



Sev 19319/21

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
SEZIONE XVII CIVILE

SEZIONE SPECIALIZZATA IN MATERIA DI IMPRESA

Il Tribunale, in composizione collegiale, composto dai seguenti magistrati:

dr. Claudia PEDRELLI – Presidente *relatore*

dr. Fausto BASILE – Giudice

dr. Tommaso MARTUCCI – Giudice

nella causa civile di primo grado iscritta al n. 61871 del ruolo generale per gli affari contenziosi dell'anno 2013,

tra

Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. in amministrazione straordinaria, in persona dei commissari straordinari p.t., rappresentata e difesa -in virtù di procura a margine dell'atto di citazione- dagli Avv.ti Laura Pierallini e Marcello Clarich, ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'Avv. Laura Pierallini in Roma, viale Liegi n. 28;

Attrice

e

Esso Italiana s.r.l. e Exxommobil Aviation International limited, in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa, in forza di procura a margine della comparsa di costituzione e risposta- dagli Avv.ti Antonio Di Pasquale, Francesca Rolla, Filippo Andrea Chiaves, Elena D'Alto e Andrea Atteritano, ed elettivamente domiciliati presso lo studio di quest'ultimo in Roma, piazza Venezia n. 11;

Convenute

e

Aeroporti di Roma -A.D.R. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa, in forza di procura a margine della comparsa di costituzione e risposta- dal Prof. Avv. Massimo Zaccheo, presso il cui studio in Roma, via Abruzzi n. e è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

Società Esercizi Aeroportuali - S.E.A. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* - rappresentata e difesa, in forza di procura a margine della comparsa di costituzione e risposta- dagli Avv.ti Alberto Fumagalli e Marina Rossi, ed elettivamente domiciliati presso lo studio di quest'ultima in Roma, via Monte Zebio n. 32;

Terza chiamata in causa

e

Società di Gestione dell'aeroporto di Palermo -GES.A.P. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa, in forza di procura in calce alla comparsa di costituzione e risposta- dall'Avv. Massimiliano Mangano, presso il cui studio è elettivamente domiciliato in Roma, via Antonio Stoppani n. 1

Terza chiamata in causa

e

Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo -Orio al Serio S.A.B.C.O., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa, in forza di procura in calce alla comparsa di costituzione e risposta- dall'Avv. Sebastiano Ribaudò, presso il cui studio in Roma, via Lucrezio Caro n. 62 è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in persona del legale rappresentante *pro tempore* - rappresentata e difesa dall'Avvocatura Generale di Stato presso i cui uffici in Roma, vi dei Prato n. 12, è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

Aeroporto di Genova s.p.a. -A.G.S. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* - rappresentata e difesa -in forza di procura in calce alla comparsa di costituzione e risposta- dagli Avv.ti Luca Leone e Paola Conio, presso il cui studio in Roma, via Appennini n. 46, è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

Società di Gestione Aeroporto di Alghero -SO.GE.AL. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa, in forza di procura speciali alle liti depositata in via telematica unitamente alla comparsa di costituzione di nuovo difensore in data 8.6.2018 con la quale ha sostituito i precedenti procuratori- dall'AVV. Giuseppe Macciotta del Foro di Cagliari, ed elettivamente domiciliata in Roma, via Paola Falconieri 23 presso lo studio dell'Avv. Paola Fiecchi;

Terza chiamata in causa

e

Società Gestione Servizi Aeroporti Campani s.p.a. -GE.S.A.C. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa -in forza di procura in calce alla comparsa di costituzione e risposta- dagli Avv.ti Luca Leone e Paola Conio, presso il cui studio in Roma, via Appennini n. 46, è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

Aeroporto Costa Smeralda -GE.A.SAR s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa -in forza di procura a margine della comparsa di costituzione e risposta- dagli Avv.ti Romolo Persiani e Antonio Rizzo, presso il cui studio in Roma, via Toscana 10, è elettivamente domiciliata;

Terza chiamata in causa

e

Società Aeroporto Toscano -S.A.T. s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore* -rappresentata e difesa -in forza di procura in calce alla comparsa di costituzione e risposta- dall'avv. Giuseppe Toscano, presso il cui studio in Roma, corso Vittorio Emanuele II è elettivamente domiciliata ;

Terza chiamata in causa

e

Agenzia del Demanio e Società Aeroporto di Catania S.A-C. s.p.a. in persona dei rispettivi legali rappresentanti p.t.;

Terzi chiamati in causa contumaci

Motivi di fatto e di diritto

1. Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. in amministrazione straordinaria s.p.a., ha proposto avanti al Tribunale di Roma un'azione di nullità della clausola di pagamento delle *royalties* denominate *airport fees* e un'azione di ripetizione di indebito oggettivo ex art. 2033 c.c. per difetto di causa dei pagamenti da essa effettuati quale vettore aereo alla Esso Italiana e alla Exxon Mobil Aviation International L.t.d. quale corrispettivo aggiuntivo e distinto dal prezzo del carburante. Parte attrice ha evidenziato l'illiceità delle *airport fees* sia sotto il profilo della disciplina generale antitrust sia della disciplina di settore di apertura alla concorrenza dei mercati aeroportuali di cui al d.lgs. n. 18/99.

Ha esposto l'attrice che l'importo in questione, non era stato applicato gestori aeroportuali quale remunerazione dei costi imprenditoriali sostenuti dalla società petrolifera come disposto dal citato d.lgs. 18/99. Lo stesso rappresentava piuttosto il compenso richiesto dal gestore aeroportuale per l'opportunità commerciale di vendere il carburante sul sedime aeroportuale, quale *royalties*

sull'attività aeroportuale di vendita e messa a bordo del carburante. La compagnia petrolifera convenuta che lo riscuoteva dal vettore aereo avrebbe poi versato al gestore aeroportuale importo equivalente a quello da essa applicato all'attrice.

Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. ha dedotto di aver pagato a titolo di *airport fees* alla società petrolifera nel periodo gennaio 1999-gennaio 2009 l'importo complessivo di € 20.274.251,22 e ha chiesto la condanna delle convenute al pagamento in suo favore di detto importo o di quello diverso ritenuto.

Ha rilevato l'attrice che l'illiceità della clausola contrattuale con riferimento alla *airport fees* e la natura indebita degli importi pagati a tale titolo era evincibile: dalla disciplina generale *antitrust* e dal quadro normativo e regolamentare di riferimento (Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15.10.1996; d.lgs. n. 18/1999 di recepimento della Direttiva in Italia; art. 11 *terdecies* del D.L. 30.9.2005 n. 203, convertito dalla legge 3.12.2005, n. 248; delibere con cui l'ENAC a decorrere dal 30.9.2006 aveva individuato l'ammontare delle *royalties* secondo criteri di connessione ai costi sostenuti; provvedimenti amministrativi e sentenze, divenuti inoppugnabili, quali i provvedimenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nelle date 23.10.2008, n. 19020 (con riferimento a Aeroporti di Roma -ADR) e 26.11.2008, n. 19189 (con riferimento a Società Esercizi Aeroportuali - S.E.A.) e dalla sentenza del Consiglio di Stato, 24.6.2010, n. 4016, emessa in esito all'impugnazione della pronuncia di AGCM n. 19189 del 26.11.2008.

Sulla base del quadro di cui sopra il pagamento delle *royalties* denominate *airport fees* avrebbe potuto essere chiesto solo in caso di dimostrazione di una effettiva connessione dello stesso al costo oggettivo necessario alla fornitura del servizio reso e solo nell'ammontare dimostrato. Diversamente nel caso di specie l'imposizione non era assistita da alcuna dimostrazione, le *airport fees* erano state calcolate come prezzo per ciascun metro cubo di carburante erogato e gli aeroporti erano privi di una contabilità sul punto da porre a fondamento della richiesta.

1.1 Le società convenute, in via preliminare hanno eccepito il difetto di legittimazione passiva di Esso Italiana e/o Exxonmobil e comunque l'inesistenza di un obbligo restitutorio ex art. 2033 c.c. assumendo: a) di non essere il soggetto effettivamente percipiente, non avendo mai trattenuto presso di sé le somme ricevute dall'attrice, avendole sempre "girate" per equivalente agli enti di gestione aeroportuale e non avendo avuto alcun potere nella determinazione delle *airport fees*, posto che i gestori aeroportuali, effettivi precettori finali delle stesse, le applicavano alle società petrolifere le quali a loro volta si limitavano a ribaltarli sul vettore aereo; b) che Esso Italiana è la principale società del gruppo Exxonmobil Italia e che in data 1.3.1998 i crediti vantati dall'attrice erano stati ceduti da Esso Italiana a Exxonmobil; che detti crediti a far data dal 1° luglio 2006 erano poi stati ceduti da quest'ultima a Exxonmobil Petroleum Chemical bvba (EMPC), per cui Esso Italiana e/o

Exxonmobil non erano legittimate passive in relazione alla domanda di Alitalia di restituzione degli importi da essa versati a titolo di *airport fees* “quanto meno per quanto riguarda le somme ricevute successivamente alla cessione del credito a EMP, ossia dopo il 1° luglio 2006”.

Le convenute hanno inoltre eccepito la prescrizione del diritto alla restituzione dei pagamenti eseguiti da Alitalia prima dell'11 maggio 2000, avendo l'attrice interrotto il decorso della prescrizione solo con lettera dell'11.5.2010.

