

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

11 dicembre 2003 *

Nella causa T-59/99,

Ventouris Group Enterprises SA, con sede in Panama (Panama), rappresentata dagli avv.ti M. Proestou, M. Velmachou e E. Kinini, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. R. Lyal e D. Triantafyllou, in qualità di agenti, assistiti dall'avv. A. Oikonomou, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

avente ad oggetto una domanda diretta a ottenere l'annullamento della decisione della Commissione 9 dicembre 1998, 1999/271/CE, relativa ad una procedura ai sensi dell'art. 85 del Trattato CE (IV/34.466 — Traghetti greci) (GU 1999, L 109, pag. 24),

* Lingua processuale: il greco.

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

composto dal sig. J.D. Cooke, presidente, dal sig. R. García-Valdecasas e dalla sig.ra P. Lindh, giudici,

cancelliere: sig. J. Plingers, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 2 luglio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine del ricorso

- 1 La ricorrente, Ventouris Group Enterprises SA, è una compagnia marittima di navigazione traghetti che effettua servizi di trasporto passeggeri e veicoli tra la Grecia e l'Italia, principalmente sulla linea tra Patrasso e Bari.

- 2 A seguito del reclamo presentato nel 1992 da un utente secondo il quale i prezzi dei traghetti fra la Grecia e l'Italia erano molto simili su tutte le linee, la Commissione, in conformità all'art. 16 del regolamento (CEE) del Consiglio

22 dicembre 1986, n. 4056, che determina le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi (GU L 378, pag. 4), ha chiesto informazioni a taluni operatori di traghetti. Poi, ai sensi dell'art. 18, n. 3, del detto regolamento, ha eseguito accertamenti presso gli uffici di sei operatori di traghetti, cinque in Grecia e uno in Italia.

- 3 In particolare, il 4 luglio 1994, la Commissione ha adottato la decisione C(94) 1790/5, che imponeva alla società Minoan Lines di sottoporsi a un accertamento (in prosieguo: la «decisione di accertamento»). Il 5 e il 6 luglio 1994 gli agenti della Commissione hanno proceduto all'ispezione dei locali siti in viale Kifissias 64B, Maroussi, in Atene, i quali sono risultati poi appartenere alla società European Trust Agency (in prosieguo: l'«ETA»), una persona giuridica diversa da quella menzionata nella decisione di accertamento. Nel corso dell'accertamento la Commissione ha conseguito copia di un gran numero di documenti considerati in seguito elementi utilizzabili nei confronti delle diverse imprese coinvolte nell'indagine.
- 4 Successivamente sono state rivolte altre richieste di informazioni, ai sensi dell'art. 16 del regolamento n. 4056/86, alla ricorrente e ad altre compagnie di navigazione marittima per ottenere ulteriori ragguagli sui documenti rinvenuti nel corso degli accertamenti.
- 5 Con decisione 21 febbraio 1997 la Commissione ha avviato un procedimento formale, inviando una comunicazione di addebiti a nove compagnie, fra cui la ricorrente.
- 6 Il 9 dicembre 1998 la Commissione ha adottato la decisione 1999/271/CE, relativa ad una procedura ai sensi dell'art. 85 del Trattato CE (IV/34.466 — Traghetti greci) (GU 1999, L 109, pag. 24; in prosieguo: la «Decisione»).

7 La Decisione comprende le seguenti disposizioni:

«Articolo 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando i prezzi da applicare ai servizi di traghetto roll-on/roll-off tra Patrasso ed Ancona. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

- a) nel caso di Minoan Lines e Strintzis Lines, dal 18 luglio 1987 al luglio 1994;
- b) nel caso di Karageorgis Lines, dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1992;
- c) nel caso di Marlines SA, dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989;
- d) nel caso di Anek Lines, dal 6 luglio 1989 al luglio 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando le tariffe per autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

- a) nel caso di Minoan Lines, Ventouris Group e Strintzis Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;
- b) nel caso di Karageorgis Lines, dall'8 dicembre 1989 al 27 dicembre 1992;
- c) nel caso di Anek Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;
- d) nel caso di Adriatica di Navigazione SpA, dal 30 ottobre 1990 al luglio 1994.

Articolo 2

Per l'infrazione di cui all'articolo 1, sono inflitte rispettivamente le seguenti ammende alle imprese sotto indicate:

— a Minoan Lines, un'ammenda di 3,26 Mio di EUR,

- a Strintzis Lines, un'ammenda di 1,5 Mio di EUR,

- ad Anek Lines, un'ammenda di 1,11 Mio di EUR,

- a Marlines, un'ammenda di 0,26 Mio di EUR,

- a Karageorgis Lines, un'ammenda di 1 Mio di EUR,

- a Ventouris Group Enterprises, un'ammenda di 1,01 Mio di EUR,

- ad Adriatica di Navigazione SpA, un'ammenda di 0,98 Mio di EUR.

(...».

8 La Decisione è indirizzata a sette imprese: Minoan Lines, con sede in Heraklion, Creta (Grecia) (in prosieguo: la «Minoan»), Strintzis Lines, con sede in Il Pireo (Grecia) (in prosieguo: la «Strintzis»), Anek Lines, con sede in Hania, Creta (in prosieguo: l'«Anek»), Marlines SA, con sede in Il Pireo (in prosieguo: la «Marlines»), Karageorgis Lines, con sede in Il Pireo (in prosieguo: la «Karage-

orgis»), Ventouris Group Enterprises SA, con sede in Il Pireo (in prosieguo: la «ricorrente» o la «Ventouris Ferries»), e Adriatica di Navigazione SpA, con sede in Venezia (in prosieguo: l'«Adriatica»).

Procedimento e conclusioni delle parti

- 9 Con atto introduttivo registrato presso la cancelleria del Tribunale il 1° marzo 1999 la ricorrente ha proposto un ricorso diretto ad ottenere l'annullamento della Decisione.

- 10 Con atto separato, registrato presso la cancelleria del Tribunale lo stesso giorno, la ricorrente ha proposto una domanda di sospensione dell'esecuzione della Decisione nonché una domanda di esenzione dall'obbligo di costituire una fideiussione. Con ordinanza 20 luglio 1999, il presidente del Tribunale ha respinto tali domande e ha riservato le spese.

- 11 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di passare alla fase orale e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, ha chiesto alla Commissione di rispondere per iscritto a un quesito e di produrre taluni documenti. La Commissione ha ottemperato alle richieste nel termine impartito.

- 12 Le parti hanno svolto le loro osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti orali del Tribunale all'udienza svoltasi il 2 luglio 2002.

13 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

- annullare la Decisione, interamente o parzialmente;
- in subordine, annullare la sanzione inflitta alla ricorrente o ridurne l'importo;
- condannare la Commissione alle spese.

14 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

- respingere interamente il ricorso;
- condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

15 La ricorrente solleva quattro motivi a sostegno delle sue conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento della Decisione. Il primo motivo verte su un'erronea valutazione degli elementi di fatto in base ai quali la Commissione ritiene dimostrata la partecipazione della ricorrente ad un accordo di fissazione dei

prezzi per la linea Patrasso-Bari. Il secondo motivo riguarda l'illegittimità dell'accertamento effettuato presso l'ETA, durante il quale la Commissione avrebbe ottenuto la maggior parte degli elementi di prova. Il terzo motivo, sollevato in subordine, verte su un'erronea applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CE (divenuto art. 81, n. 1, CE) ai fatti di specie in quanto si tratterebbe di accordi di importanza minore. Il quarto motivo concerne una carenza di motivazione.

- 16 In via di ulteriore subordine, a sostegno delle conclusioni intese ad ottenere l'annullamento o la riduzione dell'ammenda inflitta, la ricorrente solleva un quinto motivo, vertente sulla violazione del principio di proporzionalità nella determinazione dell'ammenda per quanto riguarda la valutazione della durata e della gravità dell'infrazione nonché della parte di responsabilità della ricorrente nell'infrazione.

I — Sulle conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento della Decisione

Sul primo motivo, vertente su un'erronea valutazione degli elementi di fatto in base ai quali la Commissione ritiene dimostrata la partecipazione della ricorrente ad un accordo di fissazione dei prezzi per la linea Patrasso-Bari

A — Considerazioni preliminari

Argomenti delle parti

- 17 La ricorrente osserva anzitutto che è stata lei ad istituire la linea di traghetti Patrasso-Igoumenitsa-Corfù-Bari nel 1984 e a contribuire con i propri mezzi, in collaborazione con le autorità locali italiane, alla creazione di un'infrastruttura adeguata nel porto di Bari, che permettesse l'attracco di navi idonee al trasporto di autocarri, al fine di soddisfare le esigenze del mercato e di offrire un servizio di

qualità migliore ai consumatori, ai passeggeri e ai vettori. Essa afferma di aver creato una clientela affezionata e stabile che, per quanto riguarda il trasporto di autocarri, sarebbe costituita da società di trasporto internazionale con cui la stessa collabora da molti anni sulla base di convenzioni specifiche concluse con ciascuna di esse. In questo modo, ogni linea marittima avrebbe le proprie caratteristiche geopolitiche ed economiche e sarebbe rivolta ad un pubblico diverso. Pertanto, le società di navigazione attive su una linea specifica non avrebbero alcun interesse, da un punto di vista economico, tecnico e commerciale, ad operare su una o più linee marittime diverse.

- 18 La ricorrente sostiene che, alla luce della sua posizione specifica ed eminente sulla linea Patrasso-Bari nonché della stabilità e affezione della sua clientela, essa non aveva motivo di accordarsi con altre compagnie che operavano su rotte marittime diverse (Patrasso-Ancona, Patrasso-Brindisi) allo scopo di fissare i prezzi applicabili agli autocarri, come la Commissione le contesta. Al contrario, la ricorrente sostiene che era in condizione di determinare autonomamente le proprie politiche commerciale e tariffaria, cosa che la stessa avrebbe fatto tenendo conto delle condizioni del mercato, della concorrenza esistente nello stesso, dell'inflazione, delle fluttuazioni della dracma e del costo di funzionamento delle navi che gestiva. Inoltre, essa precisa che la sua politica commerciale è sempre stata adottata nei limiti del contesto stabilito dalle raccomandazioni e dalle disposizioni del ministero ellenico della Marina mercantile al fine di evitare gli atti di concorrenza sleale e la fissazione dei prezzi a livelli «particolarmente bassi».

- 19 Essa sostiene che la Commissione ha svolto una valutazione erronea degli elementi di prova rilevando la sua partecipazione ad un accordo diretto a fissare i prezzi applicabili ai autocarri sulla linea Patrasso-Bari durante il periodo dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994. Per questo, essa contesta alla Commissione di aver affermato la sua partecipazione ad un accordo sulla base di elementi di prova consistenti in una corrispondenza effettuata fra altre compagnie, che riguarda essenzialmente una linea marittima diversa, ossia quella che collega Patrasso ad Ancona, e di aver sostenuto la sua partecipazione al preteso accordo sulla base di affermazioni della ricorrente che alcune delle compagnie hanno ritenuto utile citare nella detta corrispondenza. A tale proposito, la ricorrente tiene a precisare che, nell'accertamento effettuato senza preavviso nei suoi uffici,

la Commissione non ha trovato alcun documento o elemento che dimostrasse la sua partecipazione o collaborazione ad uno o più accordi diretti a fissare i prezzi applicabili agli autocarri.

- 20 Per di più, la ricorrente contesta alla Commissione di non aver preso in considerazione, come elementi di prova a discarico, una serie di documenti di cui la Commissione era venuta a conoscenza in occasione degli accertamenti (corrispondenza tra le compagnie operanti essenzialmente sulla linea Patrasso-Ancona) e che proverebbero l'inesistenza di un accordo della ricorrente con le stesse per fissare i prezzi.
- 21 Essa espone poi le ragioni per cui ritiene che i vari elementi di prova utilizzati dalla Commissione per giustificare le censure formulate nei suoi confronti non possano essere considerati decisivi.
- 22 La Commissione rileva in via preliminare che essa ha indicato, al 'considerando' 5 della Decisione, che le tre linee marittime in questione non erano gestite in maniera indipendente l'una dall'altra come se si trattasse di mercati distinti, ma che erano fino a un certo punto sostituibili tra loro. Inoltre, essa sostiene che la ricorrente riconosce indirettamente che queste tre linee costituiscono un mercato unico, in quanto la stessa afferma di essere stata obbligata ad aumentare i tassi di aumento dei prezzi per il 1993 e il 1994 in funzione del tasso richiesto dalle compagnie delle altre linee ai fini di evitare una guerra dei prezzi.
- 23 Per quanto riguarda la posizione eminente della ricorrente sulla linea Patrasso-Bari, la Commissione sottolinea che l'art. 85 del Trattato riguarda le intese che abbiano per scopo o per effetto di restringere non solo la concorrenza effettiva, ma anche la concorrenza potenziale sul mercato in questione. Ebbene, la ricorrente non dimostrerebbe che fosse impossibile (da un punto di vista economico, tecnico o commerciale), per le società operanti su altre linee nel detto mercato, gestire la linea Patrasso-Bari. A tale proposito, la Commissione sostiene

che le affermazioni della ricorrente sono arbitrarie e contraddittorie. Infatti, pur riconoscendo che le tre linee in questione collegavano la Grecia all'Italia e che una di queste linee poteva, in un certo modo, sostituirla un'altra, la ricorrente fa valere che ogni linea aveva le proprie caratteristiche geopolitiche ed economiche ed era rivolta ad un pubblico diverso e che, pertanto, in definitiva ogni linea funzionava autonomamente.

- 24 Di conseguenza, l'affermazione della Commissione secondo cui il mercato rilevante è quello della prestazione di servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia e secondo cui le varie linee di tale mercato non sono gestite separatamente l'una dall'altra come se si trattasse di mercati distinti, ma sono fino a un certo punto sostituibili tra loro ('considerando' 3-5 della Decisione), non sarebbe contraddetta nel merito.
- 25 La Commissione sostiene inoltre che l'argomento della ricorrente secondo cui essa non aveva motivo di concludere accordi non è pertinente, dal momento che la sua partecipazione agli accordi diretti a fissare le tariffe internazionali applicabili agli autocarri è stata dimostrata.

Giudizio del Tribunale

- 26 Gli argomenti della ricorrente sono volti ad operare una distinzione tra le diverse linee marittime che collegano la Grecia all'Italia e a contestare alla Commissione di aver omesso, senza giustificazione, di prendere in considerazione le differenze fondamentali che esistono tra le dette linee. La Commissione contesta l'approccio della ricorrente e sostiene la tesi dell'unicità dell'infrazione. Occorre accertare quale sia la natura dell'infrazione sanzionata dalla Decisione, prima di procedere all'analisi dell'attività di ricerca degli elementi di prova svolta dalla Commissione nei confronti della ricorrente.

- 27 Il tenore del dispositivo della Decisione indica che la Commissione ha sanzionato, nel caso di specie, due infrazioni: l'art. 1, n. 1, riguarda un accordo sui prezzi dei vari servizi di trasporto (autocarri, passeggeri, autovetture dei passeggeri, ecc.) forniti dai traghetti roll-on/roll-off tra Patrasso e Ancona; l'art. 1, n. 2, riguarda un accordo sui prezzi del trasporto degli autocarri da applicare sulle linee da Patrasso a Bari e a Brindisi.
- 28 Per quanto riguarda la prima infrazione, che sarebbe stata commessa dal luglio 1987 al luglio 1994, vi avrebbero partecipato solo imprese operanti sulla linea Patrasso-Ancona. Si tratta delle società Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines e Strintzis. Per contro, in merito alla seconda infrazione, quella relativa alle linee da Patrasso a Bari e a Brindisi dal dicembre 1989 al luglio 1994, vi avrebbero partecipato tre delle imprese operanti sulle dette linee (l'Adriatica, la Ventouris e la Strintzis), ma anche tre imprese che non erano attive su tali linee (la Minoan, l'Anek e la Karageorgis). Va osservato, a tale proposito, che la Commissione non ha ritenuto al contrario che le imprese operanti sulle linee meridionali (da Patrasso a Bari e a Brindisi) avessero preso parte ad un'intesa con le imprese attive sulle linee settentrionali (da Patrasso ad Ancona) riguardo ai prezzi applicabili su queste ultime tratte.
- 29 La Commissione sostiene che la Decisione non riguarda due infrazioni distinte, ma un'unica e continua infrazione. Essa sostiene che l'art. 1 della Decisione dev'essere letto alla luce della motivazione della Decisione e fa valere che la detta motivazione si riferisce sempre ad un accordo unico sulle tre linee (Ancona/Bari/Brindisi-Patrasso) considerate un mercato unico. Essa cita in particolare il 'considerando' 144 in fine della Decisione, in cui la stessa ha affermato che:

«In base alle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene che Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines abbiano partecipato ad un accordo contrario all'articolo 85 del trattato CE, avente per oggetto la fissazione dei prezzi per i servizi di traghetto roll-on/roll-off effettuati tra Patrasso e Ancona. La Commissione ritiene inoltre che le compagnie Minoan Lines, Anik Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries e Adriatica di navigazione abbiano concordato i livelli delle tariffe per gli autocarri

da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Tali accordi rientravano in un più ampio sistema collusivo di fissazione delle tariffe per i servizi di traghetto tra l'Italia e la Grecia e pertanto non devono essere considerati come infrazioni distinte, ma aspetti di un'unica e continua infrazione».

