

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

6 luglio 2000 *

Nella causa T-139/99,

Alsace International Car Services (AICS), con sede in Strasburgo (Francia), con gli avv.ti signore Corinne Imbach e Anne Dissler, del foro di Strasburgo, con domicilio eletto in Lussemburgo, presso lo studio dell'avv. P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

ricorrente,

contro

Parlamento europeo, rappresentato dai signori Runge Nielsen e O. Caisou-Rousseau, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il segretariato generale del Parlamento europeo, Kirchberg,

convenuto,

* Lingua processuale: il francese.

avente ad oggetto, da un lato, una domanda d'annullamento della decisione del Parlamento di non accettare l'offerta della ricorrente nell'ambito del bando di gara n. 99/S 18-8765/FR, relativo alle prestazioni di trasporto di passeggeri a mezzo di veicoli con autista, in occasione delle sessioni parlamentari a Strasburgo e, d'altro lato, una domanda di risarcimento dei danni che la ricorrente asserisce di aver subito a causa di tale decisione,

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Quinta Sezione),

composto dal signor R. García-Valdecasas, presidente, signora P. Lindh e signor J.D. Cooke, giudici,

cancelliere: G. Hertzig, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 14 marzo 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Il 27 gennaio 1999 il Parlamento europeo, a norma della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (GU L 209, pag. 1), ha pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* un bando di gara (GU S 18, pag. 18, in prosieguo: il «bando»), secondo la procedura aperta, di un appalto di trasporto di passeggeri con autovetture con autista (gara d'appalto n. 99/S 18-8765/FR, in prosieguo: la «gara d'appalto»). Le condizioni alle quali era possibile presentare offerte erano specificate nel bando, nel capitolato, che comprendeva clausole amministrative e clausole tecniche e nella bozza di contratto-quadro.

- 2 Il bando precisava, al punto 2, che l'appalto avrebbe avuto la forma di un contratto-quadro con società di servizi e che sarebbe stato eseguito sulla base di buoni di ordinazione specifici ad ogni operazione. Luogo di esecuzione delle prestazioni era Strasburgo (punto 3). Secondo il punto 5 l'appalto era diviso in due lotti. Il lotto n. 1 riguardava il noleggio di autovetture e minibus con autista, il lotto n. 2 il noleggio di autobus con autista. Il ricorso in esame riguarda l'aggiudicazione del lotto n. 1 dell'appalto.

- 3 Secondo il punto 13 del bando, gli offerenti potevano essere società, singoli imprenditori, raggruppamenti di società e/o di singoli imprenditori.

- 4 Al punto 14 del bando era precisato: «*Prestatori di servizi*: I prestatori [o loro dirigenti] devono comprovare un'attività di 3 anni nel settore. Devono altresì

dimostrare di aver effettuato un volume d'affari annuale minimo pari a 2 000 000 [franchi francesi (FRF)] per il lotto 1) e di 68 750 FRF per il lotto 2)».

5 Quali criteri di aggiudicazione del contratto, il bando indicava al punto 16 che sarebbe stata scelta l'offerta economicamente più vantaggiosa, tenendo conto dei prezzi offerti e del valore tecnico dell'offerta.

6 L'art. 1, paragrafo 1.3, del capitolato d'onere (clausole amministrative) prevedeva che approssimativamente il fabbisogno del Parlamento ammontava a 25-60 vetture e 2-4 minibus per prestazioni quotidiane comprese tra sei e dodici ore di lavoro. Gli orari erano precisati al punto 5 del capitolato d'onere (clausole tecniche), secondo il quale le prestazioni iniziavano alle 7,30 e si concludevano al termine delle attività parlamentari (tra le 22 e le 24 a seconda dei giorni). Allo stesso punto, era inoltre indicato:

«Dato che picchi di attività sono registrati tra le 7,30 e le 9, le 20 e le 22, l'impresa si impegna, con la propria offerta, ad essere in grado di fronteggiare una richiesta di potenziamento in caso di bisogno. La durata minima della prestazione è di due ore consecutive».

7 Nel capitolato d'onere (clausole tecniche), al punto 2.1, il Parlamento aveva del pari precisato che i trasporti di cui trattasi dovevano essere effettuati mediante veicoli privi di contrassegni.