Nel merito hanno chiesto il rigetto delle domande attoree, assumendo l'infondatezza delle stesse e la legittimità delle *airport fees*.

Nella denegata ipotesi di accoglimento della domanda attorea nell'*an*, le società convenute hanno chiesto dichiararsi “l'insussistenza del diritto di Alitalia alla ripetizione delle *airport fees* pagate: (i) in relazione agli aeroporti a gestione statale e/o (ii) prima dell'entrata in vigore della l. 248/2005 e/o (iii) in relazione agli aeroporti a gestione totale, salvo se del caso, esclusivamente per gli anni 2004 e 2005, esclusivamente con riferimento agli aeroporti di Roma (Ciampino e Fiumicino) e Milano (Linate e Malpensa)”. In caso di accoglimento delle domande di Alitalia, le convenute hanno infine chiesto -previa chiamata in causa nel presente giudizio dei medesimi- la condanna dei gestori aeroportuali a manlevarle e a tenerle indenni dal pagamento di qualsiasi somma, anche a titolo di risarcimento che esse fossero tenute a versare a Alitalia.

Autorizzata l'evocazione in giudizio delle terze chiamate, si sono costituite in giudizio ENAC, ADR s.p.a., SEA s.p.a., SACBO s.p.a., SOGEAL s.p.a., SAT s.p.a., SAC s.p.a., GESAP s.p.a., AGS s.p.a., GESAC s.p.a. e GEASAR s.p.a.

1.2 Le terze chiamate costituite in giudizio hanno condiviso le eccezioni preliminari svolte dalle convenute ed hanno anche dedotto:

- 1) il difetto di giurisdizione del giudice ordinario adito, involgendo la rideterminazione dei corrispettivi di *refuelling* aspetti di natura discrezionale riservate dalla legge all'ENAC con conseguente giurisdizione del giudice amministrativo;
- 2) l'intervenuta, parziale, prescrizione decennale della domanda di restituzione ex art. 2033 c.c. e l'intervenuta prescrizione quinquennale della domanda fondata sulla violazione della disciplina *antitrust* non potendo trovare applicazione *ratione temporis* nella presente controversia l'art. 8 del d.lgs. 3/2017, sul punto dell'inizio della decorrenza della prescrizione;
- 3) la carenza di interesse di Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. a proporre la domanda avendo essa riaddebitato ai passeggeri i costi relativi al *refuelling* attraverso la *fuel surcharge* (c.d. *passing on*);
- 4) la prescrizione della domanda di garanzia e manleva proposta da Esso e da Exxonmobil, posto che la stessa si fonda sul presupposto che il diritto alla garanzia deriverebbe dall'abuso di posizione dominante violativo dell'art. 82 e 102 del Trattato CE che i gestori aeroportuali avrebbero posto in

essere negli anni 1999-2009 e dovendo ritenere operante la prescrizione quinquennale ex art. 2947 c.c..

Nel merito le terze chiamate hanno dedotto la nullità o comunque l'indeterminatezza della domanda svolta in manleva nei loro confronti e la carenza di prove da parte di Alitalia dell'ammontare dei pagamenti asseritamente da essa effettuati in favore delle società convenute.

La terza chiamata ENAC- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva, stante il proprio ruolo ex art. 10 d.lgs. 18/99 di Ente del potere di vigilanza di natura pubblicistica volta alla verifica della connessione dei sovrapprezzi applicati da gestori ai costi sostenuti dagli stessi per la messa a disposizione delle infrastrutture aeroportuali.

Ha precisato che ENAC ha svolto il potere di vigilanza e controllo attraverso l'istruttoria terminata con la nota n. 60600 del 15.9.2006 relativa all'individuazione di prezzi congrui per le *airport fees* a seguito della quale le stesse sono stati ridotti in alcuni aeroporti fino al 50% a vantaggio dei vettori aerei.

Le terze chiamate Agenzia del Demanio e Società Aeroporto di Catania –SAC s.p.a. pur ritualmente citate, sono rimaste contumaci nel giudizio.

1.3 Nel corso del giudizio, è stata emessa la sentenza n. 23598/2017 del 9.10.2017 con la quale la Suprema Corte di Cassazione S.U. in esito a ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione proposto in relazione a giudizio analogo al presente pendente davanti al Tribunale di Roma ed iscritto al n. r.g. 61874/2013, ha dichiarato la giurisdizione del giudice ordinario -nella specie delle sezioni specializzate in materia di impresa- e la carenza di giurisdizione del giudice amministrativo. Per quanto sopra, sfumati i termini concessi alle parti ex art. 183 sesto comma c.p.c., il giudice originariamente assegnatario del giudizio, si è pronunciato sulle istanze istruttorie disattendendo quelle relative alla prova orale –essendo i capitoli di prova testimoniale relativi a circostanze già provate o da provare con documenti- ed ha ammesso la CTU economico contabile richiesta da Alitalia al fine di “accertare l'eventuale mancata corrispondenza tra il corrispettivo pagato ed i costi effettivi del servizio e quindi la differenza tra i costi ed i corrispettivi pagati a titolo di *airport fees* nonché l'eventuale scarico del predetto corrispettivo operato nei confronti dei consumatori finali”.

Nelle more dell'espletamento della CTU, la terza chiamata Società di Gestione dell'aeroporto di Palermo – GES.A.P. s.p.a. ha proposto ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione con riferimento alla domanda di manleva e alla specificità del rapporto tra il fornitore del carburante e il gestore aeroportuale, sostenendo la giurisdizione del giudice amministrativo stante la differenza dal rapporto tutto privatistico in essere tra il vettore aereo e la compagnia petrolifera, oggetto della precedente pronuncia n. 23598/2017. Sul punto ha dedotto che la domanda avanzata con la chiamata di terzo non avrebbe configurato una questione di carattere meramente patrimoniale, ma

avrebbe piuttosto riguardato in via diretta la discrezionalità delle società di gestione aeroportuale e dell'ENAC nell'esercizio del potere di determinazione del corrispettivo, quale espressione di potere autoritativo di carattere discrezionale, non sindacabile dal giudice ordinario. Con sentenza n. 28212 del 31.10.2019, la Corte di Cassazione a S.U. ha ribadito anche per il caso in esame la competenza del giudice ordinario.

Espletata la CTU, la causa, da ultimo assegnata a questo giudice all'esito dell'istruttoria, è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini ex art. 190 c.p.c.

2. Preliminarmente vanno esaminate le eccezioni formulate dalle convenute e dai terzi chiamati in causa.

2.1 L'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice adito per essere la materia devoluta al giudice amministrativo va disattesa a seguito della pronuncia della Suprema Corte n. 28212 del 31.10.2019. nell'occasione la Corte di Cassazione a S.U. ha chiarito che *"l'intero oggetto della controversia, sia in riferimento alla domanda principale che a quella di garanzia impropria, riguarda la gestione patrimoniale attinente ai corrispettivi del rapporto concessorio, spettante alla giurisdizione del giudice ordinario ai sensi dell'art. 133. comma 1 lett. c) cod. proc. amm. in forza della clausola eccezzuativa ivi prevista, senza che al riguardo possano incidere le modalità di gestione dell'aeroporto, se statale, mista o totale, né il profilo di vigilanza dell'ENAC sul rispetto del parametro normativo ex art. 10 comma 1 lett. d) del d.lgs. 18/1999."*

La Suprema Corte con pronuncia n. 23598/2017 aveva già chiarito quanto alla controversia tra la compagnia aerea e l'impresa fornitrice di carburante entrambe operanti nel libero mercato, che la stessa *"avente ad oggetto la domanda di accertamento negativo della legittimità di una clausola contrattuale inserita nella convenzione negoziale tra esse stipulata, relativa al corrispettivo dovuto per l'erogazione del servizio, maggiorato dell'importo previsto dalla clausola c.d. airport fees" "appartiene alla giurisdizione del giudice ordinario" ..."*a nulla rilevandola circostanza costituita dalla scelta di una delle parti di prevedere, mediante l'apposizione di tale clausola, il refluire in essa di un corrispettivo ad altro soggetto e sottoposto a regolazione pubblicistica."

La questione in oggetto riguarda il profilo della illegittimità delle *airport fees* ed implica la valutazione del profilo economico-aziendale della connessione delle *airport fees* al costo effettivo. Non intercetta quindi alcun parametro discrezionale e non sono ravvisabili momenti di valutazione comparativa degli interessi pubblici e privati in gioco, ma semplicemente *"l'accertamento tecnico dei presupposti fattuali economico-aziendali da cui esse possono essere condizionate"* con conseguente competenza del giudice ordinario.

2.2 Le convenute Esso Italia e Exxonmobil hanno eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva in relazione alla domanda di Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a., di restituzione degli importi da essa versati a titolo di *airport fees*, non avendo mai trattenuto presso di sé le somme ricevute dall'attrice, in quanto sempre "girate" per equivalente agli enti di gestione aeroportuale e non avendo avuto alcun potere nella determinazione delle *airport fees*.

L'assunto va disatteso.

Nella specie, le pretese di Alitalia Linee Aeree Italiane non sono rivolte all'autore dell'illecito, bensì alla controparte contrattuale, che ha inserito una clausola di "ribaltamento dell'illecito originario" traendone diretto beneficio economico, e alla quale l'attrice ha corrisposto l'importo. Le convenute sono quindi legittimate in quanto parti del contratto affetto da nullità e prenditori diretti del pagamento di cui si chiede la ripetizione.