- 30 È pacifico che il dispositivo della Decisione e il 'considerando' 144 della stessa non riflettono la stessa idea, dato che il dispositivo non conferma l'esistenza di un'infrazione unica.
- 31 Orbene, occorre ricordare che la Commissione indica la natura e la portata delle infrazioni che essa sanziona con il dispositivo delle decisioni. Va osservato che in via di principio, proprio per quanto riguarda la portata e la natura delle infrazioni sanzionate, a rilevare è il dispositivo e non la motivazione. Solo in caso d'incertezza dei termini usati nel dispositivo occorre interpretare quest'ultimo alla luce della motivazione della Decisione. Come la Corte ha dichiarato, qualora il dispositivo di un atto col quale viene accertata un'infrazione non dia adito a dubbi, è ad esso che ci si deve attenere, al fine di individuare i soggetti destinatari dell'atto (sentenza della Corte 16 dicembre 1975, cause riunite 40/73-48/73, 50/73, 54/73-56/73, 111/73, 113/73 e 114/73, Suiker Unie e a./Commissione, Racc. pag. 1663, punto 315).
- 32 Nel caso di specie, il tenore del dispositivo della Decisione non presenta alcuna ambiguità, ma è al contrario chiaro e preciso. Da quest'ultimo risulta chiaramente che la Commissione ha ritenuto dimostrate, da un lato, un'intesa tra le compagnie operanti sulla linea settentrionale (Patrasso-Ancona) sui prezzi applicabili alla detta linea e, dall'altro, un'intesa tra tutte le imprese oggetto della Decisione (ad eccezione della Marlines) sui prezzi di uno dei servizi di trasporto forniti sulle linee meridionali (Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi), quello degli autocarri. Inoltre, non solo nel dispositivo della Decisione non viene menzionata l'unicità dell'infrazione, ma il dispositivo è particolarmente preciso nel descrivere le infrazioni sanzionate. Infatti, da un lato l'art. 1 della Decisione è suddiviso in due numeri che riguardano imprese distinte e dall'altro, per quanto riguarda il

gruppo di imprese di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione, il dispositivo precisa che la violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato consiste nel fatto che le stesse abbiano concordato le tariffe da applicare agli autocarri, e ciò soltanto sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ne consegue che i due numeri dell'art. 1 della Decisione riguardano infrazioni che sono distinte per due ragioni: sono relative ad imprese diverse e hanno portata o intensità differenti.

- 33 Poiché il dispositivo della Decisione non è ambiguo, va osservato, nell'esame dei diversi motivi sollevati nel caso di specie, che la Commissione ha dimostrato e sanzionato non un'infrazione unica relativa a tutte le linee, bensì due infrazioni distinte, una relativa alla linea settentrionale (art. 1, n. 1) e un'altra relativa alle linee meridionali (art. 1, n. 2). Quanto alla ricorrente, dalla Decisione risulta chiaramente che nella stessa le vengono contestate soltanto le responsabilità relative all'infrazione di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione.

B — Sulla fondatezza del motivo

- 34 Alla luce di quanto sopra, occorre esaminare, nell'ambito del primo motivo, se la ricorrente sostenga giustamente che la Commissione ha commesso un errore di valutazione per aver considerato i documenti citati nella Decisione prove documentali della sua partecipazione all'intesa di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione, vale a dire ad un accordo di fissazione dei prezzi per il trasporto degli autocarri sulle linee da Patrasso a Bari e a Brindisi tra l'8 dicembre 1989 e il luglio 1994. L'esame della fondatezza di tale motivo richiede un'analisi dettagliata delle diverse prove documentali su cui si basano le valutazioni della Commissione relative alla partecipazione della ricorrente alla detta intesa.

1. Sul fax 8 dicembre 1989

— Argomenti delle parti

- 35 La ricorrente fa anzitutto riferimento ad un fax indirizzato dalla Strintzis all'Anek, alla Minoan, alla Karageorgis e alla compagnia Hellenic Mediterranean Lines l'8 dicembre 1989, al quale erano allegati pretesi «listini dei prezzi» da applicare per gli autocarri dal 10 dicembre 1989 sulle linee Patrasso-Ancona e Patrasso-Bari/Brindisi. La stessa fa valere che, ai 'considerando' 128 e 129 della Decisione, la Commissione ha affermato ingiustamente, sulla base di tale fax, che essa aveva partecipato ad un accordo diretto a fissare i prezzi da applicare agli autocarri nel 1990 (e valido a decorrere dall'8 dicembre 1989). La stessa afferma che aveva stabilito e fissato i prezzi da applicare nel 1990 al trasporto di autocarri molto prima che la Strintzis inviasse il detto fax. Per confermare tale affermazione, la ricorrente fa riferimento, in particolare, ad un telex che la stessa ha inviato il 4 dicembre 1989 al suo agente principale in Italia, la Pan Travel, con il quale gli comunicava i suoi nuovi prezzi da applicare agli autocarri.
- 36 La ricorrente sostiene che i «listini dei prezzi» che erano allegati al fax 8 dicembre 1989 non costituivano un «accordo» diretto a fissare i prezzi da applicare agli autocarri che essa avrebbe concluso con le altre compagnie destinatarie della Decisione, ma riportavano semplicemente i prezzi che, a suo avviso, era ragionevole applicare sulle linee che assicuravano i collegamenti tra la Grecia e l'Italia e che essa aveva già precedentemente deciso di applicare sulla linea Patrasso-Bari. La ricorrente avrebbe infine firmato il documento in questione tenuto conto del fatto che esso rifletteva i prezzi che la stessa riteneva ragionevoli e che, riguardo alla linea Patrasso-Bari, essa aveva già precedentemente stabilito e pubblicato attraverso la sua rete di agenti. La ricorrente tiene a precisare che, per riuscire a comunicare i suoi prezzi il 4 dicembre 1989, era stato necessario prima un lungo periodo durante il quale i settori competenti della compagnia avevano trattato i dati risultanti dalla loro analisi del mercato in questione, nonché dalle loro previsioni relative alle probabili fluttuazioni della dracma rispetto alle altre valute europee e alle probabili fluttuazioni del mercato petrolifero, prima che la

loro proposta sui prezzi venisse formulata e sottoposta al consiglio di amministrazione della società e che fosse finalmente approvata o modificata. Pertanto, la Commissione non potrebbe sostenere la possibilità che, poiché le «tariffe» allegate al fax 8 dicembre 1989 non riportano nessuna data, la ricorrente avesse controfirmato le dette tariffe alcuni giorni prima.

- 37 La ricorrente aggiunge che, in ogni caso, un documento che riporta alcuni prezzi indicativi e su cui figurano soltanto alcune firme non costituisce un accordo, dato che allo stesso mancano le caratteristiche che determinano la sua obbligatorietà, vale a dire il fatto che esso preveda sanzioni in caso di violazione dell'accordo, l'applicazione di eventuali clausole penali, la corresponsione del risarcimento danni ecc.
- 38 La Commissione sottolinea anzitutto che la ricorrente ammette di aver firmato la tabella dei prezzi allegata al fax 8 dicembre 1989. Essa ricorda inoltre che non è necessario che un «accordo» ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato abbia natura vincolante e che è sufficiente che le imprese considerate abbiano espresso la loro comune volontà di comportarsi sul mercato in un determinato modo (sentenze del Tribunale 24 ottobre 1991, causa T-1/89, Rhône-Poulenc/Commissione, Racc. pag. II-867, punto 120, e 14 maggio 1998, causa T-347/94, Mayr-Melnhof/Commissione, Racc. pag. II-1751, punto 65).
- 39 Alla luce delle considerazioni che precedono, non sarebbe determinante accertare se la tabella in questione esprimesse i livelli delle tariffe che la ricorrente riteneva ragionevoli e che costituivano l'oggetto dell'accordo concluso con le altre imprese accusate o se invece la detta tabella esprimesse la proposta di queste ultime a cui la ricorrente avrebbe aderito.

— Giudizio del Tribunale

- 40 Il fax inviato l'8 dicembre 1989 dalla Strintzis alla Minoan, all'Anek, alla Karageorgis e alla compagnia Hellenic Mediterranean Lines contiene indicazioni relative ai prezzi per il trasporto di autocarri da applicare a partire dal 10 dicembre 1989 sulle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Vi si afferma quanto segue: «Vogliate trovare in allegato una fotocopia del listino dei prezzi da applicare agli autocarri sulle linee che collegano la Grecia e l'Italia firmato anche dalla Ventouris Ferries». Il detto listino è firmato dalla Strintzis, dalle varie compagnie destinatarie e dalla ricorrente.
- 41 Occorre rilevare, anzitutto, che nel ricorso la ricorrente ammette di aver firmato il listino dei prezzi allegato al detto fax.
- 42 Tale fax costituisce quindi un chiaro indizio dell'esistenza di un accordo per la fissazione dei prezzi da applicare agli autocarri tra le compagnie in questione, compresa la ricorrente. Il fatto che la ricorrente non figuri tra i destinatari di tale fax non è tale da contraddire la detta valutazione né da dimostrare che la stessa non faceva parte dell'intesa, dato che in tale fax è indicato espressamente che la ricorrente era d'accordo con i prezzi proposti.
- 43 La ricorrente fa valere che il 4 dicembre 1989 essa aveva comunicato alla sua rete di agenti i nuovi prezzi da applicare nel 1990 agli autocarri e sostiene che tale fatto dimostra che il listino dei prezzi allegato al fax inviato dalla Strintzis l'8 dicembre 1989 non costituiva un accordo, ma riportava semplicemente i prezzi che, a suo avviso, era ragionevole applicare sulle linee che assicuravano i collegamenti tra la Grecia e l'Italia e che essa aveva già precedentemente deciso di applicare sulla linea Patrasso-Bari.

- 44 Tale argomento non può essere accolto.
- 45 Innanzi tutto, come sottolinea la Commissione, dato che il listino dei prezzi allegato al fax non riporta nessuna data, è necessario determinare le date di conclusione e di firma dell'accordo, dato che le dette operazioni potrebbero essere state effettuate lo stesso giorno in cui è stato inviato il fax oppure alcuni giorni prima. Molti elementi sembrano indicare che l'accordo sui nuovi prezzi fosse stato concluso prima della data di trasmissione del fax.
- 46 In primo luogo, il fatto che nel fax si affermi che la tariffa applicabile agli autocarri è già stata firmata dalla Ventouris sembra indicare che in una data precedente alla trasmissione dello stesso la ricorrente avesse già manifestato il suo accordo. Come sostiene la Commissione, il listino trasmesso l'8 dicembre 1989 dalla Strintzis alle società Anek, Minoan, Karageorgis e Hellenic Mediterranean Lines, contenente le firme di queste cinque imprese nonché quella della ricorrente, avrebbe potuto essere firmato anche prima del 4 dicembre, data in cui la ricorrente ha comunicato ai suoi agenti i prezzi da applicare nel 1990. Stando così le cose, vale a dire se, una volta firmato il listino dei prezzi, essa l'avesse comunicato immediatamente agli agenti della compagnia, il telex 4 dicembre 1989 si limiterebbe a riportare l'applicazione pratica degli accordi che le stesse avevano concluso precedentemente. La ricorrente sostiene che i suoi prezzi erano stati imitati dalle altre imprese. Tuttavia, una tesi simile non può essere accolta, da un lato perché il fax indica espressamente che la ricorrente è parte dell'accordo e dall'altro perché, anche ammettendo, come sostiene la ricorrente, che essa avesse già deciso di applicare autonomamente i nuovi prezzi, il fatto incontestato che essa abbia controfirmato un listino dei prezzi non può che essere interpretato come un'adesione ad un accordo sui prezzi futuri.
- 47 In secondo luogo, va rilevato che le due tabelle dei prezzi applicabili agli autocarri per il 1990, quella del 4 dicembre 1989, che la ricorrente afferma di aver fissato

autonomamente, e quella dell'8 dicembre 1989, che è stata firmata da tutte le imprese, non solo presentavano esattamente le stesse tariffe, ma prevedevano anche come data di inizio dell'applicazione il 10 dicembre 1989.

48 Alla luce di ciò, la Commissione poteva giustamente sostenere che la spiegazione più plausibile era che la tabella comune dei prezzi fosse stata decisa prima del 4 dicembre 1989, ma che, per ragioni non precisate, fosse stata inviata alle altre compagnie solo l'8 dicembre 1989. Infatti, la firma di una simile tabella dei prezzi da parte delle sei imprese in questione avrebbe potuto essere effettuata solo nel corso di una riunione o di un previo invio circolare delle pagine di cui trattasi. Pertanto, sembra probabile che i destinatari del fax della Strintzis 8 dicembre 1989 abbiano firmato il documento, uno alla volta, su invito della Strintzis e che, poiché la ricorrente è stata l'ultima a farlo, essa abbia tenuto una copia del documento firmato da tutte le imprese interessate prima di restituirlo alla Strintzis, la quale, agendo in un certo senso come segretaria, avrebbe indicato alle altre quattro società che tutte le compagnie in questione avevano firmato facendo pervenire loro una copia della tabella dei prezzi con le sei firme.

49 In ogni caso, anche supponendo che i prezzi riportati nella tabella corrispondano a prezzi decisi precedentemente dalla ricorrente, il solo fatto incontestato che essa li abbia trasmessi alla Strintzis sarebbe sufficiente per affermare la sua partecipazione all'accordo di fissazione dei prezzi dimostrato dal fax 8 dicembre 1989. Due circostanze confermano la detta interpretazione dei fatti: da un lato, la firma del listino dei prezzi da parte di tutte le compagnie, compresa la ricorrente, e dall'altro il fatto che la Strintzis abbia espressamente sottolineato che la ricorrente era d'accordo con le tariffe proposte, poiché non è concepibile altra spiegazione del fatto che la ricorrente abbia deciso di comunicare alle concorrenti i suoi prezzi per il 1990.

50 Infatti, considerate l'importanza e la presenza tradizionale della ricorrente sulla linea Patrasso-Bari, su cui essa operava da sola fino al 1990, come la stessa ha sottolineato nel preambolo del ricorso, l'argomento della ricorrente secondo cui

era stata lei a studiare precedentemente in maniera particolareggiata le tariffe da applicare nel 1990 alla linea Patrasso-Bari e a comunicare alle altre società le sue valutazioni in merito ai prezzi da applicare non fa che confermare la rilevanza del ruolo della ricorrente nell'attuazione pratica di tale parte dell'intesa. Alla luce di ciò, come sottolinea la Commissione, la detta circostanza non esonera la ricorrente da ogni responsabilità.

- 51 La ricorrente non può far valere che si trattava soltanto di prezzi indicativi perché, se fosse stato così, essa non avrebbe avuto bisogno di compromettersi nei confronti delle altre compagnie che avevano firmato la tabella. Ne consegue che si trattava di un accordo di fissazione dei prezzi tra le imprese in questione e non di un mero scambio di informazioni tra queste ultime.
- 52 Per quanto riguarda il mancato obbligo per le imprese firmatarie della tabella di rispettare le tariffe, menzionato dalla ricorrente, è sufficiente ricordare che non è necessario, affinché un'intesa tra imprese corrisponda ad un accordo vietato dall'art. 85, n. 1, del Trattato, essere in presenza di un contratto vincolante. È sufficiente che le imprese considerate abbiano espresso la loro volontà di comportarsi sul mercato in un determinato modo (sentenze *Mayr-Melnhof/Commissione*, cit., punto 65, e *Rhône-Poulenc/Commissione*, cit., punto 120).
- 53 Inoltre, dalla giurisprudenza risulta che, ai fini dell'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, è superfluo prendere in considerazione gli effetti concreti di un accordo, ove risulti che esso ha per oggetto di restringere, impedire o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune (sentenze della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, *Consten e Grundig*, Racc. pag. 556, e del Tribunale 15 marzo 2000, cause riunite T-25/95 e T-26/95, da T-30/95 a T-32/95, da T-34/95 a T-39/95, da T-42/95 a T-46/95, T-48/95, da T-50/95 a T-65/95, da T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, *Cimenteries CBR e a./Commissione*, Racc. pag. II-491, punti 1120 e 1170).

