u>
<u>21. Le difese della convenuta e delle terze chiamate circa l'inottemperanza all'ordine di esibizione da parte delle attrici.....</u>	<u>84</u>
<u>22. L'ordine di esibizione. Non applicabilità ratione temporis della sanzione probatoria. Ragionevolezza e proporzionalità.....</u>	<u>85</u>
<u>23. L'eccezione di riduzione del danno per benefici fiscali.....</u>	<u>89</u>
<u>24. Gli interessi e la rivalutazione monetaria</u>	<u>91</u>
<u>25. Le quote di corresponsabilità e la manleva</u>	<u>92</u>
<u>26. Rinunce agli atti</u>	<u>93</u>
<u>27. Le spese processuali</u>	<u>94</u>



Conclusioni delle parti

Per parte attrice

“Voglia Ill.mo Tribunale adito ogni contraria istanza respinta e disattesa:

A) In via principale

1. Dichiarare preliminarmente Iveco Spa responsabile per tutti i danni causati alle attrici dal cartello di cui alle premesse in violazione dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (in seguito “TFUE”) e dell'articolo 53 dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo (in seguito “accordo SEE”).

2. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali. arrecati dal suddetto Cartello a AUTOTRASPORTI BELTRAMBINI EMILIO & FIGLI S.N.C., quantificati in € 188.881,02 comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

3. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a CENTRO CARNE S.P.A., quantificati in € 144.413,42, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

4. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a COMUNIELLO GIUSEPPE & C. S.N.C., quantificati in € 604.865,88, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà



accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi

fino all'effettivo risarcimento.

5. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a COOPERATIVA SOCIALE P.G. FRASSATI DI PRODUZIONE E LAVORO SCS – ONLUS, quantificati in € 233.052,83 comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

6. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a DEL VECCHIO ANDREA, quantificati in € 171.770,16 comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

7. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a SOCIETA' EMILIANA MATTONELLE MARMI ED AFFINI- SEMMA S.R.L., quantificati in € 208.789,11, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

8. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a EUGANEA ROTTAMI S.P.A., quantificati in € 313.547,22, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al



31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

9. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a COOP AUTOTRASPORTI E FACCHINAGGIO ROMITO SOC. COOP. ARL, quantificati in € 335.498,16, comprensivi di interessi e

rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

10. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a AUTOTRASPORTI MARTAGNI PALMO, quantificati in € 431.342,25, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

11. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a AUTOTRASPORTI F.LLI MENCATTELLI F.& M. S.N.C., quantificati in € 244.291,86, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.



12. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a PETROLNAFTA DI CONTI GIOVANNI & C. S.N.C., quantificati in € 269.857,53, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

13. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a RUSCIGNO GIUSEPPE, quantificati in € 520.388,84, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

14. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a SANLORENZO TRASPORTI DI SANLORENZO LUIGI E C. S.N.C. IN LIQUIDAZIONE, quantificati in € 353.770,22, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore

che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

15. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a SCACCIAFERRO GIUSEPPE, quantificati in €231.719,41, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso



di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

16. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a AUTOTRASPORTI SPAGNUL DI SPAGNUL TANCREDI & C. S.N.C., quantificati in € 488.306,00, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

17. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a STRATTA CARLO, quantificati in € 621.416,75, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

18. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a STRATTA LOGISTICA S.R.L., quantificati in € 319.260,4375 comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

19. Condannare Iveco Spa al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali arrecati dal suddetto Cartello a SINVEST S.R.L. (già TRASPORTI PESANTI DI STORTI TULLIO & C. S.R.L.), quantificati in € 3.131.688,00, comprensivi di interessi e rivalutazione monetaria al 31.08.2019, cui si dovranno aggiungere interessi e rivalutazione monetaria da tale data fino al soddisfo, o nella somma maggiore o minore che verrà accertata in corso di causa o che sarà



comunque ritenuta di giustizia o di equità, in ogni caso oltre interessi e rivalutazione maturandi fino all'effettivo risarcimento.

20. In subordine alla denegata e non creduta ipotesi in cui fosse accertata la traslazione del sovrapprezzo determinato dal cartello dei costruttori di autocarri nel mercato a valle dove le attrici operano, le stesse chiedono che la convenuta sia condannata a risarcirle del danno rappresentato dal mancato guadagno derivante dalle minori vendite conseguenza dei maggiori prezzi praticati nel mercato a valle.

21. Condannare Iveco Spa ad una somma equitativamente determinata ai sensi dell'art. 96 c.p.c. per aver rifiutato senza giustificato motivo di partecipare alla procedura di negoziazione ai sensi dell'art. 4 del D.L. 12 settembre 2014 n.132, convertito in L. n. 162/2014;

22. Condannare Man Se, Man Truck & Bus Ag, Man Truck & Bus Deutschland Gmbh, Daimler Ag, Paccar Inc., Daf Trucks n.v., Daf Trucks Deutschland Gmbh, Scania Ab, Scania Cv Ab, Scania Deutschland Gmbh, Ab Volvo (Publ), Volvo Lastvagnar Ab, Renault Truck Sas e Volvo Group Trucks Central Europe Gmbh ad una somma equitativamente determinata ai sensi dell'art. 96 c.p.c.

B) In via istruttoria si chiede che questo Ill.mo Giudice voglia ammettere le istanze istruttorie formulate nel corso del presente giudizio e di seguito riportate

1. ordinare a Iveco, Daimler AG, MAN, DAF, Volvo Renault l'esibizione di: copia della comunicazione degli addebiti ricevuta dalla Commissione europea relativa al procedimento AT.39824- Trucks, ai sensi dell'art. 10 del Regolamento CE n.773/2004;

2. ordinare a Volvo Lastvagnar AB di esibire le comunicazioni dei prezzi applicabili per l'acquisto cui si fa riferimento nell'allegato 5 dei contratti con i concessionari Veicoli Industriali Padana Spa e Adriatica Veicoli Industriali Srl (docc. 103 e 104 allegati alla memoria 183 VI co. n. 2 di Volvo/Renault) effettuate dalla stessa dal 26.07.2010, data di stipula del contratto, ad oggi.

3. Concedere un termine di almeno 20 giorni alle Attrici per integrare le rispettive difese allegatorie e istruttorie, alla luce delle evidenze, anche probatorie, rese



disponibili all'esito dell'accesso differito ai documenti secretati di Iveco e le altre chiamate in causa".

*

Per la convenuta IVECO S.P.A.

“Voglia l'Ill.mo Giudice adito, *contrariis rejectis* e previa ogni pronuncia e/o declaratoria del caso, così giudicare:

In via preliminare di merito:

- dichiarare l'estinzione per avvenuta prescrizione dei diritti azionati dalle parti attrici per le ragioni esposte in narrativa e, per l'effetto, rigettare tutte le domande formulate nei confronti di Iveco S.p.A.;

In via principale:

- previa, ove occorra, sospensione del giudizio ai fini degli invocati rinvii pregiudiziali alla Corte di giustizia dell'Unione Europea *ex art. 267 TFUE* e/o dell'invocato incidente di costituzionalità alla Corte Costituzionale e/o della pendenza dell'impugnazione da parte delle società del gruppo Scania della decisione della Commissione europea del 27 settembre 2017 resa nel procedimento AT.39824- Trucks (causa T-799/17 attualmente pendente avanti al Tribunale UE), rigettare tutte le domande formulate dalle parti attrici nei confronti di Iveco S.p.A. in quanto infondate, in fatto e in diritto, per le ragioni esposte in narrativa;

In via subordinata:

- nella denegata e non creduta ipotesi di accoglimento, anche parziale, delle domande svolte dalle attrici nei confronti di Iveco S.p.A., accertare e dichiarare le singole quote di responsabilità di MAN SE; MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH; Daimler AG; AB Volvo (publ); Volvo Lastvagnar AB; Renault Truck SAS; Volvo Group Trucks Central Europe GmbH; PACCAR Inc.; DAF Trucks N.V.; DAF Trucks Deutschland GmbH; Scania AB; Scania CV AB; Scania Deutschland GmbH nella causazione dei danni eventualmente subiti dalle attrici e, per l'effetto, condannare ciascuna di esse al risarcimento del danno



limitatamente alla relativa quota di responsabilità, ovvero in subordine condannare ciascuna di esse a tenere indenne, in tutto o in parte, Iveco S.p.A. di quanto la stessa dovesse essere condannata a pagare o avesse pagato in favore delle attrici, per la misura eccedente la sua eventuale quota di responsabilità;

In via istruttoria:

- respingere le istanze istruttorie avversarie in quanto inammissibili e/o irrilevanti, per tutti i motivi esposti negli atti del giudizio;
- in via di subordine, accogliere le istanze istruttorie formulate dalla Iveco S.p.a. nella seconda e terza memoria *ex art. 183 comma 6 c.p.c.*, in particolare, l'ordine di esibizione *ex art. 210 c.p.c.* e degli artt. 3 e 11 del D. Lgs. n. 3/2017, e l'ammissione della prova per testi dei Dott. Maurizio Ciro, del Dott. Lorenzo Coppi e del Dott. Avagliano, sui capitoli formulati in atti;
- in via di subordine, accertare e dichiarare la confidenzialità dei documenti riservati di Iveco S.p.A. debitamente indicati nella seconda memoria *ex art. 183 comma 6 c.p.c.* e la sussistenza dei presupposti per applicare la tutela rafforzata e, per l'effetto, prevedere delle specifiche modalità di accesso a tali documenti riservati;

In ogni caso:

- con vittoria di spese, diritti e compensi professionali, oltre a spese generali, IVA e CPA come per legge”.

*

Per TRATON SE (in qualità di successore legale di MAN SE), MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

“In via principale:

- a) rigettare tutte le domande spiegate da Iveco S.p.A. nei confronti di MAN in ragione della accertata infondatezza dell'azione delle parti attrici;

In via subordinata:



b) nella denegata ipotesi di accoglimento, anche solo parziale, delle domande delle parti attrici, accertare e dichiarare che MAN non è responsabile dei danni lamentati dalle attrici e, per l'effetto, rigettare tutte le domande spiegate nei confronti della stessa MAN in quanto inammissibili e comunque infondate;

In via ulteriormente subordinata:

c) dopo aver scomputato dal perimetro di quantificazione del danno gli autocarri MAN targati BS736VB, CK696AX, DK627GN e DL089TA, rispetto ai quali lo stesso CTU ha evidenziato in Perizia l'inidoneità della documentazione fornita da parte attrice a provare la titolarità dei mezzi e l'avvenuto pagamento del prezzo dedotto, limitare l'eventuale responsabilità di MAN alla relativa quota eventualmente ascrivibile, secondo il criterio indicato al § 7 della prima memoria istruttoria e in conformità con quanto previsto dall'art. 9, comma 3, del D. Lgs. n. 3/2017 nonché dall'art. 2, comma 4 della Direttiva 2014/104/UE, che prevedono che il beneficiario dell'immunità sia responsabile solo nei confronti dei suoi acquirenti diretti o indiretti;

In via istruttoria:

d) previa rimessione della causa in istruttoria, disporre ai sensi dell'art. 193 c.p.c. la rinnovazione della CTU, tale per cui:

1) il CTU, per quantificare il danno, utilizzi l'analisi econometrica prodotta da MAN, da cui emergono una percentuale di *overcharge* e un effetto *lingering* non statisticamente significativi;

2) al fine di consentire a MAN e alle altre Case Costruttrici di produrre una valutazione quantitativa del *passing on*, il CTU chieda a parte attrice di depositare in giudizio tutta la documentazione individuata da MAN in sede istruttoria e durante i lavori peritali o, in subordine, determini in via equitativa il *passing on* sulla base delle prove qualitative offerte;

e) MAN chiede inoltre che venga disposta prova testimoniale sul seguente capitolo di prova:



“Vero che ha elaborato il proprio report (doc. 10 del fascicolo di MAN, che si esibisce al teste) sulla base di dati autentici, cioè estratti dai sistemi informatici aziendali, forniti da MAN SE”.

Ai fini della anzidetta prova orale, si indica quale teste il sig. Thilo Klein, domiciliato presso Compass Lexecon, 5 Aldermanbury Square, London EC2V7HR.

In ogni caso:

f) con vittoria di spese, diritti e compensi professionali, oltre a spese generali, IVA e CPA come per legge”.

Si noti che in sede di comparsa conclusionale la chiamata, in via principale, ha chiesto di “rigettare tutte le domande spiegate da Iveco S.p.A. nei confronti di MAN in ragione della accertata infondatezza dell’azione delle parti attrici”, senza far riferimento alla prescrizione.

*

Per AB VOLVO (publ), VOLVO LASTVAGNAR AB, RENAULT TRUCK SAS, VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GmbH

“Voglia l’Ill.mo Tribunale adito, *contrariis rejectis*, previo ogni più opportuno accertamento e/o declaratoria, così giudicare:

in via preliminare e/o pregiudiziale:

- sospendere il presente giudizio ai fini del rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell’Unione Europea *ex art. 267 TFUE* e/o dell’invocato incidente di costituzionalità, come articolato negli scritti difensivi;
- in ogni caso, accertare e dichiarare che le domande delle attrici in questo giudizio non sono estese nei confronti di AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS e Volvo Group Trucks Central Europe GmbH;

nel merito, in via principale:

- in ogni caso, rigettare in quanto infondate in fatto e in diritto tutte le domande formulate dalle attrici per i motivi esposti in atti;



nel merito, in via subordinata:

- nella denegata e non creduta ipotesi di accoglimento, anche parziale, delle domande formulate dalle attrici, ridurre l'ammontare dell'eventuale risarcimento dovuto alle attrici *ex art.* 1227 c.c. nonché in misura dell'eventuale trasferimento del sovrapprezzo sui clienti a valle;

- in ogni caso, per quanto occorrer possa in via riconvenzionale, nella denegata e non creduta ipotesi di accoglimento, anche parziale, delle domande formulate dalle attrici, accertare e dichiarare le singole quote di responsabilità delle Case Costruttrici nella causazione dei danni eventualmente subiti dalle attrici secondo i criteri che saranno indicati in corso di causa e, per l'effetto, condannare ciascuna di esse al risarcimento del danno limitatamente alla propria quota di responsabilità, ovvero accertare e dichiarare il diritto di regresso delle società AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS e Volvo Group Trucks Central Europe GmbH nei confronti delle altre Case Costruttrici e per l'effetto condannarle a tenere indenni e manlevate dette società da quanto ciascuna di esse dovesse essere condannata a pagare a favore delle attrici per la misura eccedente la propria quota di responsabilità;

in via istruttoria:

- ammettere la prova per testi come formulata da Volvo/Renault in seconda e terza memoria *ex art.* 183, c. 6 c.p.c. (anche con l'ausilio di un interprete per i testi di lingua straniera);

In ogni caso:

con vittoria di spese, diritti ed onorari oltre IVA e CPA, come per legge”.

*

Per Mercedes-Benz Group AG (già Daimler AG)

“(i) in via preliminare, dichiarare l'avvenuta prescrizione dei diritti fatti valere dalle attrici;



(ii) in via principale, rigettare tutte le domande formulate dalle attrici in quanto infondate

in fatto e in diritto e, di conseguenza, rigettare anche le domande formulate dalle altre convenute e terze chiamate nei confronti di Mercedes-Benz Group AG (già Daimler AG);

(iii) in via subordinata e anche in via riconvenzionale, nella denegata ipotesi di accoglimento, anche parziale, delle domande proposte dalle attrici:

(a) accertare e dichiarare le singole quote di responsabilità, ai sensi dell'articolo 2055, comma 2, c.c., di Iveco S.p.A. e delle altre terze chiamate (ossia MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Renault Truck SAS, PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH, Scania AB, Scania CV AB e Scania Deutschland GmbH) nella causazione dei danni eventualmente subiti dalle attrici, sulla base dell'eventuale danno specificamente riferibile ai camion di loro rispettiva produzione;

(b) limitare l'eventuale responsabilità di Daimler AG alla quota di responsabilità alla stessa eventualmente ascrivibile, sulla base dell'eventuale danno specificamente riferibile ai soli camion di sua rispettiva produzione;

(c) ove occorra, accertare e dichiarare il diritto di regresso di Daimler AG ex art. 2055, comma 2, c.c., nei confronti di ciascun debitore solidale per la rispettiva quota di responsabilità e dichiarare tenuto ciascun debitore solidale a corrispondere a Daimler AG ex art. 2055, comma 2, c.c. quanto eventualmente pagato da quest'ultima a Iveco S.p.A. e/o alle attrici in eccedenza rispetto a quanto dovuto in base alla sua eventuale quota di responsabilità;

(iv) in via istruttoria, nella misura in cui sia necessario per rigettare le domande proposte dalle attrici, ammettere i capitoli di prova di seguito formulati (con escussione dei testi in lingua inglese, come da traduzione prodotta sub doc. 33, alla presenza di un interprete):



- 1) Vero che, nel periodo 1997-2006, i prezzi lordi di listino per il mercato italiano erano fissati da Mercedes Benz Italia S.p.A., mentre nel periodo 2006-2011 i prezzi lordi di listino erano fissati dalla sede centrale di Daimler AG per finalità di pianificazione e contabilità aziendale?
- 2) Vero che, nel periodo 1997-2011, i prezzi lordi di listino (come quelli di cui alla Decisione n. 39824 della Commissione europea) erano diversi dai prezzi di vendita dei camion Daimler ai concessionari in Italia?
- 3) Vero che i prezzi di vendita dei camion Daimler ai concessionari in Italia nel periodo 1997-2011 erano decisi e negoziati indipendentemente da Mercedes Benz Italia S.p.A. con i concessionari stessi?
- 4) Vero che i file elencati nel doc. 29 di Daimler (da rammonstrare al teste) contengono i dati elaborati e utilizzati da E.CA Economics GmbH (“E.CA Economics”) per la redazione dei report prodotti da Daimler sub docc. 27-28 (da rammostrare al teste), come meglio illustrato nella dichiarazione prodotta sub doc. 31 di Daimler (da rammostrare al teste)?
- 5) Vero che i file elencati nel doc. 29 di Daimler (da rammonstrare al teste) sono stati realizzati da E.CA Economics con i dati di Daimler ricevuti da EFS Unternehmensberatung GesmbH (“EFS”), come meglio illustrato nella dichiarazione prodotta sub doc. 31 di Daimler (da rammostrare al teste)?
- 6) Vero che i dati di Daimler trasmessi da EFS a E.CA Economics ai sensi del capitolo precedente sono stati estratti e/o elaborati dalla stessa EFS, come meglio illustrato nella dichiarazione prodotta sub doc. 32 di Daimler (da rammostrare al teste).

Si indicano quali testi:

- (a) il Sig. Dietmar Mack, domiciliato presso Daimler AG, Atlanta Business Center, 1201, Vaihinger Str. 131, 70567 Stoccarda (Germania), sui capitoli nn. 1), 2) e 3);
- (b) i Sigg.ri Rainer Nitsche, Thomas Hildebrand e Rafael Aigner, domiciliati presso E.CA Economics GmbH, Schlossplatz 1, 10178 Berlino (Germania) sui capitoli nn. 4) e 5);
- (c) il Sig. Maximilian Mrstik, domiciliato presso EFS Unternehmensberatung GesmbH, Ungargasse 59-61, 1030 Vienna (Austria), sul capitolo n. 6)”.

*



Per PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH

“Voglia codesto Ill.mo Tribunale, *contrariis reiectis*:

– **In via principale:**

1) rigettare tutte le domande attoree, in quanto inammissibili e/o infondate, per tutte le ragioni indicate in atti e, anche quale conseguenza del rigetto delle domande attoree, rigettare le domande formulate da Iveco S.p.A. e dagli altri Produttori di Autocarri nei confronti di DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH e PACCAR Inc., per tutte le ragioni indicate in atti;

– **In subordine:**

2) nella denegata ipotesi di accoglimento delle domande avversarie, accertare e dichiarare le singole quote di responsabilità di Iveco S.p.A., MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck S.A.S., Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Scania AB, Scania CV AB, Scania Deutschland GmbH rispetto ai danni eventualmente subiti dagli attori e condannare Iveco S.p.A., MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck S.A.S., Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Scania AB, Scania CV AB, Scania Deutschland GmbH (limitatamente alla quota di responsabilità ascrivibile a ciascuna di esse) a tenere manlevate e indenni DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH e PACCAR Inc., in relazione a quanto queste ultime fossero eventualmente condannate a pagare o avessero pagato in eccesso rispetto alla propria eventuale quota di responsabilità;

– **In via istruttoria:**

3) respingere le istanze istruttorie formulate dagli attori, in quanto inammissibili e/o irrilevanti, per le ragioni indicate in atti;

4) ammettere la prova orale sui seguenti capitoli:

Cap. 1) Vero che i dati su cui si fonda l'analisi economica contenuta nella relazione di Compass Lexecon prodotta da DAF Trucks N.V., DAF Deutschland GmbH, PACCAR Inc.



sub doc. n. 42 che si rammostra al teste e, in particolare, i dati contenuti nell'Allegato E e descritti negli Allegati A e C di tale relazione, sono stati estratti dai sistemi informatici denominati OMS, MI e "Order Board" in uso dalle Società del Gruppo DAF, nonché dalla contabilità ufficiale delle Società del Gruppo DAF;

Cap. 2) Vero è che il procedimento di determinazione del prezzo al rivenditore ha inizio quando il rivenditore – sulla scorta della c.d. Specifica Commerciale del modello (i.e., combinazione di una configurazione di base con specifiche opzioni disponibili) e delle personalizzazioni richieste dal suo potenziale cliente – contatta DAF, che negozia con il rivenditore il prezzo dell'autocarro che sarà applicato al rivenditore prima che l'autocarro venga poi effettivamente rivenduto dal rivenditore al cliente finale, ad un prezzo che a sua volta viene negoziato tra il rivenditore e il cliente finale;

Cap. 3) Vero è che il prezzo negoziato da DAF con il singolo rivenditore è il risultato di una pluralità di fattori legati a quel particolare rivenditore e/o alle caratteristiche e/o dimensioni dell'ordine e/o a quel cliente finale e/o a politiche commerciali di DAF, come le campagne commerciali determinate di volta in volta dallo stesso e le condizioni generali di mercato in quel determinato periodo di tempo;

Cap. 4) Vero è che tra i fattori che contribuiscono a determinare il prezzo di vendita dell'autocarro da DAF al singolo rivenditore, vi sono anche il numero di autocarri ordinati e/o il numero ed il tipo di optional/funzionalità accessorie richieste dal cliente finale e/o la composizione e le caratteristiche specifiche dell'autocarro richieste dal cliente finale;

Cap. 5) Vero è che tra i fattori che concorrono a determinare il prezzo di vendita dell'autocarro da DAF al singolo rivenditore, vi sono strategie commerciali ad hoc volte ad acquisire un nuovo cliente specifico;

Cap. 6) Vero è che tra i fattori di cui ai capitoli precedenti che concorrono a determinare il prezzo di vendita dell'autocarro da DAF al singolo rivenditore, vi sono le caratteristiche del cliente finale, le dimensioni dello stesso e/o i prezzi e/o il numero di autocarri ordinati o acquistati in precedenza;

Cap. 7) Vero è che DAF e DAF Veicoli Industriali S.p.A. rimangono estranee e non partecipano alla determinazione del prezzo al cliente finale da parte del rivenditore;



Cap. 8) Vero è che il rivenditore vende gli autocarri al cliente finale a un prezzo determinato all'esito di una negoziazione individuale tra il rivenditore e quello specifico cliente finale;

Cap. 9) Vero è che la determinazione del prezzo al cliente finale da parte del rivenditore all'esito della loro negoziazione individuale tiene in considerazione, tra gli altri fattori, anche il valore di pacchetti di altri beni e servizi aggiuntivi forniti dal rivenditore al cliente, l'installazione di particolari equipaggiamenti o di specifici accessori, la realizzazione di modifiche strutturali all'autocarro, nonché la manutenzione, i servizi post-vendita, l'estensione di garanzie, i corsi di guida e altro che vorrà specificare;

Cap. 10) Vero è che la determinazione del prezzo al cliente finale da parte rivenditore all'esito della loro negoziazione individuale tiene in considerazione, tra gli altri fattori, la precedente o futura relazione con il cliente finale, il volume di acquisti da parte dello stesso, il prezzo dei precedenti acquisti da parte del medesimo cliente e il potere contrattuale del cliente finale;

Cap. 11) Vero è che la determinazione del prezzo al cliente finale da parte del rivenditore all'esito della loro negoziazione individuale tiene in considerazione, tra gli altri fattori, la richiesta, da parte del cliente stesso, di ottenere un finanziamento e/o il valore di eventuali autocarri usati dati in permuta;

Cap. 12) Vero che il comunicato stampa di cui al ns. doc. 46 che si rammostra al teste relativo all'introduzione in commercio di autocarri DAF conformi allo *standard* di emissione Euro 3 è stato diffuso al pubblico nel settembre 1999;

Cap. 13) Vero che il comunicato stampa di cui al ns. doc. 48 che si rammostra al teste relativo all'introduzione in commercio di autocarri DAF conformi agli *standard* di emissione Euro 4 ed Euro 5 è stato diffuso al pubblico nell'ottobre 2005;

Cap. 14) Vero che DAF ha avviato la progettazione e lo sviluppo di motori conformi allo *standard* di emissione Euro 3 già nel 1993;

Cap. 15) Vero che DAF ha presentato al pubblico e ha iniziato a commercializzare autocarri equipaggiati con motori conformi allo *standard* di emissione Euro 3 nel settembre 1999;

Cap. 16) Vero che DAF ha avviato la progettazione e lo sviluppo di motori conformi agli *standard* di emissione Euro 4 ed Euro 5 già nel luglio 1998;



Cap. 17) Vero che DAF ha presentato al pubblico autocarri equipaggiati con motori conformi agli *standard* di emissione Euro 4 ed Euro 5 nell'ottobre 2005;

Cap. 18) Vero che DAF ha iniziato a commercializzare autocarri equipaggiati con motori conformi agli *standard* di emissione Euro 4 ed Euro 5 nel febbraio 2006;

Cap. 19) Vero che i dati su cui si fonda la Replica di Compass Lexecon al Report Lear prodotta da DAF Trucks N.V., DAF Deutschland GmbH, PACCAR Inc. di cui al ns. doc. 44 che si rammostra al teste e, in particolare, i dati contenuti nell'Allegato A, sono stati estratti dai sistemi informatici denominati OMS, MI e "Order Board" in uso dalle Società del Gruppo DAF, nonché dalla contabilità ufficiale delle Società del Gruppo DAF.