La questione prospettata dalle convenute, pertanto, non attiene al profilo della legittimazione passiva ma deve ritenersi piuttosto pertinente alla domanda proposta dalle convenute nei confronti dei gestori aeroportuali, da esse chiamati in causa in manleva, nella cui sede va esaminata.

Le convenute hanno inoltre eccepito il proprio difetto di legittimazione "*quanto meno per quanto riguarda le somme ricevute successivamente alla cessione del credito a EMP, ossia dopo il 1° luglio 2006*". Hanno inoltre precisato che i crediti vantati dall'attrice erano stati ceduti da Esso Italiana -principale società del gruppo Exxonmobil in Italia ove opera svolgendo attività in diversi settori quali la distribuzione e la vendita dei prodotti petroliferi- dapprima, in data 1.3.1998 a Exxonmobil e a far data dall'1° luglio 2006, da quest'ultima a Exxonmobil Petroleum Chemical bvba - EMPC.

Deve ritenersi influente la cessione del credito a Exxonmobil Petroleum Chemical bvba - EMPC che, per quanto di interesse nel presente giudizio, rileva per il periodo dal luglio 2006 al 31 dicembre 2009. E' infatti circostanza pacifica e non contestata che a partire dal gennaio 2006 tutti i gestori aeroportuali sul territorio nazionale si siano adeguati alle indicazioni assunte dall'organo di vigilanza -ENAC in tema di quantificazione delle *airport fees*, dato per il quale si fa rinvio al prosieguo.

Tale adeguamento è stato posto anche a fondamento dell'accertamento peritale svolto nel presente giudizio, avendo il CTU escluso dall'accertamento peritale la valutazione sulle *airport fees* corrisposte dall'attrice ai gestori aeroportuali nel periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2009.

Con riferimento al periodo precedente (gennaio 1999 - 31.12.2005), risulta provato dalla documentazione in atti che in data 1.3.1998 Esso Italiana e Esso Air (poi divenuta Exxonmobil) hanno sottoscritto un accordo denominato Service Agriment, con il quale hanno convenuto che "*Esso Air sarà responsabile della promozione di tutte le vendite di carburante per aviazione da*

parte dell'affiliata" (Esso Italiana); che "Esso Air stipulerà i contratti in nome e per conto dell'affiliata", che "in ogni caso la vendita è fatta dall'affiliata e la proprietà del prodotto ed il rischio per la perdita dello stesso si trasferisce direttamente dall'affiliata al cliente" e che "salvo che sia diversamente stabilito, l'affiliata cederà le proprie fatture/crediti a Esso Air per la riscossione e Esso Air accrediterà alle affiliate ... le somme per le consegne effettuate e fatturerà ai clienti e gestirà i crediti assumendosene le decisioni e il rischio", (v. First Schedule, punto 1, doc. 2 nel fascicolo delle convenute). La comunicazione e la conoscenza dell'accordo in oggetto da parte di Alitalia Linee Aeree Italiane non ha formato oggetto di specifica contestazione e si evince dalle fatture da essa prodotte che vi fanno richiamo (v. fatture doc. 15, nel fascicolo dell'attrice).

L'accordo in oggetto configura ipotesi di cessione di un credito futuro.

Secondo orientamento consolidato della Corte di Cassazione, la cessione dei crediti futuri ... non ha natura meramente obbligatoria e vi si può procedere –quando nel negozio dispositivo sia individuata la fonte, oppure la stessa sia determinata e determinabile– senza che rilevi la probabilità della venuta in essere del credito ceduto, non esistendo una norma che vieta la disponibilità dei crediti futuri perché meramente eventuali, con la conseguenza che la venuta in essere del credito futuro integra un requisito di efficacia della cessione, ma non della sua validità, (c.f.r. Cass. 31986/2018; Cass. 19341/2017).

Nella specie la cessione ha avuto un oggetto determinato, i crediti derivanti dai contratti di fornitura di carburante in favore della compagnia aerea attrice. Si è perfezionata con la sottoscrizione della cessione da parte di Esso Italiana a Exxonmobil ed è divenuta efficace con la venuta ad esistenza dei crediti/fatture di cui Exxonmobile ha curato l'emissione delle fatture, la gestione e la riscossione dei crediti nei confronti dell'attrice, "assumendosene le decisioni e il rischio".

Per quanto sopra, poiché nella cessione di crediti futuri l'effetto traslativo di verifica in automatico nel momento in cui questi vengono ad esistenza, deve ritenersi la legittimazione passiva di Exxonmobil International Limited e il difetto di legittimazione passiva in capo a Esso Italiana.

Le convenute Esso Italia e Exxonmobil, hanno eccepito la parziale prescrizione del diritto alla restituzione dei pagamenti eseguiti da Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. fino alla data dell'11 maggio 2000, avendo l'attrice interrotto il decorso della prescrizione solo con lettera dell'11 maggio 2010.

L'eccezione di prescrizione proposta dalle convenute nella comparsa di costituzione, va accolta. Parte attrice, a fronte degli importi richiesti dalle società petrolifere e da essa pagati ha proposto azione di ripetizione di indebito oggettivo. L'asserito diritto di ripetizione dell'indebito ha natura contrattuale in quanto è fondato sulla illiceità della clausola di un contratto di cui sono parti

esclusivamente Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. e parte convenuta, ovvero due soggetti privati. Deve pertanto ritenersi che il diritto di ripetizione si prescriva nel termine ordinario decennale.

Nella specie è pacifico che il decorso della prescrizione sia stato interrotto nei confronti delle convenute solo con lettera dell'attrice in data 11 maggio 2010 (v. doc. 16 Alitalia).

Pertanto deve ritenersi che la prescrizione per gli importi versati sia iniziata a decorrere di volta in volta, dai singoli pagamenti e che quindi il diritto di ripetizione di Alitalia si è prescritto per il periodo dal 1999 all'11 maggio 2000.

Non può, invece, tenersi conto delle nuove considerazioni in punto di prescrizione per la condotta abusiva loro attribuita dall'attrice esposte dalle convenute solo in sede di comparsa conclusionale, stante la tardività delle stesse.

2.3 Le terze chiamate hanno eccepito l'intervenuta prescrizione quinquennale della domanda fondata sulla violazione della disciplina Antitrust non potendo trovare applicazione *ratione temporis* nella presente controversia l'art. 8 del d.lgs. 3/2017, sul punto dell'inizio della decorrenza della prescrizione.

L'eccezione va disattesa. Come già esposto, nella specie la domanda azionata dall'attrice non configura azione risarcitoria fatta valere nei confronti dell'autore dell'illecito antitrust di abuso di posizione dominante e quindi del gestore aeroportuale, ma è rivolta alla controparte contrattuale, avendo la compagnia petrolifera inserito nel contratto una clausola nulla in quanto contraria alla legge, che prevede il "ribaltamento" dell'illecito originario.

Le terze chiamate hanno inoltre eccepito la prescrizione della domanda di manleva proposta da Esso e da Exxomobil assumendo che il diritto alla garanzia deriverebbe dall'abuso di posizione dominante in violazione dell'art. 82 e 102 del Trattato CE, posto in essere dai gestori aeroportuali nel periodo 1999-2009, con conseguente decorso della prescrizione quinquennale ex art. 2947 c.c.

L'assunto va disatteso. Nella specie rileva la natura contrattuale del diritto di ripetizione azionata dall'attrice e la chiamata in garanzia ex art. 106 c.p.c. proposta dalle convenute al fine, in via subordinata, nel solo caso di loro soccombenza, di essere tenute indenni dai gestori aeroportuali dagli effetti della eventuale sentenza sfavorevole, al fine di riversare nella sfera giuridica di questi ultimi i conseguenti effetti negativi.

Il principio generale in tema di prescrizione di cui all'art. 2935 1° comma c.c. dispone che "*la prescrizione comincia a decorrere dal giorno in cui il diritto può essere fatto valere*". Nella specie fino all'instaurazione del presente giudizio, la compagnia petrolifera non aveva legittimazione attiva a proporre azione avverso il gestore aeroportuale. Aveva ottenuto dal vettore aereo la somma che il gestore aeroportuale le aveva richiesto a titolo di *airport fees* per cui, sia nel rapporto a monte con il

gestore aeroportuale al quale aveva versato le *airport fees*, sia nel rapporto a valle con il vettore aereo, la compagnia petrolifera non aveva alcuna azione da far valere in giudizio.

Solo con l'instaurazione del presente giudizio è sorta l'esigenza della compagnia petrolifera di resistere alla domanda restitutoria dell'attrice e di chiamare in manleva il gestore aeroportuale, autore dell'illecito a monte e reale percettore della somma contestata.

L'eccezione di prescrizione va quindi rigettata sotto un duplice profilo.

Da un lato in quanto i terzi chiamati hanno indicato la prescrizione di una azione diversa da quella restitutoria contrattuale proposta in giudizio. Sotto ulteriore profilo, ove, in violazione dell'art. 2935 c.c., si ritenesse di far decorrere la prescrizione nei termini richiesti dalle terze chiamate in causa, la stessa, in difetto di pregiudizio da parte della compagnia petrolifera, sarebbe vanamente decorsa in assenza di legittimazione attiva della compagnia petrolifera a proporre azione.