54 Pertanto, il fatto che le sei società in questione abbiano firmato una tabella dei prezzi applicabile alle diverse categorie di servizi, la quale prevede un'unica data di inizio di attuazione, è sufficiente a dimostrare che esisteva un accordo. Nelle circostanze della fattispecie, la ricorrente non può far valere di aver ignorato le conseguenze della sua firma della tabella dei prezzi. Essa avrebbe dovuto prevedere che la comunicazione dei prezzi che aveva deciso di applicare e la firma successiva, da parte di tutte le sue concorrenti, di una tabella dei prezzi unica con le stesse tariffe applicabile in una data determinata potevano costituire un accordo sui prezzi vietato dal Trattato. Infatti, dalla giurisprudenza risulta che, affinché un'infrazione possa considerarsi commessa intenzionalmente, non è necessario che l'impresa si sia resa conto di contravvenire al divieto di cui all'art. 85 del Trattato; è sufficiente che essa non potesse ignorare che il comportamento incriminato aveva ad oggetto la restrizione della concorrenza (sentenza della Corte 11 luglio 1989, causa 246/86, Belasco e a./Commissione, Racc. pag. 2117, punto 41).

2. Sul fax 30 ottobre 1990

— Argomenti delle parti

55 La ricorrente nega di aver ricevuto il fax inviato il 30 ottobre 1990 dalla Srintzis ad otto compagnie operanti sul mercato del trasporto marittimo tra la Grecia e l'Italia a cui era allegata una tabella dei prezzi (in dracme greche e in lire italiane) applicabile agli autocarri sulle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi dal 5 novembre 1990.

56 Essa contesta, inoltre, il valore probatorio assegnato al detto fax da parte della Commissione, la quale ha affermato, al 'considerando' 130 della Decisione, che la ricorrente aveva partecipato, con le altre compagnie destinatarie della Decisione, ad un accordo diretto a fissare i prezzi applicabili agli autocarri per

il 1991 e in vigore dal 5 novembre 1990. La detta conclusione non terrebbe conto del fatto che, sin dall'inizio dell'ottobre 1990, vale a dire prima dell'invio del fax, la ricorrente aveva già fissato e pubblicato i prezzi che sarebbero stati applicabili nel 1991 agli autocarri, come risulterebbe dai documenti trasmessi alla Commissione (lettere confidenziali inviate l'11 ottobre 1990 dalla ricorrente ai suoi collaboratori e alle società di trasporto).

57 A tale proposito, la ricorrente sostiene che la menzione dei prezzi che essa aveva deciso di applicare nel 1991 in una colonna dal titolo «Bari» della tabella allegata al fax della Strintzis si spiega con la circostanza che, poiché era trascorso quasi un mese da quando la stessa aveva comunicato i prezzi in questione ai suoi collaboratori e sul mercato regnava una certa trasparenza riguardo ai prezzi pubblicati da ogni compagnia, le compagnie che operavano sulle altre linee erano state informate, da un agente o da una società di trasporti, dei prezzi praticati dalla ricorrente per gli autocarri e li avevano riportati nella tabella di cui trattasi. Tuttavia, tale argomento costituirebbe solo una spiegazione e un'interpretazione logiche di un'azione compiuta da un terzo, nella fattispecie dalla Strintzis, a proposito della quale la ricorrente non era né è in grado di conoscere le ragioni esatte per cui le sue stesse tariffe erano state riprodotte nella «tabella» allegata al fax in questione. A tale proposito, essa sostiene che il fatto che la «tabella» allegata al fax della Strintzis 30 ottobre 1990 non sia datata non prova niente di per sé e soprattutto non prova che le tariffe che vi erano riportate fossero state oggetto di un «accordo» precedente.

58 Per di più, la ricorrente sostiene che il detto fax dimostra, al contrario, l'inesistenza di un'intesa a cui essa avrebbe partecipato. Essa afferma che il fatto che, nel fax inviato il 30 ottobre 1990, la Strintzis invitasse la ricorrente a confermarle il suo accordo sul contenuto del fax in questione dimostra che tra la ricorrente e le altre compagnie non esisteva nessun accordo definitivo, in quanto, in caso contrario, non sarebbe stato necessario per la Strintzis invitare la ricorrente a confermare il suo accordo.

- 59 La Commissione fa valere che, poiché la tabella allegata al detto fax non è datata, l'accordo avrebbe potuto essere stato concluso in qualsiasi momento precedente alla trasmissione del fax e ciò tanto più che il fax e il telex della ricorrente al suo agente contengono lo stesso listino dei prezzi e date di entrata in vigore molto vicine.

— Giudizio del Tribunale

- 60 Il fax in questione è stato inviato il 30 ottobre 1990 dalla Strintzis a otto compagnie che offrivano servizi di traghetto tra la Grecia e l'Italia (le società Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis e Ventouris Ferries). In esso veniva indicato quanto segue: «Vi comuniciamo l'accordo definitivo sulle tariffe per autocarri. Vi preghiamo di confermare il vostro accordo sul contenuto e suggeriamo di annunciare i prezzi il 1° novembre e di applicarli, come convenuto, dal 5 novembre 1990». Al detto fax era allegata una tabella con i prezzi espressi in dracme greche e in lire italiane da applicare a varie categorie di autocarri sulle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi.

- 61 Occorre aggiungere che, ai sensi del 'considerando' 20 della Decisione, il 2 novembre 1990 la Minoan avrebbe poi inviato ai suoi agenti un documento con cui comunicava loro i nuovi prezzi applicabili dal 5 novembre 1990 nel quale si affermava che i prezzi relativi ai collegamenti tra la Grecia e l'Italia erano stati approvati da tutte le compagnie.

- 62 La ricorrente, che figura tra i destinatari del fax 30 ottobre 1990 e che dev'essere logicamente considerata una delle compagnie che operano sulle linee tra la Grecia e l'Italia, non può contestare il valore probatorio di tale documento rispetto alla sua partecipazione all'intesa.

- 63 Essa afferma di non aver ricevuto il documento inviato il 2 novembre 1990 dalla Minoan. Tuttavia, dallo stesso tenore letterale di tale documento, la cui esistenza e autenticità non sono contestate dalla ricorrente, risulta che quest'ultima era d'accordo sui prezzi da applicare per gli autocarri e sulla data di applicazione delle nuove tabelle.
- 64 Pertanto, alla luce delle circostanze del caso di specie, caratterizzate dall'esistenza di accordi simili durante gli anni precedenti, la ricorrente non può far valere il fatto che la Commissione non sia in possesso di un documento che provi il suo esame della richiesta della Strintzis di confermarle il suo accordo sul contenuto del fax in questione. Infatti, dalla giurisprudenza risulta che, perché esista un accordo ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, è sufficiente che le imprese interessate abbiano espresso la loro comune volontà di comportarsi sul mercato in un determinato modo (sentenze della Corte 8 luglio 1999, causa 49/92 P, Commissione/Anic Partecipazioni, Racc. pag. I-4125, punto 130, e causa C-235/92 P, Montecatini/Commissione, Racc. pag. I-4539, punto 162; sentenze del Tribunale 6 aprile 1995, causa T-141/89, Tréfileurope/Commissione, Racc. pag. II-791, punto 95; Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punto 958, e 26 ottobre 2000, causa T-41/96, Bayer/Commissione, Racc. pag. II-3383, punto 67).
- 65 L'argomento della ricorrente relativo ad una pretesa fissazione e ad una previa pubblicazione dei suoi nuovi prezzi dev'essere respinto per le ragioni esposte in sede dell'esame del valore probatorio del fax 8 dicembre 1989. Il fatto che la tabella trasmessa non fosse datata potrebbe essere interpretato come un indizio di una conclusione precedente dell'accordo. Ugualmente, il fatto che le due tabelle dei prezzi applicabili agli autocarri per il 1991, quella che si pretende fissata autonomamente dalla ricorrente (lettere confidenziali 11 ottobre 1990 inviate dalla ricorrente ai suoi collaboratori e alle società di trasporto) e quella riportata nel fax inviato dalla Strintzis a tutte le imprese il 30 ottobre 1990, presentassero non solo esattamente le stesse tariffe da applicare, ma anche date di entrata in vigore molto vicine (da un lato, fine ottobre o inizio novembre e, dall'altro, il 5 novembre) costituisce un indizio dell'esistenza dell'accordo.

3. Sul fax 25 febbraio 1992

— Argomenti delle parti

66 La ricorrente contesta l'interpretazione, riportata nella Decisione ('considerando' 131), del fax che l'ETA ha inviato alla Minoan il 25 febbraio 1992, secondo cui il detto documento prova la sua partecipazione ad un accordo diretto a fissare i prezzi applicabili agli autocarri nel 1992 sulla linea Patrasso-Bari. Essa sostiene che si tratta unicamente di un documento interno proveniente da compagnie terze, che non le è stato né inviato né comunicato in nessun modo e in cui l'ETA esprime la sua inquietudine e le sue preoccupazioni a proposito della decisione della ricorrente di estendere le sue attività ad una nuova linea, vale a dire la linea Patrasso-Ortona. Inoltre, il detto documento non riguarderebbe la ricorrente, bensì altre compagnie che osservavano i prezzi stabiliti e annunciati dalla ricorrente per adeguare eventualmente i loro. Infatti, la ricorrente sostiene che il contenuto di tale fax, al contrario, fa risultare pienamente la verità delle informazioni da essa fornite, secondo cui la stessa aveva una politica di prezzi autonoma per la linea su cui operava e non aveva alcun motivo di concludere accordi o di collaborare con compagnie attive su linee diverse. Infine, la ricorrente osserva in subordine che, anche considerando dimostrata la sua partecipazione ad un «accordo» diretto alla fissazione dei prezzi, da tale fax risulta con certezza che la detta partecipazione è venuta meno dal 1992.

67 La ricorrente aggiunge che da un'interpretazione non solo letterale, ma anche teleologica di tale frase, letta in combinato disposto con il restante testo del fax, risulta che l'ETA esprime alla Minoan le sue inquietudini commerciali relative alla viabilità della linea e le sue preoccupazioni in merito alla politica della ricorrente sulla linea di Ortona, affinché la Minoan imponesse la propria politica di conseguenza e possa decidere se impiegare o meno una nave sulla linea di Ortona ed eventualmente le tariffe che fisserà. Inoltre, la ricorrente fa valere che se l'ETA utilizza l'espressione: «abbiamo già avviato discussioni sull'argomento», essa non indica tuttavia né con quale/i interlocutore/i, né con quale scopo i detti colloqui siano stati avviati.

- 68 La ricorrente sostiene, infine, che l'ETA comunicava alla Minoan la tabella dei prezzi applicabili alle linee con destinazione Bari, Ortona e Ancona, vale a dire i prezzi che erano effettivamente in vigore e che erano applicati sulle linee in questione, ai quali essa aggiungeva le sue proposte per le tariffe da applicare sulla linea con destinazione Ortona. Pertanto, la Commissione interpreterebbe i termini «tabella in vigore» nel senso di «tariffa concordata» arbitrariamente e snaturando il senso reale dell'espressione «in vigore», che significa «che è vigente» o «che è applicata».
- 69 La Commissione fa valere che, dato che l'accordo sulla tabella dei prezzi per la linea Patrasso-Bari esisteva già, il detto documento dimostra che erano state avviate discussioni con la ricorrente in merito alla politica tariffaria da applicare sulla linea di Ortona. La Commissione segnala che da tale documento risulta chiaramente che la questione della politica tariffaria da applicare sulla linea Patrasso-Bari non si poneva, dato che ad essa si applicava già una tabella che era stata oggetto di un accordo e che gli sforzi si focalizzavano su un nuovo dato, vale a dire l'iniziativa adottata dalla ricorrente sulla linea di Ortona riguardo alla quale erano già state avviate alcune discussioni.

— Giudizio del Tribunale

- 70 Il documento in questione è un fax 25 febbraio 1992 con cui l'agente esclusivo della Minoan, vale a dire l'ETA, riferisce alla sede centrale della compagnia quanto segue:

«Abbiamo l'onore di informarvi sugli ultimi sviluppi relativi alle rotte italiane.

La società Ventouris ha introdotto la sua nuova nave, la "Polaris", sulla nuova linea Patrasso-Ortona; la sua capacità è di 150 autocarri.

La società Karageorgis Lines ha introdotto la nave che ha noleggiato, la "Nordboard", con una capacità di 100 autocarri, sulla linea Patrasso-Ancona.

È quindi pacifico che la linea è già servita da un formidabile tonnellaggio in navi e che si prospetta sicuramente un periodo di transizione difficile.

Speriamo di introdurre progressivamente la Marilia & Noromorg ed è per questo che stiamo concentrando i nostri sforzi sulla politica tariffaria che la compagnia Ventouris Ferries dovrebbe seguire sulla linea di Ortona.

Abbiamo già avviato discussioni sull'argomento.

Perché le cose siano chiare vi comunichiamo le tariffe attualmente applicate per i collegamenti con Bari, Ortona e Ancona e le tariffe da noi proposte per la linea di Ortona.

(...)

Vi terremo al corrente di qualsiasi sviluppo».

- 71 La ricorrente sostiene che tale documento non è un elemento che provi, di per sé, la sua partecipazione all'intesa relativa alla linea Patrasso-Bari o il fatto che l'intesa riguardante la linea Patrasso-Bari-Brindisi continuasse ad esistere.
- 72 Orbene, occorre precisare che, come risulta dal 'considerando' 28 della Decisione, la Commissione ha indicato tale fax non come un documento idoneo a provare la partecipazione della ricorrente all'intesa, bensì come un indizio del fatto «che l'accordo per mantenere tariffe differenziali sulle varie rotte tra la Grecia e l'Italia è continuato nel 1992». Ne consegue che il detto documento non viene utilizzato come prova della partecipazione della ricorrente all'intesa, ma come prova della continuazione dell'intesa stessa. Alla luce di ciò, non occorre, nell'esame della fondatezza del presente motivo, verificare se tale documento fornisca la prova della partecipazione della ricorrente.
- 73 Per quanto riguarda il valore probatorio di tale documento rispetto alla continuazione dell'intesa sulla linea Patrasso-Bari, fatta valere indirettamente al 'considerando' 28 della Decisione, va rilevato che l'ETA, autrice di tale documento, informa il destinatario, ossia la Minoan, delle «tariffe attualmente in vigore per i collegamenti con Bari, Ortona e Ancona». Orbene, le tariffe per le linee con destinazione Bari e Ancona coincidono con quelle che le imprese interessate, tra cui la ricorrente, avevano praticato nel 1990, come risulta dal fax 30 ottobre 1990, esaminato sopra. Alla luce di ciò, la Commissione poteva rilevare che la questione delle tariffe applicabili sulla linea Patrasso-Bari non è affrontata nel fax 25 febbraio 1992 perché l'intesa era ancora in vigore.
- 74 Ne consegue che si poteva considerare tale documento un elemento di prova della continuazione dell'intesa sulla linea Patrasso-Bari nel 1992, come ha fatto la Commissione al 'considerando' 28 della Decisione.

4. Sul telex 24 novembre 1993 e sulla riunione dello stesso giorno

— Argomenti delle parti

- 75 La ricorrente fa riferimento al telex che l'ETA ha trasmesso alla Minoan il 24 novembre 1993. Innanzi tutto, essa precisa che quest'ultimo non le è stato trasmesso. Essa sottolinea poi l'errore commesso nella Decisione che, sulla base di tale documento, indica che la ricorrente ha partecipato ad un accordo diretto a fissare i prezzi da applicare agli autocarri nel 1993 e fino al luglio 1994. Essa afferma di aver seguito, dal 1992, una politica dei prezzi autonoma, che per il 1993 era basata sull'idea che, aumentando i suoi prezzi dal 5 % al 10 %, essa avrebbe potuto fronteggiare l'inflazione. Tuttavia, data la trasparenza presente sul mercato riguardo ai prezzi e ritenendo che, se avesse applicato ai suoi prezzi la percentuale di maggiorazione citata, avrebbe suscitato reazioni energiche da parte delle altre compagnie attive sul mercato in questione, poiché si trattava segnatamente di un'impresa di dimensioni ridotte, essa avrebbe deciso in modo autonomo e indipendente — al fine di precedere le altre compagnie, che erano orientate verso maggiorazioni ancora più ingenti — di aumentare i suoi prezzi del 15 %.
- 76 La ricorrente non contesta di aver assistito alla riunione del 24 novembre 1993, a cui fa riferimento il detto telex. Essa rileva tuttavia che, dopo aver informato le altre compagnie presenti che essa aveva già deciso precedentemente la sua politica dei prezzi e dopo aver indicato loro le maggiorazioni di prezzo che avrebbe applicato agli autocarri sulla linea Patrasso-Bari, essa ha abbandonato la riunione prima che i partecipanti avessero raggiunto un accordo, facendo così chiaramente capire alle altre compagnie che si opponeva ad eventuali intese o trattative di questo tipo.
- 77 La ricorrente contesta, poi, la conclusione che la Commissione trae dal detto telex relativa alla data di entrata in vigore del preteso accordo. Per la ricorrente, poiché la riunione durante la quale l'accordo sarebbe stato concluso è stata effettuata il 24 novembre 1993, anche supponendo che la sua partecipazione all'accordo sia

dimostrata, la Commissione non potrebbe in nessun caso affermare, come ha fatto ai 'considerando' 128 e 154 della Decisione, che essa ha partecipato ad un «accordo» diretto a fissare i prezzi applicabili agli autocarri per tutto il 1993. A tale proposito, essa fa riferimento al post-scriptum del telex in questione, che menziona il «successo ottenuto da 14 società (...), che rispettano il detto accordo senza che sia necessario un contratto». Secondo la ricorrente, la detta affermazione è talmente vaga che non può essere considerata una prova della sua partecipazione al «successo» in questione o ad un qualsiasi «accordo». Infine, la ricorrente tiene a sottolineare che il contenuto del telex in questione non rivela né l'identità delle parti che avevano concluso l'«accordo preesistente», né il periodo durante il quale esso è rimasto in vigore, né la data in cui è terminato.