- 8 L'art. 6, ultimo comma, del capitolato d'onere (clausole amministrative) prevedeva:

«L'offerta e l'esecuzione delle prestazioni devono essere conformi ai regolamenti in vigore».

- 9 Del pari, la bozza di contratto-quadro allegata al bando di gara (art. VI, secondo comma) indicava:

«Il contraente veglierà, inoltre, alla rigorosa applicazione delle normative nazionali e locali vigenti nell'ambito dell'esecuzione delle prestazioni richieste».

- 10 Il 10 febbraio 1999 la ricorrente presentava la propria offerta al Parlamento. Tale offerta era redatta nei seguenti termini:

«(...)

Presentiamo un'offerta per il lotto n. 1 sulla fascia quotidiana fuori dei periodi di punta, alle tariffe orarie presentate nell'allegato 1.

Possiamo mettere a disposizione del Parlamento una trentina di veicoli con autista (...) dal lunedì al venerdì durante le sessioni del Parlamento a Strasburgo.

Non siamo in grado tuttavia di farci carico delle ore di punta (...) ovvero il periodo dalle 7 alle 9 e dalle 19 alle 22.

Tali prestazioni durante le ore di punta sono tecnicamente e finanziariamente irrealizzabili.

La nostra società non può impegnarsi a mettere a disposizione una tale quantità di veicoli durante tali periodo di punta. Nessuna impresa della regione potrebbe farlo senza subappaltare a tassisti indipendenti che lavorano al di fuori delle regole.

(...)»

- 11 Quale allegato 2 alla sua offerta, la ricorrente univa un documento intitolato «L'azione civile nella concorrenza sleale» nel quale ricordava che era stato avviato un procedimento civile e successivamente un procedimento penale riguardo alle attività dell'Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg (associazione centrale dei tassisti della comunità urbana di Strasburgo in prosieguo: la «ACATS TAXI 13»), che garantiva, per conto del Parlamento, nell'ambito di un contratto di noleggio di autovetture con autista, il trasporto dei funzionari e dei parlamentari europei in vetture prive di segni di riconoscimento. La ricorrente faceva rilevare che solo l'attività di autorimessa (servizio limousine — autovettura di noleggio da rimessa) consentiva di soddisfare le richieste del Parlamento nel rispetto della normativa applicabile al settore del trasporto di persone a titolo oneroso. La ricorrente ha illustrato la propria posizione in tale documento.
- 12 Il 24 febbraio 1999 il Parlamento ha chiesto agli offerenti di indicargli il numero di veicoli dei quali disponevano a tale data nonché il numero di veicoli dei quali contavano di disporre nell'eventualità della conclusione di un contratto con l'istituzione.

- 13 In risposta, la ricorrente comunicava di disporre di cinque veicoli di noleggio da rimessa e che era in corso l'acquisto di tre altri veicoli. Indicava, inoltre:

« Possiamo mettere a vostra disposizione durante le giornate dal lunedì al venerdì (al di fuori delle ore di punta) nel corso di ciascuna sessione parlamentare una sessantina di veicoli conformi alle clausole tecniche del bando di gara ».

- 14 Il Parlamento decideva di accettare l'offerta della Coopérative Taxi 13, che aveva anch'essa presentato un'offerta, in quanto più vantaggiosa alla stregua dei criteri di attribuzione indicati nel bando.
- 15 Con lettera 7 aprile 1999 l'istituzione informava la ricorrente della decisione di non accettare la sua offerta a motivo della differenza di prezzo tra tale offerta e quella della società con la quale aveva sottoscritto il contratto conseguente all'aggiudicazione dell'appalto (in prosieguo: la « decisione impugnata »).
- 16 In una lettera datata 15 aprile 1999 la ricorrente scriveva al Parlamento di aver creduto di capire che quest'ultimo avrebbe rinnovato la convenzione che era stata raggiunta con « l'associazione (o cooperativa) dei tassisti indipendenti ». Essa esprimeva, ancora una volta, i suoi dubbi circa la legittimità di tale contratto con riferimento al diritto francese. Al riguardo, insisteva particolarmente sull'impossibilità legale per i taxi di effettuare il trasporto di parlamentari e funzionari europei alle condizioni previste nel bando di gara (veicoli privi di segni di riconoscimento). Essa precisava che, pur se l'offerta presentata dai « tassisti indipendenti di Strasburgo » avesse potuto essere la più vantaggiosa economicamente, le prestazioni sarebbero state tuttavia realizzate al di fuori di qualsiasi ambito legale, in contraddizione con il bando di gara. Ricordava, del pari, di non godere dei numerosi vantaggi fiscali accordati ai tassisti e che la sua premura di