Le terze chiamate SEA, SOGEAL, SAT e SACBO, hanno dedotto la nullità o comunque l'indeterminatezza della domanda in manleva svolta nei loro confronti. L'eccezione va disattesa posto che dalle considerazioni in fatto e diritto svolte nell'atto di chiamata in causa risultano determinate le prospettazioni in fatto e in diritto sulla la domanda di manleva e sulla configurazione della stessa come ipotesi di garanzia impropria. Risulta inoltre che tale garanzia rinviene il suo fondamento sull'assunto che le reali percipienti dell'importo oggetto di causa siano le società aeroportuali terze chiamate in causa. Sono quindi esposti i dati in fatto e in diritto con riferimento alla causa *petendi* ed al *petitum* con conseguente sussistenza dei requisiti di cui ai commi 3 e 4 dell'art. 163 c.p.c.

La SACBO, società di gestione dell'aeroporto di Bergamo, ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva per non aver intrattenuto alcun rapporto con le convenute.

L'assunto va disatteso sotto un duplice profilo. Da un lato è emerso dalla documentazione versata in atti da Alitalia Linee aeree Italiane che la stessa ha corrisposto il pagamento delle *airport fees* a SACBO avendo essa ricevuto il pagamento per il servizio reso dalle compagnie petrolifere in favore dell'attrice. Ciò si evince dalla documentazione prodotta da parte attrice, da parte convenuta (v. note ENAC nn.60600/2006 e 80460/2008, docc. 17 e 33; p. 8 doc. 8; nota ENAC n.27438/2009, doc. 12 di Alitalia; doc. 19 di Alitalia) e dalla stessa SACBO (v. doc. 2 biglietti aerei prodotti da Alitalia Linee aeree Italiane dai quali risulta che per l'aeroporto di Bergamo era previsto il pagamento di una ulteriore voce quale *fuel surcharg* che ricomprendeva anche le *airport fees*).

Sotto ulteriore profilo Il CTU ha inoltre accertato che "*nel caso dello scalo di Bergamoanche se il rapporto contrattuale non fosse stato direttamente con Esso..... il percettore finale delle airport fees sarebbe stato comunque il gestore aeroportuale ... non ci sono infatti per quegli anni prove*

documentali che ad Esso non venissero addebitate royalties sulla fornitura del carburante, se non anche direttamente da SACBO, tramite la controllata SAR”.

Inoltre secondo lo stesso assunto di SACBO, ribadito da ultimo in comparsa conclusionale, JV Orio avrebbe eseguito la fatturazione per i servizi di erogazione del carburante presso l'aeroporto di Bergamo negli anni 2005-2006-2007-2008. Quindi in periodo che, fatta eccezione per l'anno 2005, il CTU non ha considerato di rilievo per il presente giudizio, essendosi le compagnie aeroportuali adeguate alle indicazioni ENAC ed alla normativa di riferimento sin a partire dal 2006. Si fa rinvio sul punto alle considerazioni del CTU.

Va invece accolta l'eccezione di difetto di legittimazione passiva sollevata dalla terza chiamata in causa ENAC, dovendosi condividere le deduzioni della stessa, sopra esposte, in punto di declaratoria di difetto di legittimazione passiva, stante il ruolo di organo di vigilanza e controllo ai sensi dell'art. 10 d.lgs. 18/99 e la propria estraneità ai fatti di illegittimità della clausola contrattuale contestata dall'attrice.

3. Nel merito, come già evidenziato, Alitalia ha proposto azione negoziale avverso Esso e Exxonmobili essendo il suo diritto alla ripetizione per la nullità/illiceità della clausola contrattuale relativo al pagamento delle *airport fees*, intercorso esclusivamente tra essa e le compagnie petrolifere. A fondamento della *causa petendi* di natura contrattuale Alitalia Linee aeree Italiane ha posto la non debenza alle convenute delle somme ad esse corrisposte a titolo di *airport fees*.

Ha esposto sul punto che queste ultime, applicate dai gestori aeroportuali alle compagnie petrolifere e da queste al vettore aereo, sarebbero state prive di correlazione ai costi connessi e ben superiori ad essi e sarebbero state richieste in assenza di qualsiasi dimostrazione contabile. I gestori aeroportuali non avrebbero tenuto alcuna contabilità che potesse consentire l'individuazione dei costi sulla base dei quali fondare le loro pretese.

3.1 Le deduzioni di Alitalia appaiono pienamente fondate, avuto riguardo alla normativa di riferimento.

La Direttiva 96/97/CE del 15.10.1996, recepita sul territorio nazionale con il d.lgs. 13.1.1999 n. 18, -finalizzata a favorire il libero accesso al mercato e alla tutela della concorrenza con specifico riferimento ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Comunità, tra i quali i servizi di rifornimento carburante- ha prescritto alle società di gestione aeroportuale di “operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tale servizio e le altre loro attività” (art. 4) e disposto che “qualora l'accesso agli impianti aeroportuali comporti la riscossione di un corrispettivo economico, questa sarà determinato in base a criteri pertinenti, trasparenti e non discriminatori” (art. 16 par. 3).

Dette prescrizioni sono state pienamente recepite a livello di normazione interna con d.lgs. n. 18 del 13.1.1999, il quale ha conferito all'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) specifici compiti di vigilanza *“affinchè: a) sia garantito l'accesso agli impianti aeroportuali dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza; b) le condizioni poste per l'accesso siano adeguate, trasparenti, obiettive e non discriminatorie;d) i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni di uso comune e di quelli in uso esclusivo siano pertinenti ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono”* (art. 10).

Lo stesso d.lgs. 18/1999 ha inoltre imposto la *“separazione delle attività”* avendo previsto che *“l'ente di gestione, il vettore, il prestatore che forniscono servizi di assistenza a terra, operano la separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da esso esercitate”* (art. 7).

E' quindi indubbio che il legislatore nazionale, dando piena attuazione sul punto alla Direttiva 96/97/CE, abbia sottoposto a puntale regolamentazione la remunerazione dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, per i servizi da erogarsi necessariamente presso l'aeroporto quali la fornitura del carburante agli aerei.

Ha, infatti reso imprescindibile la correlazione dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali con i relativi costi di gestione sostenuti dal singolo aeroporto e dato concretezza a tale previsione disponendo, a carico dei gestori dei servizi di assistenza a terra, l'obbligo della separazione contabile delle attività sulla base della quale doveva essere effettuato il calcolo dei corrispettivi in oggetto.

La delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 86 del 4.8.2000 (v. doc. 9 fascicolo parte attrice) ha definito il quadro regolamentare ponendo a carico dei gestori aeroportuali obblighi di trasparenza e di contabilità separata ed analitica in relazione a singoli servizi nei singoli aeroporti, individuando criteri di massima per la determinazione degli stessi e rimettendo all'ENAC, quale ente di vigilanza, l'ulteriore specificazione dei criteri da adottare e la formulazione di specifiche linee guida.

Nelle more di un concreto intervento dell'ENAC, avvenuto solo nel 2006, il legislatore con la legge n. 248 del 2.12.2005, si è nuovamente pronunciato sulla disciplina in tema di diritti e corrispettivi aeroportuali.

L'art. 11-terdecies di detta legge ha infatti previsto con riferimento alle *royalties* sui carburanti che *“in applicazione della normativa di settore, per i servizi regolamentati o comunque sottoposti alla vigilanza dell'ENAC in base alla direttiva 96/97/CE del Consiglio del 15 ottobre 1999, non possono essere applicati dai gestori aeroportuali e dai fornitori di servizi, sovrapprezzi, in particolare*

royalties sulla fornitura di carburanti, non effettivamente connessi a costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio.”

Il legislatore ha quindi ribadito e esplicitato che i sovrapprezzi per la fornitura del carburante possono di per sé essere richiesti ma esclusivamente nel caso siano connessi, quanto al loro importo, ai costi di fornitura del servizio sostenuti dal gestore aeroportuale, essendo gli stessi, in difetto, inapplicabili.

Il CIPE, con una nuova delibera n. 38 del 15.6.2007 sostitutiva della precedente, ha richiamato la disciplina e le analoghe prescrizioni già contenute nel d.lgs. n. 18/1999 e demandato all'ENAC per l'elaborazione di linee guida, di specifica dei profili metodologici per la determinazione dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali in oggetto (v. doc. 10 fascicolo di parte attrice).

Nel corso degli anni 2006-2007 ENAC ha emesso provvedimenti volti ad individuare il limite di connessione con i costi sostenuti, ovvero a determinare l'importo massimo che gestori aeroportuali potevano richiedere alle compagnie petrolifere a titolo di pagamento del sovrapprezzo, (v. provvedimenti n. 60600 del 15.9.2006, n. 23931 del 13.4.2007, n. 80460 del 18.12.2008, rispettivamente docc. nn. 21, 22 e 23 nel fascicolo di parte attrice e n.70963 del 31.10.2006).

Il Consiglio di Stato, con pronuncia n. 1416 del 10.3.2009, ha annullato i provvedimenti dell'ENAC. Ha ritenuto gli stessi non idonei ad assicurare la richiesta correlazione a costi sostenuti, avendo i gestori aeroportuali considerato il limite di connessione ai costi in relazione al sistema aeroportuale e non ai singoli aeroporti. E' inoltre parso *“incongruo l'iter logico di determinazione dei canoni in concreto eseguito dall'Ente il quale, a fronte di costi di gestione delle strutture di carattere fisso, ha determinato in concreto le royalties carburanti parametrando a un dato per definizione variabile e fluttuante (i metri cubi di carburante erogato)”*, (v. sentenza Consiglio di Stato n. 1416/2009, doc. 11 nel fascicolo di parte attrice).