- 78 La Commissione sostiene che dal detto documento risulta che, alla riunione del 24 novembre 1993, a cui la ricorrente ammette esplicitamente di aver partecipato, vi erano state discussioni in merito all'aumento dei prezzi del 15 % e che alla fine era stato raggiunto un accordo.

— Giudizio del Tribunale

- 79 Il telex 24 novembre 1993 è stato inviato dall'ETA alla Minoan per comunicarle i risultati di una riunione dello stesso giorno tra molte compagnie di navigazione il cui scopo era l'adeguamento delle tariffe da praticare nel 1994 sulle linee tra Patrasso e Ancona-Brindisi-Bari. Nel telex si afferma quanto segue:

«Siamo lieti d'informarvi che nella riunione odierna abbiamo raggiunto un accordo su un adeguamento delle tariffe per gli autoveicoli del 15 % circa (...) da applicare immediatamente a partire dal 16 dicembre 1993.

Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo a causa dell'opposizione delle compagnie Kosma-Giannatou e Ventouris A. e, dopo aver recuperato a poco a poco la situazione e essere passati per le proposte del 5-10 % (posizioni di Strintzis, Ventouris Ferries e Adriatica), siamo infine giunti alla percentuale summenzionata.

Vi confermiamo che non prevediamo che il detto aumento abbia un'incidenza negativa sul flusso di merci o di passeggeri.

Abbiamo inoltre composto i vari conflitti che, come sapete, esistono sulle differenze tra un porto e l'altro.

Siamo effettivamente molto soddisfatti, dato che, in base ai dati del 1993, ciò determinerà per la nostra società un rendimento immediato netto dell'ordine di 600 000 000 [dracme] all'anno.

(...).

P.S. Speriamo che l'accordo di cui sopra contribuirà alla realizzazione di un accordo analogo (per la protezione delle tariffe) nella riunione della settimana prossima tra rappresentanti delle società cretesi (rileviamo che i due rappresentanti delle società erano presenti in data odierna) e che ripeteremo il successo ottenuto da 14 società (che non hanno nient'altro in comune), che rispettano il detto accordo senza che sia necessario un contratto. Siamo spiacenti di risultare autoritari, ma è questa la verità, poiché molto denaro è andato perso a causa della concorrenza spietata a Creta ed è un peccato che i successi ottenuti all'estero siano destinati a compensare tali perdite per una percentuale corrispondente.

(...».

80 Tale telex dimostra che il 24 novembre 1993 alcune compagnie di navigazione operanti sulle linee tra la Grecia e l'Italia (verosimilmente quattordici) si sono riunite per cercare di accordarsi su un adeguamento dei prezzi da praticare nel 1994. Il detto documento dimostra che sono stati compiuti tentativi di raggiungere un accordo tra determinate compagnie sul modo di comportarsi sul mercato.

81 Va rilevato che la ricorrente ammette di aver assistito a tale riunione. Essa assume tuttavia di essersi limitata ad indicare alle altre compagnie presenti che le aveva informate precedentemente della sua politica di prezzi e che, dopo aver indicato loro le maggiorazioni di prezzi dell'ordine del 15 % che avrebbe applicato agli autocarri sulla linea Patrasso-Bari, essa ha abbandonato la riunione prima che i partecipanti avessero raggiunto un accordo, facendo così chiaramente capire alle altre compagnie che si opponeva ad eventuali intese.

82 Tuttavia, la ricorrente non produce alcun elemento di prova a sostegno di tali affermazioni. Non vi è il minimo elemento che indichi che la ricorrente abbia abbandonato la riunione prima della conclusione dell'accordo né che essa abbia manifestato alle altre società partecipanti alla detta riunione la sua opposizione a questo genere di intese o di trattative. Va inoltre osservato che la detta riunione segue ad altre riunioni e scambi di corrispondenza che avevano lo stesso oggetto e a cui, secondo il documento in questione, la ricorrente avrebbe ugualmente partecipato.

83 Alla luce di ciò, la partecipazione della ricorrente ad un accordo di adeguamento delle tariffe applicabili agli autocarri per il 1994, in contrasto con l'art. 85, n. 1, del Trattato, non può essere contestata.

84 L'affermazione della ricorrente secondo cui essa si sarebbe limitata a comunicare alle altre compagnie la decisione che la stessa aveva già adottato autonomamente e si sarebbe poi ritirata dalle trattative controverse è smentita dal contenuto di

tale documento. Infatti, il redattore del detto testo fa allusione al «problema della rottura del precedente accordo a causa dell'opposizione delle compagnie Kosma-Giannatou e Ventouris» e afferma in seguito: «Abbiamo recuperato a poco a poco la situazione, passando per le proposte del 5-10 % (posizioni di Strintzis, Ventouris G e Adriatica)». I passaggi citati dimostrano che hanno avuto luogo discussioni e trattative, caratterizzate da alcune opposizioni e conflitti interni che hanno potuto essere superati, e che è stato raggiunto un accordo. Infine, la ricorrente non ha contestato il fatto di essere menzionata esplicitamente come una delle imprese che avevano espresso inizialmente un altro punto di vista e che, durante le discussioni, avrebbe dato il suo accordo sulla percentuale di aumento della tabella dei prezzi in questione, infine approvata da tutte le imprese.

85 L'argomento vertente su una pretesa autonomia della ricorrente, che avrebbe deciso precedentemente e unilateralmente di aumentare le tariffe del 15 % va altresì respinto. Il tenore del telex è sufficientemente chiaro da dimostrare che era stata intavolata una discussione e che la ricorrente vi aveva preso parte attivamente.

86 Occorre aggiungere che dal testo del telex risulta che, prima della riunione del novembre 1993, un accordo esisteva già e continuava ad esistere. Infatti, il post-scriptum di tale documento allude all'accordo che le quattordici società rispettavano senza che fosse necessario un contratto. Alla luce di ciò, la Commissione poteva sostenere che la ricorrente, che figura come una delle imprese che avevano già manifestato la loro posizione alla riunione, era una delle quattordici società che avevano osservato l'accordo in passato, vale a dire durante il 1993. La ricorrente non può far valere la mancanza di precisione del telex in merito all'identità e al numero delle imprese che avevano concluso l'«accordo precedente» nonché al periodo in cui questo era in vigore.

87 Alla luce di ciò, anche supponendo che la ricorrente non abbia tenuto conto, nella determinazione della sua politica dei prezzi, dei parametri negoziati alla riunione, la Commissione poteva giustamente ritenere che essa avesse violato l'art. 85, n. 1, del Trattato.

- 88 Gli argomenti della ricorrente non sono tali da contraddire la conclusione di cui sopra.
- 89 La ricorrente non può far valere il fatto che l'autore di tale documento menzioni la circostanza che l'accordo precedente non aveva avuto il successo previsto. Infatti, dalla giurisprudenza risulta che, ai fini dell'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, è superfluo prendere in considerazione gli effetti concreti di un accordo, ove risulti che esso ha per oggetto di restringere, impedire o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune (sentenze Consten e Grundig, cit., e Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punti 1120 e 1170).
- 90 Per di più, la partecipazione a concertazioni dirette a restringere la concorrenza costituisce un'infrazione senza che sia necessario determinare se la ricorrente abbia partecipato alla riunione di cui trattasi a pieno titolo o se, come la stessa assume, vi sia stata costretta (sentenze Mayr-Melnhof/Commissione, cit., punto 135, e Tréfileurope/Commissione, cit., punti 58 e 71).
- 91 Le conclusioni precedenti non sono contraddette dalla circostanza che essa non fosse destinataria del telex e che il suo nome non vi fosse menzionato. Infatti, i documenti che sono stati trovati durante un controllo effettuato negli uffici di altre imprese accusate possono essere utilizzati come prova contro la ricorrente (v., in tal senso, sentenza del Tribunale 24 ottobre 1991, causa T-3/89, Atochem/Commissione, Racc. pag. II-1177, punti 31-38). Inoltre, la mancata menzione di un'impresa in un documento relativo ad un accordo non conduce a negare la sua partecipazione a quest'ultimo, quando la stessa è già stata provata da altri documenti e tale mancata menzione non può giustificare una diversa interpretazione delle prove documentali utilizzate dalla Commissione per dimostrare la sua partecipazione all'accordo (Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punti 1390 e 1391).

- 92 Infine, per quanto riguarda l'argomento della ricorrente relativo all'ignoranza che la sua mera partecipazione alla riunione possa essere qualificata come contraria all'art. 85, n. 1, del Trattato, occorre ricordare che, affinché un'infrazione alle norme comunitarie sulla concorrenza possa considerarsi commessa intenzionalmente, non è necessario che l'impresa si sia resa conto di contravvenire al divieto di cui all'art. 85 del Trattato. È sufficiente che essa non potesse ignorare che il comportamento incriminato aveva ad oggetto o per effetto la restrizione della concorrenza nel mercato comune (sentenze del Tribunale 2 luglio 1992, causa T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening/Commissione, Racc. pag. II-1931, punto 157, e 14 maggio 1998, causa T-310/94, Gruber + Weber/Commissione, Racc. pag. II-1043, punti 249 e 259).
- 93 Da quanto sopra risulta che giustamente la Commissione ha ritenuto che i documenti esaminati sopra dimostrassero la partecipazione della ricorrente all'intesa relativa alla linea Patrasso-Bari.
- 94 Gli altri argomenti sollevati dalla ricorrente, esaminati di seguito, non sono tali da inficiare la conclusione di cui sopra.

5. Sugli argomenti relativi al telex 7 gennaio 1993

- 95 La ricorrente contesta ingiustamente alla Commissione di non aver tenuto conto di documenti che costituivano prove a suo discarico. Essa invoca, a tale proposito, il telex inviato il 7 gennaio 1993 dalla Minoan alle altre compagnie che operavano sulla linea Patrasso-Ancona (l'Anek, la Karageorgis e la Strintzis) e menziona, in particolare, un riferimento agli «interminabili litigi» con le compagnie operanti sulle altre linee, il quale dimostrerebbe che essa non voleva e non aveva alcun motivo di partecipare a discussioni dirette a raggiungere un accordo sui prezzi. Il detto telex costituirebbe uno dei molti documenti che dimostrano che l'«accordo» in questione riguardava unicamente le compagnie operanti sulla linea Patrasso-Ancona e non quelle che erano attive sulle altre linee, situate più a sud.

- 96 Orbene, nel detto telex, datato 7 gennaio 1993, con cui la Minoan ha comunicato alla Strintzis, all'Anek e alla Karageorgis una proposta di adeguamento delle tariffe per i «veicoli» sulle linee Grecia-Italia, si afferma quanto segue: «La nostra decisione di giungere ad un accordo con voi sull'adeguamento delle tariffe senza consultare prima le società che operano sulle altre linee italiane è dovuta al desiderio di evitare gli interminabili litigi che si produrrebbero se ci imbarcassimo in una tale consultazione. Riteniamo che l'accordo raggiunto tra di noi sarà considerato positivamente dalle altre compagnie. In caso contrario, stimiamo che la perdita di traffico a favore dei porti che praticano le tariffe più basse non sarà superiore al 15 % corrispondente all'adeguamento delle nostre tariffe. (...) Attendiamo il vostro accordo». Al detto documento era allegata una tabella delle tariffe previste.
- 97 Risulta da questo telex che la Minoan ha voluto negoziare direttamente con le sue principali concorrenti sulla linea Patrasso-Ancona, e cioè la Strintzis, l'Anek e la Karageorgis, ed escludere dalle trattative le compagnie operanti sulle altre linee, come la ricorrente. Pertanto, tale documento non può, di per sé, dimostrare la partecipazione della ricorrente e delle altre compagnie della linea Patrasso-Bari-Brindisi al tentativo di adeguamento dei prezzi a cui lo stesso fa riferimento.
- 98 Tuttavia, dal detto telex non risulta in alcun modo che le imprese interessate, ossia l'autore e i destinatari, preferissero che le altre imprese, vale a dire le compagnie operanti sulle altre linee a destinazione Italia, non partecipassero all'iniziativa di procedere all'adeguamento in questione. Al contrario, il detto telex dimostra che la Minoan confidava davvero nel fatto che l'accordo raggiunto fosse «considerato positivamente dalle altre compagnie». Inoltre, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, il fatto che la Minoan abbia sottolineato nel suo telex il desiderio di evitare «interminabili litigi» con le società che operano sulle altre linee italiane non costituisce un elemento tale da provare che la stessa non prendeva parte all'intesa o che non voleva o non aveva alcun motivo di partecipare a litigi. Se è vero che tale documento non può essere interpretato nel senso che dimostra che le compagnie operanti sulle linee Patrasso-Bari-Brindisi abbiano partecipato all'accordo per l'adeguamento dei prezzi, il riferimento agli interminabili litigi con le società attive sulle altre linee italiane dimostra che in

passato, nel 1992, erano state condotte trattative a scopo anticoncorrenziale. Tale documento costituisce, inoltre, un indizio della volontà della Minoan e delle altre compagnie operanti sulla linea Patrasso-Ancona d'invitare le compagnie attive sulle altre linee ad aderire al movimento di adeguamento dei prezzi deciso per la linea Patrasso-Ancona.

6. Sull'argomento relativo al contesto normativo e alla politica delle autorità elleniche

99 L'argomento relativo al contesto normativo ellenico e ad un'asserita necessità delle società di navigazione di scambiare informazioni in materia di prezzi per essere certe di applicare tariffe ragionevoli, come affermerebbe il governo, non può essere accolto, in assenza di un obbligo giuridico in proposito.

100 Nella lettera 23 dicembre 1994, citata al 'considerando' 101 della Decisione, che rispondeva alla lettera della Commissione 28 ottobre 1994, il ministero della Marina mercantile si è così espresso:

«(...)

Per quanto concerne il memorandum presentato dalla Strintzis Lines, non ho rilievi particolari se non una precisazione, e cioè che il ministero non si intromette nella politica di fissazione delle tariffe praticata dalle società per i collegamenti internazionali. Noi interveniamo solamente nella fissazione dei prezzi per i collegamenti tra porti greci.

Come Vi ho già chiarito nella riunione di settembre, la Grecia considera il corridoio marittimo tra i porti della sua costa occidentale e i porti della costa orientale italiana di capitale importanza e per il nostro paese e per la Comunità, poiché si tratta dell'unico collegamento diretto importante tra la Grecia e il resto dell'Unione europea.

È quindi consono al nostro interesse nazionale e all'interesse comunitario che le navi operino tutto l'anno tra la Grecia e l'Italia, per facilitare le nostre importazioni e le nostre esportazioni nonché il traffico dei passeggeri. D'altro canto, comprenderete che è nel nostro interesse che le tariffe siano competitive, ma nello stesso tempo tali da mantenere bassi i costi di trasporto, affinché le nostre importazioni e le nostre esportazioni restino concorrenziali sui mercati europei.

Per venire alla specifica domanda postami, devo dire di non aver ravvisato nel memorandum della Strintzis nulla che possa indurmi a tale conclusione.

Sono sicuro che c'è un malinteso. È impensabile e assolutamente fuori questione che il ministero minacci di revocare licenze per collegamenti tra porti nazionali ove talune società si rifiutino di mettersi d'accordo sui prezzi per i collegamenti internazionali.