rispettare le leggi e le normative in vigore non le consentiva quindi di fare un'offerta a prezzo concorrenziale. Si sarebbe così trovata confrontata ad una concorrenza sleale. Chiedeva, infine, al Parlamento di pronunciarsi su tali argomenti.

- 17 Con lettera datata 19 aprile 1999 la ricorrente, quale integrazione della sua lettera in data 15 aprile 1999, inviava una relazione risalente al marzo 1992 del Ministero degli Interni, ispettorato generale dell'amministrazione, riguardante l'attività dei taxi nella comunità urbana di Strasburgo e all'aeroporto di Strasbourg-Entzheim.
- 18 Con lettera in data 11 maggio 1999 il signor Rieffel, direttore generale dell'Amministrazione del Parlamento, rispondeva:

«Le vostre lettere del 15 e 19 aprile 1999, nelle quali comunicavate un certo numero di informazioni riguardanti la normativa francese relativa all'attività di taxi e chiedevate del pari che il Parlamento europeo si pronunciasse sui commenti da voi formulati riguardo la conformità delle prestazioni della Coopérative Taxi 13 a tale normativa, richiedono da parte mia le seguenti osservazioni.

Per evitare qualsiasi futura controversia il Parlamento europeo, nel suo bando di gara n. 99/S 18-8765/FR fissava l'obbligo che "il contraente [avrebbe vegliato] alla rigorosa applicazione delle normative nazionali e regionali vigenti nell'ambito dell'esecuzione delle prestazioni ordinate" (v. art. VI, comma 2, della bozza di contratto). A tal proposito, tengo a sottolineare che non spetta al Parlamento europeo, ma ai giudici francesi competenti in materia, interpretare la normativa.

Da parte sua, riguardo al bando di gara citato, il Parlamento europeo ha rispettato tutte le norme e le procedure riguardanti l'aggiudicazione degli appalti e, in primo luogo, la direttiva (...) 92/50 (...).

Quanto all'esecuzione delle prestazioni, non dispongo di alcuna informazione che mi induca a ritenere che la Coopérative Taxi 13 non rispetti le condizioni del bando di gara. Inoltre, nessuna autorità amministrativa o giudiziaria ha finora contestato al Parlamento le condizioni di esecuzione del contratto.

(...)».

- 19 In tale contesto, con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale l'8 giugno 1999, la ricorrente presentava il ricorso in esame.
- 20 Poiché la ricorrente non depositava la replica nel termine prescritto, la fase scritta del procedimento si concludeva il 20 settembre 1999.
- 21 Con lettera in data 20 gennaio 2000 la ricorrente depositava un'istanza di riapertura della fase scritta del procedimento ai sensi dell'art. 42, secondo comma, dello Statuto CE della Corte di giustizia applicabile al procedimento dinanzi al Tribunale ai sensi dell'art. 46 dello stesso Statuto.
- 22 Con decisione del presidente della Quinta Sezione 31 gennaio 2000 tale domanda veniva respinta.

- 23 Su relazione del giudice relatore il Tribunale decideva di riaprire la fase orale del procedimento. Le parti sono state sentite nelle loro difese orali e nelle loro risposte ai quesiti del Tribunale all'udienza pubblica del 14 marzo 2000.

Conclusioni delle parti

- 24 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione impugnata;

— condannare il Parlamento a versarle la somma di 1 milione di FRF quale risarcimento dei danni subiti, ai sensi dell'art. 288 CE.