A seguito della sentenza del Consiglio di Stato l'ENAC ha ritirato in autotutela i provvedimenti precedenti e con successiva nota n. 27438/2009, volta ad emendare le criticità rilevate dal Consiglio di Stato, ha rideterminato il limite di connessione ai costi con riferimento al periodo di fatturazione delle *airport fees* 2006-2008, (v. doc. 12 fascicolo di parte attrice).

Nel corso del giudizio è stata espletata una complessa ed articolata CTU.

4. Al CTU, il giudice originario assegnatario del giudizio, ha richiesto di accertare:

- l'eventuale mancata corrispondenza tra il corrispettivo pagato e i costi effettivi del servizio;
- la differenza tra i costi e i corrispettivi pagati a titolo di *airport fees*;
- l'eventuale *passing on* del predetto corrispettivo nei confronti dei consumatori finali.

4.1. Il CTU preliminarmente ha concentrato le attività peritali sull'accertamento dell'ammontare dei corrispettivi pagati a titolo di *airport fees* dall'attrice alla compagnia petrolifera.

A tal fine, prendendo le mosse dall'esame della documentazione depositata in atti da Alitalia Linee Aeree (v. pag. 37 elaborato peritale), non puntuale di per sé, il *"punto di partenza è stato quello di individuare le airport fees fatturate dalle convenute all'attrice"*. *"Le airport fees venivano, infatti addebitate da Esso nelle stesse fatture con cui veniva imputato il costo del carburante, ma indicate in una voce separata."* Risulta dall'allegato 1 all'atto di citazione che le fatture emesse dalla compagnia petrolifera per la fornitura del carburante nel periodo oggetto di causa, corrispondono ad € 813.449.819,35 di cui € 21.947.338,00 si riferiscono alle *airport fees*, (v. pagg. 39 e 40 della CTU). Una volta individuato l'ammontare delle *airport fees* fatturate dalla compagnia petrolifera a Alitalia Linee Aeree, non vi è stata specifica contestazione sul punto da parte delle compagnie petrolifere.

Al contrario, le elaborazioni svolte sulle fatture in possesso, emesse dalla società petrolifera all'attrice, hanno consentito al CTP della compagnia petrolifera di ritenere *"che l'importo di € 21.947.338,00, indicato da Alitalia quale totale delle airport fees fatturate, potesse ritenersi corretto"* (v. CTU, pagg. 20-22).

Il CTU, quindi, sulla base della documentazione in atti ha determinato in € 20.565.872 le *airport fees* fatturate ad Alitalia Linee Aeree nel periodo 1999-2009 (v. Tabella 1, pag. 41 elaborato peritale) ed ha stimato e ritenuto *"una sostanziale la coincidenza tra le airport fees fatturate dalle convenute e quelle versate da Alitalia"* considerate *"l'assenza di contestazioni in merito da parte delle convenute, nonché la mancanza di ulteriori elementi documentali quali, a titolo di esempio, la mancanza di una insinuazione al passivo di Alitalia,"* che *"fa ragionevolmente supporre un pagamento integrale delle airport fees fatturate, così come sostenuto anche da Esso nella sua prima memoria tecnica"*, (pag. 91 elaborato peritale).

Tuttavia, poiché risulta dalla stessa ricostruzione di parte attrice (v. allegato 1 all'atto di citazione), che essa avrebbe trattenuto e non pagato quanto richiestole a titolo di *airport fees* negli anni 2005 e 2006 per un totale di € 1.673.137,00 il CTU ha dichiarato che *"possano considerarsi come pagate tutte le airport fees fatturate nel periodo di causa ad eccezione di quelle trattenute da Alitalia, per un importo di € 18.892.735,* (pari ad € 20.565.872,00 - € 1.673.137,00, v. Tabella 2, pag. 42 elaborato peritale).

Sono state, quindi, stimate le *airport fees* fatturate per singola annualità dal 1999 al 2009 (v. tabella 10, pag. 92) e quindi quelle fatturate anno per anno per singolo aeroporto, con detrazione delle *airport fees* che Alitalia Linee Aeree ha indicato come non versate, stimate e scomutate in modo indiretto in proporzione al fatturato dei singoli scali, (tabella 11 pag. 93).

4.2 Individuazione dei costi sostenuti dai gestori aeroportuali.

Il d.lgs. n. 18/1999 ha previsto l'obbligo per gli assistenti a terra della *"separazione contabile delle attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate"*. Le delibere CIPE hanno ribadito l'obbligo dei gestori aeroportuali di predisporre *"una contabilità analitica per centri di costo e di ricavo"* (delibera n. 86/2000) e disposto che *"il sistema di contabilità analitica dovrà essere in grado di fornire, con riferimento a ciascuno dei servizi espletati sul sedime aeroportuale, regolamentati e non regolamentati, per classi omogenee di attività, rendicontazione analitica e di costi e ricavi di competenza"* (delibera n. 38/2007).

Ha evidenziato il CTU che *"per poter quindi determinare i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per consentire a esso lo svolgimento del servizio di fornitura di carburante, sarebbe stato necessario"* poter disporre delle contabilità separate predisposte dai gestori aeroportuali che avrebbero reso possibile *"stimare la quota parte dei costi imputabili all'attività di fornitura del carburante"* (v. pag. 45 elaborato peritale).

Al contrario non risultando in atti informazioni sulla contabilità analitica da parte dei gestori aeroportuali nel periodo precedente all'istruttoria ENAC (1999-2004) il CTU ha ritenuto di dover fare riferimento ai criteri utilizzati nel corso di detta istruttoria, essendo stati gli stessi dibattuti con il coinvolgimento di tutte le parti interessate (tra cui gestori aeroportuali, vettori aerei e società petrolifere), per l'individuazione della congruità dei sovrapprezzi dei carburanti applicati dai gestori aeroportuali e quindi della loro correlazione agli effettivi costi dei servizi erogati.

Anche l'istruttoria ENAC di per sé non soccorre per il pregresso essendo relativa ai dati di contabilità analitica solo relativamente all'anno 2005, senza alcun aggiornamento della stessa, e ai costi complessivi sostenuti nello stesso anno per l'attività di fornitura di carburante in favore di tutte le compagnie petrolifere in attività presso i singoli scali aeroportuali (v. pagg. 46- 47 dell'elaborato peritale).

4.3 corrispondenza tra costi pagati e costi effettivi del servizio

In difetto dei dati evidenziati al punto che precede per la valutazione oggetto di causa per gli anni anteriori al 2005, il CTU, basandosi sui costi congrui calcolati da ENAC per il 2005, ha stimato che nelle annualità precedenti la configurazione del servizio sia rimasta invariata e che detti costi non abbiano subito variazioni. Ha inoltre utilizzato l'indicatore parametrico della quantità del carburante, stimando che i metri cubi di carburante siano stati sostanzialmente analoghi.

Inoltre, in linea con quanto già ritenuto da ENAC in esito all'istruttoria, sono stati esclusi dall'analisi in oggetto:

- gli scali aeroportuali a gestione parziale per i quali l'attività di rifornimento è svolta in forza di apposita concessione rilasciata dal Ministero dei Trasporti in quanto in tale ipotesi le società petrolifere corrispondono all'Erario un canone per litro di carburante erogato che è determinato per

atto amministrativo ed è comprensivo di quanto dovuto sia per l'affidamento del servizio sia per l'uso delle aree necessarie allo stesso; il CTU ha quindi analizzato solo gli scali a gestione totale;

- le annualità 2006-2009 essendo emerso dagli accertamenti svolti da ENAC che i gestori aeroportuali a gestione totale oggetto dell'istruttoria -per i quali il servizio di rifornimento di carburante è stato dato in concessione al gestore- a partire dal 2006 si sono adeguati alle prescrizioni dell'Ente scaturite dal confronto con tutti gli *stakeholders* e che conseguentemente le *airport fees* unitarie applicate a partire dal 2006 dai gestori aeroportuali alle società petrolifere e da questi riaddebitate alle compagnie aeree rispettano il criterio di connessione; ciò anche considerata l'assenza di contestazioni delle parti sul punto;

- gli scali aeroportuali di Brescia, Venezia e Bari, stante la consistenza minima della pretesa restitutiva di Alitalia Linee Aeree nei loro confronti (pari allo 0,04% del *petitum*).

Hanno quindi formato oggetto di analisi e confronto le *airport fees* applicate dai gestori aeroportuali nel periodo 1999-2005 per gli scali di Fiumicino, Linate, Malpensa, Genova, Napoli e Bergamo, (v. pag. 96, Tabella n. 12). In linea con la pronuncia del Consiglio di Stato n. 1416 del 10.3.2009 si è tenuto conto della tariffa del singolo scalo aeroportuale e non di quella di sistema.

Sulla base di quanto sopra stimato le *airport fees* applicate dai gestori aeroportuali sono state poste a confronto con quelle ritenute congrue dall'ENAC. Sono state comparate *“le airport fees unitarie fatturate da Alitalia sugli scali di cui sopra, con quelle calcolate da ENAC per il 2005 e, quindi riparametrate le airport fees in modo tale da ottenere quelle che le società petrolifere avrebbero dovuto fatturare ad Alitalia per rispettare il principio di correlazione ai costi.”*

4.4 Una volta individuate con tale metodologia, le *airport fees* correlate ai costi che le convenute avrebbero dovuto fatturare ad Alitalia Linee Aeree, queste ultime sono state confrontate con le *airport fees* versate dall'attrice, (v. elaborato peritale, pag. 98 Tabella n. 13).