Come risulterà dalla legislazione pertinente qui allegata, perché il ministero accordi la licenza d'esercizio per i collegamenti interni vanno adempiuti determinati obblighi (servizi tutto l'anno, frequenza dei tragitti, eccetera); se tali obblighi non sono rispettati, il ministero può revocare la licenza. In più, le tariffe sono fissate ad intervalli periodici con decisione ministeriale. Tale legislazione specifica interessa le navi delle società provviste di licenze per la parte nazionale del tragitto tra la Grecia e l'Italia (Patrasso-Igoumenitsa-Corfù) (...)».

101 Del pari, con lettera 17 marzo 1995, citata al 'considerando' 103 della Decisione, che rispondeva a una lettera della Commissione 13 gennaio 1995, il rappresentante permanente aggiunto della Repubblica ellenica presso le Comunità europee si è così espresso:

«1. Il governo ellenico attribuisce grande importanza a uno sviluppo senza attriti della navigazione marittima tra i porti della Grecia occidentale (principalmente Patrasso, Igoumenitsa e Corfù) e i porti italiani di Ancona, Bari, Brindisi e Trieste.

(...)

I collegamenti regolari e ininterrotti, durante tutto l'anno, dai porti greci verso quelli italiani e viceversa sono un fattore di decisiva importanza per facilitare e assicurare lo sviluppo delle importazioni e delle esportazioni greche che, per estensione, interessa pure il commercio comunitario nel suo insieme.

L'interesse del governo ellenico, e più in particolare del ministero della Marina mercantile, incaricato di elaborare la politica nazionale dei trasporti marittimi, è dunque orientato a preservare il normale funzionamento della linea Grecia-Italia.

Per questo qualificiamo i servizi prestati su tale linea come servizi di pubblico interesse per il nostro Paese. In tali circostanze, comprenderete perché sia preoccupazione primaria del governo ellenico fare in modo che la linea sia redditizia evitando in tutti i modi una guerra dei prezzi che rischierebbe di ostacolare il regolare andamento delle nostre esportazioni e importazioni, come pure il normale trasporto di veicoli e passeggeri. Ripetiamo: la nostra maggiore

preoccupazione è di assicurare la circolazione su tale rotta marittima per tutto l'anno e di evitare che il flusso si esaurisca a causa di una guerra dei prezzi.

2. In base a tali constatazioni e alle posizioni assunte in conseguenza, le direzioni competenti del ministero ellenico della Marina mercantile hanno preso decisioni finalizzate a risolvere nella maniera più conveniente possibile il problema del normale trasporto dei veicoli nei vari periodi dell'anno. Sono state dunque adottate misure per riservare sempre un certo numero di posti sulle navi di trasporto passeggeri e veicoli agli autocarri destinati al trasporto merci e perché la stiva delle imbarcazioni non sia riempita soltanto da autovetture, soprattutto nei mesi estivi in cui il traffico passeggeri è più intenso. È stato reso così possibile mantenere il flusso delle merci e assicurare un normale approvvigionamento dei mercati.

Si è curato pure di rispettare assai rigorosamente i ruolini di marcia delle navi, per evitare i ritardi, ma anche per poter risolvere problemi come quello dell'allestimento di adeguati siti d'accoglienza delle stesse nei porti di destinazione, al fine di garantire la loro sicurezza e migliorare il servizio dei passeggeri e dei veicoli trasportati.

3. Quanto ai noli applicati dagli armatori, precisiamo che il coinvolgimento del ministero della Marina mercantile, quale amministrazione responsabile del controllo della navigazione, per quanto attiene ai prezzi sui collegamenti costieri, si limita alla fissazione dei prezzi per le sole operazioni di cabotaggio interno. Precisiamo che, sulle linee internazionali, pure nel caso in cui il tragitto preveda scali nei porti greci (per esempio Patrasso-Corfù-Ancona), anche se il tratto compreso tra i porti greci è soggetto a una tariffa autorizzata, i prezzi sul tragitto tra la Grecia e l'Italia sono fissati liberamente dalle società che operano su quella rotta. In tale ipotesi, è vero che il prezzo totale del biglietto a destinazione finale Italia dipende — indirettamente e parzialmente, va da sé — dalla tariffa decisa dallo Stato per la parte del trasporto interna alla Grecia.

Peraltro, per quanto riguarda le tariffe dei viaggi per l'estero, che sono — come abbiamo detto — libere, il ministero della Marina mercantile invita le compagnie di navigazione a mantenere le tariffe basse e competitive e a contenere in ogni caso gli aumenti annui nei limiti dell'inflazione. È infatti d'interesse nazionale che le nostre esportazioni si mantengano a un livello concorrenziale e che le nostre importazioni rimangano il più possibile convenienti. Per il resto, le società determinano liberamente le loro tariffe tenendo conto dei propri interessi commerciali ed economici.

Tale libertà è limitata dalla legislazione ellenica qualora conduca a una concorrenza sleale. Per l'esattezza, la legge n. 4195/1929 (di cui si allega copia) mira a evitare la concorrenza sleale tra armatori che operano su linee tra la Grecia e l'estero vietando in particolare tariffe irrisorie, partenze simultanee dallo stesso porto di due o più navi che servono la medesima linea e la mancata prestazione del servizio annunciato (tranne che in caso di forza maggiore — art. 3). In caso di concorrenza sleale il ministero ellenico della Marina mercantile può fissare tariffe massime e minime (art. 4). In tale ambito esso incita informalmente le società a mantenere basse le loro tariffe e a contenere gli aumenti annui nei limiti dell'inflazione.

4. Le osservazioni sopra svolte mi sono parse necessarie per mostrare che la rotta Patrasso-Italia, creata per iniziativa privata senza alcun aiuto dello Stato, deve continuare a funzionare senza soluzione di continuità affinché le navi che vi operano prestino servizi di pubblico interesse, quali li consideriamo per il nostro paese, dato che questo collegamento via mare è l'unico legame diretto con i paesi dell'Unione europea.

5. Infine, osservo che il contesto giuridico della concessione e della revoca delle licenze d'esercizio, le quali, sia detto, si applicano soltanto ai collegamenti interni alla Grecia, prevede la possibilità che, ove una società non adempia agli obblighi indicati nella licenza concessale (per esempio, assicurare impeccabilmente i collegamenti annunciati, osservare ogni anno il periodo di disarmo, rispettare la frequenza dei viaggi), il ministero della Marina mercantile revochi la detta licenza».

102 Pur sottolineando che il buon funzionamento e la regolarità delle linee di navigazione tra la Grecia e l'Italia hanno importanza nazionale, le due lettere delle autorità elleniche sopra citate confermano che né la normativa vigente in Grecia né la politica attuata dalle autorità elleniche impongono la conclusione di accordi diretti a fissare le tariffe sulle linee internazionali.

103 Certo, dalle precisazioni fornite alla Commissione dalle autorità elleniche risulta che una delle loro maggiori preoccupazioni era di assicurare la regolarità dei collegamenti marittimi con l'Italia tutto l'anno e che esse temevano gli effetti deleteri di atti di concorrenza sleale, per esempio di un'eventuale guerra dei prezzi. È pacifico anche che, per evitare atti del genere, la legge conferisce al ministero della Marina mercantile il potere di fissare tariffe massime e minime. Resta, nondimeno, che nessuna concertazione sui prezzi sarebbe legittima, neppure in un caso come quello di specie, perché ogni impresa rimarrebbe libera di decidere autonomamente i suoi prezzi, nei limiti delle tariffe massime e minime consentite. Peraltro, le precisazioni contenute nelle lettere esaminate sopra confermano che i prezzi sulle linee marittime tra la Grecia e l'Italia sono fissati liberamente dalle società che vi operano. Inoltre, da tali dichiarazioni risulta pure, innegabilmente, che, al fine di assicurare la competitività delle esportazioni greche e la ragionevolezza dei prezzi delle importazioni in Grecia, il ministero della Marina mercantile ha incitato le compagnie di navigazione non già a concordare aumenti dei prezzi, bensì unicamente a mantenere tali prezzi bassi e concorrenziali e a contenere, in ogni caso, gli aumenti annui nei limiti dell'inflazione.

104 Ne consegue che ciascuna delle compagnie di navigazione operanti sulle dette linee godeva notoriamente di autonomia nella determinazione della sua politica di prezzi e che, pertanto, tali compagnie sono sempre state soggette alle norme in materia di concorrenza. Le lettere predette mettono in evidenza il fatto che, per le autorità elleniche, la piena applicazione delle norme sulla concorrenza e, dunque, del divieto di accordi sui prezzi sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato non impediva alle compagnie di navigazione, né in diritto né in fatto, di svolgere il compito loro affidato dal governo ellenico. Di conseguenza, il fatto che, nella lettera 17 marzo 1995, il rappresentante permanente della Repubblica ellenica

qualifichi il collegamento tra la Grecia e l'Italia «servizio d'interesse pubblico» è irrilevante ai fini dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato. Per ragioni identiche non occorre verificare se a giusto titolo la Commissione contesti l'argomento secondo cui le imprese interessate dalla Decisione vanno considerate in diritto comunitario «imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale» ai sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato CE (divenuto art. 86, n. 2, CE).

105 Le informazioni contenute nelle lettere di cui trattasi confermano che la ricorrente non può invocare un asserito concorso cumulativo di parametri che avrebbe influito sulle tariffe applicabili alla parte internazionale delle linee tra la Grecia e l'Italia e che avrebbe avuto l'effetto di limitare l'autonomia delle imprese nel pianificare e determinare la loro politica tariffaria. Esse confermano che il ministero ellenico della Marina mercantile s'ingeriva nella politica di determinazione delle tariffe applicate dalle compagnie sulle linee internazionali solo incitandole informalmente a mantenere tali tariffe a livelli poco elevati e a contenere gli aumenti annui nei limiti dell'inflazione. Stante tale atteggiamento delle autorità elleniche, era evidentemente possibile che sul mercato la concorrenza fosse ostacolata, ristretta o falsata da comportamenti autonomi delle imprese.

106 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, il primo motivo dev'essere integralmente respinto.

Sul secondo motivo, relativo all'illegittimità dell'accertamento effettuato dalla Commissione negli uffici dell'ETA

Argomenti delle parti

107 La ricorrente sottolinea che i documenti presi in considerazione dalla Commissione sono stati acquisiti illecitamente, dal momento che sono stati scoperti

durante un'ispezione effettuata dai suoi funzionari nel luglio 1994 negli uffici di una compagnia (l'ETA) sulla base di un mandato concesso per ispezionare gli uffici di un'altra compagnia, vale a dire la Minoan. Dato che l'ETA non è la stessa persona giuridica della Minoan, ma è soltanto il rappresentante generale di quest'ultima, e che i funzionari della Commissione non avevano un mandato per ispezionare gli uffici dell'ETA, le indagini che essi hanno svolto sarebbero irregolari e i documenti e i dati scoperti nei detti uffici sarebbero stati acquisiti illecitamente dalla Commissione. Di conseguenza, essi non potrebbero essere presi in considerazione quali documenti a carico.

- 108 La Commissione rileva, anzitutto, che l'affermazione della ricorrente secondo cui i documenti di cui la Commissione ha tenuto conto nel caso di specie provengono dall'accertamento effettuato negli uffici dell'ETA è imprecisa ed erronea. Infatti, solo due dei quattro documenti che la ricorrente menziona nel ricorso proverrebbero dall'accertamento effettuato negli uffici dell'ETA, mentre gli altri due erano allegati agli atti che l'Anek ha sottoposto alla Commissione. Inoltre, il telex 22 ottobre 1991, menzionato al 'considerando' 131 della Decisione, sarebbe stato allegato alla risposta fornita dalla Strintzis ad una richiesta di informazioni della Commissione (comunicazione degli addebiti, 'considerando' 23, nota 19).
- 109 Ad ogni modo, la Commissione rileva che l'argomento della ricorrente di cui sopra va respinto. Essa afferma che il comportamento dell'ETA, dotata di personalità giuridica autonoma e distinta, può essere nondimeno imputato ad un'altra società, poiché, nel diritto comunitario della concorrenza, serve un approccio economico e non puramente legale.
- 110 La Commissione sostiene che ciò che rileva, nel caso di specie, è che le azioni dell'ETA sono state condotte in nome e per conto della Minoan, di cui l'ETA era l'agente esclusivo ('considerando' 136 della Decisione), e che, ai sensi dei contratti conclusi fra le stesse, l'ETA rappresentava la Minoan dinanzi a tutte le autorità nazionali e internazionali nonché all'interno dell'Unione degli armatori greci.

Giudizio del Tribunale

- 111 Nell'ambito del motivo in esame la ricorrente contesta, in sostanza, alla Commissione di aver raccolto illegittimamente le prove su cui si fonda la Decisione, giacché le ha reperite nel corso di un accertamento effettuato negli uffici di un'impresa cui non era destinata la decisione di accertamento. La ricorrente fa valere che, in tal modo, la Commissione ha abusato dei suoi poteri di accertamento e ha violato l'art. 18 del regolamento n. 4056/86 e i principi generali del diritto.
- 112 Per il Tribunale occorre valutare la fondatezza di tale motivo alla luce dei principi che disciplinano i poteri di accertamento della Commissione e delle specifiche circostanze di specie.

A — Poteri di accertamento della Commissione

- 113 Dal sedicesimo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 risulta che per il legislatore il detto regolamento doveva prevedere «i poteri di decisione e le sanzioni necessari per assicurare il rispetto dei divieti previsti dall'articolo 85, paragrafo 1, e dell'articolo 86 [del Trattato], nonché delle condizioni di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3».
- 114 Più precisamente, i poteri di accertamento in loco della Commissione sono esposti all'art. 18 del regolamento n. 4056/86, che recita quanto segue:

«*Articolo 18*

Poteri di accertamento della Commissione

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento la Commissione può procedere a tutti gli accertamenti necessari presso le imprese e le associazioni di imprese.

Gli agenti della Commissione incaricati a tal fine dispongono dei seguenti poteri:

- a) controllare i libri e gli altri documenti aziendali,
- b) prendere copie e estratti dei libri e degli altri documenti aziendali,
- c) richiedere spiegazioni orali "in loco",
- d) accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto delle imprese.

2. Gli agenti incaricati dalla Commissione di procedere ai suddetti accertamenti esercitano i loro poteri su presentazione di un mandato scritto che precisi l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, nonché la sanzione prevista dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera c), per l'ipotesi in cui i libri e gli altri documenti aziendali

richiesti siano presentati in modo incompleto. La Commissione avvisa in tempo utile prima dell'accertamento l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere compiuto l'accertamento, della missione di accertamento e dell'identità dei suddetti agenti.

3. Le imprese e le associazioni di imprese sono obbligate a sottoporsi agli accertamenti ordinati dalla Commissione mediante decisione. La decisione precisa l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, ne fissa la data di inizio e indice le sanzioni previste dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera c), e dall'articolo 20, paragrafo 1, lettera d), nonché il diritto di presentare ricorso dinanzi alla Corte di giustizia avverso la decisione.

4. La Commissione prende le decisioni di cui al paragrafo 3 dopo aver sentito l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento.

5. Gli agenti dell'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento possono, su domanda di tale autorità o della Commissione, prestare assistenza agli agenti della Commissione nell'assolvimento dei loro compiti.

6. Quando un'impresa si oppone ad un accertamento ordinato a norma del presente articolo, lo Stato membro interessato presta agli agenti incaricati dalla Commissione l'assistenza necessaria per l'esecuzione del loro mandato. A tal fine, gli Stati membri, anteriormente al 1° gennaio 1989 e dopo aver consultato la Commissione, prendono le misure necessarie».