Si indica, come teste sui capitoli di prova sopra riportati, il Sig. **Nico den Houting**, nato a Rotterdam, Paesi Bassi, il 22 novembre 1961 domiciliato presso DAF Trucks N.V.

5) rigettare l'istanza di rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio presentata dagli attori il 9 settembre 2024".

*

Per SCANIA AB, SCANIA CV AB, SCANIA Deutschland GmbH

“Voglia l'ill.mo Tribunale, rigettata ogni contraria istanza, ferma ogni più ampia riserva di ulteriori domande, eccezioni e istanze nell'eventuale prosecuzione del giudizio, così giudicare

1) **nel merito**, rigettare integralmente tutte le domande avversarie proposte dagli Attori, e di conseguenza anche quelle proposte da Iveco S.p.A. in via subordinata di regresso nei confronti di Scania AB, Scania CV AB e Scania Deutschland GmbH, in quanto inammissibili e comunque infondate in fatto e in diritto, per tutti i motivi esposti in narrativa;

2) **in via subordinata nel merito**, nella denegata ipotesi in cui venga riconosciuto l'esistenza di qualsivoglia danno, accertare e dichiarare la carenza di interesse ad agire e/o il difetto di legittimazione attiva degli Attori, nonché per quanto occorrer possa di Iveco S.p.A. con riferimento a quelle domande formulate in via subordinata di regresso nei confronti di Scania AB, Scania CV AB e Scania Deutschland GmbH, ovvero comunque l'assenza di qualsivoglia asserito danno in



capo agli Attori, essendo esso stato traslato sui rispettivi clienti degli Attori e, per l'effetto, dichiarare l'inammissibilità e/o respingere tutte tali domande;

3) **in via ulteriormente subordinata nel merito**, per la non creduta e denegata ipotesi di accertamento della responsabilità di Scania AB, Scania CV AB e/o Scania Deutschland GmbH per i fatti di cui è causa in solido con le altre società convenute o terze chiamate Iveco S.p.A., MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, DAF Trucks N.V. PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, e Daimler AG, accertare e dichiarare che la responsabilità di Scania AB, Scania CV AB e/o Scania Deutschland GmbH è limitata alla quota che risulterà al termine del giudizio e, per l'effetto, condannare ciascuna delle menzionate Iveco S.p.A., MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, DAF Trucks N.V. PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, e Daimler AG al risarcimento del danno con riferimento alla loro accertata quota di responsabilità; ovvero, in estremo subordine, condannare le stesse società a manlevare e tenere indenne Scania AB, Scania CV AB e/o Scania Deutschland GmbH per la loro complessiva quota di responsabilità e, quindi, a corrispondere a Scania AB, Scania CV AB e/o Scania Deutschland GmbH, in via di regresso, le somme che le stesse Scania AB, Scania CV AB e/o Scania Deutschland GmbH dovessero essere condannate a pagare, o avessero pagato, agli Attori e/o a Iveco S.p.A. e/o ad una o più delle altre società sopra elencate chiamate in giudizio da Iveco S.p.A. in misura eccedente la loro accertata quota di responsabilità;

4) **in via istruttoria**, rigettare l'ordine di esibizione richiesto dagli Attori”.

Svolgimento del processo

1. Le allegazioni delle attrici

Con atto del 5.10.2017 le attrici, imprese che svolgono attività di autotrasporto per conto terzi o in alcuni casi per conto proprio, hanno citato in giudizio dinanzi al



Tribunale di Milano, Sezione Specializzata in materia d'Impresa, IVECO S.p.A. per condotta anticoncorrenziale, avendo essa partecipato per 14 anni, dal 17 gennaio 1997 al 18 gennaio 2011, sia direttamente sia in qualità di controllante della propria filiale tedesca Iveco Magirus AG, a un Cartello tra le principali case costruttrici di autocarri, che ha riguardato l'intero spazio economico europeo.

A seguito di una domanda di immunità presentata da MAN (chiamata in causa), con Decisione del 19 luglio 2016 C (2016) 4673, pubblicata in data 6.04.2017, la Commissione europea ha accertato l'esistenza di un Cartello tra gennaio 1997 e gennaio 2011 tra le case costruttrici di autocarri, relativa a una infrazione dell'art. 101 TFUE e dell'art. 53 dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo (SEE), con alterazione della concorrenza sul mercato degli autocarri medi (tra 6 e 16 tonnellate) e pesanti (oltre 16 tonnellate).

Tale Decisione è stata assunta a seguito di una procedura di *settlement* disciplinata dal Regolamento CE n. 773/2004.

La Decisione ha riguardato tutte le case costruttrici parti del presente giudizio (convenuta e terze chiamate), con l'eccezione delle società del gruppo SCANIA, che ha deciso di seguire la procedura ordinaria. La Decisione ha accertato che le imprese coinvolte hanno posto in essere "accordi collusivi", volti a coordinare sia i prezzi e gli aumenti dei prezzi lordi nel SEE per gli autocarri medi e pesanti, sia le tempistiche e il trasferimento dei costi connessi all'introduzione delle tecnologie a basse emissioni richieste dalle norme da EURO 3 a EURO 6.

Per quanto riguarda il gruppo SCANIA il procedimento è proseguito autonomamente, concludendosi con la decisione del 27 settembre 2017. La Commissione ha accertato che Scania ha partecipato, con le altre Case costruttrici, alla collusione riguardante i prezzi lordi degli autocarri nel SEE, nonché le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tecnologie a basse emissioni per autocarri medi e pesanti, in violazione dell'art. 101 TFUE dal 1997 al 2011. Ha pertanto inflitto alle società del gruppo SCANIA, ai sensi dell'art. 23, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1/2003 un'ammenda di € 850.523.000,00, dichiarando Scania Deutschland GmbH responsabile in solido al pagamento di € 40.003.282,00.



Le società attrici hanno allegato che le condotte poste in essere dalle cartelliste hanno determinato ingenti danni, avendo acquistato numerosi autocarri delle società partecipanti al Cartello.

Le Attrici hanno, quindi, chiesto il risarcimento dei danni causati dalle condotte illecite accertate dalla Commissione europea, consistenti nella fissazione dei prezzi lordi degli autocarri medi e pesanti e nel ritardo nell'introduzione delle tecnologie di emissione: danni da sovrapprezzo del corrispettivo pagato per l'acquisto degli autocarri e danni da ritardo nelle tempistiche di riduzione delle tecnologie a standard di emissione più avanzate, da parte delle Case costruttrici, poiché avrebbe *“privato le Attrici della possibilità di acquistare veicoli conformi alle più recenti tecnologie di emissione”*.

2. Le difese della convenuta Iveco

Con comparsa, depositata in data 11.01.2018 la convenuta IVECO si è costituita, chiedendo in via preliminare l'autorizzazione alla chiamata in causa delle altre cartelliste, ai sensi degli artt. 106, 167 e 269 c.p.c., e precisamente di MAN SE, MAN TRUCK & BUS AG, MAN TRUCK & BUS DEUTSCHLAND GMBH; DAIMLER AG; PACCAR INC., DAF TRUCKS N.V., DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GMBH; SCANIA AB, SCANIA CV AB, SCANIA DEUTSCHLAND GMBH; AB VOLVO (PUBL), VOLVO LASTVAGNAR AB, RENAULT TRUCKS S.A.S., VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH.

In via preliminare, la convenuta ha eccepito l'intervenuta prescrizione dei diritti risarcitori azionati dalle parti attrici, chiedendo il rigetto integrale delle domande, previa sospensione del giudizio ai fini dell'invocato rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione Europea *ex art. 267 TFUE* e/o dell'invocato incidente di costituzionalità alla Corte Costituzionale, affermando che non trovi applicazione la Direttiva 2014/104/UE per anteriorità delle condotte oggetto della presente controversia.



Nel merito, ha contestato le domande attoree in quanto infondate, deducendo, in particolare, che:

-la decisione adottata dalla Commissione UE del 19 luglio 2016 non poteva essere utilizzata in sede risarcitoria sia perché non riguardava un cartello, ma uno scambio di informazioni, avente ad oggetto prezzi lordi di listino (c.d. *gross list prices*) e non prezzi netti, sia perché non conteneva alcuna statuizione in materia di danni provocati ai clienti finali, ai quali venivano praticati da concessionari indipendenti prezzi che variavano in considerazione delle personalizzazioni dei prodotti richieste dai clienti e degli sconti applicati dai primi;

-Iveco non avrebbe potuto accordarsi sui prezzi netti, che restavano nell'assoluta sfera di autonomia dei singoli concessionari;

-la detta decisione della Commissione non poteva avere alcuna efficacia probatoria nel giudizio risarcitorio, pena la lesione del diritto di difesa, perché proveniente da un organo che non poteva definirsi terzo ed imparziale;

- le attrici avevano l'onere di provare il danno subito e specificamente di provare il sovrapprezzo praticato da Iveco ai suoi concessionari diretti e da questi poi trasferito ai clienti finali.

Chiedeva, altresì, di esperire un rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea e/o di sollevare un incidente di legittimità costituzionale dinanzi alla Corte costituzionale, in merito alla non vincolatività ed all'assenza di valore di prova privilegiata ai fini risarcitori, quanto all'esistenza dell'illecito ed ai danni conseguenti, delle decisioni adottate dalla Commissione europea all'esito di una procedura di *settlement*, senza che vi fosse stato un procedimento di cognizione piena nel rispetto dei diritti di difesa e di contraddittorio delle parti.

Chiedeva rigettarsi la domanda per assenza di prova del danno, non potendo esso presumersi in applicazione dell'art. 14 del d.lgs. n. 3/2017, trattandosi di norma sostanziale che non può essere applicata alle fattispecie verificatesi prima della sua entrata in vigore.

3. Le difese delle terze chiamate partecipanti al cartello e gli sviluppi processuali



3.1. Alla prima udienza del 31.01.2018 il Giudice ha assegnato alle parti termine fino al 15.03.2018 per argomentare sulla questione preliminare della chiamata dei terzi e ha fissato l'udienza del 27.03.2018.

Con ordinanza datata 18.04.2018 il Giudice ha autorizzato la chiamata delle terze cartelliste, fissando l'udienza del 12.12.2018.

3.2. In data 21.11.2018 si sono costituite SCANIA AB, SCANIA CV AB, SCANIA Deutschland GmbH, chiedendo in via preliminare la sospensione del giudizio in virtù dell'appello proposto da SCANIA contro il provvedimento della Commissione reso nei suoi soli confronti in data 27 novembre 2017, eccependo altresì l'intervenuta prescrizione dei diritti risarcitori azionati dalle attrici e l'infondatezza delle domande, nonché formulando, in via riconvenzionale, nei confronti di IVECO e delle altre Case Costruttrici, domande di accertamento delle quote di corresponsabilità e di regresso nei confronti delle altre Case Costruttrici quali debitori solidali.

3.3. Si è costituita altresì DAIMLER (oggi Mercedes-Benz Group AG), chiedendo in via preliminare la sospensione del giudizio al fine di esperire un rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea ex art. 267 TFUE in relazione all'interpretazione dell'art. 22, par. 1, della Direttiva 2014/104/UE ed eccependo l'avvenuta prescrizione dei diritti risarcitori; chiedendo in via principale la sospensione del giudizio al fine di esperire rinvio pregiudiziale alla CGUE ex art. 267 TFUE in relazione all'interpretazione dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1/2003 (e/o sollevare questione di legittimità costituzionale) e di rigettare le domande attoree in quanto infondate; in via riconvenzionale, di accertare e dichiarare le singole quote di responsabilità ai sensi dell'art. 2055 comma 2, c.c. di IVECO e delle altre chiamate in causa e di accertare e dichiarare il diritto di regresso di DAIMLER nei confronti di ciascun debitore solidale.

3.4. In data 22.11.2018 si sono costituite MAN SE (oggi TRATON SE), MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, eccependo la non vincolatività, a fini risarcitori, delle decisioni adottate dalla Commissione all'esito di una procedura di *settlement*, chiedendo il rigetto di tutte le domande attoree,



previo esperimento del rinvio pregiudiziale alla CGUE e, in via riconvenzionale subordinata, di accertare le singole quote di responsabilità con condanna delle altre cartelliste al risarcimento del danno limitatamente alle rispettive quote e/o esercitando azione di regresso incrociato.

3.5. In data 23.11.2018 si sono costituite PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH formulando le medesime eccezioni proposte dalle altre terze chiamate e chiedendo anch'esse il rigetto delle domande attoree e, in via riconvenzionale, l'accertamento delle singole quote di responsabilità.

3.6. In data 18.04.2019 sono intervenute volontariamente nel processo ai sensi dell'art. 105 c.p.c. altre 32 imprese, allegando l'esistenza di autonomi danni cagionati dal Cartello.

3.7. Con provvedimento del 30.07.2019, il Giudice ha disposto la separazione della causa promossa degli attori da quella proposta dai terzi intervenuti ex art. 103, comma 2, c.p.c. e ha concesso alle parti i termini di cui all'art. 183, comma 6 nn. 1, 2 e 3, c.p.c., fissando l'udienza ex art. 184 c.p.c. del 17.1.2020 così disponendo: *“I terzi intervenuti hanno ampliato il thema decidendum. In proposito va rammentato che essi lamentano, ciascuno, pregiudizi autonomi –a valle dell'illecito antitrust- rispetto ad un numero assai elevato di camion. Inoltre, essi prospettano posizioni omogenee tra loro -per avere acquistato e/o ottenuto in leasing i veicoli litigiosi- ma disallineate rispetto a quelle degli attori, che allegano di avere acquistato con contratti di compravendita i camion litigiosi.*

E' allora consigliabile, al fine di una più sollecita definizione del processo disporre – attraverso il rimedio previsto dall'art. 103, comma 2, c.p.c.- la separazione dalla presente causa di quella introdotta dai terzi intervenuti.

Tale scelta ordinatoria, rimessa alla valutazione del giudice istruttore, appare:

- ammissibile, giacché tra le posizioni degli attori e dei terzi intervenuti sussiste solo un rapporto di litisconsorzio facoltativo, che ha originato rapporti processuali tra loro scindibili;

- opportuna, giacché la trattazione congiunta renderebbe più gravose, ritardandole, le complesse attività anche istruttorie nonché più difficoltoso un attento esame di ciascuna



delle singole posizioni azionate. Il principio della ragionevole durata del processo prevale infatti rispetto alle ragioni di economia processuale che motivano il favore verso il *simultaneus processus*).

3.8. In pendenza dei termini per il deposito delle memorie *ex art. 183*, comma 6 c.p.c., IVECO e le terze chiamate hanno presentato istanza affinché fossero adottate specifiche misure per garantire la tutela rafforzata della riservatezza dei documenti depositati dalle stesse e contenenti informazioni confidenziali e sensibili sulle Case Costruttrici, di natura commerciale e/o strategica e relativi, tra l'altro, ai prezzi di vendita ai *dealer* e ai costi di produzione dei camion.

Con ordinanza del 15.10.2019, il Giudice ha accolto l'istanza di riservatezza e ha differito l'accesso ai documenti riservati, garantendo "la concessione di termini alle parti per integrare le rispettive memorie *ex art. 183*, comma 6, c.p.c., alla luce delle nuove evidenze, anche probatorie, rese disponibili solo all'esito dell'accesso differito ai documenti".

4. *La rimessione della causa in decisione e la sentenza non definitiva*

All'udienza istruttoria del 17.1.2020 la convenuta IVECO e gli altri terzi chiamati hanno chiesto la rimessione della causa al collegio per la decisione delle questioni pregiudiziali e preliminari di merito.

Con ordinanza del 25.02.2020 il Giudice, visto l'art. 189 c.p.c. ha fissato udienza di precisazione delle conclusioni del 30.6.2020, "*anche alla luce alle numerose questioni, pregiudiziali e preliminari, formulate dalle parti, di particolare complessità e rilevanza. E ciò con particolare riguardo:*

- *all'istanza di sospensione del giudizio, sollecitata ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) n.1/2003 dalla difesa Iveco e dalle terze chiamate in attesa della pronuncia del Tribunale di Primo Grado, innanzi al quale Scania ha impugnato la decisione della Commissione;*
- *all'istanza di rinvio alla Corte Costituzionale ex art. 23 L. 1953 n. 87 formulata dalla difesa Iveco;*



- *all'istanza di rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione Europea ex art. 267 TFUE richiesto dalla difesa di Iveco e delle terze chiamate;*
- *all'eccezione di estinzione del credito risarcitorio per intervenuta prescrizione, astrattamente idonea a definire –in parte de qua- il giudizio;*
- *alle scelte processuali più opportune da adottare per l'eventuale prosecuzione del giudizio, con particolare riguardo alle modalità di accesso ai documenti riservati depositati dalle parti -convenuta e terze chiamate- e alla conseguente modulazione del diritto difesa, declinato sotto il versante del diritto alla prova, a favore delle altre parti processuali”.*

All'udienza di precisazione delle conclusioni, celebrata il 30 giugno 2020 con trattazione scritta, il G.I. ha rimesso la causa al Collegio, assegnando alle parti i termini ex art. 190 c.p.c., per il deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica.

La causa è stata discussa oralmente innanzi al Collegio ex art. 275, comma 2, c.p.c. all'udienza del 14.1.2021.

In data 24.05.2021 è stata pubblicata sentenza non definitiva, il cui dispositivo si riporta di seguito: *“Il Tribunale di Milano, Sezione Specializzata in materia d'impresa – A – non definitivamente pronunciando ex art. 279, comma 2, n. 4, c.p.c. sulle domande proposte dalle attrici nei confronti di IVECO SPA e da quest'ultima contro le terze chiamate, nonché sulle domande trasversali formulate da queste ultime, rigettata ogni altra istanza ed eccezione, così provvede:*

1) dispone la separazione della causa promossa dalle Attrici contro IVECO s.p.a. avente ad oggetto le domande relative agli autocarri a marchio “Scania”, nonché delle domande svolte dalla convenuta nei confronti di Scania Ab, Scania Cv Ab, Scania Deutschland GmbH, da tutte le altre cause fino a questo momento riunite nel presente giudizio;

2) dispone, rispetto alle domande delle Attrici contro IVECO s.p.a. avente ad oggetto le domande relative agli autocarri a marchio “Scania, nonché rispetto alle domande svolte dalla convenuta nei confronti di Scania Ab, Scania Cv Ab, Scania



Deutschland Gmbh -indicate al punto sub 1- l'iscrizione della causa a ruolo come da separata ordinanza;

3) con riferimento agli altri rapporti processuali diversi da quelli indicati al punto sub 2, rigetta l'eccezione di prescrizione proposta dalla convenuta e dalle terze chiamate per i motivi indicati in narrativa, dispone la rimessione della causa sul ruolo, come da separata ordinanza".

Con ordinanza in pari data, il Tribunale fissava l'udienza di prosecuzione dell'istruttoria del 5.10.2021, poi differita per riassegnazione della causa ad altro giudice istruttore.

Giova sin d'ora precisare che la detta sentenza non definitiva è stata confermata sia dalla Corte di appello di Milano, con la sentenza n. 2874/2023, sia dalla Suprema Corte di cassazione con l'ordinanza n. 19729/2025 ed è passata in giudicato.

5. Gli sviluppi processuali successivi alla sentenza non definitiva. La riunione con la causa promossa nei confronti del gruppo SCANIA. Il rigetto delle plurime istanze di sospensione del giudizio. I provvedimenti istruttori

A seguito della separazione disposta dal Tribunale, le attrici hanno riassunto le domande relative ai veicoli a marchio Scania, iscrivendo a ruolo il giudizio con RG 27242/2021.

Con ordinanza emessa il 23 luglio 2022, il nuovo giudice istruttore, rigettata l'istanza di sospensione della causa ai sensi dell'art. 16 Reg. 1/2003, ha disposto la riunione alla presente causa di quella promossa nei confronti del gruppo SCANIA.

La Decisione della Commissione europea nei confronti di SCANIA in data 27.09.2017 -che era stata oggetto di impugnazione, a differenza della Decisione del 19.07.2016 riguardante tutte le altre case costruttrici convenute e terze chiamate nella presente causa- è stata confermata con la sentenza resa il 2.2.2022 nel giudizio T-799/17 dal Tribunale dell'Unione Europea, che ha rigettato l'impugnazione proposta dal gruppo SCANIA. In ragione di ciò, il Tribunale, ritenuto che la sentenza del giudice UE di primo grado (e successivamente confermata dalla Corte di Giustizia) fosse idonea a superare l'originaria incertezza circa l'esito



dell'impugnazione della decisione Scania, ha rigettato l'istanza di sospensione del giudizio.