Tali elaborazioni hanno consentito di determinare un attendibile ammontare complessivo delle *airport fees* pagato dalle compagnie petrolifere convenute ai gestori aeroportuali per la quota riferibile al servizio reso ad Alitalia. Peraltro anche sul punto alcuna contestazione è stata sollevata in giudizio dalle parti sulla circostanza che le *airport fees* pagate da Alitalia Linee Aeree alle società petrolifere siano state da queste riversate ai gestori aeroportuali.

4.5. Dal richiamato confronto è emerso che *“per gli scali di Genova, Napoli e Linate le airport fees le tariffe unitarie applicate sono risultate più basse di quelle congrue rilevate da ENAC per il 2005”* e che pertanto alcuna ripetizione di somme è da essi dovuta ad Alitalia.

Per *“gli scali di Fiumicino, Malpensa e Bergamo, invece, sono risultate airport fees correlate ai costi per € 9.131,662.”* Pertanto avendo Alitalia Linee Aeree pagato per tali scali *airport fees* per il

maggior importo di € 15.402.813, “risultano airport fees non correlate ai costi per € 6.271.152”, (v. Tabella n. 13 pag. 98 dell’elaborato peritale).

4.6 Le elaborazioni e l’approccio metodologico del CTU sono coerenti con la normativa regolamentare di riferimento e sono stati improntati ad approfondito confronto con le parti ed i CTP con i quali sono stati esaminati e discussi tutti gli snodi dell’accertamento svolto -anche con richiesta di apporto di considerazioni da parte dei c.t.p. e di produzione documentale.

Peraltro le elaborazioni e le valutazioni espresse dal CTU all’esito delle progressive scansioni delle indagini peritali non hanno formato oggetto di specifica contestazione tra le parti.

Le stesse vanno, quindi, pienamente condivise.

Le stime e le analisi operate dal CTU, oltre che necessitate dalla carenza di documentazione, particolarmente di quella relativa alla contabilità dei gestori aeroportuali, sono coerenti con quelle applicate nell’istruttoria svolta da ENAC (con riferimento, tra l’altro, al richiamo ai corrispettivi da ultimo individuati da ENAC per il 2005 e all’utilizzo degli stessi anche per le pregresse annualità).

Peraltro, nel corso della CTU le parti non hanno mosso specifiche osservazioni sulle stime applicate.

5. Le stesse condotte illecite da parte dei gestori aeroportuali dei gestori aeroportuali rinvennero un importante riconoscimento sia fattuale che normativo nei provvedimenti emessi dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, proprio nei confronti dei gestori aeroportuali Aeroporti di Roma s.p.a. e SEA s.p.a. (rispettivamente, provvedimento n.19189 del 17.11.2008 e provvedimento n. 19189 in data 8.1.2009), che sono parti anche del presente giudizio.

Detti provvedimenti, sulla base dello stesso contesto fattuale e temporale oggetto di causa, hanno riportato le complesse indagini svolte da AGCM sulla condotta dei gestori aeroportuali in tema di pagamento delle *airport fees* e sull’accertamento dell’illecito *antitrust* ad essi contestato.

L’accurata indagine effettuata da AGCM -i cui passaggi metodologici rilevanti per la determinazione di corrispettivi regolamentati (*airport fees*) secondo il criterio di orientamento ai costi ai sensi della normativa di riferimento, sono dettagliatamente riportati nei citati provvedimenti- ha accertato che i gestori aeroportuali in questione rivestono una posizione dominante sui tutti i mercati esaminati da AGCM. Essi, infatti, hanno in concessione esclusiva l’intera gestione degli aeroporti, rispettivamente, di Roma-Fiumicino (Aeroporti di Roma) e di Milano-Malpensa (SEA) ed agiscono in regime di monopolio nella gestione dell’infrastruttura aeroportuale.

Quest’ultima si compone di beni e infrastrutture strumentali connessi alle variegate tipologie di attività svolte nell’area aeroportuale, che nel loro insieme configurano un monopolio naturale, tenuto conto degli alti costi di investimento che comportano e della possibilità di attuare rilevanti

diversificazioni ed economie di scala nel complesso della gestione aeroportuale. Proprio per le considerazioni che precedono, le infrastrutture aeroportuali sono state di regola affidate in concessione esclusiva ad un unico gestore.

Il d.lgs. n. 18/99 ha inciso sulle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali e, per quanto di interesse nel presente giudizio, sull'utilizzo delle *"infrastrutture centralizzate"* aeroportuali, strumentali alla fornitura dei servizi finalizzati a fornire assistenza a terra a terzi, vettori e utenti (servizi di *handling*). Come già esposto, il citato decreto legislativo ha in particolare individuato i criteri per determinare i corrispettivi di servizi di *handling*. Tra le *"infrastrutture centralizzate"* in oggetto rientrano gli impianti statici di distribuzione del carburante, la cui gestione è affidata ad un unico soggetto, il gestore aeroportuale in concessione esclusiva. Questi deve provvedere a regolamentarne l'utilizzo sulla base di criteri trasparenti e obiettivi. Deve inoltre applicare un corrispettivo che deve risultare congruente ai servizi resi e adeguato ai costi sostenuti e a una normale remunerazione del capitale investito.

Le indagini di AGCM riportate nei citati provvedimenti hanno accertato che fino al 2006 dalla contabilità dei due gestori SEA s.p.a e ADR s.p.a. non risulta alcun dato sui costi e sui ricavi relativi all'uso delle aree utilizzate dai vettori aerei per l'attività di rifornimento di carburante secondo la prescritta separazione contabile e secondo l'osservanza dei criteri di trasparenza e di connessione ai costi degli stessi. E' stato invece accertato che i corrispettivi richiesti, come già sopra evidenziato, sono risultati significativamente superiori a quelli ritenuti congrui da ENAC.

All'esito, i provvedimenti dell'Autorità garante della concorrenza del mercato hanno in particolare accertato l'illecito *antitrust* commesso avendo le due società aeroportuali *"posto in essere un abuso di posizione dominante contrario all'art. 82 del Trattato CE, consistente nella applicazione di corrispettivi non equi ed eccessivamente onerosi nel mercato della messa a disposizione di beni ad uso comune ed esclusivo per lo svolgimento del servizio di rifornimento carburante"* ed ha comminato una consistente sanzione amministrativa ad entrambi i gestori aeroportuali, (v. AGCM, ADR ruling, no. 19020/2008 e AGCM, SEA ruling, no. 19189/2008, docc. 2 e 3 nel fascicolo di Alitalia).

Le indagini di AGCM hanno ad oggetto i medesimi fatti della presente causa, tengono conto degli esiti dell'istruttoria ENAC e, attraverso una complessa istruttoria nella quale sono svolte anche analisi e stime analoghe a quelle operate nel presente giudizio, pervengono all'accertamento della violazione della stessa normativa comunitaria e nazionale sopra richiamata, sia pure sotto il profilo dell'abuso di posizione dominante in capo ai gestori aeroportuali.

Quanto sopra esposto ha quindi piena valenza anche nei confronti del gestore Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo –SACBO, pur non essendo stato parte dei richiamanti procedimenti di AGCM.

Secondo l'orientamento consolidato della Suprema Corte, i provvedimenti sanzionatori emessi da AGCM riverberano i loro effetti nel successivo giudizio civile in cui è proposta dal danneggiato l'azione risarcitoria essendo riconosciuta una particolare attitudine probatoria -c.d. prova privilegiata- agli atti del procedimento pubblicistico condotto da AGCM, (c.f.r. Cass. 3640/2009).

In particolare, nel giudizio instaurato per il risarcimento del danno da illeciti anticoncorrenziali i provvedimenti assunti da AGCM e le decisioni del giudice amministrativo che abbiano eventualmente confermato o riformato quei provvedimenti, costituiscono prova privilegiata in relazione alla sussistenza del comportamento illecito accertato, della posizione rivestita sul mercato e dell'eventuale abuso di posizione dominante (Cass. 11904/2014).

La vincolatività della decisione di AGCM non riguarda l'esistenza del danno e del suo ammontare. Inoltre l'efficacia vincolante non si estende al nesso causale. Ne consegue che la parte convenuta nel giudizio promosso per il risarcimento del danno patito può fornire prova contraria del nesso causale tra l'illecito concorrenziale e il danno, ma non con argomentazioni generali, tese a rimettere in discussione i fatti costitutivi della sussistenza della violazione della disciplina della concorrenza.

6. A fronte di tutto quanto sopra, va pertanto condiviso il contesto regolamentare di riferimento richiamato da parte attrice e condivise le considerazioni da essa svolte sulla cogenza della normativa, improntata già con il d.lgs. 18/1999 di recepimento della Direttiva 96/97/CE, a disporre che la corresponsione di *airport fees* sul servizio di fornitura del carburante fosse indefettibilmente subordinata alla effettiva connessione delle somme a tale titolo richieste con i costi sostenuti dai gestori aeroportuali per la messa a disposizione del servizio di rifornimento di carburante nell'area aeroportuale. Depone in tal senso anche la necessità di contabilità separata sul punto, prescritta alle società aeroportuali con lo stesso d.lgs. 18/1999 in quanto necessaria per l'individuazione dei costi da esse sostenuti e quindi per la quantificazione delle *airport fees*.