- 115 Poiché il tenore dell'art. 18 del regolamento n. 4056/86 è identico a quello dell'art. 14 del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204), ed entrambi i detti regolamenti sono stati adottati in base all'art. 87 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 83 CE) al fine di precisare le modalità di applicazione degli artt. 85 del Trattato e 86 del Trattato CE (divenuto art. 82 CE), la giurisprudenza relativa all'ampiezza dei poteri di accertamento della Commissione ai sensi dell'art. 14 del regolamento n. 17 vale anche nel caso di specie.
- 116 Conformemente all'art. 87, n. 2, lett. a) e b), il regolamento n. 17 ha lo scopo di garantire l'osservanza dei divieti di cui agli artt. 85, n. 1, e 86 del Trattato e di determinare le modalità di applicazione dell'art. 85, n. 3. Esso è perciò inteso ad assicurare la realizzazione dell'obiettivo di cui all'art. 3, lett. f), del Trattato. A tal fine conferisce alla Commissione un ampio potere d'accertamento e di verifica precisando, all'ottavo 'considerando', che essa deve disporre, nell'intero ambito del mercato comune, del potere di esigere le informazioni e di procedere agli accertamenti «necessari» per mettere in luce le infrazioni ai suddetti artt. 85 e 86 del Trattato (sentenze della Corte 26 giugno 1980, causa 136/79, National Panasonic/Commissione, Racc. pag. 2033, punto 20, e 18 maggio 1982, causa 155/79, AM & S/Commissione, Racc. pag. 1575, punto 15). Anche il sedicesimo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 recita in tal senso.
- 117 Il giudice comunitario ha parimenti sottolineato l'importanza del rispetto dei diritti fondamentali e, in particolare, dei diritti della difesa in tutti i procedimenti promossi ai sensi delle norme del Trattato in materia di concorrenza e ha precisato nelle sue sentenze in quale modo i diritti della difesa vanno conciliati con i poteri della Commissione nel procedimento amministrativo, come pure nelle fasi preliminari d'indagine e di acquisizione d'informazioni.
- 118 La Corte ha infatti puntualizzato che i diritti della difesa devono essere rispettati dalla Commissione sia nei procedimenti amministrativi che possono portare all'irrogazione di sanzioni, sia nello svolgimento delle procedure d'indagine

previa, perché è necessario evitare che i detti diritti vengano irrimediabilmente compromessi nell'ambito di procedure d'indagine previa, fra cui, in particolare, gli accertamenti, che possono essere determinanti per la costituzione delle prove dell'illegittimità di comportamenti di imprese atti a farne sorgere la responsabilità (sentenza della Corte 21 settembre 1989, cause riunite 46/87 e 227/88, Hoechst/Commissione, Racc. pag. 2859, punto 15).

119 Per quanto riguarda più precisamente i poteri di accertamento attribuiti alla Commissione dall'art. 14 del regolamento n. 17 e la misura in cui i diritti della difesa limitano la loro ampiezza, la Corte ha riconosciuto che l'esigenza di una tutela contro interventi delle pubbliche autorità nella sfera di attività privata di una persona, fisica o giuridica, che siano arbitrari o eccessivi rappresenta un principio generale del diritto comunitario (sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 19, e sentenza della Corte 22 ottobre 2002, causa C-94/00, Roquette Frères, Racc. pag. I-9011, punto 27). La Corte ha statuito, infatti, che in tutti i sistemi giuridici degli Stati membri gli interventi delle pubbliche autorità nella sfera di attività privata di ogni persona, fisica o giuridica, devono essere fondati sulla legge ed essere giustificati dai motivi che questa contempla; tali ordinamenti prevedono pertanto, pur se con modalità diverse, una tutela contro interventi arbitrari o eccessivi.

120 Come la Corte ha statuito, i poteri attribuiti alla Commissione dall'art. 14 del regolamento n. 17 servono a consentirle di espletare il compito, ad essa affidato dal Trattato CE, di garantire l'osservanza delle norme sulla concorrenza nel mercato comune. Dette norme, come risulta dal quarto capoverso del preambolo del Trattato, dall'art. 3, lett. f), e dagli artt. 85 e 86 del Trattato, hanno la funzione di evitare che la concorrenza sia alterata a danno dell'interesse pubblico, delle singole imprese e dei consumatori. L'esercizio di tali poteri contribuisce pertanto al mantenimento del regime di libera concorrenza voluto dal Trattato, la cui osservanza si impone categoricamente alle imprese (sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 25).

- 121 Del pari, la Corte ha rilevato che tanto dallo scopo del regolamento n. 17 quanto dall'elenco, all'art. 14 dello stesso, dei poteri attribuiti agli agenti della Commissione emerge che gli accertamenti possono avere una portata molto ampia. Più in particolare, la Corte ha affermato espressamente che «il diritto di accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto delle imprese riveste particolare importanza in quanto deve consentire alla Commissione di raccogliere le prove delle violazioni delle norme sulla concorrenza nei luoghi in cui queste di regola si trovano, vale a dire nei locali commerciali delle imprese» (sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 26).
- 122 La Corte ha tenuto a sottolineare anche l'importanza di salvaguardare l'effetto utile degli accertamenti quali strumento necessario alla Commissione per svolgere le sue funzioni di garante del Trattato in materia di concorrenza, precisando quanto segue (sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 27): «Questo diritto di accesso sarebbe inutile se gli agenti della Commissione dovessero limitarsi a chiedere la produzione di documenti o di fascicoli che già a priori siano in grado di identificare con precisione. Tale diritto implica invece la facoltà di ricercare elementi di informazione diversi ancora ignoti o non completamente identificati. Senza siffatta facoltà sarebbe impossibile per la Commissione acquisire gli elementi d'informazione necessari all'accertamento qualora le fosse opposto un rifiuto di collaborazione o le imprese interessate assumessero un atteggiamento ostruzionistico».
- 123 Va rilevata, tuttavia, l'esistenza di varie garanzie di diritto comunitario offerte alle imprese interessate contro interventi arbitrari o eccessivi delle pubbliche autorità nella sfera delle loro attività private (sentenza Roquette Frères, cit., punto 43).
- 124 L'art. 14, n. 3, del regolamento n. 17 impone alla Commissione di motivare la decisione con cui ordina un accertamento indicando l'oggetto e lo scopo di quest'ultimo, ciò che, come precisato dalla Corte, è fondamentale non solo per evidenziare la giustificatezza dell'intervento che s'intende effettuare all'interno

delle imprese interessate, ma anche per consentire a queste ultime di comprendere la portata del loro dovere di collaborazione, pur facendo salvi al contempo i loro diritti di difesa (sentenze Hoechst/Commissione, cit., punto 29, e Roquette Frères, cit., punto 47).

125 Del pari, la Commissione è tenuta ad indicare nella predetta decisione, in maniera il più possibile precisa, l'oggetto della ricerca nonché gli elementi sui quali deve vertere l'accertamento (sentenza National Panasonic/Commissione, cit., punti 26 e 27). Come stabilito dalla Corte, una simile prescrizione è atta a tutelare i diritti della difesa delle imprese interessate, in quanto tali diritti sarebbero gravemente compromessi qualora la Commissione potesse fondarsi, nei confronti delle imprese, su prove che, conseguite durante un accertamento, siano estranee all'oggetto e allo scopo di questo (sentenze della Corte 17 ottobre 1989, causa 85/87, Dow Benelux/Commissione, Racc. pag. 3137, punto 18, e Roquette Frères, cit., punto 48).

126 Inoltre, si deve ricordare che un'impresa nei cui confronti la Commissione ha disposto un accertamento può, in forza dell'art. 173, quarto comma, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 230, quarto comma, CE), presentare ricorso avverso tale decisione dinanzi al giudice comunitario. Nel caso in cui la decisione fosse annullata da quest'ultimo, ciò impedirebbe alla Commissione di avvalersi, ai fini del procedimento per infrazione alle norme comunitarie sulla concorrenza, di tutti i documenti o atti probatori ch'essa può essersi procurata in occasione di detto accertamento, sotto pena di esporsi al rischio di annullamento, da parte del giudice comunitario, della decisione relativa all'infrazione nella parte in cui fosse basata su mezzi probatori del genere (v. ordinanze del Presidente della Corte 26 marzo 1987, causa 46/87 R, Hoechst/Commissione, Racc. pag. 1549, punto 34, e 28 ottobre 1987, causa 85/87 R, Dow Chemical Nederland/Commissione, Racc. pag. 4367, punto 17; sentenza Roquette Frères, cit., punto 49).

127 È alla luce delle considerazioni sopra svolte che occorre valutare la fondatezza del motivo vertente sulla pretesa illegittimità dell'accertamento.

B — Quanto alla fondatezza del motivo

128 Preliminare all'esame della fondatezza del motivo in esame è l'esposizione delle circostanze in cui è stato effettuato l'accertamento nella fattispecie.

1. Fatti pertinenti e non contestati dalle parti

129 Il 12 ottobre 1992 la Commissione, in forza del regolamento n. 4056/86, a seguito del reclamo presentato da un cittadino secondo il quale i prezzi dei traghetti fra la Grecia e l'Italia erano molto simili su tutte le linee, ha inoltrato una richiesta di informazioni alla Minoan all'indirizzo della sua sede sociale (Agiou Titou 38, Heraklion, Creta).

130 Il 20 novembre 1992 la Commissione ha ricevuto una lettera di risposta alla sua richiesta di informazioni, firmata dal sig. Sfinias, su carta intestata della Minoan su cui figuravano, in alto a sinistra, un unico logo commerciale, «Minoan Lines», e, subito al di sotto, un unico indirizzo: «2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion); 11635, ATHENS».

131 Il 1° marzo 1993 la Commissione ha indirizzato una seconda richiesta di informazioni alla Minoan sempre alla sua sede sociale di Heraklion.

132 Il 5 maggio 1993 è stato risposto alla lettera della Commissione 1° marzo 1993 con una lettera firmata anch'essa dal sig. Sfinias, redatta su carta intestata della Minoan, su cui figurava, sempre in altro a sinistra, un unico logo commerciale, «Minoan Lines», ma stavolta senza menzione di alcun indirizzo al di sotto. A piè di pagina la carta intestata riportava due indirizzi: «INTERNATIONAL LINES

HEAD OFFICES: 64B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens» e, sotto, «PASSENGERS OFFICE: 2 Vassileos Konstantinou Ave. GR, 116 35 Athens».

- 133 Il 5 luglio 1994 taluni agenti della Commissione si sono presentati nei locali di viale Kifissias 64B, Maroussi, Atene, e hanno consegnato alle persone che li avevano ricevuti, poi risultati dipendenti dell'ETA, la decisione di accertamento e i mandati D/06658 e D/06659, del 4 luglio 1994, firmati dal direttore generale della Direzione generale Concorrenza, che abilitavano gli agenti della Commissione all'accertamento.
- 134 Sulla base dei detti documenti gli agenti della Commissione hanno chiesto ai dipendenti della società di consentire l'accertamento. Questi ultimi hanno tuttavia fatto loro presente che si trovavano negli uffici dell'ETA, che essi erano dipendenti dell'ETA e che l'ETA era una persona giuridica indipendente, priva di qualsiasi rapporto con la Minoan che non fosse di agenzia. Gli agenti della Commissione, dopo aver telefonato ai loro superiori a Bruxelles, hanno insistito per effettuare l'accertamento e hanno ricordato ai dipendenti dell'ETA che, in caso di rifiuto, avrebbero potuto essere adottate sanzioni ai sensi degli artt. 19, n. 1, e 20, n. 1, del regolamento n. 4056/86, disposizioni citate entrambe nella decisione di accertamento e riprodotte testualmente nel suo allegato. Inoltre i detti agenti hanno chiesto alla direzione Controllo del mercato e della concorrenza del ministero ellenico del Commercio, in quanto autorità nazionale competente in materia di concorrenza, di mandare un proprio agente negli uffici dell'ETA.
- 135 Gli agenti della Commissione non hanno espressamente informato i dipendenti dell'ETA della possibilità di farsi assistere da un avvocato, ma hanno consegnato loro una nota di due pagine esplicativa della natura e delle normali modalità dell'accertamento.

136 I dipendenti dell'ETA, dopo aver telefonato al loro direttore, al momento fuori Atene, hanno deciso infine di sottoporsi all'accertamento, facendo presente, però, che intendevano far mettere a verbale il loro disaccordo.

137 Gli agenti della Commissione hanno poi iniziato l'accertamento, terminato alla fine del giorno seguente, il 6 luglio 1994.

138 Occorre osservare, infine, che l'ETA, in qualità di rappresentante della Minoan, era pienamente autorizzata ad agire e a presentarsi nell'esercizio delle sue attività commerciali come «Minoan Lines Atene», nonché ad adoperare il marchio e il logo della Minoan nell'espletamento delle sue funzioni di agente.

139 Ciò considerato, il Tribunale rileva che dal contesto fattuale risulta chiaramente quanto segue:

— in primo luogo, nello svolgimento e nella gestione delle sue attività di agente e di rappresentante della Minoan, l'ETA era autorizzata a presentarsi al pubblico in genere nonché alla Commissione come Minoan, di modo che la sua identità quale gestore delle attività commerciali di cui trattasi era in pratica completamente assimilata a quella della Minoan;

— in secondo luogo, il fatto che le lettere della Commissione alla Minoan siano state trasmesse al sig. Sfinias per una risposta diretta alla Commissione indica che sia la Minoan che l'ETA e il sig. Sfinias sapevano fin dall'inizio dell'intervento della Commissione che quest'ultima stava dando seguito a un reclamo; essi hanno anche preso conoscenza della natura del reclamo, dell'oggetto della richiesta di informazioni e del fatto che la Commissione

agiva ai sensi del regolamento n. 4056/86, citato nelle lettere suddette; ne consegue che, trasmettendo le lettere al sig. Sfinias per una risposta, la Minoan ha de facto autorizzato non solo quest'ultimo, ma pure l'ETA a presentarsi alla Commissione come la legittima interlocutrice delegata dalla Minoan nell'ambito dell'indagine in discorso;

- in terzo luogo, da tutto quanto precede nonché dal fatto che la Minoan aveva delegato l'esercizio delle sue attività commerciali all'ETA discende che gli uffici di viale Kifissias 64B erano, in pratica, il vero centro delle attività commerciali della «Minoan» e, per questo, il luogo in cui si trovavano i libri e i documenti aziendali relativi alle dette attività.

140 Ne consegue che i locali di cui trattasi erano della Minoan in quanto destinataria della decisione di accertamento ai sensi dell'art. 18, n. 1, lett. d), del regolamento n. 4056/86.

2. Quanto al rispetto, nella fattispecie, dei principi cui la Commissione deve informare l'esercizio dei suoi poteri di accertamento

141 Emerge dal fascicolo che sia i mandati che la decisione di accertamento presentati dai funzionari della Commissione ai dipendenti dell'ETA soddisfacevano il requisito dell'indicazione dell'oggetto e dello scopo dell'accertamento. Infatti la decisione di accertamento dedica una pagina e mezza dei suoi 'considerando' all'esposizione delle ragioni per le quali la Commissione ritiene che possa sussistere un'intesa sulle tariffe di trasporto di passeggeri, autovetture e autocarri fra le principali compagnie di navigazione marittima sulle linee Grecia-Italia confliggente con l'art. 85, n. 1, del Trattato. Essa indica i tratti salienti del mercato pertinente, le principali compagnie operanti su tale mercato, fra cui la Minoan, le quote di mercato delle compagnie in servizio sulle tre diverse linee e descrive in maniera particolareggiata il tipo di comportamento che a suo avviso può risultare contrario all'art. 85, n. 1, del Trattato. Afferma chiaramente che

l'impresa destinataria, ossia la Minoan, è una delle principali compagnie operanti sul mercato di cui trattasi e sottolinea che tale impresa già era a conoscenza dell'ispezione in oggetto.

142 In seguito, nel dispositivo della decisione di accertamento, l'art. 1 indica espressamente che lo scopo di quest'ultimo è di determinare se i sistemi di fissazione dei prezzi o delle tariffe applicati dalle compagnie del settore dei trasporti roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia confliggano con l'art. 85, n. 1, del Trattato. L'art. 1 della decisione di accertamento enuncia anche l'obbligo dell'impresa destinataria di sottoporsi all'accertamento e descrive i poteri conferiti agli agenti della Commissione in occasione del detto accertamento. L'art. 2 si riferisce alla data in cui doveva avvenire l'accertamento. L'art. 3 menziona il destinatario della decisione. È precisato che la decisione di accertamento è indirizzata alla Minoan. Tre indirizzi figurano come possibili luoghi di ispezione: il primo è Lungomare Poseidon 28, Il Pireo, il secondo, Lungomare Poseidon 24, Il Pireo, e il terzo, viale Kifissias 64B, Maroussi, Atene, luogo in cui gli agenti della Commissione si sono da ultimo recati. Infine, l'art. 4 prevede la possibilità di presentare contro la decisione di accertamento un ricorso dinanzi al Tribunale, sottolineando che tale ricorso non ha effetto sospensivo salvo decisione contraria del Tribunale.

143 Per quanto riguarda i mandati di accertamento conferiti agli agenti della Commissione, essi indicano esplicitamente che tali agenti sono abilitati a procedere nel senso e allo scopo esposti nella decisione di accertamento, riportata contestualmente in allegato.

144 Risulterebbe dunque con chiarezza dal contenuto di tali atti, da un lato, che la Commissione voleva procurarsi indizi e prove della partecipazione della Minoan alla presunta collusione e, dall'altro, che essa pensava di poterne trovare, tra altri luoghi, nei locali di viale Kifissias 64B, 15125 Maroussi, Atene, locali che essa credeva della Minoan. Al riguardo occorre ricordare che il detto indirizzo era stampato sulla carta da lettera utilizzata dalla Minoan per la sua risposta 5 maggio 1993 alla richiesta d'informazioni della Commissione 1° marzo 1993, a piè della quale leggesi: «INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens».