Con ordinanza depositata il 26.07.2022, il Giudice istruttore ha rigettato l'istanza di sospensione della causa avanzata dalla convenuta e dalle terze chiamate per la pendenza di impugnazioni avverso la sentenza parziale n. 4491/21, in mancanza del presupposto della richiesta concorde delle parti ex art. 279, comma 4, c.p.c.; ha provveduto sulle istanze istruttorie, ammettendo gli ordini di esibizione richiesti dalla convenuta e da alcune terze chiamate, rimettendo il loro ambito effettivo alla valutazione dei documenti effettivamente necessari a tal fine da eseguirsi tramite le valutazioni del CTU; ha ammesso la CTU e ha confermato i provvedimenti di secretazione già adottati in via provvisoria, disponendo l'autorizzazione all'accesso a tali informazioni ai difensori delle parti ed ai consulenti tecnici delle parti stesse. Ha fissato per il giuramento del CTU e per la formulazione del quesito l'udienza del 13.9.2022, così disponendo:

“Quanto alle parti attrici, non ritiene il giudicante di accogliere l'istanza di esibizione della comunicazione degli addebiti ricevuta dalla convenuta e dalle terze chiamate dalla Commissione europea relativa al procedimento AT.39824- Trucks, ai sensi dell'art. 10 del Regolamento CE n.773/2004, non ritenendo tale documento essenziale – stante l'intervenuta decisione nel merito - anche in relazione ai limiti di producibilità di documenti attinenti alla procedura di settlement (art. 4, comma 5 d.lgsvo 3/17); va invece accolta l'istanza di svolgimento di CTU, come di seguito si preciserà;

- quanto alla convenuta IVECO s.p.a., l'ordine di esibizione rivolto nei confronti delle società attrici e volto a dare fondamento all'eccezione di traslazione a valle dell'ipotizzato sovrapprezzo va accolto, ma la sua concreta esecuzione deve essere differita nell'ambito della consulenza tecnica d'ufficio che di seguito sarà ammessa: in tale sede sarà il CTU a valutare quale parte della documentazione, tra quella richiesta, risulti effettivamente rilevante al fine di evitare che il fascicolo di causa sia investito da una produzione documentale massiva e non necessariamente rilevante ai fini delle indagini;

- quanto alle terze chiamate AB VOLVO, VOLVO LASTVAGNAR AB, RENAULT TRUCK SAS, VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH, i capitoli di prova da esse formulati non risultano ammissibili e/o rilevanti, sia in quanto per alcune circostanze essi



risultano idonei a porre in discussione profili già oggetto di accertamento nella Decisione 2016, sia perché in parte valutativi o connessi a circostanze rispetto alle quali la mera prova testimoniale non potrebbe risultare risolutiva, sia perché relative a profili che potranno essere verificati – ove contestati – nell’ambito della CTU che verrà disposta; anche in questo caso l’ordine di esibizione rivolto nei confronti delle società attrici e volto a dare fondamento all’eccezione di traslazione a valle dell’ipotizzato sovrapprezzo va accolto, ma la sua concreta esecuzione deve essere differita nell’ambito della consulenza tecnica d’ufficio che di seguito sarà ammessa: in tale sede sarà il CTU a valutare quale parte della documentazione, tra quella richiesta, risulti effettivamente rilevante al fine di evitare che il fascicolo di causa sia investito da una produzione documentale massiva e non necessariamente rilevante ai fini delle indagini;

- quanto alle terze chiamate MAN SE, MAN Truck & Bus SE già MAN Truck & Bus AG) e MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, anche per esse l’ordine di esibizione rivolto nei confronti delle società attrici e volto a dare fondamento all’eccezione di traslazione a valle dell’ipotizzato sovrapprezzo va accolto, ma la sua concreta esecuzione deve essere differita nell’ambito della consulenza tecnica d’ufficio che di seguito sarà ammessa: in tale sede sarà il CTU a valutare quale parte della documentazione, tra quella richiesta, risulti effettivamente rilevante al fine di evitare che il fascicolo di causa sia investito da una produzione documentale massiva e non necessariamente rilevante ai fini delle indagini; i capitoli di prova dedotti attengono a profili che potranno essere più appropriatamente esaminati e verificati nel corso delle indagini tecniche che vengono disposte;

- per le terze chiamate SCANIA AB, SCANIA CV AB e SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, i capitoli di prova testimoniali – sostanzialmente vertenti sulla provenienza e trattamento dei dati utilizzati dalle parti per elaborare le loro memorie tecniche – non risultano rilevanti, in mancanza di contestazioni in ordine alle circostanze capitolate e in relazione al fatto che in ogni caso ove necessario una verifica di tali dati potrà essere svolta nell’ambito della CTU che sarà disposta;

- per la terza chiamata DAIMLER AG, i capitoli di prova dedotti non possono essere ammessi in quanto per alcune circostanze essi risultano idonei a porre in discussione profili già oggetto di accertamento nella Decisione 2016, sia perché in parte valutativi o connessi a circostanze rispetto alle quali la mera prova testimoniale non potrebbe risultare risolutiva, sia perché relative a profili che potranno essere verificati – ove contestati – nell’ambito della CTU che sarà ammessa;



- per le terze chiamate DAF TRUCKS N.V., DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GmbH e PACCAR Inc., il capitolo di prova non risulta ammissibile tenuto conto che ogni valutazione dei dati forniti potrà essere svolta in sede di CTU;

ritenuto altresì che per ciò che attiene alle istanze di confidenzialità e accesso ai documenti confidenziali con modalità di tutela rafforzata svolte dalla convenuta e da alcune delle terze chiamate:

- che le argomentazioni svolte a sostegno dell'effettiva attualità dei profili di segreto commerciale che dovrebbero imporre dette misure non consentono di individuare profili di particolare rilevanza; come è noto, per verificare se la divulgazione dei documenti prodotti dalle parti potrebbe determinare un danno grave al soggetto che le ha fornite al di là della natura di tali informazioni – che nel caso di specie per il loro intrinseco valore commerciale, finanziario o strategico certamente potrebbero dare luogo in astratto a tale danno – dovrebbe verificarsi l'epoca cui dette informazioni risalgono, posto che anche tali informazioni potrebbero perdere la loro rilevanza commerciale per effetto del trascorrere del tempo;

- che nel caso di specie i dati forniti in via riservata atterrebbero a condotte commerciali risalenti quantomeno a più di un decennio precedente l'instaurazione della presente causa, mentre appare del tutto evidente che l'esigenza di evitare di diffondere informazioni che potrebbero essere usate per avviare altri giudizi risarcitori – profilo evidenziato da IVECO s.p.a. - non può essere considerato interesse meritevole di protezione (v. Comunicazione sulla protezione delle informazioni riservate da parte dei giudici nazionali nei procedimenti concernenti l'applicazione a livello privatistico del diritto della concorrenza dell'UE 2020/C 242/01, punti 22 e 23);

- che, pur dando atto di tali obbiettive e non irrilevanti carenze nelle allegazioni delle parti a sostegno della prospettata necessità di applicare misure di riservatezza rafforzate in relazione dati ed informazioni risalenti ad epoche apparentemente superate quanto all'attualità delle esigenze di riservatezza che potrebbero individuarsi come permanenti, ritiene questo giudice di accedere comunque in via prudenziale alle istanze svolte – tenuto conto che comunque le informazioni in questione potrebbero rivelare metodiche commerciali consolidate e attualmente in uso – anche tenuto conto che le parti attrici non hanno sollevato particolari contestazioni al riguardo;



- che a tale proposito appare sufficiente a garantire tali profili di riservatezza l'autorizzazione all'accesso a tali informazioni limitato ai difensori delle parti ed ai consulenti tecnici delle parti stesse, che avranno facoltà di comunicare alle parti notizie in merito ai contenuti di tali documenti solo in eventuale forma aggregata e riassuntiva, con riferimenti ad intervalli di valori ove sia necessario considerare dati specifici”.

6. I quesiti formulati al CTU. I chiarimenti ex art. 92 disposizioni attuazione c.p.c.
Le conclusioni del consulente tecnico d'ufficio

6.1. All'udienza del 13.09.2022 il CTU ha prestato giuramento di rito sui quesiti così formulati:

“Dica il CTU, esaminati gli atti di causa ed acquisiti ove ritenuti necessari elementi informativi al fine di verificare la fondatezza delle tesi rispettivamente svolte dalle parti:

- in relazione all'acquisto dei veicoli nuovi indicati dalle parti attrici (anche mediante leasing) e di quelli acquistati dalle stesse sul mercato dell'usato, se i prezzi di acquisto versati siano stati influenzati ed in quale misura dai fatti accertati dalla Commissione europea con la Decisione del 19.7.2016, verificando se ed in quale misura le intese che hanno interessato le parti appartenenti al cartello sanzionato abbiano determinato la sussistenza di un indebito sovrapprezzo sul prezzo finale di acquisto dei veicoli in questione (trattori stradali e motrici al netto degli allestimenti) che possa ritenersi causalmente connesso agli illeciti accertati;

- con riguardo alle condotte individuate dalla Commissione europea nella Decisione del 19.7.2016 volte a ritardare l'introduzione delle tecnologie a basse emissioni da EURO 3 a EURO 6, se tali condotte abbiano determinato pregiudizi economici in danno delle società attrici in relazione ai profili di danno da esse evidenziati e la misura di tale pregiudizio ove positivamente accertato;

- ove risultasse accertabile la sussistenza di un sovrapprezzo che abbia influenzato l'acquisto da parte delle società attrici dei veicoli in questione, sia nuovi che usati, tale sovrapprezzo sia stato o meno e in quale misura effettivamente traslato a valle dalle società attrici, tenuto conto della natura di beni strumentali propria di tali veicoli e/o rispetto ai servizi forniti a terzi e comunque di eventuali ulteriori circostanze che abbiano potuto registrare una eventuale traslazione, valutando la documentazione in atti come



prodotta dalle parti ed ammessa dal giudice nei limiti e secondo le indicazioni affidate alla valutazione del CTU;

- ove fosse accertata la traslazione del sovrapprezzo determinato dal cartello dei costruttori di autocarri nel mercato a valle dove le attrici operano, valuti il CTU l'eventuale sussistenza di un danno rappresentato dal mancato guadagno derivante dalle minori vendite conseguenza dei maggiori prezzi praticati nel mercato a valle;

- verifichi per ciascun veicolo oggetto di contestazione la effettiva riconducibilità dell'acquisto di essi nell'ambito del periodo di accertamento dell'intesa definito dalla Commissione Europea e, ove sussistano elementi che ne abbiano esteso gli effetti anche oltre tale periodo, anche per periodi successivi nonché la relativa provenienza di fabbrica da ciascuna delle convenute e delle parti intervenute, escludendo altresì eventuali duplicazioni di richieste risarcitorie per medesimi veicoli;

- calcoli il CTU sul danno eventualmente individuato gli interessi e la rivalutazione monetaria pertinente”.

Il Giudice ha assegnato termine per il deposito della relazione finale al 12.3.2023.

6.2. Con ordinanza del 2.12.2022 il Giudice, vista la nota depositata dal CTU di chiarimenti e quella depositata nell'interesse delle attrici, ha fissato l'udienza del 21.12.2022 per la trattazione dell'istanza *ex art. 92 disp. att. c.p.c.*

Con ordinanza del 23.01.2023, il Giudice ha integrato il quesito peritale invitando a tenere conto anche della decisione della Commissione europea del 29.9.2017 e della sentenza del Tribunale UE del 2.2.2022 nella causa T-799/17, considerata la presenza dei veicoli SCANIA nell'ambito delle richieste risarcitorie formalizzate dalle parti attrici, nonché la posizione delle stesse società produttrici di tali veicoli in quanto chiamate quali terzi sulla base delle domande di manleva ad esse rivolte da IVECO s.p.a., ha chiarito che gli interessi da quantificare fossero quelli legali, in mancanza di allegazione e prova di interessi in misura diversa, ha esteso il quesito al beneficio fiscale in favore delle attrici riconducibile ad un eventuale sovrapprezzo derivante dall'intesa; ha rilevato, quanto alla questione dedotta dalle ricorrenti relativa alla parzialità dei dati e affidabilità delle analisi svolte dalla convenuta e dalle terze chiamate, “che le parti attrici non hanno mai svolto nei



termini di rito alcuna istanza istruttoria volta all'acquisizione di dati grezzi e che pertanto l'analisi dovesse necessariamente essere delimitata alla verifica incrociata dei dati forniti dalle parti ed alla ricostruzione e controllo della correttezza delle metodiche utilizzate e dei calcoli eseguiti"; con riguardo alla lamentata eccessività dei documenti richiesti, ha rimesso al CTU la valutazione della eventuale ulteriore possibilità di delimitazione dei documenti richiesti.

6.3. Con successive ordinanze il Giudice ha prorogato il termine per il deposito della relazione finale del CTU al 28.06.2024 e ha fissato udienza per trattazione del 11.09.2024.

In data 27.06.2024 il CTU ha depositato la relazione finale così concludendo: "Per quanto riguarda il Quesito 1:

- sulla base delle evidenze riportate in atti, dei fatti accertati dalla Decisione CE, dalla Decisione SCANIA, dalla Sentenza UE e dalla Sentenza CGUE SCANIA, delle caratteristiche del mercato degli autocarri medi e pesanti, dei meccanismi di formazione del prezzo, dei contributi teorici della letteratura economica sul punto focale e della list price collusion, di sommarie analisi empiriche, nonché di autorevoli precedenti giurisprudenziali, è plausibile l'esistenza di un sovrapprezzo nel seguente caso, connessa alla capacità dei partecipanti all'Infrazione - a partire da un coordinamento dei prezzi lordi - ottenere effetti sui prezzi netti, sia come effetto unilaterale dell'Infrazione che come effetto coordinato dell'Infrazione;

- non sono plausibili effetti di trascinarsi (lingering) oltre il termine dell'Infrazione, poiché non vi è sufficiente prova in atti della loro esistenza;

- sono inclusi nel perimetro del calcolo del sovrapprezzo solo gli autocarri medi e pesanti (con gross vehicle weight pari o superiore a 6 tonnellate) nuovi. Sono esclusi autocarri usati, e quelli anche nuovi acquistati dopo il termine dell'Infrazione, che si intende nel gennaio 2011 per tutte le Case costruttrici tranne MAN, per la quale il termine indicato nella Decisione CE è il settembre 2010;

- le analisi econometriche di regressione presentate dalle Parti attrici e dalle Case costruttrici, sia pure con alcune limitazioni, consentono di stimare un sovrapprezzo



per cui il prezzo netto finale versato dalle Parti attrici è del 4,25% al prezzo controfattuale, e cioè pari al 4,08% del prezzo netto di acquisto al netto di allestimenti pagato dalle Parti attrici.

Per quanto riguarda il Quesito 2:

- le condotte accertate dalla Decisione CE e nella Decisione SCANIA, pur definendo un coordinamento delle tempistiche, non permettono di identificare né accertare l'esistenza di un 'ritardo';*
- in ogni caso, non è possibile identificare, per mancanza di sufficienti evidenze in atti, una data iniziale ed una data finale in cui il presunto ritardo causalmente correlato alle condotte delle Decisione CE e SCANIA avrebbe avuto luogo. Vi sono inoltre evidenze in senso contrario;*
- non vi sono sufficienti evidenze neppure per avvalorare le quantificazioni dei singoli pregiudizi di cui al Quesito (danno da svalutazione degli autocarri, danno da mancato risparmio di carburante, danno da mancato rimborso di accise e di pedaggi).*

Per quanto riguarda il Quesito 3:

- non è presente una traslazione del sovrapprezzo da rivendita (resale passing-on), dal momento che sono stati esclusi dal perimetro del Quesito gli autocarri usati;*
- per quanto riguarda la traslazione del sovrapprezzo a valle sui prezzi praticati ai propri Clienti (supply passing-on), la documentazione depositata dalle Parti attrici a seguito dell'ordine di esibizione non corrisponde a quanto richiesto dal CTU e non è sufficiente per effettuare robuste e statisticamente significative analisi a causa della frammentarietà dei dati e dei periodi temporali coperti;*
- sulla base dei dati disponibili si è provveduto comunque ad effettuare una stima dell'entità del sovrapprezzo eventualmente traslabile, che risulta compresa tra qualche centinaio e qualche migliaio di euro all'anno, e tra lo 0 e lo 0,66% dei ricavi delle Parti attrici. L'incidenza del sovrapprezzo è minima e inferiore alle fatture mensili di carburante pagate dalle Parti attrici;*



- tali evidenze, unite alle diverse dinamiche di acquisto degli autocarri delle Parti attrici e all'ammortamento dei costi, inferiore alla vita media degli autocarri stessi, porta a concludere che non vi è traslazione a valle del sovrapprezzo causalmente correlata all'Infrazione.

Per quanto riguarda il Quesito 4, si è proceduto al calcolo separato del beneficio fiscale al fine di consentire al Collegio ogni eventuale determinazione sul punto. Tale beneficio è stimabile complessivamente in 31.630 euro per i 183 autocarri inclusi, e cioè ad una media di 172,84 euro per autocarro.

Per quanto riguarda il Quesito 5, non è stata accertata alcuna traslazione di sovrapprezzo a valle, e pertanto non può sussistere alcun danno rappresentato dal mancato guadagno derivante dalle minori vendite, a loro volta conseguenza dei maggiori prezzi praticati nel mercato a valle dalle Parti attrici.

Per quanto riguarda il Quesito 6, dei 234 Autocarri oggetto di contestazione, ne sono stati esclusi 2 perché usati e 49 perché acquistati dopo il termine dell'Infrazione. Pertanto, il danno è stato quantificato su 183 autocarri nuovi con peso superiore a 6 tonnellate, prodotti dalle Parti convenute e acquistati dalle Parti attrici. Non si è effettuata alcuna valutazione sull'aspetto del livello di prova da soddisfare per l'acquisto (fattura o certificato PRA), lasciando la questione al Collegio ed effettuando la valutazione per tutti i 183 autocarri.

Per quanto riguarda il Quesito 7, il danno da sovrapprezzo (pari al 4,08% del prezzo finale corrisposto dalle Parti attrici al netto degli allestimenti) è complessivamente pari a 519.618,99 euro, a cui devono essere aggiunti 251.517,79 euro per rivalutazione monetaria e 218.358,12 euro per interessi legali alla data del 31 dicembre 2023, per un valore totale di 1.066.494,90 euro. Si veda la seguente Tavola 34 si riporta, in conclusione, la suddivisione del danno totale al 31.12.2023 (comprensivo di rivalutazione e interessi) per Parte attrice e Casa costruttrice.



Qualora il Collegio ritenga ammissibile la deduzione del beneficio fiscale conseguito dalle Parti attrici, da tale ammontare dovranno essere dedotti 31.630 euro, più la relativa rivalutazione monetaria e gli interessi legali”.

7. Le istanze successive al deposito della relazione peritale. La richiesta di chiarimenti al CTU con particolare riguardo all’effetto trascinamento. Il reiterato tentativo di conciliazione

In data 9.09.2024 parte attrice ha depositato istanza per la declaratoria di nullità della CTU e per la rinnovazione della stessa, dolendosi, *inter alia*, dell’applicazione di un doppio standard probatorio a danno delle attrici e a favore delle convenute in sede di quantificazione del danno, nonché della sottostima del danno da sovrapprezzo (anche) per il mancato riconoscimento dell’effetto di trascinamento.

All’udienza dell’11.09.2024 i difensori della convenuta IVECO, rilevato che l’istanza dell’attrice era stata depositata soltanto due giorni prima dell’udienza, hanno chiesto termine per esame e replica; istanza cui si sono associati i difensori di tutti terzi chiamati. I difensori di IVECO hanno chiesto un termine per note non inferiore a 45 giorni, anche per consentire la valutazione di eventuali ipotesi di composizione bonaria.

Il Giudice ha concesso termine alle parti per sintetiche memorie e ha fissato l’udienza del 13.11.2024 per la prosecuzione dell’istruttoria e la verifica dell’esito delle trattative.

All’udienza del 13.11.2024 il Giudice, sentite le parti, ha fissato l’udienza del 3.12.2024 per sentire il CTU a chiarimenti, con particolare riguardo al profilo degli effetti del trascinamento e per il tentativo di conciliazione.

All’udienza del 3.12.2024, verificato l’esito negativo del tentativo di conciliazione, il Giudice ha sentito il CTU a chiarimenti sull’effetto *lingering* e sull’incidenza della variabile “*lingering*” sulla quantificazione della “*overcharge*” nell’analisi di regressione adottata.

Il CTU ha confermato di non aver considerato la variabile del trascinamento e ha dichiarato l’interdipendenza delle variabili di cui al metodo econometrico



(circostanza riconosciuta dai consulenti delle parti comparse all'udienza), riconoscendo l'effetto del trascinamento fino alla modifica dei listini.

In data 4.02.2025 il CTU ha depositato nota autorizzata, affermando che, sulla base *“dell'ipotesi di un effetto di trascinamento a sei mesi, a causa dell'interdipendenza delle variabili, il sovrapprezzo principale risultasse aumentato del 20% circa, passando dal 4,08% al 4,89% del prezzo netto pagato dai Clienti finali, mentre l'effetto di trascinamento risultasse pari al 2,4% del medesimo prezzo”*.

Ha rideterminato il numero dei veicoli da considerare ai fini risarcitori in complessivi 193, di cui 183 acquisiti nel periodo precedente al 18 gennaio 2011 e 10 acquistati nel periodo 18 gennaio-18 luglio 2011. I risultati di tale scenario alternativo richiesto dal Giudice sono riportati nella Tavola 8 CTU.

Il medesimo ha concluso che, *“in questo scenario alternativo, con le stesse ipotesi di fondo della Relazione Finale, principalmente a causa dell'interdipendenza delle variabili considerate (danno principale ed effetto di trascinamento)”*, il danno da sovrapprezzo (4,89%) è quantificabile in euro 1.321.742,70 euro, comprensivo di rivalutazione monetaria e interessi legali alla data del 31.12.2023 (v. tavola 8 CTU).

8. *La proposta conciliativa formulata dal giudice istruttore, non accettata dalla convenuta e dalle terze chiamate. La rimessione della causa al collegio per la decisione e, nelle more, la rinuncia agli atti del processo tra alcune delle parti*

Con ordinanza del 30.04.2025, il giudice istruttore ha formulato la seguente proposta conciliativa e fissato l'udienza dell'11.06.2025 per verificare l'esito del tentativo di conciliazione o per precisazione delle conclusioni: *“riconoscimento del 5% di overcharge sul prezzo di n. 193 autocarri e del 2,5% sul prezzo dei tre camion acquistati tra settembre e novembre 2011, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dalla data di acquisto al saldo, oltre spese legali quantificate in complessive euro 100.000 per compensi, oltre spese non imponibili, spese generali nella misura del 15% ed accessori di legge (applicando lo scaglione medio delle cause di valore indeterminabile di particolare complessità ed applicando un coefficiente di aumento ex art. 4 secondo comma DM 55/2014 nella*



misura del 10%, per ogni parte attrice in aggiunta alla prima, e nella misura del 30% per ogni parte convenuta o terza chiamata costituita in aggiunta alla prima, nonché oltre spese processuali per CTU come liquidate e per CTP, se documentate e, comunque, tutte considerate, entro i limiti della liquidazione dei compensi al CTU”.

All’udienza dell’11.06.2025 parte attrice ha dichiarato l’adesione alla proposta formulata dal Giudice con ordinanza del 30.04.2025, mentre la convenuta IVECO e le terze chiamate SCANIA e MAN TRUCK & BUS DEUTSCHLAND GMBH, MAN SE, MAN TRUCK & BUS AG hanno dichiarato di non aderire alla proposta del Giudice; VOLVO e DAIMLER AG hanno chiesto, a tale fine, un nuovo termine.

Preso atto del fallimento del tentativo di conciliazione, e tenuto conto dei differimenti già concessi, il Giudice ha invitato le parti a precisare le conclusioni in conformità a quanto disposto con l’ordinanza del 30/4/2025 e, quindi, ha rimesso la causa in decisione al Collegio, assegnando i termini di legge per il deposito delle memorie conclusionali.

In data 30.09.2025 e 1.10.2025_VOLVO/RENAULT, Mercedes-Benz Group (già DAIMLER) e le attrici DEL VECCHIO ANDREA, AUTOTRASPORTI SPAGNUL DI SPAGNUL TANCREDI & C. SNC, RUSCIGNO GIUSEPPE, che avevano acquistato solo camion di DAIMLER e VOLVO/RENAULT, hanno depositato istanza di estinzione del procedimento.

Le altre attrici che hanno acquistato anche autocarri DAIMLER e VOLVO/RENAULT - Ruscigno Giuseppe, Scacciaferro Giuseppe, Autotrasporti Spagnul di Spagnul Tancredi & C. S.n.c., Centro Carne S.p.A., Ditta Del Vecchio Andrea, Coop Autotrasporti e Facchinaggio Romito Soc. coop. A.r.l., Petrolnafta di Conti Giovanni & C. S.n.c., Sanlorenzo Trasporti di Sanlorenzo Luigi & C. S.n.c. in liquidazione e Sinvest S.r.l. (già Trasporti Pesanti di Storti Tullio & C. S.r.l.) hanno, a loro volta, rinunciato agli atti nei confronti di IVECO con riguardo alle domande relative ai camion VOLVO/RENAULT e Mercedes-Benz Group (già DAIMLER)



MOTIVAZIONE

1. *L'eccezione di prescrizione*

Iveco ed alcune terze chiamate hanno eccepito la prescrizione dei diritti azionati dalle parti attrici e hanno reiterato, anche nelle conclusioni, tale eccezione, unitamente all'istanza di sospensione del procedimento per pregiudizialità europea e costituzionale.

L'eccezione di prescrizione dei diritti azionati dalle parti attrici è inammissibile e coperta dal giudicato formatosi sulla sentenza non definitiva di rigetto di tale eccezione.