In tale contesto la legge n. 248/2005 ha meramente ribadito e chiarito quanto già affermato in precedenza dalla normativa comunitaria e interna di riferimento e quanto esplicitato attraverso le analisi e gli accertamenti svolti da ENAC dai provvedimenti di AGCM che hanno delineato il pregresso quadro giuridico e fattuale.

Va quindi disatteso il diverso assunto della compagnia petrolifera delle terze chiamate sul punto della vigenza della normativa sulle *airport fees* solo a partire dalla legge n. 248/2005.

6.1 A fronte di quanto sopra esposto la domanda attorea va accolta, sia pure non integralmente, considerati, gli accertamenti peritali svolti -nel corso dei quali non vi sono state significative

contestazioni sotto il profilo metodologico e dei dati che ne hanno formato oggetto- e gli esiti della CTU, non validamente contraddetti dalle convenute e dalle terze chiamate. Ciò tenuto anche conto delle indagini dell'organo di vigilanza (ENAC) e delle risultanze degli accertamenti di AGCM, nel corso dei quali sono state disattese deduzioni e contestazioni analoghe a quelle riproposte nel presente giudizio dalla compagnia petrolifera e dalle terze chiamate.

6.2 La domanda di ripetizione ex art. 2033 c.c. di Alitalia Linee Aeree italiane non può avere ad oggetto l'integrale importo da essa versato a titolo di *airport fees* sotto più profili.

-Primariamente l'illegittimità della richiesta di versare corrispettivi per l'uso delle aree per l'erogazione del carburante formulata dai gestori degli aeroporti alle compagnie petrolifere va ravvisata nell'assenza, da parte dei primi, di rilevazione dei costi sostenuti a tal fine e quindi nell'assenza di verifica sulla congruità dei corrispettivi richiesti.

L'illegittimità non deriva, invece, dalla mera richiesta di per sé del pagamento in oggetto, come ben si evince dalla normativa regolamentare di riferimento.

-La ritenuta prescrizione del diritto di ripetizione preclude l'accoglimento della domanda attorea con riferimento alle somme versate da Alitalia Linee Aeree fino al 10 maggio 2010.

Del pari in esito alla CTU sono stati individuati e delimitati: a) il periodo di violazione, essendo emerso dalle indagini svolte nei richiamati procedimenti di AGCM che le società aeroportuali a partire dal 1° gennaio 2006 si sono adeguate alle prescrizioni dell'ente di vigilanza; b) il numero delle società aeroportuali che hanno richiesto il pagamento di *airport fees* anche di molto superiori ai costi del servizio fornito, posto che nella specie: 1) SEA s.p.a. negli anni 1999-2005 ha richiesto una *airport fees* di 8,16 euro per metro cubo di carburante erogato a fronte del valore di 4,14 euro per metro cubo di carburante erogato, individuato dall'istruttoria ENAC; 2) Aeroporti di Roma s.p.a. ha richiesto una *airport fees* di 6,81 euro (anni 1999-2002) e di 7,20 euro (anni 2003-2005) per metro cubo di carburante erogato a fronte del valore di 4,80 euro per metro cubo di carburante erogato, individuato dall'istruttoria ENAC; d) la consistenza temporale del periodo della violazione dei singoli gestori, estesa al periodo al gennaio 1999 - dicembre 2005 (Aeroporti di Roma s.p.a. e SEA s.p.a.) o terminata nel dicembre 2004 (aeroporto di Bergamo al Serio), (v. pag. 96 dell'elaborato peritale, Tabella n. 12).

Ritiene pertanto il Collegio che la domanda attorea debba essere accolta nel perimetro come sopra delineato, e in coerenza con gli esiti della CTU.

7. Con riferimento alle società di gestione aeroportuale, l'approfondita e complessa indagine peritale svolta nel presente giudizio ha consentito di accertare che la mancata rilevazione del costo concretamente sostenuto dal gestore del servizio in oggetto è stata determinata dalla condotta inadempiente delle società di gestione degli aeroporti, le quali non hanno tenuto la specifica e

separata contabilità ripetutamente prescritta nel tempo dalla normativa regolamentare di riferimento e non hanno esplicitato i criteri, anche comprensivi della remunerazione dei costi, effettivamente sostenuti per il servizio di *refuelling* sulla base dei quali hanno richiesto le *airport fees*.

Tale condotta dei gestori ha determinato un danno direttamente incidente sulla compagnia aerea attrice. Va quindi condivisa l'analisi metodologia e le stime effettuate dal CTU, all'esito della quale sono risultate *airport fees* correlate ai costi per € 9.131.662.

Pertanto avendo Alitalia Linee Aeree pagato per tali scali *airport fees* per il maggior importo di € 15.402.813, "*risultano airport fees non correlate ai costi per € 6.271.152*", (v. pag. 98 Tabella n. 13).

Il CTU ha accertato che, rispetto all'importo complessivo di € 6.271.152 di *airport fees* non correlate ai costi, corrisposte da Alitalia Linee Aeree alla compagnia petrolifera, quest'ultima ha versato ai gestori aeroportuali, per la quota riferibile al servizio reso ad Alitalia:

-€ 1.590.866 in favore del gestore aeroportuale di Fiumicino;

- € 4.671.387 in favore del gestore aeroportuale di Malpensa;

-€ 8.899 in favore del gestore aeroportuale di Bergamo, (v. CTU, pag. 98, Tabella n. 13).

Ciò posto, stante la ritenuta prescrizione del diritto di ripetizione di Alitalia fino alla data del 11.5.2000, operata la detrazione per il periodo gennaio 1999-11 maggio 2000, valutata sulla base degli schemi riportati nella CTU (Tabella 11 e Tabella 13 detratti € 331.605 per l'anno 1999 ed € 972.000,00 per il periodo fino a maggio 2000) e condivisi i dati stimati dal CTU, deve ritenersi che Alitalia abbia effettuato **pagamenti privi di causa, per complessivi € 5.164.685** di cui, € 1.426.498,25 per l'importo percepito da Aeroporti di Roma, € 3.730.229,33 per l'importo percepito da SEA ed € 7.958 per l'importo percepito dal gestore aeroportuale di Bergamo.

8. Le convenute e i terzi chiamati in causa hanno posto a fondamento del rigetto delle domande attoree anche il trasferimento del sovrapprezzo di cui è causa sui viaggiatori da parte di Alitalia. Qualora accertato nella sua integralità, detto trasferimento determinerebbe il rigetto della domanda attorea di ripetizione.

Pertanto con l'ultimo quesito è stato richiesto al CTU di svolgere accertamento peritale per verificare se gli importi oggetto di causa che Alitalia Linee Aeree Italiane aveva pagato alla compagnia petrolifera, fossero stati poi da essa trasferiti sugli utenti finali del servizio di trasporto e ripartiti come sovrapprezzo sul costo del biglietto aereo (c.d. *passing on* o *pass on*).

Il CTU ha quindi proceduto a verificare se fosse evincibile dalle varie componenti del biglietto aereo l'individuazione di un supplemento volto alla traslazione a valle delle *airport fees*.

All'esito, il CTU ha rilevato che "*dall'analisi delle voci che compongono il prezzo finale del biglietto aereo, come risulta dalla carta dei diritti del passeggero di ENAC e da alcune copie dei*

biglietti stessi, non è possibile riscontrare voci di costo che possano essere attribuiti in maniera inequivoca alle airport fees. Risulta invece inserita con il codice KQ la voce relativa al fuel surcharge” che tuttavia, come affermato da Alitalia Linee Aeree, si riferisce ad un “sovrapprezzo applicato al corrispettivo dei biglietti delle compagnie aeree per far fronte ai costi eccezionali dovuti ad un aumento delle quotazioni del greggio”, (v. elaborato peritale pag. 67), voce di costo con causale del tutto distinta da quella sottesa alle airport fees.

Le indagini svolte e l'esame dei documenti di riferimento, pur complessi ed approfonditi non hanno consentito, quindi, di pervenire ad alcuna evidenza documentale di una siffatta traslazione rispetto alle singole componenti del prezzo del biglietto aereo o di una riferibilità anche parziale di esse all'importo pagato da Alitalia Linee Aeree italiane per le airport fees.

Alcun riferimento è emerso tra le diverse voci di costo che contribuiscono a determinare il prezzo del biglietto da poter attribuire a tale finalità sebbene il CTU abbia rilevato che “*appare ragionevole ritenere*” che sia avvenuto il ribaltamento.

Rileva il Collegio che ritenere provato il *passing on* sulla base della mera considerazione di ragionevolezza espressa dal CTU equivale a ridurre l'onere della prova sul punto ad una mera presunzione a favore degli autori dell'illecito e degli intermediari diretti.

Al fine dell'inquadramento del *passing on* deve essere considerato che il “sovrapprezzo” consiste nella “*differenza tra il prezzo pagato e il prezzo che sarebbe altrimenti prevalso in assenza di una violazione del diritto della concorrenza*”, (art. 2, lett. r, d.lgs. 3/2017).

Tale sovrapprezzo attraverso la filiera commerciale può essere trasferito a valle sia agli acquirenti diretti che indiretti, nella sua integralità o parzialmente, ovvero può non essere trasferito.