- 25 Il convenuto conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

Sulla ricevibilità

Argomenti delle parti

- 26 Pur non sollevando formalmente un'eccezione di irricevibilità, il Parlamento sostiene che la ricorrente non ha un interesse a proporre il presente ricorso dal momento che ha presentato un'offerta che non poteva in alcun caso essere accettata. La ricorrente, infatti, non sarebbe in grado di garantire le prestazioni che il Parlamento aveva richiesto nelle modalità indicate nel capitolato d'onere.
- 27 All'udienza, la ricorrente ha replicato che, pur se è vero che essa non poteva garantire i trasporti nelle ore di punta, (v. supra, punto 6), ciò era dovuto al fatto che tali prestazioni erano irrealizzabili e, pertanto, come aveva precisato al Parlamento durante la gara d'appalto, nessuna impresa di noleggio da rimessa della regione poteva effettuare senza subappaltare a tassisti indipendenti operanti al di fuori delle regole.

Giudizio del Tribunale

- 28 Secondo una giurisprudenza costante, la ricevibilità di un ricorso presentato da una persona fisica o giuridica è subordinata alla condizione ch'essa faccia valere un interesse ad agire (v. sentenza del Tribunale 30 gennaio 1997, causa T-117/95,

Corman/Commissione, Racc. pag. II-95, punto 83, e ordinanza del Tribunale 10 febbraio 2000, causa T-5/99, Andriotis/Commissione e Cedefop, Racc. II-235, punto 36).

29 E' vero che la ricorrente si è limitata a concludere che il Tribunale voglia annullare la decisione di non accettare la sua offerta. E' del pari vero che la ricorrente ha dichiarato che non poteva soddisfare tutte le condizioni indicate dal Parlamento nel capitolato d'onere.

30 Tuttavia nella sua offerta la ricorrente ha precisato che presentava un'offerta «per il lotto n. 1 sulla fascia quotidiana fuori dei periodi di punta». Essa ha indicato che non poteva garantire i trasporti durante le ore di punta, ovvero dalle ore 7 alle ore 9 e dalle ore 19 alle ore 22, in quanto tali prestazioni erano tecnicamente e finanziariamente irrealizzabili. Al riguardo, la ricorrente sottolinea che nessuna delle imprese poteva impegnarsi a mettere a disposizione tanti veicoli durante le ore di punta senza subappaltare a tassisti indipendenti operanti al di fuori delle regole. Nel documento unito quale allegato n. 2 alla sua offerta, essa ha affermato che l'impiego di taxi per il trasporto di persone in vetture prive di segni di riconoscimento nell'ambito del contratto con il Parlamento era contrario alla legislazione francese, in quanto quest'ultima vieta che i taxi siano utilizzati a titolo oneroso senza i loro segni distintivi (v. supra, punto 11)

31 Con lettera in data 11 maggio 1999 il Parlamento ha ribattuto che spettava alle autorità francesi competenti in materia e non ad esso stesso di interpretare la legislazione francese. Esso ha affermato di non disporre di informazioni che lo inducessero a ritenere che la Coopérative Taxi 13 non rispettasse le condizioni di cui al bando di gara. Il Parlamento ha inoltre indicato che nessuna autorità amministrativa o giudiziaria gli aveva contestato le condizioni di esecuzione del contratto di cui trattasi (v. supra, punto 18).

- 32 Ne consegue che la presente controversia riguarda soprattutto la questione se il Parlamento potesse legittimamente considerare che la Coopérative Taxi 13 era in grado di rispettare le condizioni di esecuzione del contratto di cui trattasi in conformità della legislazione francese.
- 33 Il Parlamento, pertanto, non può sostenere che la ricorrente non abbia un interesse a proporre il ricorso per il fatto di aver presentato un'offerta che non poteva in nessun caso essere accolta. Infatti, nei limiti in cui fosse annullata la decisione impugnata, poiché l'impiego di taxi nell'ambito del contratto di cui trattasi non sarebbe autorizzato dalla normativa francese, ciò avrebbe come conseguenza la riapertura della gara d'appalto; la ricorrente ha quindi effettivamente un interesse a proporre il presente ricorso per poter presentare una nuova offerta senza essere posta in concorrenza con società costituite da tassisti indipendenti.
- 34 Di conseguenza, la contestazione della ricevibilità del presente ricorso da parte del Parlamento deve essere respinta.