Infatti, il Tribunale ha emesso sentenza non definitiva, ai sensi dell'art. 279, comma 2, n. 4, c.p.c., in data 24 maggio 2021, rigettando l'eccezione di prescrizione sollevata dalla convenuta e dalle terze chiamate e statuendo che il termine prescrizionale decorre dall'adozione del provvedimento della Commissione Europea.

È altresì documentato che la sentenza parziale è stata confermata dalla Corte d'appello di Milano, con la sentenza n. 2874/2023 del 10.10.2023, che ha rigettato gli appelli di Iveco, Man, Volvo/Renault e Mercedes (in tema di prescrizione, in particolare, confermando la mancata prova da parte delle appellanti della ragionevole percezione del danno ingiusto, usando l'ordinaria diligenza, per la decorrenza del termine prescrizionale). La sentenza è passata in giudicato, avendo la Suprema Corte di cassazione, con l'ordinanza n. 19729/2025 del 16.07.2025, dichiarato inammissibile il ricorso di Iveco (doc. 97 attrici).

L'eccezione è quindi inammissibile per violazione del *ne bis in idem*. Giova, peraltro, rilevare che sia la Suprema Corte sia la Corte di Giustizia si sono pronunciate, proprio con riferimento all'illecito concorrenziale accertato dalla Commissione il 19 luglio 2016, statuendo che i termini di prescrizione applicabili alle azioni di risarcimento del danno per le violazioni delle disposizioni del diritto della concorrenza degli Stati membri e dell'Unione, non possono iniziare a



decorrere prima che la violazione sia cessata e la persona lesa sia venuta a conoscenza, o si possa ragionevolmente presumere che sia venuta a conoscenza, del fatto di aver subito un danno a causa di tale violazione, nonché dell'identità dell'autore della stessa (Cass. 19729/2025 cit., relativa al caso di specie, nonché Cass., n. 5232/2024 e, quanto alla giurisprudenza comunitaria, CGUE 22 giugno 2022, C-267/20).

2. La Decisione della Commissione Europea del 19.7.2016 e la sua efficacia ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1/2003

2.1. La Commissione Europea, con Decisione n. 4673 del 19.7.2016, relativa all'infrazione dell'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e dell'art. 53 dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo (SEE), emanata all'esito di una procedura transattiva (cd. *settlement*), divenuta definitiva perché non impugnata, ha accertato che i costruttori Man, Volvo/Renault, Daimler, Iveco e Daf avevano realizzato accordi collusivi per il coordinamento dei prezzi di listino all'ingrosso da applicare nello Spazio Economico Europeo (*“l'infrazione consisteva in accordi collusivi sulla fissazione dei prezzi e sugli aumenti di prezzo lordi per gli autocarri nel SEE e non in un semplice scambio di informazioni”*), nonché per il coordinamento delle tempistiche d'introduzione delle tecnologie antinquinamento (da Euro 3 a Euro 6) e, infine, per il trasferimento sui clienti finali dei costi di adeguamento a tali direttive ambientali.

Tale decisione, adottata all'esito di una procedura di *settlement*, disciplinata dall'articolo 10 *bis* del Regolamento CE n. 773/2004, è divenuta definitiva perché non impugnata (cfr. *sub* doc 1 att., European Commission, Case AT.39824 – Trucks – Commission decision of 19.7.2016 relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the Treaty) and article 53 of the EEA Agreement).

La violazione ha riguardato tutte le case costruttrici del presente giudizio (convenuta e terze chiamate), con l'eccezione delle società del gruppo Scania, nei cui confronti è stata emessa, all'esito della procedura ordinaria, la Decisione della Commissione europea del 27 settembre 2017.



La Commissione ha accertato che Scania ha partecipato, con le altre Case costruttrici, alla collusione di cui sopra – riguardante i prezzi lordi degli autocarri nel SEE, nonché le tempistiche e il trasferimento dei costi relativi all'introduzione di tecnologie a basse emissioni per autocarri medi e pesanti – in violazione dell'art. 101 TFUE dal 1997 al 2011.

La Decisione CE del 2016 è divenuta definitiva per mancata impugnazione da parte delle case costruttrici; la Decisione nei confronti di Scania è divenuta definitiva a seguito dell'esperimento di tutti i mezzi di impugnazione, *id est* davanti al Tribunale UE (causa T-799/2017 definita con sentenza 2 febbraio 2022), che ha rigettato il ricorso proposto da Scania, e davanti alla Corte di Giustizia che, con sentenza 1 febbraio 2024, ha anch'essa rigettato l'impugnazione (causa C-251/22), con accertamento divenuto definitivo delle violazioni antitrust *ex art.* 101 TFUE.

2.2. La convenuta e le terze chiamate hanno contestato l'efficacia vincolante della decisione della Commissione, emessa all'esito della procedura transattiva (cd. *settlement*) nelle azioni di risarcimento dei danni successive all'accertamento della violazione antitrust.

Hanno, poi, contestato, nel merito, la sussistenza dell'illecito antitrust, del nesso di causalità e del danno da sovrapprezzo (e da tempistiche di introduzione delle tecnologie di emissione).

Va anzitutto chiarito che alla Decisione della Commissione Europea emessa nei confronti di Scania, adottata all'esito del procedimento ordinario e divenuta definitiva, si applica pacificamente il disposto dell'art. 16 Reg. 1/2003, che prevede il vincolo per i giudici nazionali agli accertamenti della Commissione Europea.

Tale disposizione, rubricata "*Applicazione uniforme del diritto comunitario in materia di concorrenza*", stabilisce, al suo primo comma, che: "*Quando le giurisdizioni nazionali si pronunciano su accordi, decisioni e pratiche ai sensi dell'articolo 81 o 82 del trattato che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono prendere decisioni che siano in contrasto con la decisione adottata dalla Commissione. Esse devono inoltre evitare decisioni in*



contrasto con una decisione contemplata dalla Commissione in procedimenti da essa avviati...”.

Tale disposizione recepisce quanto già affermato dalla giurisprudenza comunitaria a fondamento del principio generale di certezza del diritto. I giudici nazionali, quando si pronunciano su accordi o pratiche che sono già oggetto di decisione da parte della Commissione, non possono adottare decisioni in contrasto con quella della Commissione, anche se quest’ultima è in contrasto con la decisione pronunciata da un giudice nazionale di primo grado (Cfr. CGUE 14 dicembre 2000 in C-344/98 *Masterfoods Ltd.*).

La questione relativa all’efficacia vincolante dell’accertamento per i giudici nazionali, quando la Decisione della Commissione Europea sia stata emessa all’esito della procedura di *settlement* è già stata vagliata e risolta con la sentenza non definitiva, emessa nel presente giudizio e passata in giudicato, la quale, condividendo l’orientamento già espresso da questo Tribunale, Sezione Specializzata, con la sentenza n. 9759/2019 e richiamandone la motivazione (sotto riportata), ha confermato l’efficacia vincolante degli accertamenti delle violazioni antitrust anche in caso di decisioni emesse all’esito della procedura di *settlement*:

- *“L’istituto della transazione o “settlement” è stato introdotto nell’ordinamento comunitario dal Regolamento n 622/2008 del 30 giugno 2008, che ha modificato il reg 773/2004 per quanto riguarda la transazione nei procedimenti relativi ai cartelli. Il procedimento è dettagliatamente disciplinato dalla Comunicazione 2008/c 167/01 “concernente la transazione nei procedimenti per l’adozione di decisioni a norma degli artt. 7 e 23 del reg 1/2003 nei casi di cartelli”. Si tratta di una procedura semplificata, che consente alle imprese coinvolte di giungere ad un accordo per una definizione più celere del procedimento, con una riduzione dei tempi dell’istruttoria. Il procedimento conduce all’adozione della decisione da parte della Commissione ai sensi degli artt. 7 e 23 del regolamento 1/2003.*

-*E’ garantito anche in tale procedimento il diritto di difesa in capo alle parti che “sono messe in grado di esprimere efficacemente il loro punto di vista sulla realtà e sulla pertinenza dei fatti, degli addebiti e delle circostanze allegati dalla Commissione durante la intera procedura amministrativa” (Comunicazione 2/7/2008 punto 4).*



La Commissione, dopo avere avviato un procedimento istruttorio, se raccoglie evidenze probatorie sufficienti a supportare l'esistenza del cartello, verifica l'interesse delle parti coinvolte alla possibile transazione; le parti devono manifestare per iscritto la disponibilità a partecipare a discussioni per poter giungere a una transazione. Se le parti richiedono di avviare discussioni di transazione, la Commissione può decidere se dare inizio alla procedura. Nell'ambito delle discussioni le parti vengono informate in merito "agli elementi essenziali presi in considerazione dalla Commissione, quali i fatti contestati, la loro classificazione, la gravità e la durata del presunto cartello, l'imputazione della responsabilità, una stima della forcella delle ammende applicabili, nonché gli elementi probatori utilizzati a sostegno dei potenziali addebiti". Tale dispositivo permetterà alle parti di far valere il loro punto di vista sugli addebiti che vengono mossi nei loro confronti e permette loro di decidere, in perfetta cognizione di causa, se accedere o meno alla transazione (Comunicazione cit. par. 16);

"Le parti che lo richiedano possono ottenere "l'accesso alle versioni non riservate di qualsiasi documento accessibile che si trovi nel fascicolo del caso istruttorio, previa informazione e consegna di un elenco contenente tutti i documenti accessibili esistenti nel detto fascicolo" (...) (Comunicazione cit.§. 18).

Le parti che optano per una procedura di transazione devono presentare una richiesta formale di transazione sotto forma di una proposta di transazione, la quale deve contenere:

- a) un riconoscimento in termini chiari ed inequivocabili della responsabilità delle parti per l'infrazione, descritta sinteticamente per quanto riguarda l'oggetto, l'eventuale attuazione, i principali, la loro qualificazione giuridica, inclusi il ruolo delle parti e la durata della loro partecipazione all'infrazione conformemente ai risultati delle discussioni di transazione;*
- b) un'indicazione dell'importo massimo dell'ammenda che le parti prevedono sarà loro inflitta dalla Commissione e che esse accetterebbero nel quadro di una procedura di transazione;*
- c) la conferma delle parti che sono state sufficientemente informate degli addebiti che la Commissione intende muovere nei loro confronti e che è stata loro sufficientemente accordata la possibilità di esprimere il proprio punto di vista alla Commissione;*
- d) la conferma delle parti che, in considerazione di quanto sopra, non intendono chiedere l'accesso al fascicolo né di essere nuovamente sentite in un'audizione orale, salvo che la Commissione non rispecchi la loro proposta di transazione nella comunicazione degli addebiti e nella decisione;*
- e) il consenso delle parti di ricevere la comunicazione degli addebiti e la decisione definitiva ai sensi dell'articolo 7 e*



dell'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1/2003 in una lingua ufficiale concordata della Comunità europea (Comunicazione cit., § 20).

Nella procedura di transazione, come in quella ordinaria, la Commissione deve emettere una comunicazione degli addebiti: per garantire l'esercizio effettivo dei diritti delle parti alla difesa, la Commissione deve sentire il loro punto di vista sugli addebiti mossi nei loro confronti e sugli elementi probatori utilizzati e ne deve tener conto, modificando in caso la propria analisi preliminare (par. 23-24).

Una volta che le parti abbiano confermato nella risposta alla comunicazione degli addebiti l'impegno di giungere a una transazione, viene adottata la decisione definitiva ai sensi dell'art. 7 e/o dell'art. 23 reg 1/2003 in linea con il contenuto della proposta di transazione e della comunicazione degli addebiti (Cfr. § 28).

La Commissione ha la facoltà di adottare una posizione definitiva che differisca da quella iniziale espressa nella comunicazione degli addebiti che racchiude la proposta di transazione delle parti. In tale caso, però, la Commissione, al fine di garantire l'esercizio del diritto di difesa, deve informarne le parti tramite una nuova Comunicazione degli addebiti; ne consegue che le parti hanno il diritto di accedere nuovamente al fascicolo, di chiedere un'audizione orale e di rispondere alla comunicazione degli addebiti, e le proposte di transazione s'intendono rinunciate e non possono essere utilizzate come prove (Comunicazione, 29).

Le decisioni definitive adottate dalla Commissione in applicazione del Reg 1/2003 sono soggette al controllo giurisdizionale.

- La parte che presenta la proposta di transazione compie, dunque, una scelta consapevole, essendo stata messa in condizione di esercitare i diritti di difesa tota re cognita et perspecta (...);

- Il provvedimento adottato dalla Commissione è soggetto a controllo giurisdizionale. (...) la giurisprudenza comunitaria e nazionale ha affermato il principio secondo il quale, ai fini del rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 6 convenzione EDU, in tema di diritto di difesa e del giusto processo, "gli Stati possono scegliere se realizzare le garanzie del giusto processo di cui all'art. 6 già nella fase amministrativa o mediante l'assoggettamento del provvedimento sanzionatorio applicato dall'autorità amministrativa (all'esito di un procedimento non connotato da quelle garanzie) ad un sindacato giurisdizionale pieno, di



natura tendenzialmente sostitutiva, attuato attraverso un procedimento conforme alle prescrizioni dell'art. 6 della Convenzione...nell'ambito di un giudizio che assicura le garanzie del giusto processo" (Cass SSU 30 settembre 2009 n 20935).

- Non assumono alcun rilievo qui le doglianze aventi ad oggetto i pretesi limiti del sindacato del giudice dell'Unione, in quanto la parte convenuta ha rinunciato ad esercitare tale diritto per consapevole scelta, riconoscendo espressamente di avere esercitato il diritto di difesa, nonché riconoscendo la sua responsabilità con cognizione di tutti gli elementi di prova risultanti a suo carico.

- L'efficacia vincolante delle decisioni della Commissione riguarda quelle emesse ai sensi degli artt. 7 e 23 del regolamento 1/2003 - tra le quali, per espressa previsione, sono riconducibili quelle in esame- e non invece le decisioni con le quali la Commissione rende obbligatori gli impegni presentati dalle imprese per fare cessare un'infrazione (art. 9 Reg. 1/2003). Tale differenza ha una sua ratio. La Commissione, quando adotta una decisione sugli impegni, ex art. 9 Reg., si limita a rendere obbligatori gli impegni assunti dalle imprese, senza alcun accertamento sulla sussistenza delle violazioni antitrust. Il Reg n 1/2003, nei Consideranda 13 e 22, espressamente prevede che la decisione sugli impegni non costituisca un accertamento dell'infrazione e che quindi non possa avere efficacia vincolante per il giudice adito in sede di risarcimento del danno.

Le decisioni sugli impegni non sono quindi equiparabili alle decisioni adottate all'esito di una procedura di settlement, disciplinata dall'art. 10 bis del Regolamento (CE) n. 773/2004) (Cfr. sentenza non definitiva, nonché nello stesso senso T. Milano n. 9759/2019, confermata dalla Corte di Appello Milano, sent. n. 188/2020 del 21.01.2020).

La sentenza non definitiva emessa nel presente giudizio è passata in cosa giudicata e, pertanto, rimane ferma la valutazione in essa contenuta circa l'efficacia vincolante della decisione della Commissione Europea 19/7/2016 relativa all'infrazione dell'art. 101 TFEU.

Peraltro, giova osservare che, quand'anche si riconoscesse all'accertamento contenuto nella decisione della Commissione solo valore di prova privilegiata in luogo di quello vincolante, la Corte di Giustizia, pronunciandosi nei confronti di Scania, ha accertato, con effetto pacificamente vincolante nel presente giudizio, la



violazione dell'art. 101, paragrafo 1, TFUE da parte di tutti i soggetti coinvolti (cfr. CGUE del 1° febbraio 2024, causa C-251/22P).

Inoltre, la condotta anticoncorrenziale di Iveco, in violazione dell'art. 101 Tfu, può essere desunta dalla condotta da essa tenuta in sede di *settlement*, avendo confermato che “*l’infrazione consisteva in accordi collusivi sulla fissazione dei prezzi e sugli aumenti di prezzo lordi per gli autocarri nel SEE e non in un semplice scambio di informazioni*”: in tale senso, vedi CA Napoli 4886/2024).

2.3. Sono pertanto inammissibili, prima che infondate, le istanze, tutte reiterate nelle conclusioni, di rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea e/o per incidente di legittimità costituzionale dinanzi alla Corte costituzionale, in merito alla non vincolatività e all'assenza di valore di prova privilegiata ai fini risarcitori, quanto all'esistenza dell'illecito e ai danni conseguenti, delle decisioni adottate dalla Commissione europea all'esito di una procedura di *settlement*.

2.4. Sono poi superate le istanze, reiterate nelle precisazioni delle conclusioni, di sospensione del presente giudizio in conseguenza della proposizione dei mezzi di gravame da parte di SCANIA contro il provvedimento della Commissione reso in data 27 novembre 2017.

Infatti, dopo essere stati esperiti da SCANIA tutti i mezzi di gravame, la decisione della Commissione è divenuta definitiva (Cfr. Tribunale UE, in causa T-799/2017, sentenza 2 febbraio 2022, che ha rigettato il ricorso proposto da Scania e Corte di Giustizia, in C-251/22, sentenza 1 febbraio 2024).

3. Il perimetro del vincolo dell'accertamento antitrust per il giudice nazionale

Ciò rilevato, quanto al perimetro del vincolo dell'accertamento *antitrust* per il giudice nazionale, il Tribunale osserva, in linea di continuità con le pronunce già emesse, che l'efficacia di una decisione adottata dalla Commissione Europea ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1/2003, vincolante per i giudici nazionali che non possono pronunciarsi in modo contrastante, secondo il principio della supremazia del diritto dell'UE, riguarda la sola sussistenza della violazione antitrust



accertata e non il nesso causale e il *quantum* della pretesa risarcitoria avanzata dal soggetto danneggiato da tale violazione.

Coerentemente con il disposto dell'art. 7 dlgs. n. 3/2017, che ha esteso tale efficacia anche alle decisioni dell'Autorità antitrust, in attuazione della direttiva n. 104/2004, l'effetto di vincolo riguarda esclusivamente *“la natura della violazione e la sua portata materiale, personale, temporale e territoriale, ma non il nesso di causalità e l'esistenza del danno”*, riservati alla valutazione del giudice davanti al quale è esercitata l'azione civile di risarcimento del danno (Cfr. T. Milano n. 9759/2019, che afferma che *“l'effetto di vincolo per il giudice delle azioni civili di follow on opera attraverso un'interpretazione coordinata con l'art. 7 del d. lgs. n. 3/2017”*; nello stesso senso, Appello NA sent. n 4886/2024).

Accertata con efficacia vincolante la condotta illecita antitrust posta in essere dalla convenuta Iveco (e dalle terze chiamate), devono essere, quindi, accertate, nel presente giudizio *follow on* di natura risarcitoria, l'esistenza del danno e del nesso causale con le condotte antitrust.

4. Inapplicabilità *ratione temporis* dell'art. 14 secondo comma d.lgs. 3/2017 in tema di presunzione di esistenza del danno prodotto dai cartelli

La presunzione di esistenza del danno, prevista dall'art. 14, secondo comma, del d.lgs. n. 3/2017 (che ha attuato l'art. 17, co. 2° della direttiva 104/2014), non è applicabile alla presente fattispecie.

L'art. 17, comma 2 della direttiva (attuato dall'art. 14, comma 2 del dlgs. 3/2017), per il caso di illecito antitrust *ex art. 101 TFUE*, consistente in un cartello, prevede che: *“Si presume che le violazioni consistenti in cartelli causino un danno. L'autore della violazione ha il diritto di fornire prova contraria a tale presunzione”*.

Tale presunzione relativa, concernente l'esistenza di un danno e del nesso di causalità tra detto danno e l'intesa illecita, è limitata alle controversie in materia di cartelli, tenuto conto della loro natura segreta, che accresce l'asimmetria dell'informazione e rende più difficile per le persone lese ottenere le prove



necessarie a dimostrare l'esistenza del danno subito (Cfr. considerando 47 della direttiva 2014/104).

La Corte di Giustizia, nella causa C-267/20 del 22 giugno 2022, chiamata a pronunciarsi, tra le altre, sulla questione pregiudiziale se l'art. 17 della direttiva, concernente la stima giudiziale del danno, debba essere interpretata come norma procedurale applicabile al procedimento la cui azione sia esercitata successivamente all'entrata in vigore della norma nazionale di recepimento, ha stabilito, con effetto vincolante per i giudici nazionali, che l'art. 17 paragrafo 2 della direttiva "costituisce una disposizione sostanziale", perché riguarda gli elementi costitutivi dell'illecito extracontrattuale e non solo i criteri di ripartizione dell'onere della prova, essendo "*direttamente connessa al sorgere della responsabilità civile extracontrattuale dell'autore della violazione*".

Infatti, l'esistenza di un danno, il nesso di causalità tra tale danno e la violazione del diritto della concorrenza, nonché l'identità dell'autore di tale violazione rientrano tra gli elementi indispensabili della fattispecie extracontrattuale antitrust.

Pertanto, la Corte ha stabilito che tale disposizione della direttiva non si applichi *ratione temporis* a un ricorso per risarcimento dei danni che, sebbene proposto dopo l'entrata in vigore delle disposizioni nazionali che abbiano recepito la direttiva nel diritto nazionale, verta su una violazione del diritto della concorrenza che è cessata prima della data di scadenza del termine di recepimento di quest'ultima (nella specie, la data convenzionale di cessazione del cartello risale al gennaio 2011).

Infatti, a differenza delle norme procedurali che sono considerate generalmente applicabili alla data della loro entrata in vigore salva l'esistenza di specifiche disposizioni transitorie, per il regime di applicabilità delle disposizioni sostanziali è necessario verificare se il cartello sia cessato alla data di scadenza del termine di recepimento della direttiva o se esso abbia continuato a produrre i suoi effetti anche dopo la scadenza di tale termine (V in particolare CGUE, § 99).



Le norme dell'Unione di diritto sostanziale devono interpretarsi nel senso che non si applicano a situazioni acquisite anteriormente alla loro entrata in vigore, ossia prima della scadenza del termine di recepimento della direttiva.

Ne consegue che, determinata la natura sostanziale della disposizione in esame, al fine di verificare il carattere "acquisito", rilevante secondo il diritto dell'Unione, occorre avere riguardo alla data in cui la condotta illecita è cessata, cosicché la norma in esame non è applicabile, *ratione temporis*, se l'illecito antitrust è cessato prima della scadenza del termine di recepimento della direttiva 2014/104/UE fissata al 27 dicembre 2016 (Corte di Giustizia C- 267/20).

Nel caso di specie, la data (sia pure convenzionale) di cessazione dell'illecito è il 18 gennaio 2011, essendo accertato che il cartello è durato dal 17 gennaio 1997 fino a tale data.

Non risultano in atti elementi per ritenere che la condotta sia proseguita sino alla data fissata per il recepimento della direttiva (27 dicembre 2016).

Pertanto, sulla base dei principi affermati dalla Corte di Giustizia, deve ritenersi che la presunzione relativa di esistenza del danno nel caso di cartello, di cui all'art. 17 paragrafo 2 della direttiva, attuata nel diritto nazionale con l'art. 14, comma 2 del d.lgs. 3/2017, non operi nel caso di specie, sebbene l'azione sia stata proposta dopo l'entrata in vigore delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva.

5. Il passing on offence. Inapplicabilità *ratione temporis* dell'art. 12.2 d.lgs. 3/2017 sulla presunzione relativa concernente gli acquirenti indiretti

Il legislatore nazionale, in attuazione della direttiva, ha previsto in favore del soggetto danneggiato che sia "acquirente indiretto" un'ulteriore presunzione legale, al fine di colmare l'asimmetria informativa e riequilibrare le posizioni delle parti, rendendo meno difficoltoso l'esercizio del diritto al risarcimento del danno e incentivando così la diffusione del *private antitrust enforcement*. Ha quindi stabilito, in deroga all'onere della prova su di lui incombente con riguardo all'esistenza del danno per trasferimento del sovrapprezzo, che la traslazione



sull'acquirente finale (*id est*, il danno da sovrapprezzo) si presume purché sia fornita la prova del trasferimento del sovrapprezzo sull'acquirente diretto del convenuto.