145 Il Tribunale ritiene che, la decisione e i mandati di accertamento contenessero tutti gli elementi adatti a permettere ai dipendenti dell'ETA di giudicare se, considerata la motivazione della detta decisione e alla luce della loro conoscenza in merito alla natura e alla portata delle relazioni tra l'ETA e la Minoan, essi fossero tenuti a permettere o meno l'accertamento della Commissione nei loro locali.

146 Occorre perciò concludere che, relativamente alla decisione e ai mandati di accertamento, i requisiti posti dalla giurisprudenza sono stati pienamente soddisfatti per quanto riguarda il titolare dei locali ispezionati, ossia l'ETA, perché in quanto impresa che gestiva gli affari della Minoan sul mercato dei trasporti marittimi roll-on/roll-off sulle linee Grecia-Italia, essa era in grado di valutare la portata dei suoi doveri di collaborazione con gli agenti della Commissione e perché, nel suo caso, i diritti della difesa sono stati pienamente preservati, tenuto conto del grado di motivazione dei detti atti e della menzione esplicita della possibilità di presentare un ricorso contro la decisione di accertamento dinanzi al Tribunale. Il fatto che né l'ETA né la Minoan abbiano poi proposto un tale ricorso è solo frutto di una loro scelta e non può infirmare questa conclusione, bensì — piuttosto — confermarla.

147 Al riguardo occorre ricordare che l'ETA, sebbene dal punto di vista giuridico fosse un'entità distinta dalla Minoan, nondimeno era, quale sua rappresentante e gestore esclusivo delle attività costituenti oggetto dell'accertamento della Commissione, in tutto e per tutto assimilata alla sua committente, sì da soggiacere al medesimo obbligo di cooperazione incombente a quest'ultima.

148 Inoltre, nell'ipotesi in cui sia lecito alla Minoan invocare i diritti della difesa dell'ETA in quanto ente distinto, va osservato che tali diritti non sono mai stati messi in discussione. Invero, né le eventuali differenti attività, né i libri e i documenti aziendali dell'ETA erano oggetto dell'accertamento in discorso.

- 149 Non si può neppure censurare, nelle circostanze di specie, il fatto che la Commissione abbia ritenuto che la Minoan avesse propri locali all'indirizzo ateniese dove si sono recati i suoi agenti e che, di conseguenza, abbia incluso il detto indirizzo nella sua decisione di accertamento come quello di uno dei centri di attività della Minoan.
- 150 Occorre poi affrontare la questione se, insistendo per procedere all'accertamento, la Commissione non sia andata al di là del lecito.
- 151 Risulta dalla giurisprudenza dinanzi citata che la Commissione deve assicurare nei suoi accertamenti il rispetto del principio della legittimità dell'azione delle istituzioni comunitarie e del principio della tutela contro interventi arbitrari delle pubbliche autorità nella sfera di attività privata di una persona, fisica o giuridica (v. sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 19). Sarebbe sproporzionato e contrario alle disposizioni del regolamento n. 4056/86 e ai principi fondamentali del diritto riconoscere alla Commissione, in generale, il diritto di accedere, in forza di una decisione di accertamento indirizzata a un ente giuridico determinato, ai locali di un ente giuridico terzo con il mero pretesto che questo è strettamente legato al destinatario della decisione di accertamento ovvero che la Commissione pensa di poter rinvenire colà documenti di quest'ultimo, come pure il diritto di effettuare accertamenti in tali locali in base alla detta decisione.
- 152 Orbene, nella fattispecie la ricorrente non può lamentare che la Commissione abbia tentato di ampliare i suoi poteri di accertamento visitando i locali di una società diversa da quella destinataria della decisione. Al contrario, dal fascicolo risulta che la Commissione ha agito con diligenza e nel pieno rispetto del suo dovere di assicurarsi per quanto possibile, prima dell'accertamento, che i locali che intendeva ispezionare appartenessero effettivamente all'ente giuridico sul quale voleva indagare. Occorre ricordare a tale riguardo un preesistente scambio di corrispondenza tra la Commissione e la Minoan nel corso del quale quest'ultima ha risposto a due lettere della Commissione con due lettere firmate dal sig. Sfinias, poi risultato l'amministratore dell'ETA, senza tuttavia fare la minima menzione dell'esistenza dell'ETA o del fatto che la Minoan agisse sul mercato per un mezzo di un agente esclusivo.

153 Inoltre, si deve osservare, come la Commissione ha rilevato nel suo controricorso, senza essere contraddetta dalla ricorrente, che nell'elenco dei membri dell'Unione degli armatori greci di navi passeggeri di cabotaggio compare il sig. Sfinias, colui che ha firmato le due lettere a nome della Minoan, che nella tabella dei prezzi pubblicata dalla Minoan è menzionata un'agenzia generale all'indirizzo di viale Kifissias 64B, Atene, e infine che nell'elenco telefonico di Atene è indicato per la società Minoan Lines il recapito al quale la Commissione si è presentata per effettuare l'accertamento.

154 Resta da accertare se gli agenti della Commissione, una volta appreso che l'ETA non era la società destinataria della decisione di accertamento di cui disponevano, avrebbero dovuto andarsene e ritornare semmai con una decisione indirizzata all'ETA e debitamente motivata quanto alle ragioni di tale accertamento nell'ambito della presente controversia.

155 Occorre rilevare che, considerate le specifiche circostanze suesposte, la Commissione ha potuto sensatamente ritenere che le «precisazioni» dei dipendenti dell'ETA non fossero sufficienti né a far luce subito sulla separata identità di tali due persone giuridiche, né a giustificare la sospensione dell'accertamento, tanto più che, come sottolinea la Commissione, per stabilire se si trattasse o meno della medesima impresa sarebbe stata necessaria una valutazione nel merito, in particolare un'interpretazione della portata dell'ambito di applicazione dell'art. 18 del regolamento n. 4056/86.

156 È giocoforza constatare che, nelle circostanze di specie, la Commissione ha giustamente stimato, perfino dopo aver appreso che i locali siti all'indirizzo visitato appartenevano all'ETA e non alla Minoan, che tali locali dovessero comunque considerarsi utilizzati dalla Minoan per le sue attività commerciali e che, quindi, potessero essere assimilati ai locali commerciali dell'impresa destinataria della decisione di accertamento. Si deve rammentare a tal proposito che la Corte ha affermato che il diritto di accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto delle imprese riveste particolare importanza in quanto deve consentire alla Commissione di raccogliere le prove delle violazioni delle norme

sulla concorrenza nei luoghi in cui queste di regola si trovano, vale a dire nei «locali commerciali delle imprese» (sentenza Hoechst/Commissione, cit., punto 26). La Commissione poteva perciò tener conto, nell'esercizio dei suoi poteri di accertamento, della logica secondo cui le sue possibilità di rinvenire prove della presunta infrazione aumentano qualora essa indaghi nei locali a partire dai quali la società interessata dall'accertamento svolge abitualmente e de facto la sua attività d'impresa.

- 157 Infine, va comunque aggiunto che non c'è stata opposizione definitiva all'accertamento della Commissione.
- 158 Ne discende che nella fattispecie, insistendo per procedere all'accertamento in un caso del genere, la Commissione non ha abusato dei poteri di accertamento riconosciuti dall'art. 18, n. 1, del regolamento n. 4056/86.

3. Quanto al rispetto dei diritti della difesa e alla non eccessiva ingerenza dell'autorità pubblica nella sfera d'attività dell'ETA

- 159 Come ricordato sopra, la giurisprudenza della Corte e del Tribunale mostra che, nonostante occorra preservare l'effetto utile degli accertamenti della Commissione, quest'ultima deve da parte sua assicurare il rispetto dei diritti della difesa delle imprese interessate dall'accertamento ed evitare ogni intervento arbitrario o eccessivo nella loro sfera privata di attività (sentenze Hoechst/Commissione, cit., punto 19; Dow Benelux/Commissione, cit., punto 30; sentenze della Corte 17 ottobre 1989, cause riunite 97/87-99/87, Dow Chemical Ibérica e a./Commissione, Racc. pag. 3165, punto 16, e 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, cosiddetta sentenza «PVC II», Racc. pag. II-931, punto 417).

- 160 Quanto al rispetto dei diritti della difesa, va rilevato che né la ricorrente né l'ente giuridico titolare dei locali ispezionati, ossia l'ETA, hanno ritenuto opportuno presentare un ricorso contro la decisione (di accertamento) sulla cui base l'accertamento ha avuto luogo, benché l'art. 18, n. 3, del regolamento n. 4056/86 preveda espressamente tale possibilità.
- 161 Inoltre, con riguardo alla ricorrente, basta osservare che essa si è avvalsa del suo diritto di chiedere il controllo della legittimità intrinseca dell'accertamento nell'ambito del ricorso di annullamento in oggetto contro la decisione finale adottata dalla Commissione ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato.
- 162 È altresì pacifico che la Commissione, siccome i dipendenti dell'ETA non si sono opposti, in definitiva, all'esecuzione del suo accertamento, non si è vista obbligata a chiedere un mandato giudiziario e/o l'assistenza della forza pubblica per procedere all'ispezione. Ne consegue che un accertamento come quello di cui alla fattispecie deve considerarsi effettuato con la collaborazione dell'impresa interessata. Il fatto che sia stata contattata l'autorità ellenica della concorrenza e che uno dei suoi agenti si sia recato nei luoghi dell'accertamento non può contraddire la conclusione precedente, perché tale misura è prevista all'art. 18, n. 5, del regolamento n. 4056/86 per l'ipotesi in cui l'impresa non si opponga all'accertamento. In tali circostanze non può parlarsi di un'eccessiva ingerenza dell'autorità pubblica nella sfera d'attività dell'ETA, giacché non è stato prodotto alcun elemento per sostenere che la Commissione abbia oltrepassato i limiti della collaborazione offerta dai dipendenti dell'ETA (v., in tal senso, sentenza PVC II, cit., punto 422).

C — Conclusione

- 163 Da tutto quanto precede risulta che, nella fattispecie, la Commissione ha agito del tutto legittimamente sia per quanto concerne gli atti di accertamento adottati, sia

in relazione alla maniera in cui ha poi svolto l'accertamento, preservando i diritti della difesa delle imprese interessate e rispettando pienamente il principio generale del diritto comunitario che garantisce una tutela contro gli interventi eccessivi o arbitrari delle pubbliche autorità nella sfera delle attività private di una persona, fisica o giuridica.

164 Il motivo in esame dev'essere pertanto respinto.

Sul terzo motivo, sollevato in subordine e vertente su un'erronea applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato alla fattispecie in esame, in quanto si tratterebbe di un accordo di importanza minore

Argomenti delle parti

165 La ricorrente fa valere che l'accordo presunto è sottratto all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Dal momento che essa rientrerebbe nella categoria delle piccole e medie imprese (PMI) e che la Commissione ammette che la sua partecipazione al detto accordo non avrebbe pregiudicato le condizioni di concorrenza sul mercato, si tratterebbe di un accordo di importanza minore. Su tale punto, la Decisione sarebbe contraddittoria nei 'considerando' 148 e 151.

166 La Commissione rileva che tale affermazione è infondata. Dato che l'accordo ostacola sensibilmente la concorrenza su un segmento significativo del mercato in questione, come indica la Decisione al 'considerando' 151, esso non potrebbe essere assimilato agli accordi di importanza minore. La detta affermazione non contraddice il 'considerando' 148 della Decisione, ai sensi del quale «l'infrazione ha avuto un effetto reale limitato sul mercato», poiché tale passaggio si riferisce alle circostanze attenuanti da prendere in considerazione per fissare l'importo dell'ammenda.

Giudizio del Tribunale

- 167 Dai 'considerando' 148 e 149 della Decisione risulta che, per valutare la gravità dell'infrazione e le circostanze attenuanti da prendere in considerazione per fissare l'importo dell'ammenda, la Commissione ha rilevato che l'infrazione «ha avuto un effetto reale limitato sul mercato» e «ha (...) prodotto i suoi effetti in una parte limitata del mercato comune, vale a dire su tre delle linee adriatiche».
- 168 Tuttavia, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, una constatazione simile, che ha fatto sì che l'infrazione delle imprese sanzionate fosse qualificata soltanto come «grave» anziché come «molto grave», non è contraddittoria rispetto al rifiuto di qualificare i fatti come accordi di importanza minore, segnalato al 'considerando' 151 della Decisione, anche nell'ipotesi che la ricorrente possa essere qualificata come PMI.
- 169 La comunicazione della Commissione, relativa agli accordi di importanza minore che non sono contemplati dall'articolo 85, paragrafo 1 del Trattato (GU 1997, C 372, pag. 13), indica che gli accordi conclusi tra PMI non ricadono, di norma, nel divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del Trattato. Pertanto, solo gli accordi conclusi esclusivamente da PMI possono esulare dal detto divieto. Orbene, come la Commissione precisa giustamente nella nota n. 10 della Decisione ('considerando' 151), nel caso di specie soltanto la Marlines e la ricorrente potrebbero essere qualificate come PMI. Infine, la ricorrente non può contestare il fatto che l'intesa sanzionata nel caso di specie abbia ostacolato significativamente la concorrenza in una parte sostanziale del mercato rilevante. Orbene, il punto 20 di tale comunicazione dispone che «[l]a Commissione si riserva (...) di intervenire in merito [ad] accordi [conclusi fra PMI] (...) quando tali accordi ostacolano significativamente la concorrenza in una parte sostanziale del mercato rilevante».

- 170 Ne consegue che non vi è contraddizione tra i ‘considerando’ 148 e 149 della Decisione, da un lato, e il ‘considerando’ 151, dall’altro. Il presente motivo dev’essere pertanto respinto.

Sul quarto motivo, relativo ad una carenza di motivazione

Argomenti delle parti

- 171 La ricorrente sostiene che l’accusa della Commissione di aver partecipato all’accordo o agli accordi in questione dal 4 dicembre 1989 fino al luglio 1994 senza interruzione non è né sufficientemente motivata né sostenuta da elementi di prova sufficienti.
- 172 La Commissione sostiene che tali affermazioni sono prive di fondamento. Essa ricorda che, secondo una giurisprudenza costante, una decisione è sufficientemente motivata qualora presenti in modo chiaro e logico le valutazioni sostanziali e giuridiche della Commissione, così da consentire sia al destinatario della decisione sia al Tribunale di conoscere i vari elementi dell’iter logico della Commissione, senza che quest’ultima debba necessariamente riportare tutti gli elementi di fatto e di diritto che ciascun interessato ha addotto durante il procedimento amministrativo. D’altra parte, essa ricorda che l’istruttoria è disciplinata dal principio della libera valutazione delle prove e che il Tribunale si basa esclusivamente sulla valutazione complessiva del valore probatorio di un documento e sulle regole elementari della logica per quanto riguarda la prova.

Giudizio del Tribunale

173 Nell'ambito del presente motivo, la ricorrente solleva congiuntamente, in maniera piuttosto confusa, due censure che occorre distinguere: da un lato, essa sembra contestare alla Commissione di aver motivato la Decisione in modo insufficiente; dall'altro, essa sostiene che l'accusa della Commissione non poggia su alcun fondamento ed è basata su elementi di prova insufficienti. Poiché quest'ultima questione è stata esaminata nell'ambito del primo motivo, occorre esaminare unicamente la censura relativa ad una carenza di motivazione della Decisione.

174 Bisogna ricordare che, benché a norma dell'art. 190 del Trattato CE (divenuto art. 253 CE), la Commissione sia obbligata a motivare le proprie decisioni indicando gli elementi di fatto e di diritto da cui dipende la giustificazione legale del provvedimento e le considerazioni che l'hanno indotta ad adottare la decisione, non è prescritto che essa discuta tutti i punti di fatto e di diritto che sono stati sollevati da ciascun interessato nel corso del procedimento amministrativo (v. sentenza PVC II, cit., punto 388).

175 Nel caso di specie, la Decisione espone tutti gli elementi di prova accolti ai 'considerando' 16, 19, 22, 28, 37 e 38. Essa espone inoltre, in maniera particolareggiata, tutte le valutazioni di fatto e di diritto che si basano su questi ultimi ai 'considerando' 111, 112, 117 e 128-131. Il Tribunale afferma che i detti 'considerando' della Decisione presentano chiaramente sia i fatti che la Commissione ha ritenuto opportuno considerare costitutivi d'infrazione, sia la loro valutazione giuridica. L'esposizione particolareggiata e la portata delle spiegazioni fornite nella Decisione sono ampiamente sufficienti per consentire alla ricorrente di venire a conoscenza dell'iter logico della Commissione e al Tribunale di esercitare agevolmente il suo controllo giurisdizionale.