A seconda delle diverse ipotesi sopra evidenziate il sovrapprezzo traslato può o meno determinare diversi tipi di danni. Tra questi vi è il danno emergente dell'acquirente che non trasferisca il sovrapprezzo a valle. Sussiste inoltre il danno da lucro cessante, cagionato al soggetto che ha traslato il sovrapprezzo integralmente o in parte, dovuto al calo della domanda e di quote di mercato a causa dei prezzi di vendita divenuti più elevati a seguito della traslazione a valle. Nella seconda ipotesi l'acquirente ha comunque diritto ad agire per il ristoro, in misura proporzionata al danno subito.

Sul punto dell'onere probatorio devono richiamarsi le previsioni della Direttiva 104/2014 e del d.lgs. 3/2017 e deve tenersi conto che qualora, come nella specie, il *passing on* è utilizzato come “difesa/scudo” dall'autore dell'illecito *antitrust* (*passing on defence*) –nella specie i gestori aeroportuali e la compagnia petrolifera- incombe su di esso l'onere della prova su *an* e *quantum* dell'allegato *passing on*.

La direttiva 104/2014, considerando 39, premette che è “opportuno, in linea di principio, permettere all'autore di una violazione di invocare a propria difesa l'avvenuto trasferimento del

danno emergente a fronte di una domanda di risarcimento del danno” per poi precisare che “l'autore della violazione, nella misura in cui invoca l'eccezione di trasferimento, debba dimostrare l'esistenza e l'entità del trasferimento del sovrapprezzo”. Analoga disposizione è prevista dall'art. 13 della direttiva citata e dall'art. 11 del d.lgs. 3/2017 il quale dispone che “nelle azioni per il risarcimento del danno il convenuto che eccepisce il fatto che l'attore ha trasferito tutto o in parte il sovrapprezzo derivante dalla violazione del diritto della concorrenza ha l'onere di provarlo”.

Nella specie alcun elemento probatorio è stato fornito dalla compagnia petrolifera e dalle terze chiamate in causa sul trasferimento del sovrapprezzo da parte di Alitalia Linee Aeree Italiane, pur avendo quest'ultima messo la propria documentazione contabile a disposizione delle controparti e del CTU.

Ne consegue che va rigettata l'eccezione sull'asserito *passing on*.

9. Per tutto quanto sopra, dichiarato il difetto di legittimazione passiva di Esso Italiana s.r.l., Alitalia Linee Aeree Italiane ha diritto di ripetere dalla convenuta Exxonmobil International Limited la somma complessiva di € 5.164.685,58. Su tale importo, configurante debito di valuta, spettano all'attrice gli interessi legali dalla domanda sino all'effettivo saldo, mentre alcuna rivalutazione monetaria è dovuta in difetto di prova del maggior danno.

10. Vanno inoltre accolte le domande di manleva formulate dalla società petrolifera nei confronti di Società Esercizi Aeroportuali –SEA s.p.a., Aeroporti di Roma –ADR s.p.a. e Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O. con riferimento alle somme che la parte convenuta è tenuta a sborsare all'attrice per la pronuncia di condanna a suo carico.

Le società aeroportuali, come già esposto, sono pienamente responsabili per aver chiesto -pur trovandosi in posizione dominante- l'illecito pagamento di *airport fees* in assenza di criteri di trasparenza e di connessione con i costi da esse sostenuti per l'espletamento del servizio, ponendole a carico della compagnia petrolifera e da questa richieste integralmente a ricaduta al vettore aereo Alitalia Linee Aeree Italiane.

La somma che nel presente giudizio è riconosciuta dovuta in ripetizione dalla compagnia petrolifera ad Alitalia Linee Aeree Italiane è infatti la stessa ed è stata data allo stesso titolo dalla convenuta ai tre gestori aeroportuali, originati autori della violazione *antitrust* di abuso di posizione dominante e ne rappresenta quindi la fonte primaria.

Pertanto -ritenuti privi di causa i pagamenti effettuati da Alitalia Linee Aeree in forza di clausola contrattuale per complessivi € 5.164.685,00- la terza chiamata in causa Aeroporti di Roma –ADR s.p.a. deve essere condannata a manlevare la compagnia convenuta dal pagamento all'attrice della somma di € 1.426.498,25; la terza chiamata Società Esercizi Aeroportuali –SEA deve essere

condannata a tenere indenne la compagnia convenuta dal pagamento all'attrice della somma di € 3.730.229,33 e la terza chiamata Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O. deve essere condannata a tenere indenne la compagnia convenuta dal pagamento all'attrice della somma di € 7.958,00.

Devono essere rigettate le domande attoree nei confronti della altre società aeroportuali terze chiamate in causa: a) nei confronti delle quali, in esito alla CTU, non sono emerse violazioni nella determinazione delle *airport fees* (gestori aeroportuali di Genova e Napoli, le cui tariffe unitarie sono risultate in linea o inferiori a quelle ritenute congrue da ENAC); b) nei confronti dei gestori aeroportuali a gestione parziale all'epoca dell'istruttoria ENAC (gestori aeroportuali di Alghero, Catania, Olbia, Palermo e Pisa) nei quali l'attività di rifornimento è svolta sulla base di apposita concessione rilasciata dal ministero dei trasporti, in forza del quale le compagnie corrispondono allo Stato un canone per litro carburante erogato che è determinato in via amministrativa ed è comprensivo di quanto dovuto per l'affidamento del servizio di rifornimento e per l'uso delle aree utilizzate a tal fine.

Stante l'esito del giudizio, restano assorbite le questioni sollevate dalle terze chiamate per le quali è stata esclusa la ripetizione delle somme, ad esse rispettivamente versate.

Le spese di lite e quelle sostenute per la CTU, liquidate come in dispositivo in favore dell'attrice, sono poste a carico della convenuta Exxonmobil International Limited.

Le terze chiamate Società Esercizi Aeroportuali –S.E.A. s.p.a., Aeroporti di Roma –A.D.R. s.p.a. e Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O., soccombenti rispetto all'azione di manleva, vanno condannate a rimborsare le spese di lite e di CTU poste a carico della convenuta Exxonmobil International Limited.

Considerata la complessità della controversia e gli esiti della CTU, vanno compensate le spese di lite tra le convenute e le terze chiamate costituite in giudizio, per le quali non vi è stata soccombenza.

P.Q.M.

Il Tribunale di Roma in composizione monocratica, definitivamente pronunciando sulla causa in epigrafe, ogni diversa istanza, difesa ed eccezione disattesa, così provvede:

- dichiara in difetto di legittimazione passiva della convenuta Esso Italiana s.r.l.e della terza chiamata in causa ENAC;

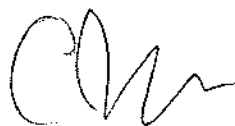
- accoglie parzialmente le domande proposte da Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a., in amministrazione straordinaria, nei confronti della convenuta Exxonmobil International Limited e per l'effetto condanna quest'ultima a restituire alla società attrice la somma di € 5.164.685,00, oltre ad interessi legali dalla data di notifica fino al saldo effettivo;
- accoglie la domanda di manleva svolta dalla convenuta Exxonmobil International Limited nei confronti di Società Esercizi Aeroportuali –SEA s.p.a, di Aeroporti di Roma s.p.a. - ADR e di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O. e per l'effetto condanna queste ultime a rimborsare alla chiamante in causa Exxonmobil International Limited tutte le somme che essa avrà versato alla società attrice in forza della presente pronuncia, per l'ammontare di € 3.730.229,33 con riferimento a quanto percepito da Società Esercizi Aeroportuali –SEA s.p.a.; per l'ammontare di € 1.426.498,25 con riferimento a quanto percepito da Aeroporti di Roma –ADR s.p.a.; per l'ammontare di € 7.958,00 con riferimento a quanto percepito la terza chiamata Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O. s.p.a., oltre ad interessi legali ed oltre alle spese legali riconosciute alla società attrice;
- rigetta la domanda proposta da parte convenuta nei confronti delle terze chiamate, ENAC, Agenzia del Demanio, Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo –GES.A.P. s.p.a., Aeroporto di Genova –A.G.S. s.p.a., Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero – SO.GE.AL. s.p.a., Società Gestione Servizi Aeroporti Campani –GE.S.A.C. s.p.a., Aeroporto Costa Smeralda GE.A.SAR. s.p.a., Società Aeroporto Toscano –S.A.T. s.p.a., Società Aeroporto di Catania –S.A.C. s.p.a.;
- condanna la convenuta Exxonmobil International Limited, al pagamento delle spese di lite in favore di Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a. in Amministrazione Straordinaria, che liquida in € 49.000,00 per compenso professionale oltre accessori di legge, oltre al pagamento delle spese sostenute per la CTU come liquidate;
- condanna le terze chiamate soccombenti, Società Esercizi Aeroportuali –S.E.A. s.p.a., Aeroporti di Roma –A.D.R. s.p.a. e Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O., in solido tra loro, a rimborsare alla convenuta Exxonmobil International Limited le spese del giudizio e quelle sostenute per la CTU, come liquidate.
- condanna le terze chiamate Società Esercizi Aeroportuali –S.E.A. s.p.a., Aeroporti di Roma –A.D.R. s.p.a. e Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.A.B.C.O., in solido tra loro, a rifondere alle convenute le spese di lite, che liquida in € 25.000,00 per compenso professionale oltre spese generali e accessori di legge;

- dichiara interamente compensate le spese di lite tra le convenute e le terze chiamate in causa, non soccombenti nel giudizio.

Roma, 30.11.2021

Il Presidente estensore

Claudia Pedrelli



TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
Dipartimento di Cancelleria
Roma, il 14/12/2021
L. CANCELLIERE Q.
Rita Cecchi