L'art. 12 del d.lgs. n. 3/2017, stabilisce, infatti, che:

“1. Nelle azioni di risarcimento del danno per trasferimento in tutto o in parte del sovrapprezzo, l'attore deve dimostrare l'esistenza e la portata del trasferimento anche chiedendo l'esibizione di prove al convenuto o a terzi.
2. Nel caso di cui al comma 1, il trasferimento del sovrapprezzo si presume quando l'acquirente indiretto dimostra che: a) il convenuto ha commesso una violazione del diritto della concorrenza; b) la violazione del diritto della concorrenza ha determinato un sovrapprezzo per l'acquirente diretto del convenuto; e c) l'acquirente indiretto ha acquistato beni o servizi oggetto della violazione del diritto della concorrenza o ha acquistato beni o servizi che derivano dagli stessi o che li incorporano.

La detta disposizione è da ritenersi norma sostanziale poiché, sebbene disciplini la ripartizione dell'onere della prova e stabilisca una presunzione, non ha una finalità meramente probatoria. Essa incide direttamente sull'assetto degli interessi tra le parti, in quanto “la presunzione relativa stabilita da detta disposizione è direttamente connessa al sorgere della responsabilità civile extracontrattuale dell'autore della violazione di cui trattasi” (Cfr. CGUE cit., in C-267/20). Infatti, concerne gli elementi costitutivi della fattispecie di responsabilità extracontrattuale, esonerando l'acquirente indiretto dalla prova del trasferimento del sovrapprezzo e quindi del danno e del nesso causale tra la condotta anticoncorrenziale determinante il sovrapprezzo per l'acquirente diretto e il danno subito dall'acquirente indiretto, il quale abbia dimostrato di avere acquistato beni o servizi oggetto della violazione.

Pertanto, in applicazione dei detti principii, la presunzione non si applica ai rapporti esauriti, ove il diritto al risarcimento sia già sorto e consolidato, come avvenuto nel caso di specie, essendo il cartello cessato prima del 2017, data di recepimento della direttiva nell'ordinamento interno.

6. L'applicabilità del disposto dell'art. 17.1 direttiva 2014/104/UE



Accertate la natura sostanziale della norma di cui all'art. 17, paragrafo 2 dir., in tema di presunzione di esistenza del danno causato dai cartelli, e dell'art. 14, paragrafo 2, dir., in tema di trasferimento del sovrapprezzo sull'acquirente indiretto (cd. *passing on offence*), nonché la cessazione del cartello in data anteriore alla scadenza del termine di recepimento della direttiva e la conseguente inapplicabilità delle disposizioni di recepimento (art. 14 secondo comma e art. 12 secondo comma Dlgs. 3/2017), nondimeno vengono in considerazione i principi in tema di effettività, integralità del risarcimento del danno e, in particolare, la previsione di cui all'art. 17, paragrafo 1 della direttiva, secondo cui: *“Gli Stati membri garantiscono che né l'onere della prova né il grado di rilevanza della prova richiesti per la quantificazione del danno rendano praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto al risarcimento”*. L'art. 17 comma 1, in particolare, *“ha lo scopo di attenuare il livello di prova richiesto ai fini della determinazione dell'ammontare del danno subito e di porre rimedio all'asimmetria informativa esistente a scapito della parte ricorrente interessata, nonché alle difficoltà derivanti dal fatto che la quantificazione del danno subito richiede di valutare quale sarebbe stato l'andamento del mercato in questione in assenza della violazione”* (Cfr. CGUE cit., causa C-267/20).

Pertanto, conformemente a quanto statuito dalla Corte di Giustizia, il disposto dell'art. 17 comma 1 della direttiva e i principi ad esso sottesi si applicano anche alle azioni risarcitorie derivanti dalle violazioni degli artt. 101 e 102 TFUE proposte dinanzi ai giudici nazionali i cui fatti si siano esauriti, come nel caso di specie, prima della data di scadenza del termine di recepimento della direttiva (Cfr., nello stesso senso, T. Milano, Sezione Specializzata, sent. 9864/2024).

7. Le presunzioni semplici di cui agli artt. 2727 e 2729 c.c.

7.1. Ciò precisato con riguardo alle presunzioni legali previste dal Dlgs n 3/2017, va altresì osservato che la prova dell'esistenza del danno e del nesso di causalità può essere raggiunta, coerentemente con i principi che regolano le prove, sulla base delle presunzioni semplici di cui agli artt. 2727 e 2729 c.c. e delle massime d'esperienza, nell'ottica di agevolare l'onere della prova a carico del danneggiato



(cfr., Cass. 2305/2007 e Cass. 12551/2013; Appello Napoli 4886/2024; Corte suprema Spagnola 923/2023).

7.2. Venendo al caso di specie, la condotta perpetrata dalla convenuta Iveco, unitamente alle altre cartelliste, in violazione della concorrenza *ex art.* 101 TFUE, consiste in un accordo collusivo sui prezzi lordi da praticare ai propri distributori (acquirenti diretti e primo anello della catena distributiva). La violazione antitrust in esame è una restrizione della concorrenza “per oggetto”.

Come enunciato nel paragrafo 21 della Comunicazione della Commissione – Linee direttrici sull’applicazione dell’articolo 81, paragrafo 3, del trattato (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea il 27 aprile 2004), le restrizioni della concorrenza per oggetto sono restrizioni che, per loro stessa natura, *“alla luce degli obiettivi delle regole di concorrenza comunitarie, hanno un potenziale così elevato di effetti negativi sulla concorrenza che è inutile, ai fini dell’applicazione dell’articolo 81, paragrafo 1, dimostrare l’esistenza di effetti specifici sul mercato. Questa presunzione si basa sulla gravità intrinseca della restrizione e sull’esperienza, che dimostra che le restrizioni della concorrenza, che sono restrizioni per oggetto, possono avere effetti negativi sul mercato e compromettere gli obiettivi delle regole di concorrenza comunitarie. Le restrizioni per oggetto, come la fissazione dei prezzi e la ripartizione del mercato, riducono la produzione e aumentano i prezzi, determinando una cattiva allocazione delle risorse, poiché i beni e i servizi richiesti dai clienti non vengono prodotti. Inoltre, riducono il benessere dei consumatori, che sono costretti a pagare prezzi più alti per questi beni e servizi”*.

7.3. Il cartello in oggetto ha avuto una durata di 14 anni (dal 1997 al 2011), un’estensione spaziale coinvolgente l’intero spazio economico europeo (cd. SEE) e ha riguardato circa il 90% dei produttori del settore coinvolti nel cartello (cfr. Decisione Commissione UE cit).

La Guida pratica della Commissione evidenzia che “i cartelli sono generalmente suscettibili di generare costi eccessivi e che quanto più lungo e duraturo è stato il



cartello, tanto più difficile sarebbe per un convenuto sostenere che non vi è stato alcun impatto negativo sui prezzi in un caso specifico” (paragrafo 145).

Come già osservato dalla giurisprudenza, nazionale ed europea, un simile cartello, riguardante la discussione e l’adozione di accordi relativi, tra l’altro, alla fissazione dei prezzi e agli aumenti dei prezzi lordi, di così lunga durata, con tale estensione geografica e il coinvolgimento dei maggiori produttori di autocarri del SEE, con una quota di mercato del 90%, *“comportante un’elevata esposizione al rischio di sanzioni elevate, doveva essere ritenuto foriero di un sicuro beneficio in termini economici ai cartellisti e, quindi, comportante riflessi negativi dannosi sui vari anelli della catena distributiva”* (Cfr. App Na cit., Corte Suprema spagnola cit.).

La Guida pratica della Commissione, in particolare al § 140, stabilisce che *“la violazione delle norme sulla concorrenza espone i membri del cartello al rischio di essere scoperti e quindi di essere soggetti a una sentenza che stabilisce un’infrazione e impone delle ammende. Il fatto che le imprese intraprendano comunque queste attività illecite indica di per sé che hanno l’aspettativa di ottenere vantaggi significativi dalle proprie azioni, prevedendo cioè che il cartello abbia degli effetti sul mercato e, quindi, sui propri clienti”*.

Da qui l’altissima probabilità logica e la presunzione fondata su fatti gravi, precisi e concordanti che il cartello abbia provocato un danno agli acquirenti dei prodotti interessati, nel senso che essi avevano pagato un prezzo superiore a quello che avrebbero pagato se il cartello non fosse esistito (nello stesso senso, App. Napoli cit.).

Si tornerà in seguito sul tema rilevando che, nel caso di specie, le indagini peritali hanno confermato l’esistenza di un danno da sovrapprezzo subito dagli attori, anche alla luce di valutazioni empiriche basate sulle caratteristiche del mercato, sui processi di formazione dei prezzi, sulle politiche commerciali delle case costruttrici, sui loro rapporti con i concessionari e sul legame con i prezzi finali di vendita.

8. La Decisione della Commissione e il giudizio risarcitorio follow on



8.1 La Decisione CE emessa all'esito della procedura di *settlement* ha sanzionato le imprese costruttrici, con esclusione di Scania, per avere posto in essere una violazione singola e continuata dell'articolo 101 TFUE, consistente in un'unica serie di *“accordi collusivi e pratiche concertate sui prezzi e sugli aumenti dei prezzi lordi nello Spazio Economico Europeo [SEE] per gli autocarri medi e pesanti e sulle tempistiche e sulla traslazione dei costi per l'introduzione delle tecnologie a basse emissioni richieste dagli standard EURO 3 a EURO 6”*.

La Decisione della Commissione (al pari della Decisione SCANIA e delle sentenze emesse in sede di gravame) ha accertato l'esistenza della violazione antitrust per 'oggetto' e non per effetto (Decisione CE § 80 e 82: *there is no need to examine the actual effects of an agreement or concerted practice when it has its object the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market and or EEA and when the anticompetitive object of the conduct in question is proved*”).

Purtuttavia, essa ha messo in risalto l'esistenza di un coordinamento tra prezzi lordi e prezzi netti. A tal fine ha evidenziato come gli accordi sui prezzi lordi facilitassero il calcolo dei prezzi netti praticati dai concorrenti (Decisione CE § 46-47: *“By changing current gross prices and gross price list, combined with other informations..., the addresses were better able to calculate their competitors approximate current net prices”*); ha rilevato l'esistenza anche di discussioni di prezzi netti e sconti (Decisione CE §51) che hanno prodotto l'effetto di distorcere i meccanismi di determinazione dei prezzi, di restringere la concorrenza sui prezzi, essendo il prezzo uno dei principali strumenti (decisione CE §81); ha osservato che gli accordi collusivi sui prezzi lordi producono effetti sui prezzi netti (Decisione CE §85: *“taking into account the market share and turnover of the addresses within the EEA, it can be presumed that the effects on trade are appreciable. Furthermore, the geographical scope of the infringement which covered several member States and the cross border nature of the products affected also demonstrate that the effects on trade are appreciable”*).

Per quanto riguarda la struttura del mercato degli autocarri, la Commissione ha rilevato che esso è caratterizzato da *“un elevato livello di trasparenza e di*



concentrazione”. Secondo la Commissione, attraverso tutti gli scambi, che erano numerosi, le parti avevano un’idea precisa della situazione concorrenziale di ciascuna di esse (punti 22 e 23 della decisione impugnata).

La Commissione rileva che le parti dispongono di società figlie in mercati nazionali importanti che operano in qualità di distributori dei loro prodotti. Tali distributori nazionali dispongono della propria rete di concessionari (punto 25 della decisione impugnata). Quanto al meccanismo di fissazione dei prezzi nell’industria degli autocarri, la Commissione rileva che la catena distributiva è composta da distributori e concessionari, i quali vendono ai clienti finali. Il prezzo è fissato da parte della sede, mediante un listino iniziale dei prezzi lordi (prezzi di listini fissati dal produttore). Nell’ambito di una seconda fase vengono fissati i prezzi di trasferimento per la vendita degli autocarri nei diversi mercati nazionali tra la sede dei costruttori e i distributori nazionali. Nell’ambito di una terza fase vengono stabiliti i prezzi pagati dai concessionari ai distributori e, infine, viene fissato il prezzo finale netto pagato dai consumatori che viene negoziato dai concessionari o dai costruttori stessi.

Al fine del coordinamento tra prezzi lordi e prezzi netti fissati ai vari livelli della catena distributiva, rileva evidenziare che la Commissione ha constatato che, *“se il prezzo finale pagato dai consumatori può variare (ad esempio, a causa dell’applicazione dei diversi sconti a vari livelli della catena di distribuzione), tutti i prezzi applicabili in ciascuna fase della catena di distribuzione derivano direttamente (nel caso dei prezzi di trasferimento tra la sede e il distributore) o indirettamente (nel caso del prezzo pagato dal concessionario al distributore o nel caso del prezzo pagato dal cliente finale) dal prezzo lordo iniziale”*.

Assume particolare rilievo, ai fini del coordinamento e del legame tra prezzi lordi e prezzi netti, osservare che la Commissione ha verificato che *“i listini dei prezzi lordi iniziali fissati dalla sede costituiscono una componente comune e fondamentale dei calcoli dei prezzi applicabili in ogni passaggio delle reti distributive nazionali in tutta Europa”* (punto 38 della decisione impugnata).

9. La consulenza tecnica e la risposta al quesito sull’esistenza del danno



9.1. Come affermato dalla giurisprudenza di legittimità, nei giudizi di risarcimento del danno derivante da violazioni della l. n. 287/1990 non deve farsi meccanica applicazione dell'onere della prova, attesa l'asimmetria informativa esistente tra le parti nell'accesso alla prova. Al fine di assicurare l'effettività della tutela dei privati che agiscono in giudizio, "il giudice è tenuto a valorizzare gli strumenti di indagine e conoscenza che le norme processuali già prevedono, interpretando estensivamente le condizioni stabilite dal codice di procedura civile in tema di esibizione di documenti, richiesta di informazioni e consulenza tecnica d'ufficio, al fine di esercitare, anche officiosamente, quei poteri d'indagine, acquisizione e valutazione di dati e informazioni utili per ricostruire la fattispecie anticoncorrenziale denunciata", "fermo restando l'onere dell'attore di indicare in modo sufficientemente plausibile seri indizi dimostrativi della fattispecie denunciata come idonea ad alterare la libertà di concorrenza e a ledere il suo diritto di godere del beneficio della competizione commerciale" (Cass. 11564/2015; Cass. 29237/2019; Cass., sez. un., 3086/2022).

Le considerazioni svolte dalla Suprema Corte con specifico riguardo alle consulenze contabili appaiono quanto mai appropriate e pertinenti in materia antitrust: *"Le elevate difficoltà tecniche, imputabili segnatamente alla necessità di scrutinare sovente un'ingente mole di documenti che adottano un linguaggio specialistico e non si prestano ad un'interpretazione di senso comune, esigono la nomina di un esperto in grado di chiarirne la portata rispetto a quanto è oggetto di lite e di offrire con ciò dati conoscitivi ed elementi di prova rilevanti ai fini della decisione. Questa complessità delle materie oggetto di giudizio non riverbera solo i suoi effetti nel determinare la specialità delle indagini che hanno luogo nell'esame contabile e che ne giustificano l'autonomia concettuale, prima che normativa, rispetto ad una comune consulenza disposta in via ordinaria; di essa si possono avvertire i riflessi anche con riferimento all'attività di allegazione delle parti, posto che le difficoltà di sondare compiutamente tutti gli aspetti di quanto è oggetto di lite, potrebbero risolversi nell'impedire alle parti, anche quando siano assistite dal consiglio di un esperto, una corretta valorizzazione dei temi decisionali"* (Cfr. Cass. SU 3086/2022).



9.2. In tale contesto particolarmente complesso, alla luce del numero delle parti e della grande quantità di dati da esaminare, è stata disposta nel presente giudizio una consulenza tecnica d'ufficio con funzione percipiente e deducente a un tempo, fonte oggettiva di prova rispetto a situazioni il cui accertamento richiede particolari cognizioni specialistiche.

Il CTU, all'esito di una impegnativa e approfondita consulenza tecnica, ha risposto positivamente al primo quesito (se i prezzi di acquisto versati siano stati influenzati ed in quale misura dai fatti accertati dalla Commissione europea con la Decisione del 19.7.2016 e se le intese che hanno interessato le parti appartenenti al cartello sanzionato abbiano determinato la sussistenza di un indebito sovrapprezzo sul prezzo finale di acquisto dei veicoli in questione ...che possa ritenersi causalmente connesso agli illeciti accertati”), avendo rilevato, sulla base di molteplici elementi, che il coordinamento sui prezzi di listino aveva effetti sui livelli successivi di prezzo della catena distributiva, con un pregiudizio per gli acquirenti indiretti sui quali era trasferito il sovrapprezzo.

A tale fine ha tenuto in considerazione i *“fatti accertati dalla Decisione CE, dalla Decisione SCANIA, dalla Sentenza UE e dalla Sentenza CGUE SCANIA, le caratteristiche del mercato degli autocarri medi e pesanti, i meccanismi di formazione del prezzo, le sommarie analisi empiriche, oltre ai contributi teorici della letteratura economica sul punto focale e della list price collusion”*.

Nel richiamare integralmente la CTU con riguardo alle caratteristiche del mercato degli autocarri e ai processi di formazione del prezzo nel mercato degli autocarri (si vedano in particolare pagg. 57 e seguenti) giova qui rilevare, in breve, che il mercato degli autocarri è caratterizzato “da un elevato grado di trasparenza”, con accesso da parte delle costruttrici a una molteplicità di dati rilevanti sotto il profilo concorrenziale: circostanze fattuali queste tutte accertate dalla Commissione.

Quanto ai processi di formazione del prezzo, l'analisi dei documenti ha fatto emergere una correlazione tra i prezzi di listino e i prezzi di vendita praticati ai concessionari. Come emerge da dati empirici, i concessionari delle case costruttrici operano sulla base di complessi contratti di distribuzione selettiva, di lunga durata,



con politiche commerciali sugli sconti indirizzate, controllate ed approvate dalle case costruttrici e, quindi, in stretta collaborazione con queste ultime (CTU pagg. 61-63, ove si menziona, in particolare, la politica commerciale di Iveco risultante dall'allegato 119).

Il CTU sulla base di analisi empiriche ha verificato che i meccanismi di formazione dei prezzi lungo la catena distributiva non sono indipendenti dalle scelte strategiche e commerciali delle Case costruttrici, “anche a livello di negoziazione tra Concessionario e Cliente finale”. Infatti, *“le evidenze sul mercato degli autocarri medi e pesanti in Italia hanno mostrato come il mercato operi su commessa e il prezzo netto praticato al cliente finale viene monitorato e approvato dalla Casa costruttrice al momento dell'ordine...e risulta influenzata da precise politiche commerciali promosse dalle Case costruttrici”* (Cfr. CTU, in particolare, p. 67 e p. 63). Per tali ragioni, tenuto conto delle condizioni di mercato, della trasparenza e della politica commerciale che connota i rapporti con le case costruttrici, gli sconti non sono considerati di ostacolo al trasferimento degli effetti dai prezzi lordi ai prezzi netti.

Come rilevato dalla Commissione, *“l'aumento da parte della sede dei prezzi lordi incide sul livello del prezzo lordo del distributore, vale a dire il prezzo che il concessionario paga al distributore”*, ripercuotendosi infine sul prezzo finale.

9.4. Giova osservare, inoltre, con specifico riguardo al trasferimento del sovrapprezzo sulle parti attrici, che il trasferimento del sovrapprezzo ai clienti finali da parte dei concessionari è del tutto logico, applicando al caso di specie anche i criteri previsti dalle Linee Guida. Infatti, il prezzo pagato dai concessionari, per l'acquisto degli autocarri, rappresenta una “quota notevole” dei costi variabili, incidendo per la quasi totalità sui costi di esercizio. Invero, i concessionari svolgono attività d'impresa consistente essenzialmente nell'acquisto e rivendita di autocarri e il prezzo pagato alle case costruttrici per l'acquisto dei veicoli rappresenta la principale voce di costo.

Le Linee Guida sul *passing on* della Commissione, al fine d'individuare gli effetti del trasferimento, chiariscono che rileva stabilire *“se i costi dei fattori produttivi*



sostenuti da un acquirente soggetto a un sovrapprezzo variano al variare del quantitativo di fattori produttivi che lo stesso ordina (ossia si tratta di costi variabili dei fattori produttivi) o meno (ossia si tratta di costi fissi dei fattori produttivi)”, essendo “importante ai fini della quantificazione del trasferimento se il fattore produttivo interessato dal trasferimento rappresenta una quota notevole o limitata dei costi variabili dell’acquirente”. “Quando il sovrapprezzo rappresenta solo una piccola quota dei costi variabili, l’acquirente diretto potrebbe non ritenere redditizio trasferire tale sovrapprezzo in ragione dei costi di adeguamento del prezzo” (§ 56); situazione questa che, per l’appunto, non si verifica, atteso che per i concessionari il prezzo per l’acquisto degli autocarri rappresenta una “quota notevole” dei costi variabili.

10. Conclusioni sull’esistenza del danno da sovrapprezzo

Iveco si è difesa affermando che le presunzioni legali previste dal decreto legislativo non sono *ratione temporis* applicabili.

Questo Tribunale rileva che, nel caso in esame, l’esistenza di danni da sovrapprezzo, aventi nesso causale con la violazione antitrust, è accertata, senza necessità di applicare le dette presunzioni legali introdotte con d.lgs. 3/2017 (inapplicabili *ratione temporis*), ma tenendo conto di plurimi indizi gravi, precisi e concordanti *ex art. 2729 c.c.*, che sono emersi dai fatti accertati dalla Decisione della Commissione, dai dati acquisiti nel giudizio e sottoposti ad analisi empirica, vagliati alla stregua della *Guida pratica alla quantificazione del danno nelle richieste di risarcimento per violazione degli articoli 101 o 102 TFUE* e delle *Linee guida sul trasferimento del sovrapprezzo*, predisposte dalla Commissione europea.

Il Tribunale, mediante l’ausilio di un esperto, ha accertato le caratteristiche del mercato degli autocarri, dei processi di formazione dei prezzi, la tipologia dei rapporti dei concessionari con le case costruttrici, l’influenza sulle concessionarie delle precise politiche commerciali promosse dalle Case costruttrici, oltre alle caratteristiche del cartello, connotato da lunga durata e da ampia estensione geografica.



L'argomento difensivo, secondo il quale la prassi di applicare gli sconti ai prezzi di listino escluderebbe l'esistenza del danno da sovrapprezzo, va disatteso perché, tenuto conto delle caratteristiche del mercato, gli aumenti di listino si sarebbero riflessi sui prezzi finali.

Come efficacemente è stato osservato, *“l'accordo collusivo verteva sui prezzi lordi mantenuti più elevati, rispetto ai quali, per il cd. effetto marea, i possibili sconti praticati alle concessionarie erano del tutto indifferenti perché applicati su prezzi più alti rispetto a quelli che si sarebbe ottenuto se il cartello non fosse esistito”*. In breve, *indipendentemente dal numero di fattori coinvolti nella determinazione del prezzo finale, se si partiva da un prezzo lordo più alto di quello che sarebbe risultato da una concorrenza non distorta dal cartello, anche il prezzo finale sarebbe stato (ed è stato, nel caso in esame) più alto”* (Cfr. CA Napoli cit. che, nel confermare la sentenza di primo grado, ha riconosciuto un danno da sovrapprezzo nella misura del 15%; nello stesso senso, Corte Suprema spagnola, cit.).

Pertanto, i trasferimenti dal prezzo lordo del distributore al prezzo netto non sono inficiati dalla politica degli sconti e dall'eventuale negoziazione individuale del concessionario con il cliente finale, come emerge dalle seguenti circostanze: le caratteristiche del mercato, connotato da trasparenza, i processi di formazione dei prezzi, la natura, durata e tipologia dei rapporti dei concessionari con le case costruttrici (*“di distribuzione selettiva altamente complessi, i concessionari sono monomarca hanno aree geografiche di riferimento in cui operano di fatto in esclusiva”*), l'influenza sulle concessionarie delle precise politiche commerciali promosse dalle Case costruttrici, lo stretto collegamento con le case costruttrici e con le strategie commerciali delle case costruttrici, *“che conosce e controlla anche il prezzo finale della catena distributiva ed il livello di sconti derivanti dalla negoziazione individuale”* (cfr. CTU pagg. 62-64 ed allegato 119 alla CTU).

Alla luce di tutti gli elementi enunciati può dunque ritenersi che vi siano indizi precisi, gravi e concordanti che il sovrapprezzo sia stato trasferito agli acquirenti finali e che gli stessi abbiano subito un danno avente nesso causale con la



violazione antitrust per avere acquistato i veicoli a un prezzo più elevato rispetto al prezzo di acquisto in assenza di cartello.