Sulle conclusioni d'annullamento

- 35 Nel suo ricorso la ricorrente deduce due motivi relativi alla violazione, in primo luogo, del diritto francese applicabile all'attività di taxi nonché del capitolato d'onere e, in secondo luogo, del principio di non discriminazione in quanto il Parlamento non avrebbe tenuto conto della normativa francese allorché ha pubblicato il bando di gara. All'udienza la ricorrente ha sollevato un terzo motivo relativo alla violazione della condizione contenuta nel bando secondo la quale gli offerenti dovevano comprovare un'attività di tre anni nel settore.

Sul primo motivo relativo alla violazione del diritto francese applicabile all'attività di taxi, nonché del capitolato d'onere

Argomenti delle parti

- 36 La ricorrente considera che la conclusione del contratto di cui trattasi con la Coopérative Taxi 13 o qualsiasi altra società di taxi comporta una violazione della normativa francese applicabile all'attività di taxi. Tale normativa vieterebbe l'impiego di taxi come veicoli privi di segni di riconoscimento per il trasporto di persone a titolo oneroso. I taxi beneficerebbero, infatti, di talune esenzioni che non potrebbero essere estese ad altre attività. E dunque, concludendo il contratto di cui trattasi con la Coopérative Taxi 13, il Parlamento non avrebbe tenuto conto della condizione di cui all'art. 6 del capitolato d'onere (clausole amministrative) ai termini della quale l'offerta e l'esecuzione delle prestazioni devono essere conformi alle normative vigenti.
- 37 Il Parlamento fa osservare che la normativa francese applicabile alle attività corrispondenti al bando di gara è costituita dalla legge 30 dicembre 1982, n. 82-1153, di indirizzo dei trasporti interni (JORF 31 dicembre 1982) e dal decreto 7 aprile 1987, n. 87-242, relativo alla definizione e alle condizioni di esecuzione dei servizi privati di trasporto extraurbano di persone su strada (JORF 8 aprile 1987, pag. 3980). Secondo il Parlamento tale legislazione non prevederebbe alcun divieto di esecuzione dei servizi che sono oggetto del bando di gara. Per contro, l'art. 3 del decreto 87-242 obbligherebbe le imprese che forniscono veicoli con conducenti ad iscriversi al registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada. Ebbene, la Coopérative Taxi 13 avrebbe trasmesso, insieme alla propria offerta, un certificato di iscrizione a tale registro che le consentiva l'esercizio del servizio di noleggio di veicoli per il trasporto di persone in vetture prive di segni di riconoscimento.
- 38 Il Parlamento considera, inoltre, che la ricorrente non può legittimamente proporre un ricorso che contesta la concessione dell'appalto di cui trattasi in base

all'art. 6 del capitolato d'onere (clausole amministrative). Tale disposizione, infatti, avrebbe lo scopo di tutelare i diritti del Parlamento consentendo a quest'ultimo di chiedere la risoluzione del contratto risultante dall'aggiudicazione dell'appalto in caso di mancata esecuzione da parte dell'aggiudicatario dell'obbligo di rispettare la normativa vigente. Tale obbligo non può quindi essere invocato dagli offerenti che non sono stati accettati contro la decisione di attribuzione dell'appalto.

Giudizio del Tribunale

- 39 Occorre precisare che il Parlamento, al pari delle altre istituzioni, dispone di un rilevante potere di valutazione in merito agli elementi da prendere in considerazione per l'adozione di una decisione di aggiudicazione di un appalto e che il controllo del Tribunale deve limitarsi a verificare l'assenza di un errore grave e manifesto (v. sentenza della Corte 23 novembre 1978, causa 56/77, Agence européenne d'intérims/Commissione, Racc. pag. 2215, punto 20, e sentenze del Tribunale 8 maggio 1996, causa T-19/95, Adia Intérim/Commissione, Racc. pag. II-321, punto 49, e 17 dicembre 1998, causa T-203/96, Embassy Limousines & Services/Parlamento, Racc. pag. II-4239, punto 56).
- 40 Si deve precisare inoltre che, ai sensi dell'art. 230, n. 2, CE, il Tribunale è competente, nell'ambito di un ricorso d'annullamento, a pronunciarsi sui ricorsi per incompetenza, violazione delle forme sostanziali, violazione del Trattato CE o di qualsiasi regola di diritto relativa alla sua applicazione o per sviamento di potere. Ne consegue che il Tribunale non può trattare l'asserita violazione della normativa francese come una questione di diritto che presuppone un sindacato giurisdizionale illimitato. Tale controllo, infatti, compete alle sole autorità francesi.
- 41 Tuttavia, conformemente ai principi di buona amministrazione e di leale cooperazione tra le istituzioni comunitarie e gli Stati membri, le istituzioni sono

tenute a garantire che le condizioni previste da un bando di gara non inducano i potenziali offerenti a violare la normativa nazionale applicabile alla loro attività.