11. Il danno da ritardo

Le attrici hanno allegato di avere subito danni “da ritardo” in conseguenza delle condotte illecite, consistenti in accordi collusivi aventi per oggetto il coordinamento nel ritardo delle tempistiche di introduzione delle tecnologie di emissione.

Tale domanda è carente sia sul piano assertivo sia su quello probatorio e pertanto va rigettata.

Secondo la prospettazione attorea, il ritardo nelle tempistiche di riduzione delle tecnologie a standard di emissione più avanzate, da parte delle Case costruttrici, avrebbe “*privato le Attrici della possibilità di acquistare veicoli conformi alle più recenti tecnologie di emissione*”.

La perdita di *chance* è risarcibile quando è provato un nesso causale tra l’azione lesiva e la perdita di una concreta ed apprezzabile probabilità di conseguire un risultato utile, che nel caso di specie non è in alcun modo documentata (Cfr. Cass. 28993/2019; Cass. 6116/2025).

Le attrici avrebbero dovuto allegare e provare che, in assenza della violazione antitrust, alla data dei rispettivi acquisti degli autocarri, sussisteva un’apprezzabile probabilità di acquisto di autocarri con nuovi standard e ancor prima che, alla data di acquisto dei veicoli, a causa della violazione antitrust, i detti autocarri non erano ancora in commercio. In altre parole, avrebbero dovuto provare il nesso eziologico tra la violazione antitrust e la perdita di *chance*, nonché la ragionevole probabilità che, senza l’evento lesivo, avrebbero acquistato gli autocarri con nuovi standard.

In mancanza della prova dell’esistenza di un danno avente nesso eziologico con la violazione antitrust, non essendo allegato e provato che le attrici, senza la condotta lesiva, avrebbero acquistato autocarri con nuovi standard, la domanda risarcitoria va rigettata con riguardo a tale profilo.



**12. Il perimetro della violazione antitrust con riguardo al mercato di prodotto:
autocarri medi, pesanti e autocarri nuovi**

Accertata l'esistenza del danno da sovrapprezzo, deve passarsi alla quantificazione di tale danno, verificando dapprima il perimetro della violazione con riguardo ai prodotti in esso ricompresi onde verificarne gli effetti dannosi.

Dalla Decisione CE e dalla Decisione SCANIA risulta espressamente che i prodotti oggetto dell'Infrazione sono gli autocarri medi *“con peso compreso tra 6 e 16 tonnellate”* e pesanti *“con peso superiore a 16 tonnellate”* (Decisione CE. § 5: *“the products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes (“medium trucks”) and trucks weighing more than 16 tonnes (“heavy trucks”), both as rigid trucks as well as tractor trucks”*).

Tali autocarri vanno considerati al netto degli allestimenti, *id est* le personalizzazioni richieste dal Cliente, quali cassoni ribaltabili, frigoriferi, serbatoi per il trasporto di carburante, in quanto essi vengono forniti separatamente da allestitori diversi dalle Case costruttrici.

La Decisione della Commissione esplicitamente include nella definizione di mercato gli autocarri medi e pesanti nuovi, sia come motrici, sia come trattori, senza allestimenti.

Essa esclude gli autocarri usati dal perimetro di indagine del cartello: *“the case does not concern [...] the sale of used trucks”* (Decisione § 5).

Non è provato nel presente giudizio che il cartello avente per oggetto i camion nuovi abbia determinato una distorsione del prezzo anche nel mercato dei camion usati e *a fortiori* l'esistenza di un danno da sovrapprezzo derivante dall'acquisto di camion usati.

In considerazione del mercato definito dalle decisioni in oggetto, il CTU ha ritenuto, correttamente, di determinare l'esistenza del sovrapprezzo con riguardo:

-agli autocarri medi e pesanti superiori a 6 tonnellate, identificati dalla *“massa totale a terra”* (riportata nella carta di circolazione);



-agli autocarri nuovi, rilevando che nel caso di specie non vi sono cartelli in leasing, e considerando, per i camion nuovi, il prezzo al netto degli allestimenti.

Ha invece escluso dal perimetro della violazione antitrust i camion usati.

13. La quantificazione del danno patrimoniale da sovrapprezzo. La stima del CTU

13.1. Come noto, per valutare l'entità del danno causato dal cartello (il sovrapprezzo pagato dall'acquirente finale dell'autocarro) e stabilire il risarcimento adeguato, deve valutarsi cosa sarebbe successo se l'intesa non si fosse verificata, ricreando uno scenario ipotetico (ipotesi controfattuale).

L'impossibilità di effettuare una riproduzione perfetta dello scenario controfattuale, che ipoteticamente si sarebbe verificato se la condotta illecita non avesse avuto luogo, non deve certamente impedire alle vittime di ricevere un risarcimento adeguato rispetto al danno subito (Cfr. considerando della direttiva 2014/104, in particolare paragrafi 45 e 46).

L'onere della prova e il grado di rilevanza della prova richiesti per la quantificazione del danno non devono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto al risarcimento (art. 17 primo paragrafo della direttiva).

Le *“Linee guida per i giudici nazionali in ordine alle modalità di stima della parte del sovrapprezzo trasferita sull'acquirente indiretto (2019/C 267/07)”*, adottate dalla Commissione europea, hanno evidenziato che: *“il potere di stimare, come previsto dall'articolo 12, paragrafo 5, e dall'articolo 17, paragrafo 1, dalla direttiva sul risarcimento di danni, impone ai giudici nazionali innanzitutto di basare la loro valutazione sulle informazioni ragionevolmente disponibili e, in secondo luogo, di sforzarsi di definire un'approssimazione plausibile dell'importo o della parte del trasferimento. Ciò deriva dalla direttiva sul risarcimento di danni che sottolinea l'esistenza di asimmetrie in termini di informazioni e riconosce che il danno difficilmente può essere quantificato con precisione perfetta”*.

Come già evidenziato, l'onere della prova e il grado di rilevanza della prova non devono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del



diritto al risarcimento (art. 17 primo paragrafo). Rendere più flessibile il livello di prova richiesto per determinare l'importo del danno subito ha lo scopo di porre rimedio all'asimmetria informativa esistente a scapito dell'attore, nonché alle difficoltà derivanti dal fatto che la quantificazione del danno subito richiede di valutare quale sarebbe stato l'andamento del mercato in assenza di violazione (Cfr. CGUE del 22 giugno 2022 (causa C- 267/20, *Volvo e DAF Trucks*, paragrafo 82).

13.2. Venendo al caso di specie il danno da sovrapprezzo causato dal cartello è stato riconosciuto dal CTU, che nella relazione finale lo ha quantificato, dapprima, nella misura del 4,08% e, successivamente, a seguito dell'integrazione richiesta dal giudice, nella misura del 4,89%.

La differenza tra le due stime è determinata esclusivamente dal riconoscimento degli effetti del trascinamento (cd. *lingering*) per la durata temporale di sei mesi, mentre nella prima stima il CTU, pur adottando lo stesso metodo dell'analisi di regressione *during/after* e identici criteri, ha pretermesso tale variabile (vedi *infra*, il § seguente).

Ritiene il Tribunale che entrambe le quantificazioni del danno da sovrapprezzo compiute dal CTU siano eccessivamente riduttive.

Prima di esplicitarne le ragioni, è opportuno, per chiarezza, illustrare brevemente come il CTU sia giunto alla quantificazione sopra enunciata.

Il CTU ha preso in esame le analisi effettuate dalle parti. Entrambe le parti hanno compiuto un'analisi di regressione con lo stesso modello, basate sul confronto temporale (*during/after*), basandole su livelli di prezzo diverso (prezzo di vendita ai concessionari e prezzo lordo di listino).

Per inciso va rilevato che, nel corso del lungo e complesso procedimento peritale, le attrici hanno presentato e sottoposto al CTU anche i risultati di una seconda analisi, utilizzando i dati dei prezzi netti ai concessionari presentati dalle case costruttrici, con un risultato di sovrapprezzo pari al 17,8%, invece di quello ottenuto con la prima analisi pari al 33,4% poi rettificato nel 29,4% (v. CTU pagg. 115, 99 e 103, nonché tavola 9 p. 104).



Con riguardo alla prima analisi effettuata dagli attori (quella presa in esame dal CTU e alla base delle sue valutazioni), il CTU ha osservato che essa stimasse per eccesso il sovrapprezzo in quanto adottava come dato di partenza i prezzi di listino, presentava difetti di “multicollinearità” e teneva conto della variabile del “*lingering*” per la durata di tre anni.

In considerazione di ciò, il CTU ha proceduto a depurare tale analisi econometrica di alcune variabili, specificamente eliminando del tutto gli effetti fissi annuali e il *lingering*.

Le analisi econometriche eseguite dalle attrici, rielaborate dal CTU mediante la eliminazione delle variabili sopra indicate (effetti fissi annuali e *lingering*), hanno condotto il CTU alla quantificazione del danno da sovrapprezzo nella misura dell'8,5%.

Individuata tale percentuale come dato o intervallo che rappresenta il tetto più elevato, considerando che adotta come dato di partenza i prezzi di listino provenienti dalle case costruttrici, il CTU ha effettuato la media tra la stima econometrica delle attrici- dal medesimo previamente corretta e depurata come sopra indicato- e la stima effettuata dai convenuti, pari a 0 (danno), giungendo alla media indicata del 4,08% e successivamente, nella relazione integrativa, del 4,89%, reinserendo la variabile *lingering* per la durata di sei mesi (Cfr. relazione CTU p. 118).

In altre parole, il CTU ha quantificato il sovrapprezzo subito dalle attrici facendo la media tra i seguenti dati: (i) il sovrapprezzo dell'8,5% stimato dal CTU attraverso una revisione del modello econometrico proposto dalle attrici sui prezzi di listino - ossia riducendo la percentuale dal 29,4%, indicato dalle attrici, all'8,5% (a seguito dell'eliminazione degli effetti fissi annuali e della variabile relativa all'effetto del cartello nel periodo di *lingering*) e (ii) il sovrapprezzo dello 0% sui prezzi praticati dalle case costruttrici ai concessionari, che il CTU ha ricavato dai modelli presentati dalle convenute e terze chiamate senza apportare modifiche (si veda CTU, in particolare p. 118).



14. *La quantificazione del danno da sovrapprezzo operata da questo Tribunale*

Ritiene il Giudicante che il CTU sia stato eccessivamente riduttivo nella quantificazione del sovrapprezzo e che i rilievi formulati da parte attrice siano in parte accoglibili.

Il CTU, tenuto conto che nessuna delle parti ha effettuato analisi econometriche con dati riferibili al livello di prezzo richiesto, dopo avere dato atto della presenza dei dati relativi agli autocarri in oggetto (235) e dopo avere considerato che essi, sebbene numerosi, “*non sono sufficienti per generare un’analisi di regressione statisticamente significativa*” (CTU p. 103), ha rilevato che il modello delle parti attrici contiene delle variabili da escludere perché generano effetti “*multicollineari*” e, in ragione di ciò, ha proceduto a eliminare tali variabili, giungendo a una riduzione della percentuale dal 33,04% all’8,5%, escludendo del tutto, in particolare, l’effetto *lingering* (si veda in particolare, CTU p. 104).

La quantificazione del danno da sovrapprezzo nella misura del 4,25%, come media tra i risultati del sovrapprezzo calcolato dopo una revisione del modello econometrico basato sui prezzi di listino e un sovrapprezzo calcolato nella misura del 0% derivato dai modelli della convenuta e delle terze chiamate, non è coerente con le osservazioni del CTU in risposta al quesito sull’esistenza del danno da sovrapprezzo. Invero, non può reputarsi corretta l’operazione compiuta dal CTU consistente nell’aver effettuato la media tra due valori, uno dei quali ritenuto dal medesimo non plausibile (l’inattendibilità della tesi 0 danno è stata affermata, tra l’altro, da diverse pronunce, anche di altre giurisdizioni europee: *inter alia*, si veda sentenza datata 27/02/2024 *Court of Appeal*, Case No: CA-2023-001010, che ha affermato: “*the expert thesis that there was a zero overcharge lacked credibility*”).

Ed infatti, a prescindere dall’opinabilità del metodo adottato, contestato anche dalle convenute mediante il riferimento alla Guida Pratica (Cfr. CTU p. 122), l’adozione del valore 0 (danno) è contraddittoria con la risposta al primo quesito sull’esistenza del danno da sovrapprezzo.

Vi è poi un secondo motivo che depone per una quantificazione del danno da sovrapprezzo eccessivamente riduttiva e non proporzionata all’entità del pregiudizio



subito: l'eliminazione totale da parte del CTU dell'effetto *lingering* dal modello econometrico adottato, essendo evidente che il confronto deve avvenire con prezzi non alterati dall'effetto cartello, pena la sottostima del danno.

Lo stesso CTU, sentito a chiarimenti all'udienza del 3/12/2024, ha dichiarato che “*vi sono evidenze di una durata perlomeno semestrale dell'effetto di lingering, che corrisponde alla durata media della modifica dei prezzi lordi di listino su cui si è, principalmente, manifestata l'Infrazione*”.

Invero, la mancata modifica dei prezzi successivamente alla cessazione (convenzionale) del cartello rappresenta un'evidenza inequivoca della persistenza dell'influenza degli effetti anticoncorrenziali del cartello.

In sintesi, le due ragioni che fanno ritenere troppo bassa la stima effettuata dal CTU sono:

- 1) l'adozione del valore 0 danno, in contrasto con le osservazioni sull'esistenza del danno da sovrapprezzo;
- 2) l'eliminazione integrale dal modello adottato dal CTU della variabile dell'effetto trascinamento.

Con riguardo a tali profili relativi alla quantificazione del danno, ritiene quindi il giudicante che il pur apprezzabile e poderoso lavoro del CTU vada emendato dai detti vizi logici.

A tale fine il Tribunale rileva quanto segue:

- l'analisi di regressione degli attori ha stimato il sovrapprezzo in misura pari al 33,4% basandola sui prezzi di listino, provenienti dalle stesse case costruttrici, pubblicati sulla rivista specializzata *tuttoTrasporti* e utilizzando la variabile *lingering* per la durata di 3 anni (cfr. CTU p. 117 e consulenza parte sub all. 81.1 CTU);
- i medesimi attori, adottando un alternativo modello econometrico basato sullo stesso livello di vendita adottato dalle case costruttrici (prezzi netti di vendita ai concessionari), hanno stimato il sovrapprezzo in misura pari al 17,8%;
- le parti convenute hanno invece stimato il sovrapprezzo in misura negativa;



- i risultati delle attrici sono stati ritenuti dal CTU erronei perché “includevano effetti di *lingering* e utilizzavano variabili specificate in modo erroneo”, in particolare la variabile dei costi di produzione (CTU p 104 § 344);

- i modelli delle case costruttrici sono stati contestati dalle controparti, perché “*i data set sarebbero stati modificati ed alterati rispetto ai dati grezzi*” che le case costruttrici non hanno prodotto né si sono offerte di produrre” (CTU p. 104 § 344).

Ciò precisato, il Tribunale osserva che:

- il valore 0 danno, proposto dalle case costruttrici non può essere preso in considerazione alla luce dell'esistenza del danno, risultante dalle condizioni di mercato, connotate da trasparenza, e dal legame tra prezzi di listino, prezzi al concessionario e prezzi finali di vendita (“*il prezzo negoziato dai concessionari con il cliente finale -pur soggetto a un margine di flessibilità- viene approvato dalla casa costruttrice*”: cfr. in particolare CTU p. 106 § 352;

- il CTU, nel rettificare la stima delle attrici, basate sui prezzi di listino provenienti dalle case costruttrici, ha eliminato del tutto alcune variabili tra le quali, non condivisibilmente, l'effetto trascinamento, così giungendo alla stima dell'8,5%.

- Tale stima, ricomprendendo il *lingering* per la durata di un anno (effetto trascinamento che, come di seguito si dirà, è ravvisato nel caso di specie), conduce alla stima di un danno da sovrapprezzo pari al **12,2%** (vedi tavola 1 CTU relazione integrativa e tavola 12 relazione finale).

	No effetto	Durata 1 anno	Durata 2 anni
Danno da sovrapprezzo	8,5%	12,2%	14,5%
Effetto trascinamento		6,6%	8,3%

Ritiene quindi il Tribunale che sia corretto adottare, come stima ipotetica massima, quella, che è stata rettificata dal CTU, del 12,2%, per il corretto reinserimento della



variabile *lingering* per la durata di un anno (e non invece quella dell'8,5% che esclude del tutto tale variabile).

Considerato che tale stima appartiene a un diverso livello della catena (prezzi lordi e non prezzi netti ai clienti finali), pur valutato lo stretto legame tra prezzi al concessionario e prezzi finali di vendita, si reputa equo, e prudentiale, ridurre la percentuale del danno da sovrapprezzo all'8%.

La stima, effettuata nella relazione integrativa, è anch'essa palesemente riduttiva pur reintroducendo la variante *lingering*, non solo per il periodo estremamente limitato alla luce della durata del cartello, ma anche e soprattutto per l'adozione dello stesso criterio di calcolo sopra censurato (media con lo scenario 0 danno).

15. L'effetto trascinamento (cd Lingerin)

La variabile del trascinamento è una variabile che pacificamente incide sulla quantificazione del danno secondo il modello econometrico adottato dalle parti (*during/after*), preso in esame dal CTU e posto alla base della successiva valutazione equitativa. Infatti, con tale metodo il sovrapprezzo è quantificato come differenza tra il prezzo nel periodo dell'infrazione e il prezzo a livello competitivo, ma naturalmente il confronto deve avvenire con prezzi non alterati dall'effetto cartello, pena la sottostima del danno (Cfr. guida cit. § 44).

Esso assume rilievo sia in relazione all'individuazione dei camion sui quali opera il danno da sovrapprezzo (*recte*, da effetto trascinamento), estendendo l'arco temporale di valutazione, sia con riguardo alla quantificazione del danno da sovrapprezzo.

Orbene, nel caso di specie, dove i prezzi di listino neppure sono stati mutati dopo la cessazione del cartello, sussiste evidenza del sovrapprezzo da trascinamento (al contrario, una modifica dei prezzi di listino non esclude di per sé l'esistenza di un qualsiasi effetto di trascinamento).

Nel caso di specie, la durata delle pratiche collusive sulla fissazione dei prezzi lordi, protrattasi per oltre 14 anni, in un mercato geografico riguardante un così elevato numero di società costruttrici, rende altamente probabile che l'effetto trascinamento si sia protratto dopo la cessazione del cartello, considerando tra l'altro che la data di cessazione è solo convenzionale e in realtà coincide con l'ambito temporale del periodo considerato dalla Commissione nelle sue indagini



senza attestare di per sé anche la conclusione definitiva degli effetti di esso sul mercato.

L'inclusione di un periodo di trascinamento appare allora necessaria, essendo normalmente ravvisabile un effetto di vischiosità dei prezzi successivo alla fine del cartello con persistenza per un certo periodo di tempo dell'alterazione dei prezzi fino a riassorbirsi progressivamente in un diverso equilibrio (ove il cartello abbia effettivamente cessato di operare).

La letteratura economica e la Guida Pratica della Commissione confermano che l'effetto di trascinamento è tanto più probabile quanto più il cartello è stato duraturo ed efficace, circostanza che è riscontrabile nel caso di specie dove l'intesa è durata di gran lunga oltre dieci anni. La Guida Pratica prevede che – in mercati oligopolistici - i prezzi post-infrazione possano essere più elevati di quelli in assenza dell'infrazione stessa, in quanto i partecipanti possono utilizzare la conoscenza acquisita attraverso l'operatività del cartello per coordinare il loro comportamento anche oltre il termine dell'infrazione. Per un cartello della durata di circa 15 anni e con tale estensione di soggetti, la letteratura economica conferma la persistenza di effetti successivamente alla data presunta della cessazione dell'infrazione, menzionando, tra le cause, l'anzidetta conoscenza che ciascuna parte ha acquisito rispetto alle strategie dei concorrenti, nonché l'abitudine dei clienti a pagare prezzi più elevati.

16. *Quantificazione dei danni*

Se dunque può ritenersi eccessiva la durata di tre anni, come indicato dalle attrici, va ritenuto verosimile l'effetto trascinamento, almeno, per i mesi successivi alla cessazione del cartello fino alla fine dell'anno 2011.

Si tratta di un periodo relativamente esiguo alla luce della durata temporale e geografica del cartello.

Come si è visto, anche con la tabella grafica sopra riprodotta e riportata nella relazione integrativa del CTU, assumendo la variabile del *lingering period* di un anno (in luogo dei tre richiesti dalle attrici e dell'assenza di effetti di trascinamento proposti *ab origine* dal CTU), la quantificazione del sovrapprezzo risulta pari al



12,2%, assumendo come dati di partenza i prezzi lordi di listino provenienti dalle case costruttrici.

Tale risultato, secondo gli attori, coincide con la stima del sovrapprezzo ottenuta in altre consulenze tecniche d'ufficio, condotte a seguito di analisi e modelli econometrici basati sul metodo *during/after* e non applicando liquidazioni meramente equitative (si veda la conclusionale attori, p. 24, che menziona le consulenze tecniche d'ufficio depositate nei procedimenti n.r.g. 9266/2018, 12416/2019, 13856/2020, 32902/2021, 60023/2019 e 23683/2022 da due consulenti, che hanno stimato il sovrapprezzo, l'uno, nella misura del 9,83% e, l'altro, tra l'11,6% e il 12,6%, il cui passaggio si riporta testualmente: *“Il prof. Sandro Frova dell'Università Bocconi di Milano ha stimato il sovrapprezzo durante gli anni del cartello tra l'11,6% e il 12,6% nei seguenti giudizi innanzi a codesto Tribunale con n. r.g. 9266/2018, 12416/2019, 13856/2020, 32902/2021; il prof. Carlo Scarpa dell'Università di Brescia ha stimato il sovrapprezzo nella misura del 9,83% nei giudizi r.g. 60023/2019 e 23683/2022. Gli stessi CTU hanno riconosciuto il protrarsi degli effetti per tutto il 2011”*); consulenze tecniche d'ufficio che sono state svolte con riguardo al medesimo cartello e nel contraddittorio della convenuta Iveco e degli altri partecipanti al cartello.

La percentuale del 12, 2%, come individuata, tuttavia, fa riferimento a prezzi di listino non appartenenti allo stesso livello delle attrici, con i quali vi è sì interdipendenza, ma non necessariamente corrispondenza.

Riprendendo quanto già considerato, si ritiene congruo, allora, che tale stima, pari alla percentuale del 12,2%, venga ulteriormente ridotta, stimandosi equa e prudentiale la quantificazione del sovrapprezzo nell' 8%.

Tale stima, che appare congrua e proporzionata alla luce degli elementi emersi, rimane pur sempre approssimativa ed equitativa, poiché la quantificazione del danno *“nei casi relativi alla concorrenza è sempre caratterizzata, per la sua stessa natura, da limiti considerevoli per quanto riguarda il livello di certezza e precisione atteso”*, essendo *“possibili solo stime approssimative”* (cfr. la Comunicazione della Commissione UE relativa alla quantificazione del danno nelle



azioni di risarcimento fondate sulla violazione dell'articolo 101 o 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea - 2013/C 167/07).

Di fronte all'ontologica impossibilità di quantificazione del danno con precisione, tale stima, guidata dallo sforzo “*di definire un'approssimazione plausibile dell'importo o della parte del trasferimento*”, è quella che appare la più congrua e proporzionata (cfr. Linee guida per i giudici nazionali in ordine alle modalità di stima della parte del sovrapprezzo trasferita sull'acquirente indiretto (2019/C 267/07), anche ai sensi degli artt. 2056 e 1226 c.c.

Le convenute DAF e MAN hanno formulato difese basate sulle analisi di marginalità, affermando di avere margini operativi medi nel periodo di infrazione pari al 9,6% (memoria tecnica DAF§2.4) e 6,1% (memoria tecnica MAN § 2,79 (CTU p. 119). Con riguardo a tali difese, anche a prescindere dall'attendibilità di tali dati, di cui il CTU si è limitato a prendere atto, il primo sarebbe comunque al di sopra della percentuale di sovrapprezzo stimata, mentre il secondo, in uno scenario controfattuale, avrebbe prodotto in perdita; circostanza che, anche ammessa l'attendibilità dell'elaborazione dei dati che non è stata verificata, non può escludersi, potendo un'intesa avere effetti non solo sui prezzi, ma anche con riguardo all'efficienza.

17. *Gli autocarri rientranti nel perimetro della violazione antitrust e quelli da ricomprendere per l'effetto trascinamento*

Già si è detto che dal perimetro della Decisione sono esclusi gli autoveicoli usati, che nel caso di specie sono soltanto due (Cfr. tavola 25 CTU, prima relazione p 174).

Sono, invece, inclusi gli autocarri nuovi, medi e pesanti (pari o superiori a 6 tonnellate).

Quanto al periodo temporale, la violazione continuata ha avuto durata dal gennaio 1997 al gennaio 2011 per tutte le case costruttrici, tranne che per MAN, il cui termine di partecipazione all'infrazione è fissato al settembre 2010.



Si è detto dell'effetto *lingering*, da ritenersi esistente per tutti i partecipanti al cartello quantomeno fino alla fine del 2011.

Tenuto conto dell'accordo estintivo intervenuto tra alcune parti del giudizio, devono, infine, essere esclusi dal novero dei veicoli da considerare ai fini risarcitori tutti i camion VOLVO/RENAULT e DAIMLER.

In ragione, da un lato, dell'accordo di composizione bonaria (intervenuto dopo la rimessione della causa in decisione, senza che il CTU abbia potuto tenere conto di tale fatto estintivo nel rispondere al quesito sottoposto, espungendo i veicoli non più oggetto della domanda di risarcimento) e, dall'altro lato, del riconosciuto effetto di trascinamento, con conseguente inclusione ai fini risarcitori anche dei veicoli acquistati nel periodo di trascinamento, le risposte al quesito (6) del CTU vanno aggiornate e rettifiche, rilevandosi che nella relazione del consulente d'ufficio sono contenuti tutti gli elementi per l'individuazione dei veicoli sui quali il Tribunale, alla luce dei criteri sopra determinati, ha quantificato il danno da risarcire, nella misura dell'8% sul prezzo di acquisto degli autocarri entro il periodo di cessazione (convenzionale) del cartello, come riconosciuto nella Decisione rispetto alla quale questa azione risarcitoria è *follow on*, e nella misura del 4% sul prezzo di acquisto degli autocarri entro la fine dell'anno 2011.

Il numero complessivo dei camion oggetto *ab origine* della domanda proposta dagli attori è di 234.

Alla stregua di quanto considerato, vanno esclusi da tale numero i due autocarri usati, come indicato dal CTU ed individuati nella tavola 25 sotto riportata (CTU p. 174).

Dei 232 camion nuovi, oggetto della domanda, **183** camion sono autocarri acquistati entro la data (convenzionale) di cessazione del cartello (si veda tavola 27 della relazione peritale, pagg. 176-180, ove sono riportati, per ciascun veicolo, la marca, la targa, il numero di telaio, la data e il prezzo di acquisto).

Esclusi i veicoli Damler (19), Renault (7) e Volvo (16) e, avendo come riferimento temporale la data di cessazione del cartello, residuano **141 veicoli** (v. tavole n. 26 e



n. 27 pagg.176 e ss. CTU): su tali veicoli acquistati entro la data di cessazione del cartello è riconosciuto il danno da sovrapprezzo nella misura dell'8%.

Per l'individuazione di tali veicoli, tenuto conto del loro numero, si richiama, quindi, la menzionata **tavola 27** della relazione di CTU, pagine 176, 177,178.

Venendo ai veicoli da ricomprendere nella quantificazione del danno da sovrapprezzo per trascinamento (*id est*, acquistati nel periodo successivo alla data convenzionale della cessazione del cartello ed entro il 31 dicembre 2011), seppure esclusi dal CTU (v prima relazione, **tavola 24** pagg. 173-174, intitolata "*elenco 49 autocarri esclusi per data di acquisto estraneo al periodo dell'infrazione*"), si osserva che, di questi, **6** autocarri sono stati acquistati entro il 16/9/2011.

Tutti gli altri, invece, vanno esclusi perché sono stati acquistati nei due anni successivi (2012 e 2013) o sono veicoli Damler (1) e Volvo (4), per i quali è intervenuto l'accordo estintivo.

Quanto ai 6 camion menzionati e sotto riprodotti, acquistati dopo la data di cessazione del cartello ed entro l'anno 2011, è riconosciuto il danno da sovrapprezzo, in conseguenza dell'effetto trascinamento, nella misura del 4%.

Si tratta dei sei veicoli, risultanti dalla tavola 24, p. 173 CTU, ove vi è l'espressa indicazione della titolare, della marca, della targa, del numero di telaio, della data e del prezzo di acquisto.

IVECO deduce l'esclusione di 28 Autocarri perché "*speciali*", acquistati da Astra Veicoli Industriali S.p.A. o presso SIVI S.p.A., a suo dire espressamente esclusi dalla Decisione. Tutti i veicoli sono di proprietà di Trasporti Pesanti.

La difesa di Iveco, secondo la quale la società Astra Veicoli Industriali, "pur essendo interamente detenuta da Iveco, non sarebbe destinataria della Decisione Settlement", va disattesa (v. CTU pagg. 174 e 175).

Dai libretti di circolazione di tali autocarri, risulta che il produttore è "IVECO Magirus" (i dati sono i seguenti: produttore: 'IVECO MAGIRUS' (campo D.1);



categoria: ‘Trattore con semirimorchio’ o ‘Autocarro per uso trasporto di cose – uso di terzi’ (Campo J.1); categoria: peso superiore alle 6 tonnellate (campo F.2).

Come riferito dal CTU, la circostanza che alcuni tra essi rechino la denominazione “veicolo eccezionale o speciale” non esclude la loro riconducibilità al novero dei prodotti di cui all’intesa (cfr. CTU p. 175).

Riepilogando, il risarcimento dei danni da sovrapprezzo va riconosciuto sul totale di n. 147 autocarri nella seguente misura: sul numero di 141, acquistati nel periodo della violazione antitrust, secondo quanto stabilito dalla Decisione, nella percentuale dell’8% del prezzo di acquisto; sul numero di 6, acquistati dopo la cessazione del cartello ed entro la fine del 2011, nella percentuale del 4%.

18. La prova del titolo di acquisto dei veicoli. Il pagamento del prezzo

18.1. Le attrici hanno allegato e individuato i camion oggetto delle domande risarcitorie, indicandone marca, targa, telaio, data e prezzo d’acquisto. Hanno prodotto le relative fatture di acquisto, unitamente, per molti di essi, ai certificati cronologici del PRA.

Il CTU ha effettuato un riscontro di tutta la documentazione prodotta in relazione a ciascun camion oggetto della domanda risarcitoria, verificando che, per ciascun autocarro, sono state prodotte le relative fatture e/o i certificati cronologici (si veda p. 184 che si riporta: “*non vi è alcun autocarro per cui non sia stato depositato né fattura, né il certificato cronologico al Pra*”).

Le vendite sono documentate dalle fatture di acquisto, per molti autocarri anche dai certificati PRA e, solo per 13 autocarri, esclusivamente dai certificati PRA.

I camion per i quali la prova del titolo è rappresentata esclusivamente dai certificati del PRA (*id est* 13) furono acquistati in anni assai risalenti, all’inizio dell’infrazione ed è verosimile che, come dedotto dalle parti, i titolari fossero nell’impossibilità di produrre le relative fatture, considerate le date di acquisto. Il CTU, ribadito che “*non vi è alcun Autocarro per cui non sia stato depositato né la fattura, né il certificato cronologico del PRA*”, a p. 184 della relazione, ha rilevato che solo “*per 13 Autocarri sono stati depositati unicamente i certificati o gli estratti del PRA. In*



generale, si rileva come tali casi siano riferibili ad Autocarri acquistati in anni assai risalenti, all'inizio dell'Infrazione". "Per tutti gli altri, sono state depositate le fatture di acquisto e, in moti casi, anche i certificati cronologici o estratti del PRA".

18.2. IVECO, MAN e DAF, senza contestare le allegazioni relative agli acquisti degli autocarri, si sono difese affermando che le attrici non hanno fornito la prova della titolarità e del pagamento dei mezzi, sostenendo che sia le fatture di acquisto che i certificati cronologici del PRA non costituirebbero valida prova, essendo necessari, a tale fine, i contratti di acquisto e la prova del pagamento.

Il Tribunale ritiene che tale difesa non sia condivisibile per le seguenti ragioni.

L'acquisto di beni mobili, sebbene registrati, non richiede la forma scritta *ad substantiam*, perfezionandosi con il semplice consenso delle parti validamente manifestato, al pari di ogni altro bene mobile (art. 1350 c.c.). L'eventuale forma scritta è, infatti, richiesta soltanto al fine della trascrizione al PRA, la quale non costituisce un requisito di validità e di efficacia del trasferimento, bensì un mezzo di pubblicità, inteso a dirimere eventuali contrasti tra più aventi causa dal medesimo venditore.

Per giurisprudenza consolidata, ai fini dell'individuazione del proprietario di un veicolo, le risultanze del PRA hanno valenza probatoria, assumendo il valore di presunzioni semplici *iuris tantum*, in quanto tali, superabili con prova contraria (*cf.*, *ex multis*, Cass. n. 7771/2016; *cf.* Cass 6385/2020).

La convenuta e i terzi chiamati non hanno fornito la prova contraria alle risultanze del PRA. Al contrario, la convenuta Iveco e le terze chiamate, MAN e DAF, hanno espressamente riconosciuto l'acquisto dei loro camion nei rispettivi atti introduttivi, affermando che le attrici non hanno prodotto documenti comprovanti il pagamento del prezzo (Iveco comparsa p. 10, MAN comparsa p. 14, DAF comparsa pag. 5).

Il Tribunale osserva che, essendo documentato e altresì pacifico l'acquisto, il pagamento del prezzo non è elemento costitutivo della fattispecie extracontrattuale. Per ravvisare il danno patrimoniale, che nel caso di specie è rappresentato dal



sovrapprezzo, non è richiesta la prova del pagamento del veicolo, ma la prova del suo acquisto. Infatti, l'eventuale mancato pagamento del prezzo di acquisto dei camion determinerebbe una passività maggiore rispetto a quella che vi sarebbe stata in assenza del cartello giacché, come correttamente rilevato dalle attrici, il patrimonio non è composto solo dall'insieme dei beni di proprietà, ma anche da tutti i rapporti attivi e passivi in capo a un soggetto.

19. Il Passing on defence: onere della prova prima e dopo il recepimento della direttiva

La convenuta e le terze chiamate hanno eccepito la traslazione dei costi da parte delle attrici sui clienti, con elisione dei danni richiesti (*passing on defence*).

La presente causa è stata promossa successivamente al recepimento della direttiva 2014/104/UE nel diritto nazionale.

Le disposizioni transitorie del d.lgs. n. 3/2017 stabiliscono, all'art. 19, che gli articoli 3, 4, 5, 15, comma 2, quali disposizioni procedurali, si applicano ai giudizi di risarcimento del danno da violazioni del diritto della concorrenza promossi successivamente al 26 dicembre 2014, mentre non menzionano l'art. 11 del decreto legislativo (che ha attuato l'art. 13 della direttiva cit.). Tale norma prevede espressamente che l'onere della prova dell'eccezione di traslazione del sovrapprezzo incomba sull'autore della violazione antitrust (*"nelle azioni per il risarcimento del danno il convenuto che eccepisce il fatto che l'attore ha trasferito in tutto o in parte il sovrapprezzo derivante dalla violazione del diritto alla concorrenza ha l'onere di provarlo anche chiedendo l'esibizione delle prove all'attore o al terzo"*).

Sebbene, in ragione del mancato richiamo, non sia consentita un'applicazione diretta di tale norma, ritiene questo Tribunale che il principio affermato e codificato nell'art. 13 direttiva 104/2014, in tema di onere probatorio connesso all'eccezione di trasferimento a valle del sovrapprezzo, operasse anche prima del recepimento della direttiva. Tale orientamento è coerente con il diritto interno e comunitario e in continuità con quello già espresso da questo Tribunale (Cfr. T. Milano Sezione Specializzata Impresa, sentenza 15/5/2023, confermata dalla Corte d'appello di



Milano con sentenza n 1823/2025), nonché da altre giurisdizioni europee (si veda, ad esempio, *Bundesgerichtshof*, 28/06/2011 – KZR 75/10, che sul tema del *pass on defence* ha affermato: “*pass-on forms part of a general civil law principle with regard to assessing damages*” e “*the burden of proof lies with the defendant in cases where pass-on is raised as defence*”; nello stesso senso, *UK Supreme Court in Sainsbury [2020] UKSC 24*).

Dall’esame del diritto interno, vigente prima del recepimento della direttiva, emerge che l’onere di provare il fondamento dell’eccezione incombe sul soggetto che ha sollevato l’eccezione, poiché una presunzione di trasferimento del sovrapprezzo a vantaggio del responsabile dell’illecito costituirebbe una violazione del principio di effettività, rendendo praticamente impossibile o eccessivamente difficile l’esercizio del diritto al risarcimento alle vittime di illeciti anticoncorrenziali. Ciò risulta chiaramente dal documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagnava il Libro bianco sulle azioni di risarcimento danni per violazione delle norme antitrust comunitarie, risalente al 2008 e, quindi, ben prima della direttiva e del suo recepimento nei diritti interni, ove si qualificava come eccezione la difesa di *passing on* e s’indicava l’opportunità di porre a carico del convenuto eccipiente l’onere di provare l’avvenuta traslazione a valle del sovrapprezzo, in considerazione della natura di eccezione della difesa di *passing on*, della minore probabilità che da tale ripartizione dell’onere potesse derivare un aggravio eccessivo della posizione del convenuto rispetto a quanto potrebbe accadere ponendo l’incombente a carico dell’attore e della maggior rispondenza ad equità della soluzione che vede gravato dell’onere probatorio il soggetto che ha commesso l’illecito anticoncorrenziale, piuttosto che quello che l’abbia subita (v. *Libro Bianco in materia di azioni di risarcimento del danno per violazione delle norme antitrust comunitarie* 2008, par. 2.6 e documento accompagnatorio).

La giurisprudenza comunitaria, con particolare riferimento a obblighi di rimborso connessi a controversie in materia tributaria, ha ritenuto “*incompatibili con il diritto comunitario le condizioni di prova che abbiano l’effetto di rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile ottenere il rimborso dei tributi riscossi in*



contrasto con il diritto comunitario”, come avviene “*in particolare per le presunzioni o i criteri di prova che tendono a lasciare al contribuente l’onere di dimostrare che i tributi indebitamente versati non sono stati trasferiti su altri soggetti*” (Cfr. CGUE sentenza 9/11/1983 nella causa C-199/82; CGUE sentenza 2/10/2003 nella causa C-147/01; CGUE sentenza 25/02/1988 cause riunite C-331/85, C-376/85, C-378/85).

Nello stesso senso, nel diritto nazionale, dagli artt. 2697, comma 2 e 1227, comma 2, c.c., si ricava l’onere del debitore-danneggiante di provare il fatto modificativo o estintivo, idoneo a ridurre l’entità del debito restitutorio o risarcitorio, mentre il danneggiato ha l’onere di provare i fatti costitutivi della sua pretesa risarcitoria (danno e nesso causale con il fatto illecito) (Cass. 9137/2013; Cass. 23148/14; Cass. 22820/2017).

20. Le risultanze in tema di pass on defence

Ciò precisato in tema di onere della prova, nel caso di specie, non è stata raggiunta la prova (a carico della convenuta) della traslazione del sovrapprezzo sui clienti delle attrici.

Al contrario, sono emersi nel presente giudizio elementi di prova che depongono, sia pure in via presuntiva, per il mancato trasferimento del sovrapprezzo da parte delle attrici sui clienti finali.

Infatti, il CTU, rispondendo al *Quesito 3*), sulla base della copiosa documentazione prodotta dalle parti, dopo avere verificato che nel caso di specie l’incidenza del sovrapprezzo è minima, “*compresa tra qualche centinaio e qualche migliaio di euro all’anno e tra lo 0 e lo 0,66% dei ricavi delle Parti attrici*”, ha affermato che “*tali evidenze unite alle diverse dinamiche di acquisto degli autocarri delle Parti attrici e all’ammortamento dei costi, inferiore alla vita media degli autocarri stessi, porta a concludere che non vi è traslazione a valle del sovrapprezzo causalmente correlata all’Infrazione*” (Cfr. CTU p. 202, nonché 157-158).

Il CTU ha effettuato un’analisi dei mercati rilevanti nei quali operano le parti attrici, imprese di piccole dimensioni qualificate “*price takers*” (13 autotrasportatori



per conto terzi e 5 autotrasportatori per conto proprio in vari mercati), ha verificato i ricavi, analizzando i bilanci e le dichiarazioni fiscali prodotte dalle attrici, ha accertato la marginale incidenza del sovrapprezzo sui ricavi delle parti attrici, ha altresì verificato gli ammortamenti del costo degli autocarri, desunti dai libri cespiti (v. in particolare CTU pagg. 153-156).

In particolare ha verificato che, *“per tutte le Parti attrici e per gli anni considerati, oltre ad essere molto contenuti in termini assoluti, i valori annui dei sovrapprezzi rappresentano una percentuale assolutamente ridotta dei ricavi delle Parti attrici, che va dallo 0 allo 0,66% massimo”*, considerando che *“tali valori e incidenze non possano avere generato alcuna traslazione a valle sui prezzi praticati alle Parti attrici, tanto più che il mercato dei servizi di autotrasporto è assai poco concentrato, come confermato dai CT di SCANIA. Identiche conclusioni si possono raggiungere anche per gli altri mercati in cui le Parti attrici operano come autotrasportatrici in conto proprio... Si conclude, pertanto, che – alla luce delle evidenze empiriche qui sopra mostrate – non appaia plausibile l’esistenza di un supply passing-on, sia per la sua entità, sia per le caratteristiche dei mercati in cui le Parti attrici operano”* (CTU, in particolare, p. 157).

Sulla base di analisi quantitative e dell’esame della documentazione prodotta dalle parti, il CTU ha, quindi, condivisibilmente rilevato che:

- gli ammortamenti fanno venire meno ogni incentivo all’aumento dei prezzi;
- il costo di acquisto degli autocarri ha natura di *“costo fisso nel breve periodo”* e *“costo fisso incrementale nel medio lungo termine”*.

Ha quindi considerato che è *“implausibile che i sovrapprezzi (e quindi extracosti) abbiano causalmente implicato una revisione dei prezzi praticati dalle attrici ai clienti”*, in quanto *“i valori annui dei sovrapprezzi rappresentano una percentuale assolutamente ridotta dei ricavi delle parti attrici”* e le imprese non hanno alcun incentivo all’aumento dei prezzi.

Tali considerazioni sono coerenti con le Linee guida sul *passing on*, che prevedono che la *“percentuale dei costi di un’impresa colpita dal sovrapprezzo”* e l’incidenza



dei costi relativi al sovrapprezzo rispetto al totale dei costi di produzione e alla natura dei costi assumano rilievo nella valutazione del *passing on*, essendo meno probabile che vengano traslati costi fissi perché non influenzano la definizione dei prezzi dell'acquirente diretto nel breve termine (Comunicazione della Commissione 2019/C 267/07).

Ciò accertato e considerato, il CTU ha, quindi, motivatamente e coerentemente concluso che *“tali valori e incidenze non possono avere generato alcuna traslazione a valle”* sia *“per l'entità del sovrapprezzo sia per le caratteristiche dei mercati in cui le attrici operano”* (CTU, in particolare, pagg. 156 e 157).

Pertanto, nel caso di specie, ben lungi dall'essere fornita dalle convenute la prova dell'esistenza del *passing on*, è piuttosto accertata l'inesistenza della traslazione a valle da parte delle attrici dell'aumento di prezzo.

21. *Le difese della convenuta e delle terze chiamate circa l'inottemperanza all'ordine di esibizione da parte delle attrici*

Iveco e alcune terze chiamate si dolgono che la parte attrice non abbia adempiuto all'ordine di esibizione e invocano l'applicazione del disposto dell'art. 6 Dlgs, rubricato “sanzioni”, con particolare riguardo all'efficacia probatoria della mancata esibizione, chiedendo che la traslazione del sovrapprezzo sia ritenuta accertata (si veda, in particolare, quanto alla convenuta Iveco, p. 34 conclusoria).

A fondamento dell'inadempimento dell'ordine di esibizione, invocano il seguente passaggio argomentativo del CTU, ripreso anche nelle conclusioni (pagg. 158 e 201):

“la documentazione depositata dalle Parti attrici a seguito dell'ordine di esibizione non è sufficiente per effettuare robuste e statisticamente significative analisi di regressione, o analisi di correlazione, a causa della frammentarietà dei dati e dei periodi temporali coperti” (p. 158).

Per completezza e chiarezza, tale passaggio argomentativo del CTU continua come segue:



“per avere comunque un riscontro empirico alle tesi delle Parti, si è provveduto a calcolare l’effettiva entità del sovrapprezzo annuo sulla base dei risultati di cui al Quesito 1, e a valutare l’incidenza di tali sovrapprezzi sui ricavi delle Parti attrici (ove disponibili);

– ne è risultato che l’entità del sovrapprezzo annuo dovuto all’Infrazione risulta, per ogni singola Parte attrice, compresa tra qualche centinaio e qualche migliaio di euro all’anno, e l’entità del sovrapprezzo risulta addirittura inferiore alle fatture mensili di carburante depositate dalle singole Parti attrici. L’entità del sovrapprezzo appare quindi minimale, e ciò risulta conforme a quanto affermato dalla Decisione CE e dalla Decisione SCANIA sul punto;

– l’incidenza del sovrapprezzo annuo è compresa tra lo 0 e lo 0,66% dei ricavi annui di ciascuna Parte attrice, per tutti gli anni dell’Infrazione;

– questi due dati si ritengono sufficienti per affermare che il sovrapprezzo non possa avere causalmente correlato una crescita dei prezzi praticati a valle ai propri Clienti, e quindi si conclude per l’inesistenza del supply passing-on nel presente Procedimento;

– inoltre, per completezza, si segnala che i mercati a valle sono molto poco concentrati, che le Parti attrici sono imprese di piccole dimensioni e quindi si possono ritenere come imprese “price-takers”. Ciò suffraga ulteriormente l’argomentazione a favore dell’inesistenza di una forma di supply passing-on nel presente Procedimento, per tutte le Parti attrici, indipendentemente dal mercato a valle in cui esse operano” (pagg. 158 e 201-202).

22. L’ordine di esibizione. Non applicabilità ratione temporis della sanzione probatoria. Ragionevolezza e proporzionalità

22.1. Onde vagliare le suddette difese, è opportuno precisare che, al fine di provare la traslazione da parte delle attrici dei costi sui clienti, la convenuta e le terze chiamate hanno chiesto ordinarsi l’esibizione, ai sensi dell’art. 210 c.p.c. e degli artt. 3 e 11 del D.Lgs. 3/2017, dei seguenti documenti (v memoria 183 secondo comma c.p.c):



1. scritture contabili per il periodo 1997/2016,
2. fatture delle attrici, nei confronti dei suoi clienti, per il periodo 1997/2016,
3. dichiarazioni fiscali per il periodo 1997/2016,
4. libro inventari per il periodo 1997/2016,
5. registro dei beni ammortizzabili per il periodo 1997/2016,
6. bilanci delle attrici relativi agli anni dal 1997/2016,
7. contratti tra le attrici e i propri clienti relativi agli anni dal 1997/2016,
8. comunicazioni di modifiche dei prezzi inviate dalle attrici ai propri clienti relativi agli anni dal 1997/2016,
9. linee guida interne delle attrici su come calcolare i propri prezzi e/o come approcciare le negoziazioni con i propri clienti relativi agli anni dal 1997/2016;
10. calcoli usati per preparare offerte inviate dalle attrici ai propri clienti, relativi agli anni dal 1997/2016;
11. documenti strategici interni delle attrici con informazioni sui target di profittabilità, relativi agli anni dal 1997/2016;
12. analisi di profittabilità interne delle attrici riguardanti gli acquisti di autocarri e le offerte presentate ai clienti, relativi agli anni dal 1997/2016;
13. presentazioni preparate internamente per il management delle attrici con informazioni su profittabilità ed evoluzione di prezzi e margini, relativi agli anni dal 1997/2016;
14. valutazioni interne della performance delle attrici, relativi agli anni dal 1997/2016.