- 42 Nella fattispecie il Parlamento ha affermato che la normativa francese non vietava l'esecuzione dei servizi di trasporto oggetto del bando di gara, in taxi privi di segni di riconoscimento, purché tali servizi fossero coperti da un'iscrizione al registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada. Ora, si deve constatare che la ricorrente non ha dimostrato che tale affermazione del Parlamento fosse manifestamente erronea. La ricorrente, infatti, si è limitata ad invocare la legislazione francese riguardante le attività di taxi senza dimostrare che quella relativa ai servizi privati di trasporto extraurbano di persone non potesse essere applicata ai tassisti indipendenti allorché questi ultimi garantivano le prestazioni previste nel bando di gara. Non è infine contestato il fatto che la Coopérative Taxi 13 abbia fornito un certificato che dimostrava che essa è iscritta al registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada. Ebbene, il Parlamento ha dimostrato che detta iscrizione era prescritta dalla citata legislazione francese in materia di servizi privati di trasporto, il che rende la sua tesi plausibile.
- 43 Alla luce di quel che precede, la ricorrente non ha dimostrato che il Parlamento abbia commesso un errore manifesto nella sua interpretazione della legislazione francese.
- 44 La ricorrente, inoltre, non può avvalersi della clausola del progetto di contratto-quadro, secondo la quale l'esecuzione delle prestazioni deve essere conforme alla normativa vigente. Tale clausola, infatti, non può essere interpretata nel senso che impone al Parlamento di verificare, oltre all'iscrizione nel registro menzionato supra, che l'aggiudicatario esegua il contratto di cui trattasi in conformità della legislazione francese. Come il Parlamento ha chiaramente dichiarato, ai sensi di tale clausola l'aggiudicatario deve assicurarsi di esercitare le sue attività conformemente alla legislazione francese e, pertanto, deve subire le conseguenze dell'inadempimento di tale obbligo.

- 45 Si deve aggiungere che il Parlamento ha affermato all'udienza che se la sua interpretazione della legislazione francese si rivelasse inesatta, esso sarebbe obbligato a risolvere il contratto di cui trattasi in forza di tale clausola.
- 46 Risulta da quel che precede che il primo motivo, relativo alla violazione della legislazione francese applicabile all'attività dei taxi nonché del capitolato d'onere, deve essere respinto.

Sul secondo motivo, relativo alla violazione del principio di non discriminazione

Argomenti delle parti

- 47 La ricorrente allega che, come gli altri noleggiatori di vetture da rimessa che avevano presentato un'offerta, era stata oggetto di una discriminazione per ragioni pecuniarie.
- 48 Fa rilevare che, conformemente alla legislazione francese, i taxi beneficiano di un bollo fiscale gratuito e di un'esenzione sul carburante. Essi sarebbero, inoltre, esonerati dall'imposta professionale.

- 49 La ricorrente considera, quindi, che il Parlamento, pur non essendo esso stesso all'origine di tale discriminazione, ha, di fatto, violato il principio di non discriminazione.
- 50 Il Parlamento sostiene che tale motivo riguarda, in realtà, le scelte legislative di uno Stato membro relativamente a due differenti attività economiche. Ora, non spetterebbe ai giudici comunitari di valutare la validità della normativa nazionale nell'ambito di un ricorso d'annullamento, in quanto tale competenza non emana dall'art. 230, n. 2, CE.
- 51 In subordine, il Parlamento sostiene di non aver violato il principio di non discriminazione nella fattispecie. Infatti, anche supponendo che vi sia nel diritto francese un diverso trattamento tra le imprese di taxi e i noleggiatori di vetture da rimessa, la procedura di aggiudicazione degli appalti pubblici alla quale sono assoggettate le istituzioni comunitarie non consentirebbe di tenerne conto.