Il CTU, delegato dal giudice a delimitare l'ordine di esibizione con riguardo ai documenti indispensabili per la prova del *pass on*, ha delimitato l'ordine ai seguenti documenti:

- registri IVA vendite e acquisti per il periodo 1997/2016;
- dichiarazioni fiscali per il periodo 1997/2016;



- registri dei beni ammortizzabili per il periodo 1997/2016;
- bilanci delle attrici, ove pubblicamente disponibili (periodo 1997-2016);
- comunicazioni delle modifiche dei prezzi nel periodo 1997/2016;
- mastrini, schede contabili o libri giornali per il periodo 1997/2016.

Le attrici hanno prodotto “*una significativa mole documentale*”, riportata a p. 143 della CTU (bilanci contabili o in alternativa bilanci di verifica, dichiarazioni fiscali, libri giornale, libri cespiti, registro IVA). Alcune attrici, tuttavia, non hanno prodotto la documentazione richiesta per gli anni più remoti o i bilanci non obbligatori, deducendo che, quali imprese familiari e di piccole dimensioni, non erano in grado di recuperare una parte di documenti perché relativi a un periodo molto remoto e anteriore al termine di conservazione decennale o addirittura perché mai esistiti.

22.2. Ciò precisato, il Tribunale osserva quanto segue.

L’art. 6, comma 6 decreto lgs. 3/2017, di cui la convenuta invoca l’applicazione, che è attuazione dell’art. 8 della direttiva, secondo cui, “*se la parte rifiuta senza giustificato motivo di rispettare l’ordine di esibizione, il giudice, valutato ogni elemento di prova può ritenere provato il fatto al quale la prova si riferisce*”, è norma innovativa per il diritto interno, il quale non prevedeva tale peculiare sanzione di natura probatoria.

Tale nuova disposizione non è applicabile ai giudizi di risarcimento del danno da violazione del diritto della concorrenza promossi successivamente al 26 dicembre 2014. L’art. 19, che detta le disposizioni transitorie del d.lgs. 3/2017 cit., non menziona, tra le norme procedurali applicabili *ratione temporis*, l’art. 6, ma “*gli artt. 3, 4, 5 e 15 comma 2, quali disposizioni procedurali (che) si applicano ai giudizi di risarcimento del danno da violazioni del diritto della concorrenza promossi successivamente al 26 dicembre 2014*”. Tale norma, che configura una sanzione di natura probatoria, è innovativa nel nostro ordinamento e non può essere applicata retroattivamente.



È altresì dirimente considerare che, nel caso di specie, non sussisterebbero neppure le condizioni sostanziali perché possa operare tale sanzione, non potendosi ravvisare una volontà delle parti di non ottemperare all'ordine del giudice. La sanzione probatoria può operare esclusivamente in caso di ingiustificato inadempimento. Le parti attrici, ben lungi dal manifestare una condotta ostruzionistica, hanno depositato copiosa documentazione (*recte*, “*volumi di documentazione*”) richiesta dal CTU, limitandosi a non produrre quella che non erano obbligate a formare o che non erano tenute a conservare, essendo molto risalente. Nel caso di specie, è stato chiesto alle parti attrici, che sono tra l'altro imprese di piccole dimensioni, di produrre documenti a partire dall'anno 1997 e per la durata di quasi un ventennio (1997/2016). Le imprese attrici hanno adempiuto diligentemente producendo i documenti di cui erano in possesso, come emerge chiaramente dai copiosi e ponderosi documenti prodotti (v. CTU pag. 143 tabella 17).

Va, peraltro, ricordato che l'ordine di esibizione, pur esteso a categorie di prove e non circoscritto a documenti specifici, deve essere chiesto “*ragionevolmente*”, deve essere proporzionato alla decisione ed essere sostenuto da elementi di plausibilità (si vedano anche Linee Guida cit. § 40). Il criterio di valutazione della proporzionalità di tale misura va condotto rigorosamente, sempre guidati dalla plausibilità delle difese (cfr. direttiva in particolare § 16 e Linee Guida § 41 e 42). La direttiva sul risarcimento dei danni prevede espressamente di “limitare” la divulgazione delle prove “nel senso che la parte che ha l'onere di provare l'esistenza e la portata del trasferimento può richiedere la divulgazione soltanto “*ragionevolmente*”.

Nel caso di specie, i numerosi documenti prodotti dalle parti (seppure, secondo il CTU, “non sufficienti a effettuare robuste e statisticamente significative analisi di regressione”), sono idonei a formulare delle conclusioni sull'(in)esistenza del *pass on*, avendo il CTU condivisibilmente affermato che le evidenze emerse, l'entità del sovrapprezzo e la sua incidenza annua, la correlazione tra ricavi e ammortamenti, “sono sufficienti per affermare che il sovrapprezzo non possa avere causalmente



correlato una crescita dei prezzi praticati a valle ai propri clienti e quindi si conclude per l'inesistenza del supply passing on" (p. 158).

Ne consegue che, alla luce dei principii di proporzionalità e necessità, l'ordine di esibizione non andasse esteso, ma semmai delimitato, essendo sproporzionata e non ragionevole la richiesta di nuova documentazione.

Giova segnalare che, a livello metodologico, onde non gravare inutilmente e sproporzionatamente una parte, ben possano essere delimitati i documenti da acquisire, eventualmente in una prima fase, a quelli necessari per la valutazione di plausibilità del *passing on* (Cfr. Linee Guida § 4.1 punto 75).

Infatti, in applicazione del principio di effettività, le istanze di esibizione non possono aggravare in modo sproporzionato gli oneri processuali delle parti danneggiate da un cartello.

22.3. Iveco ha chiesto "in via di mero subordine" la liquidazione in via equitativa del *pass on*, "*tenuto conto dell'elevata probabilità che nel caso di specie vi sia stato un elevato tasso di passing on*" (conclusionale, p 35).

La domanda è da rigettare per le ragioni sopra enunciate, mancando anzitutto il presupposto evocato e posto alla base della domanda, consistente nell'"*elevata probabilità dell'elevato tasso di passing on*", invero smentito nel processo ove, piuttosto, è accertata in via presuntiva l'assenza del *passing on*.

23. L'eccezione di riduzione del danno per benefici fiscali.

Iveco e le terze chiamate hanno eccepito che i costi di acquisto dei veicoli oggetto di causa sarebbero stati oggetto di deduzione fiscale, con conseguente risparmio in termini di imposte.

L'eccezione di riduzione del danno per benefici fiscali non è fondata, tenuto conto dei limiti all'operatività dell'istituto della *compensatio lucri cum damno* (v. Cass. SS.UU., n. 12566/2018 e n 12565/2018).



Secondo l'insegnamento della Cassazione, il vantaggio derivante dal fatto illecito è scomputabile dalla posta risarcitoria, a condizione che:

- il vantaggio sia causalmente giustificato in ragione della precipua funzione di rimozione dell'effetto dannoso derivato dall'illecito (come nel caso dell'indennità sociale volta a ristorare il danneggiato del pregiudizio): ciò che non ricorre nella specie, dove il meccanismo della deduzione del costo d'impresa non ha una funzione risarcitoria;

- esista un meccanismo di rivalsa o surrogazione tale che l'erogazione del vantaggio da parte del terzo (qui *sub specie* di minore importo incassato dall'Amministrazione fiscale a titolo d'imposta) possa essere recuperato nei confronti del danneggiante-autore dell'illecito, atteso che, ove ciò non fosse possibile, il meccanismo della "compensazione" finirebbe per rappresentare un vantaggio ingiustificatamente premiante per l'autore dell'illecito; vantaggio ingiustificato che, nel caso di specie, si verificherebbe, poiché gli autori dell'illecito vedrebbero ridotto l'importo del danno da risarcire senza che nessuno possa esercitare nei loro confronti l'azione di rivalsa.

Pertanto, la *compensatio lucri cum damno*, laddove avvantaggi esclusivamente il danneggiante, deve essere esclusa. Richiamando quanto efficacemente la Suprema Corte ha avuto modo di chiarire: *“Una verifica...s'impone anche per accertare se l'ordinamento abbia coordinato le diverse risposte istituzionali, del danno da una parte e del beneficio dall'altra, prevedendo un meccanismo di surroga o di rivalsa, capace di valorizzare l'indifferenza del risarcimento, ma nello stesso tempo di evitare che quanto erogato dal terzo al danneggiato si traduca in un vantaggio inaspettato per l'autore dell'illecito. Solo attraverso la predisposizione di quel meccanismo, teso ad assicurare che il danneggiante rimanga esposto all'azione di "recupero" ad opera del terzo da cui il danneggiato ha ricevuto il beneficio collaterale, potrà aversi detrazione della posta positiva dal risarcimento. Se così non fosse, se cioè il*



responsabile dell'illecito, attraverso il non-cumulo, potesse vedere alleggerita la propria posizione debitoria per il solo fatto che il danneggiato ha ricevuto, in connessione con l'evento dannoso, una provvidenza indennitaria grazie all'intervento del terzo, e ciò anche quando difetti la previsione di uno strumento di riequilibrio e di riallineamento delle poste, si avrebbe una sofferenza del sistema, finendosi con il premiare, senza merito specifico, chi si è comportato in modo negligente. Non corrisponde infatti al principio di razionalità-equità, e non è coerente con la poliedricità delle funzioni della responsabilità civile (cfr. Cass., Sez. U., 5 luglio 2017, n. 16601), che la sottrazione del vantaggio sia consentita in tutte quelle vicende in cui l'elisione del danno con il beneficio pubblico o privato corrisposto al danneggiato a seguito del fatto illecito finisca per avvantaggiare esclusivamente il danneggiante, apparendo preferibile in tali evenienze favorire chi senza colpa ha subito l'illecito rispetto a chi colpevolmente lo ha causato" (Cass. SU 12565/2018).

24. Gli interessi e la rivalutazione monetaria

Come noto, il risarcimento deve essere "integrale", comprendendo anche la corresponsione degli interessi e la rivalutazione monetaria, essendo l'obbligazione risarcitoria obbligazione di valuta.

In mancanza di allegazione e prova di interessi in misura diversa, sul danno, consistente nel sovrapprezzo determinato con i criteri sopra enunciati (8% del prezzo di acquisto e 4% su 6 veicoli acquistati successivamente alla data dell'infrazione come stabilita dalla Decisione) sono dovuti gli interessi in misura legale con decorrenza dalla data di acquisto degli autocarri, individuata nella CTU (tavola 27 per gli autocarri rientranti nel periodo di infrazione) e, quanto ai 6 veicoli acquistati nel periodo di trascinarsi, nella tavola 24 CTU, riprodotta sopra anche nella presente motivazione.

Va inoltre riconosciuta la rivalutazione monetaria da calcolare secondo i criteri stabiliti da Cass. SS. UU. 1712/1995 e quindi, sempre con la suddetta decorrenza dalla data di acquisto degli autocarri, applicando gli interessi nella suddetta misura legale sul capitale rivalutato anno per anno.



Dalla data di proposizione della domanda (perfezionamento della notifica della citazione) spettano gli interessi al saggio di cui all'art. 1284 comma 4 c.c. in luogo di rivalutazione monetaria e interessi legali.

Il riferimento svolto dalle parti attrici al metodo WACC appare improprio, non riguardando il profilo degli interessi (v. ordinanza giudice istruttore emessa a seguito dell'udienza ex art. 92 disp att.c.p.c. del 23 gennaio 2023).

Le attrici, dopo la cristallizzazione del *thema decidendum*, nel corso della CTU, hanno chiesto che fosse riconosciuto il tasso WACC quale "costo/rendimento del capitale che un'azienda avrebbe ragionevolmente ottenuto se avesse potuto disporre dei capitali persi reinvestendoli nelle proprie attività", senza avere allegato che il proprio rendimento atteso dalle somme da liquidare, a titolo di risarcimento del danno, fosse pari al WACC (la cui misura, peraltro, non è stata indicata) e il conseguente danno derivante dalla perdita di opportunità di investimento con rendimento atteso pari al WACC medesimo.

E' appena il caso di ricordare che il maggior danno ex art. 1224 c.c. esige una prova precisa, ancorché basata su presunzioni, purchè gravi, precise e concordanti (*inter alia*, Cass. ord. n. 2325/2025).

25. Le quote di corresponsabilità e la manleva

Accolte le domande svolte dalle attrici come innanzi indicato, occorre procedere rispetto alle domande di regresso svolte dalle parti convenute e terze chiamate ai sensi del secondo comma dell'art. 2055 c.c., determinando la ripartizione tra di esse in base alla rilevanza delle rispettive condotte sia in relazione al grado della loro colpa che delle conseguenze dannose determinate.

Ritiene il Collegio di dover necessariamente ricorrere, nel caso di specie, alla presunzione di pari rilevanza delle condotte di tali parti stabilita dal comma 3 dell'art. 2055 c.c.

Considerate la comune partecipazione della convenuta e delle terze chiamate all'intesa illecita accertata e la conformità delle condotte volte a determinare un effetto restrittivo del mercato, al fine di conseguire vantaggi dall'alterazione del



meccanismo concorrenziale con l'applicazione di sovrapprezzi illeciti applicati da tutte le parti in maniera sistematica e per un lungo periodo di tempo, non sussistono elementi concreti volti a determinare una significativa diversa valutazione delle condotte nell'ambito della comune appartenenza al cartello accertato.

Deve dunque affermarsi la pari responsabilità di tutte le parti responsabili dell'intesa in relazione a danni liquidati in favore delle parti attrici.

Per quanto riguarda le domande di regresso incrociate tra convenute e terze chiamate, ferma la solidarietà verso i danneggiati e la presunzione di pari responsabilità *ex art. 2055 c.c.*, ciascuna casa produttrice partecipa del cartello dovrà tenere a proprio carico gli importi risarcitori dovuti per i camion rispettivamente prodotti e commercializzati, tenendo indenni gli altri cartellisti per i corrispondenti importi.

Pertanto, avendo le attrici chiesto la condanna della sola Iveco, condebitrice solidale, Iveco, quale *solvens*, ha diritto di regresso verso gli altri cartellisti per gli importi relativi ai camion prodotti da ciascuno di questi.

Vanno esclusi i camion Volvo/Renault e Daimler, in ragione delle rinunce intervenute (*v. infra*).

26. Rinunce agli atti

Iveco non si è opposta all'estinzione del processo nei confronti di Daimler e Volvo/Renault depositata dopo la rimessione della causa al collegio per la decisione.

Dato atto della rinuncia agli atti di tre attrici, Del Vecchio Andrea, Autotrasporti Spagnul Di Spagnul Tancredi & C. Snc, Ruscigno Giuseppe, e delle corrispondenti accettazioni delle rinunce e delle rinunce ed accettazioni alle domande riconvenzionali e/o subordinate anche di manleva e regresso di tutte le parti, va dichiarata l'estinzione del processo in relazione alle suddette tre parti attrici e alle conseguenti domande di tutte le altre parti.



Dato atto che hanno rinunciato alle domande risarcitorie in relazione ai camion VOLVO/RENAULT e Mercedes-Benz Group (già DAIMLER), va dichiarato parzialmente estinto il giudizio con riguardo alle domande proposte da Scacciaferro Giuseppe, Centro Carne S.p.A., Coop Autotrasporti e Facchinaggio Romito Soc. coop. A.r.l., Petrolnafta di Conti Giovanni & C. S.n.c., Sanlorenzo Trasporti di Sanlorenzo Luigi & C. S.n.c. in liquidazione e Sinvest S.r.l. (già Trasporti Pesanti di Storti Tullio & C. S.r.l.) nei confronti di IVECO, nonché in relazione alle domande subordinate di manleva e/o regresso proposte da Iveco e dai terzi chiamati per tali camion.

27. Le spese processuali

L'accoglimento delle domande proposte dalle società attrici comporta la regolazione delle spese processuali secondo il criterio della soccombenza.

Le spese vengono liquidate in favore delle parti attrici e a carico della convenuta Iveco, nonché delle terze chiamate (escluse Volvo-Renault e Daimler), le quali, sebbene non fossero destinatarie delle domande di parte attrice, si sono difese con eccezioni e contestazioni inerenti a tali domande.

Nella liquidazione delle spese si tiene conto della particolare complessità della causa, sia in fatto che in diritto, della rilevante attività difensiva svolta con riguardo a tutte le fasi del processo, della doppia attività decisionale, dell'elevato numero delle parti del processo, sia attrici che convenute, dei numerosi beni oggetto delle domande proposte, in via principale e riconvenzionale, della presenza di questioni giuridiche nuove, nonché dell'attività difensiva resa necessaria anche dalla reiterazione di eccezioni e questioni già decise.

Inoltre, non va sottaciuto che, mentre parte attrice aveva aderito alla proposta conciliativa formulata dal giudice istruttore, parte convenuta e le terze chiamate non vi hanno aderito senza giustificato motivo (cfr. l'art. 91 comma 1 c.p.c.).

Ciò considerato, tenuto conto della complessità del contenzioso e dell'elevato valore della causa, vanno applicate altresì le maggiorazioni di cui all'art. 4 primo comma DM 55/2014 e successive modifiche (sull'importo dei compensi tabellari



pari a euro 56.920,00) e quindi il compenso è aumentato, per ogni soggetto oltre il primo, nella misura del 30 per cento fino a un massimo di dieci soggetti e del 10 per cento per ogni soggetto oltre i primi dieci (escludendo le parti attrici e le terze chiamate le cui domande o nei cui confronti le domande sono dichiarate estinte per intervenuto accordo).

La convenuta e le terze chiamate, in solido, sono condannate a rifondere alle attrici le spese di CTP, entro i limiti della liquidazione dei compensi al CTU.

Le spese della consulenza tecnica d'ufficio devono essere poste definitivamente a carico della parte convenuta e delle terze chiamate (escluse Damler e Volvo/Renault nei cui confronti il processo è dichiarato estinto a spese integralmente compensate), nella misura liquidata in corso di causa.

Le spese processuali tra Iveco e le terze chiamate sono integralmente compensate alla luce della posizione di solidarietà paritetica, tenuto conto che le terze chiamate sono tutte partecipanti al cartello sanzionato.

PQM

Il Tribunale di Milano Sezione Specializzata dell'Impresa, A, definitivamente decidendo sulle domande proposte da AUTOTRASPORTI BELTRAMBINI EMILIO & FIGLI S.N.C., CENTRO CARNE S.P.A., COMUNIELLO GIUSEPPE & C. S.N.C., COOPERATIVA SOCIALE P.G. FRASSATI DI PRODUZIONE E LAVORO S.C.S. – ONLUS, DITTA DEL VECCHIO ANDREA, SOCIETÀ EMILIANA MATTONELLE MARMI ED AFFINI – SEMMA S.R.L., EUGANEA ROTTAMI S.P.A., COOP AUTOTRASPORTI E FACCHINAGGIO ROMITO SOC. COOP. A.R.L., DITTA AUTOTRASPORTI MARTAGNI PALMO, AUTOTRASPORTI F.LLI MENCATTELLI F.& M. S.N.C., PETROLNAFTA DI CONTI GIOVANNI & C. S.N.C., DITTA RUSCIGNO GIUSEPPE, SANLORENZO TRASPORTI DI SANLORENZO LUIGI E C. S.N.C. IN LIQUIDAZIONE, DITTA SCACCIAFERRO GIUSEPPE, AUTOTRASPORTI SPAGNUL DI SPAGNUL TANCREDI & C. S.N.C., DITTA STRATTA CARLO, STRATTA LOGISTICA S.R.L., SINVEST S.R.L. (già TRASPORTI PESANTI DI



STORTI TULLIO & C. S.R.L.), nei confronti di IVECO S.P.A. e sulle domande da questa proposte nei confronti delle terze chiamate, nonché su quelle proposte dalle terze chiamate, TRATON SE (già MAN SE), MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH, SCANIA AB, SCANIA CV AB, SCANIA Deutschland GmbH, MERCEDES-BENZ GROUP AG (già DAIMLER), AB VOLVO (PUBL), VOLVO LASTVAGNAR AB, RENAULT TRUCK SAS, VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH, così provvede:

1. Dichiarà estinto il processo limitatamente alle domande proposte da Del Vecchio Andrea, Autotrasporti Spagnul Di Spagnul Tancredi & C. Snc, Ruscigno Giuseppe (Camion VOLVO/RENAULT e DAIMLER) nei confronti di IVECO, nonché in relazione alle domande proposte da IVECO nei confronti dei terzi chiamati Mercedes-Benz Group (già DAIMLER) e VOLVO/RENAULT, a spese integralmente compensate.
2. Dichiarà parzialmente estinto il giudizio con riguardo alle domande proposte da Scacciaferro Giuseppe, Centro Carne S.p.A., Coop Autotrasporti e Facchinaggio Romito Soc. coop. A.r.l., Petrolnafta di Conti Giovanni & C. S.n.c., Sanlorenzo Trasporti di Sanlorenzo Luigi & C. S.n.c. in liquidazione e Sinvest S.r.l. (già Trasporti Pesanti di Storti Tullio & C. S.r.l.) nei confronti di IVECO in relazione ai camion VOLVO/RENAULT e Mercedes-Benz Group (già DAIMLER), nonché in relazione alle domande subordinate di manleva e/o regresso proposte da Iveco e dai terzi chiamati per tali camion.
3. Condanna Iveco a risarcire alle attrici Autotrasporti Beltramini Emilio & Figli SNC, Autotrasporti F.lli Mencattelli F. & C SNC, Ditta Autotrasporti Martagni Palmo, Centro Carne S.P.A., Comuniello Giuseppe & C. SNC, Coop Autotrasporti e Facchinaggio Romito Soc. Coop. ARL, Cooperativa Sociale. P.G. Frassati di Produzione e Lavoro SCS-ONLUS, Euganea Rottami SPA, Petrolnafta di Conti Giovanni & C. SNC, Sanlorenzo Trasporti di Sanlorenzo Luigi e C. SNC in liquidazione, Ditta Scacciaferro Giuseppe, Società Emiliana Mattonelle Marmi ed affini-Semma SRL, Ditta



Stratta Carlo, Stratta Logistica SRL, SINVEST (già Trasporti Pesanti di Storti Tullio § C SRL (tavola 27), i danni patrimoniali sofferti, pari al sovrapprezzo, quantificato nella misura dell'8% del prezzo di acquisto di n. 141 autocarri di cui alla tabella 27 CTU (pagg. 176-177-178- 179-180), già esclusi i camion Volvo-Renault- Daimler; nella misura del 4% del prezzo di acquisto di n. 6 autocarri sottoindicati (già esclusi i camion Volvo-Renault-Daimler), acquistati nel periodo successivo alla data presunta di cessazione dell'infrazione, indicati nella tabella 24 CTU, riprodotta in motivazione;

4. il tutto, oltre rivalutazione monetaria e interessi nella misura legale, calcolati sulle somme risarcitorie rivalutate anno per anno, con decorrenza dalla data di acquisto degli autocarri risultanti dalle tabelle 27 e 24 CTU sino alla data di proposizione della domanda giudiziale e agli interessi di cui all'art. 1284 comma 4 c.c. da tale data sino al saldo effettivo, senza ulteriore rivalutazione monetaria.
5. Determina in quote paritetiche la corresponsabilità dei cartellisti.
6. Condanna gli altri cartellisti a rimborsare a Iveco importi corrispondenti ai camion di propria rispettiva produzione, con esclusione dei camion VOLVO/RENAULT e DAIMLER, oltre a rivalutazione monetaria e interessi *ut supra*.
7. Condanna Iveco, in solido con i terzi chiamati (escluse Volvo/Renault e Daimler), alla rifusione integrale delle spese processuali, in favore delle attrici di cui al capo 3 (e quindi con esclusione delle tre parti attrici di cui al capo 1), liquidate in complessivi euro 261.868,00 per compensi, oltre spese non imponibili, spese generali nella misura del 15% ed accessori di legge.
8. Condanna Iveco e le terze chiamate, in solido, alla rifusione in favore delle attrici delle spese di CTP documentate da regolari fatture, entro i limiti della liquidazione dei compensi al CTU.
9. Pone definitivamente a carico solidale della convenuta e delle terze chiamate le spese di CTU come liquidate, fermo il vincolo di solidarietà tra tutte le parti verso il CTU.



10. Compensa integralmente tra la convenuta Iveco e le terze chiamate le spese processuali.

Milano, così deciso nella camera di consiglio del 18 dicembre 2025

Il Presidente estensore

Dott.ssa Silvia Giani