Giudizio del Tribunale

- 52 Occorre innanzi tutto osservare che la ricorrente non sostiene che il Parlamento sia all'origine dell'asserita discriminazione tra i noleggiatori di vetture da rimessa e le imprese di taxi. La ricorrente, infatti, riconosce che la detta discriminazione è esclusivamente dovuta al diverso trattamento riservato dal diritto francese a queste due categorie professionali.
- 53 Ebbene, dato che la ricorrente non ha dimostrato che l'interpretazione data dal Parlamento della legislazione francese applicabile alle prestazioni oggetto del bando di gara fosse manifestamente erranea (v. supra, punto 43), essa non è

neppure fondata a sostenere che il Parlamento ha violato il principio di non discriminazione in quanto non ha tenuto conto di tale diverso trattamento. Il Parlamento, infatti, non può, in base alla normativa comunitaria vigente, prendere in considerazione le differenti opportunità sul mercato poste in essere dal diritto francese. Esso è tenuto ad accettare l'offerta più vantaggiosa economicamente, tenuto conto dei criteri esposti nel bando.

54 Ne consegue che anche il secondo motivo deve essere respinto.

Sul terzo motivo, relativo alla condizione contenuta nel bando, secondo la quale i prestatori dovevano comprovare un'attività di tre anni nel settore

55 All'udienza la ricorrente ha sostenuto che il Parlamento aveva ignorato la condizione dell'esperienza di almeno tre anni nel settore di attività, prescritta dal punto 14 del bando (v. supra, punto 4), in quanto la Coopérative Taxi 13 è stata costituita nell'ottobre 1998 e la sua immatricolazione ha preso effetto solo dal 1° dicembre 1998.

56 La ricorrente ha spiegato che il ritardo con il quale ha sollevato tale motivo è dovuto al fatto che solo alla lettura del controricorso essa ha preso conoscenza della circostanza che l'aggiudicataria non rispettava tale condizione.

- 57 All'udienza il Parlamento ha fatto osservare che nel ricorso non è fatto riferimento all'asserita irregolarità della gara d'appalto per il fatto che i prestatori dovevano dimostrare di essere attivi nel settore da tre anni. Essa considera perciò tale motivo irricevibile.
- 58 In ogni caso, esso afferma che tale motivo è infondato. Pur se è vero che la Coopérative Taxi 13 è stata costituita recentemente, resta pur sempre il fatto che i suoi membri, che esercitavano la loro attività nell'ambito dell'ex cooperativa di taxi, avrebbero l'esperienza necessaria. A tal riguardo, il Parlamento ha spiegato che l'esperienza richiesta dal bando e dal capitolato d'onere non deve essere valutata rispetto all'impresa, ma rispetto agli autisti chiamati ad effettuare i trasporti di cui trattasi.

Giudizio del Tribunale

- 59 Dal combinato disposto degli artt. 44, n. 1, lett. c), e 48, n. 2, del regolamento di procedura emerge che l'atto introduttivo deve contenere l'oggetto della controversia e l'esposizione sommaria dei motivi dedotti e che è vietata la deduzione di motivi nuovi in corso di causa, a meno che essi si basino su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento (v. sentenza della Corte 19 maggio 1983, causa 306/81, Verros/Parlamento, Racc. pag. 1755, punto 9, e sentenze del Tribunale 5 febbraio 1997, causa T-207/95, Ibarra Gil/Commissione, Racc. PI pag. I-A-13 e II-31, punto 51, e 17 dicembre 1997, causa T-217/95, Passera/Commissione, Racc. PI pag. I-A-413 e II-1109, punto 87).

- 60 Il presente motivo non è stato dedotto né direttamente né implicitamente nell'atto introduttivo e non presenta neppure uno stretto nesso con gli altri motivi che vi sono sollevati. Esso costituisce quindi un nuovo motivo, come riconosce la ricorrente stessa. Ne consegue che esso è irricevibile a meno che non si basi su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento.
- 61 La ricorrente ha sostenuto di aver appreso che la Coopérative Taxi 13 non rispettava la condizione secondo la quale i prestatori devono dimostrare di essere attivi da tre anni nel settore solo alla lettura del controricorso.
- 62 E' importante osservare, al riguardo, che il fatto che la ricorrente abbia avuto conoscenza di un dato di fatto durante il procedimento dinanzi al Tribunale non implica che tale dato di fatto costituisca un elemento di fatto emerso durante il procedimento. E' inoltre necessario che la ricorrente non sia stata in grado di avere conoscenza di tale dato anteriormente (v. sentenza del Tribunale 28 settembre 1999, causa T-141/97, Yasse/BEI, Racc. PI pag. IA-171 e II-929, punti 126-128).
- 63 Ebbene, come traspare dal fascicolo, la ricorrente era ben in grado di poter verificare, prima del deposito del ricorso, le circostanze nelle quali è stata creata la Coopérative Taxi 13. Essa aveva, infatti, affermato nella sua lettera inviata al Parlamento in data 15 aprile 1999, di aver creduto di capire che tale istituzione avrebbe rinnovato la convenzione che aveva raggiunto con «l'associazione (o cooperativa) dei tassisti indipendenti ». Nella stessa lettera aveva, inoltre, affermato che, anche se l'offerta presentata dai «tassisti indipendenti di Strasburgo» fosse potuta risultare economicamente più favorevole, le prestazioni sarebbero state realizzate al di fuori di qualunque ambito di legalità, in contraddizione con il bando di gara.

- 64 In risposta a tali affermazioni il direttore generale della direzione generale dell'Amministrazione del Parlamento nella lettera in data 11 maggio 1999 ha chiaramente dichiarato che l'aggiudicataria era la Coopérative Taxi 13 (v. supra, punto 18). Allorché ha depositato il proprio ricorso, il 18 giugno 1999, la ricorrente era di conseguenza perfettamente informata del fatto che la Coopérative Taxi 13 aveva ottenuto l'appalto oggetto del bando di gara. Essa avrebbe potuto quindi informarsi presso l'autorità competente riguardo alla data di costituzione della Coopérative Taxi 13.
- 65 Di conseguenza, anche ammettendo che la ricorrente abbia rilevato la circostanza che potesse esistere un'incompatibilità tra l'ammissione dell'offerta della Coopérative Taxi 13 e la condizione del bando secondo la quale i prestatori di servizi dovevano dimostrare di essere attivi nel settore da tre anni solo alla lettura del controricorso, essa non può legittimamente affermare che le era impossibile dedurre tale incompatibilità nel suo ricorso.
- 66 La ricorrente ha avuto dunque la possibilità di dedurre il motivo relativo alla violazione della condizione di cui trattasi nel proprio atto introduttivo del ricorso; pertanto, a norma dell'art. 48, n. 2, del regolamento di procedura, non può sollevarlo all'udienza (v. sentenza del Tribunale 20 aprile 1999, cause riunite da T-305/94 a T-307/94, da T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 e T-335/94, *Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione*, Racc. pag. II-931, punto 63).
- 67 Alla luce di quel che precede, occorre constatare che il motivo precedentemente menzionato, sollevato per la prima volta all'udienza, non è fondato su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento e deve, di conseguenza, essere dichiarato irricevibile.

Sulla domanda di risarcimento dei danni

- 68 In forza dell'art. 288, secondo comma, CE e dei principi generali cui tale norma fa rinvio, la responsabilità extracontrattuale della Comunità presuppone che siano soddisfatte varie condizioni, relative all'illiceità del comportamento di cui si fa carico alle istituzioni, alla realtà del danno e all'esistenza di un nesso di causalità fra il comportamento stesso e il danno lamentato (v. sentenza del Tribunale 16 ottobre 1996, causa T-336/94, Efisol/Commissione, Racc. pag. II-1343, punto 30).
- 69 Poiché la ricorrente non ha dimostrato, mediante i motivi e gli argomenti sopra esposti, che il comportamento del Parlamento sia stato illecito, la sua domanda di risarcimento dei danni deve essere respinta.
- 70 Da tutto quel che precede risulta che il ricorso deve essere integralmente respinto.

Sulle spese

- 71 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese, se ne è stata fatta domanda. Poiché la ricorrente è rimasta soccombente, conformemente alle conclusioni del Parlamento, va condannata alle spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Il ricorso è respinto.
- 2) La ricorrente sopporterà le proprie spese, nonché le spese sostenute dal Parlamento.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 6 luglio 2000.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

R. García-Valdecasas