176 Ne consegue che il quarto motivo dev'essere respinto.

II — *Sulle conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento o la riduzione dell'ammenda*

- 177 In subordine, la ricorrente fa valere, nelle conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento o la riduzione dell'ammenda, che, nella determinazione dell'importo dell'ammenda che le è stata inflitta, la Commissione ha violato il principio di proporzionalità commettendo alcuni errori nella valutazione della durata dell'infrazione e della sua gravità nonché della parte di responsabilità della ricorrente nell'infrazione.

A — Sulla prima parte, vertente su un errore nella determinazione della durata dell'infrazione

Argomenti delle parti

- 178 La ricorrente sostiene che la determinazione del periodo in cui essa è accusata di aver partecipato all'infrazione è stata effettuata dalla Commissione in maniera arbitraria. In particolare, essa rileva che l'affermazione secondo cui la stessa avrebbe partecipato all'accordo dal 4 dicembre 1989 fino al luglio 1994 senza interruzione non è sostenuta da elementi di prova sufficienti. Secondo la ricorrente, la Commissione non può in nessun caso contestarle di aver partecipato all'accordo in questione durante il periodo 1992-1994 in mancanza di elementi di prova in merito. Pertanto, alla ricorrente non avrebbe dovuto essere inflitta un'ammenda per il periodo 1992-1994.
- 179 La Commissione ricorda la giurisprudenza relativa al principio della libera valutazione delle prove e alla motivazione delle decisioni. Essa afferma di aver indicato gli elementi di prova relativi alla ricorrente ai 'considerando' 128-131 della Decisione. Infatti, in particolare dai documenti 25 febbraio 1992,

24 novembre 1993 e 7 gennaio 1993 risulterebbe che l'accordo ha continuato ad esistere tra le imprese accusate, compresa la ricorrente, negli anni 1992, 1993 e 1994, mentre non esisterebbero prove che la ricorrente si sia ritirata dall'intesa nel 1991.

Giudizio del Tribunale

- 180 Come è stato affermato nell'ambito dell'esame del primo motivo, dall'art. 1, n. 2, della Decisione risulta che nel caso di specie la Commissione ha contestato alla ricorrente di aver partecipato ad un'intesa sui prezzi degli autocarri sulla linea Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi durante il periodo compreso fra l'8 dicembre 1989 e il luglio 1994.
- 181 Dalla giurisprudenza risulta che spetta alla Commissione dimostrare non solo l'esistenza di un'intesa ma anche la sua durata (sentenza del Tribunale 7 luglio 1994, causa T-43/92, Dunlop Slazenger/Commissione, Racc. pag. II-441, punto 79, e sentenza Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punto 2802).
- 182 Per quanto riguarda la prova della continuazione dell'infrazione, il giudice comunitario ha precisato che il regime di concorrenza istituito dagli artt. 85 e seguenti del Trattato attribuisce importanza alle conseguenze economiche degli accordi o di qualsiasi forma analoga di concertazione o di coordinamento, anziché alla loro forma giuridica. Di conseguenza, nel caso di intese che non sono più in vigore è sufficiente, per poter applicare l'art. 85 del Trattato, che esse continuino a produrre effetti oltre la data formale di cessazione (v., ad esempio, sentenze della Corte 3 luglio 1985, causa 243/83, Binon, Racc. pag. 2015, punto 17, e del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-327/94, SCA Holding/Commissione, Racc. pag. II-1373, punto 95).

- 183 Come è già stato dichiarato nell'ambito del primo motivo, i telex 8 dicembre 1989 e 30 ottobre 1990 dimostrano l'esistenza di un accordo analogo a quello descritto all'art. 1, n. 2, della Decisione, nonché la partecipazione della ricorrente al detto accordo durante gli anni 1990 e 1991.
- 184 La ricorrente contesta la prova della sua partecipazione all'intesa dal 1992 e fino alla data accolta dalla Commissione come data della fine dell'infrazione, vale a dire il luglio 1994. Occorre esaminare gli elementi di prova raccolti dalla Commissione.
- 185 Come è già stato affermato nell'ambito dell'esame del primo motivo, il telex 30 ottobre 1990 dimostra la partecipazione della ricorrente ad un'intesa conclusa tra le compagnie che operano sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi sui prezzi del trasporto degli autocarri, applicabili a decorrere dal 1990.
- 186 Il telex 22 ottobre 1991, inviato dalla Minoan all'Anek, dimostra chiaramente il proseguimento delle intese e delle trattative attinenti alle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. È sufficiente ricordarne alcuni passaggi: «(...) intendete applicare sulla linea Patrasso-Trieste la stessa tariffa che abbiamo tutti concordato di applicare sulla linea Patrasso-Ancona (...) la prospettiva del crollo dell'equilibrio tariffario che siamo riusciti, con notevole difficoltà, ad instaurare per quanto riguarda i collegamenti con tutti i porti italiani. Vi ricordiamo che con uno sforzo congiunto, al quale ha contribuito anche la vostra compagnia, abbiamo riorganizzato al meglio le tariffe e fissato tariffe differenziali in base alle distanze in miglia marittime con i porti di Brindisi, Bari e Ancona (...). Vi preghiamo (...) di difendere, com'è vostro dovere, l'accordo concluso tra le 11 compagnie (...). Vi proponiamo di aumentare (...) la tariffa del collegamento (...) se insistete nell'applicare la stessa tariffa per le partenze da Trieste e da Ancona per la Grecia, l'accordo per una politica comune dei prezzi sulla linea di Ancona cesserà e ciascuna compagnia deciderà la propria politica».

187 Il telex 7 gennaio 1993, inviato dalla Minoan alla Strintzis, all'Anek e alla Karageorgis, dimostra la continuazione nel 1992 delle trattative tra le società che si erano accordate nel 1990, tra cui figura la ricorrente. Il detto documento fa risultare in modo molto chiaro l'oggetto dell'accordo così formulato: «Tariffe degli autocarri sulla linea Grecia-Italia-Grecia» (paragrafo 2 di tale documento). Lo stesso telex dimostra altresì l'esistenza di un accordo precedente con lo stesso oggetto in quanto afferma:

«(...) sono passati due anni dall'ultimo adeguamento delle tariffe per i veicoli. Ciò impone un nuovo adeguamento delle tariffe espresse in dracme o una riduzione di quelle in lire (...). La nostra decisione di giungere ad un accordo con voi sull'adeguamento delle tariffe senza consultare prima le società che operano sulle altre linee italiane è dovuta al desiderio di evitare gli interminabili litigi che si produrrebbero se ci imbarcassimo in una tale consultazione.

Riteniamo che l'accordo raggiunto tra di noi sarà considerato positivamente dalle altre compagnie (...).

188 Il Tribunale dichiara che l'espressione «riteniamo che l'accordo raggiunto tra di noi sarà considerato positivamente dalle altre compagnie» dimostra che altri contatti sono stati e sarebbero stati effettuati con le imprese che partecipavano all'accordo dell'ottobre 1990 (in particolare con la ricorrente). Inoltre, le frasi «sono passati due anni dall'ultimo adeguamento delle tariffe per i veicoli» e «ciò impone un nuovo adeguamento delle tariffe espresse in dracme o una riduzione di quelle in lire» devono essere interpretate nel senso che si riferiscono all'ultimo accordo sui prezzi relativo al trasporto di autocarri. Orbene, da un'analisi dei vari documenti relativi agli anni precedenti risulta che proprio nell'ottobre 1990 è stato effettuato l'ultimo adeguamento di tali tariffe (v. fax 30 ottobre 1990 inviato dalla Strintzis alle società Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Med Lines, Minoan e Ventouris). La partecipazione della ricorrente al detto adeguamento è stata dimostrata dalla Commissione, come è stato dichiarato nell'ambito dell'esame del primo motivo.

189 Conferma l'idea di una prosecuzione dell'intesa anche il telex 24 novembre 1993, in cui viene affermato quanto segue: «Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo a causa dell'opposizione delle compagnie Kosma-Giannatou e Ventouris A e, dopo aver recuperato a poco a poco la situazione e essere passati per le proposte del 5-10 % (posizioni di Strintzis, Ventouris G e Adriatica), siamo infine giunti alla percentuale summenzionata». Questo passaggio dimostra che quell'anno si sono svolte trattative nel corso delle quali sono emerse divergenze tra le imprese, talune delle quali avevano partecipato altresì al vecchio accordo (la Ventouris Ferries, l'Adriatica, eccetera). La locuzione avverbiale «a poco a poco» dimostra che nel corso dell'anno vi è stata una serie di trattative tra le imprese, compresa la ricorrente, e ciò dimostra il proseguimento della partecipazione di quest'ultima durante il periodo compreso tra il gennaio e il novembre 1993.

190 Da quanto sopra risulta che il proseguimento dell'accordo durante il 1992 e il 1993 risulta da una lettura d'insieme del fax 30 ottobre 1990 e dei telex 22 ottobre 1991, 7 gennaio e 24 novembre 1993.

191 Per quanto riguarda la proroga dell'intesa fino al luglio 1994, data della fine dell'infrazione ai sensi della Decisione, va rilevato che il telex 24 novembre 1993 aveva ad oggetto i prezzi per il trasporto, sulle tre linee che collegano la Grecia e l'Italia, degli autocarri, prezzi applicabili dal 16 dicembre 1993, vale a dire, in realtà, nel 1994. Occorre altresì far riferimento ad un telex inviato dall'ETA alla sede centrale della Minoan il 26 maggio 1994, in cui si afferma quanto segue: «Abbiamo preso un'iniziativa per ottenere che siano applicate nuove tariffe sulle linee per l'Italia, differenziate a seconda che il pagamento sia effettuato in contanti o con un assegno a due mesi. Il problema è che dobbiamo ottenere il consenso di 16 compagnie. Tuttavia, siamo ottimisti». Tale documento dimostra che nel maggio 1994 la Minoan ha continuato a compiere alcuni tentativi di raggiungere un accordo con le altre compagnie per modificare le tariffe che venivano applicate.

192 Infine, il Tribunale ritiene inoperante l'affermazione della ricorrente, riportata alla pag. 13 del ricorso, relativa ad una contraddizione tra la durata dell'infrazione sostenuta nella Decisione, che include tutto il 1993, e quella di cui al 'considerando' 62 della comunicazione degli addebiti, in cui essa sarebbe stata accusata di aver partecipato ad un accordo contrario all'art. 85, n. 1, del Trattato relativo solo ad una parte del 1993. A tale proposito, è sufficiente rilevare che la ricorrente non trae nessuna conseguenza particolare dalla contraddizione fatta valere. Inoltre, ad ogni modo, anche supponendo che essa intenda addurre una violazione dei diritti della difesa, una tale pretesa non può essere accolta in quanto, come segnala la stessa ricorrente alla pag. 13 del ricorso, essa ha potuto far valere dinanzi alla Commissione, durante l'audizione, la sua posizione in merito alla durata dell'infrazione nel 1993 che la comunicazione degli addebiti le contestava.

193 Alla luce di quanto sopra e in mancanza di qualsiasi elemento di prova o indizio che possa essere interpretato come una volontà manifesta della ricorrente di prendere le distanze dall'oggetto dell'accordo concluso nel novembre 1993, la Commissione ha giustamente rilevato di disporre di prove della continuazione dello stesso fino al luglio 1994, data in cui la Commissione ritiene che l'intesa sia cessata e che coincide con lo svolgimento dei primi accertamenti. Ne consegue che tale parte del presente motivo dev'essere respinta.

B — Sulla seconda parte, relativa alla valutazione della gravità dell'infrazione e alla determinazione della parte di responsabilità della ricorrente nell'infrazione

Argomenti delle parti

194 La ricorrente sostiene, anzitutto, che ingiustamente la Commissione ha qualificato l'intesa come un'infrazione grave, in quanto non ha tenuto conto

dell'incidenza limitata di quest'ultima sul mercato del trasporto marittimo tra la Grecia e l'Italia, del mancato rispetto in pratica dei prezzi pubblicati e del fatto che, a causa della regolamentazione in vigore in Grecia, l'illiceità dell'accordo non era evidente.

195 La ricorrente sostiene poi che la sua parte di responsabilità nella realizzazione della presunta infrazione è minore e afferma che il ruolo da essa svolto in quest'ultima dev'essere qualificato, in ogni caso, come passivo. Essa fa infatti valere che il comportamento da lei tenuto non era il risultato della sua libera volontà, bensì la conseguenza della confusione che regnava in Grecia tra le compagnie di navigazione a causa della regolamentazione in vigore e delle norme e raccomandazioni formulate dal ministero della Marina mercantile. Inoltre, essa non avrebbe partecipato attivamente alla presunta infrazione, poiché, in quanto PMI, sarebbe stata obbligata, per poter sopravvivere, a seguire una politica commerciale difensiva nei confronti delle altre compagnie, che erano grandi vettori sul mercato del trasporto marittimo tra la Grecia e l'Italia. Essa sostiene altresì di aver sempre agito nel rispetto della regolamentazione vigente, conformemente alle norme della concorrenza sul mercato in questione.

196 Infine, anche la valutazione della responsabilità della ricorrente nella realizzazione dell'infrazione sanzionata sarebbe erronea poiché la Commissione non ha tenuto conto del fatto che la ricorrente è stata soltanto riconosciuta colpevole di aver partecipato ad un'intesa sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Inoltre, l'ammenda inflitta alla ricorrente sarebbe sproporzionata in quanto la detta infrazione riguarderebbe unicamente i prezzi applicabili ai trasporti degli autocarri, a differenza dell'intesa sulla linea Patrasso-Ancona, che aveva ad oggetto anche i prezzi applicabili al trasporto di passeggeri e delle loro autovetture.

197 Alla luce di ciò, la ricorrente rileva che, nel caso in cui il Tribunale decida che essa ha violato l'art. 85 del Trattato, le considerazioni che precedono giustificano la riduzione dell'ammenda che le è stata inflitta al livello minimo.

198 La Commissione ricorda che, anche se in linea di principio gli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'articolo 15, n. 2, del regolamento n. 17 e dell'articolo 65, n. 5, del trattato CECA (GU 1998, C 9, pag. 3; in prosieguo: gli «orientamenti») annoverano i cartelli aventi ad oggetto la fissazione dei prezzi fra le infrazioni molto gravi, nel caso di specie essa ha tenuto conto delle circostanze attenuanti addotte dalla ricorrente (in particolare ai 'considerando' 148, 149 e 162 della Decisione), le quali l'hanno condotta a concludere, in maniera giustificata, che si tratti di un'infrazione grave e non molto grave. La Commissione ritiene altresì di aver debitamente tenuto conto sia della confusione derivante dal contesto normativo, sia del ruolo di «imitazione gregaria» svolto dalla ricorrente, come risulta dai «considerando' 163 e 164 della Decisione.

Giudizio del Tribunale

199 Dalla giurisprudenza risulta che la valutazione della gravità dell'infrazione, ai fini della determinazione dell'importo dell'ammenda, deve avvenire tenendo conto, in particolare, della natura delle restrizioni imposte alla concorrenza, del numero e dell'importanza delle imprese interessate, della parte del mercato che esse rispettivamente controllano nella Comunità, nonché della situazione del mercato all'epoca in cui è stata commessa l'infrazione (sentenza della Corte 15 luglio 1970, causa 41/69, Chemiefarma/Commissione, Racc. pag. 661, punto 176).

200 Inoltre, qualora un'infrazione sia stata commessa da più imprese, la Commissione deve tener conto del ruolo svolto da ciascuna di esse nell'infrazione (sentenza della Corte 7 giugno 1983, cause riunite 100/80-103/80, Musique Diffusion française/Commissione, Racc. pag. 1825, punti 120 e 129) e, quindi, determinare la gravità relativa della partecipazione di ciascuna di esse (sentenza del Tribunale 17 dicembre 1991, causa T-7/89, Hercules Chemicals/Commissione, Racc. pag. II-1711, punto 110; sentenze Montecatini/Commissione, cit., punto 207; Commissione/Anic Partecipazioni, cit., punto 150, e Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punti 4949 e 4994). In particolare, il fatto che un'impresa non abbia preso parte a tutti gli elementi costitutivi di un'intesa o che abbia

svolto un ruolo secondario negli aspetti cui ha partecipato dev'essere tenuto in considerazione nel valutare la gravità dell'infrazione e, all'occorrenza, nel determinare l'ammenda (sentenza Commissione/Anic Partecipazioni, cit., punto 90).

201 Per esaminare le censure sollevate dalla ricorrente nell'ambito della presente parte occorre anzitutto ricordare il tenore dell'art. 1 della Decisione e, quindi, analizzare il modo in cui la Commissione ha inteso applicare gli orientamenti nel caso di specie.

202 Come è già stato dichiarato in sede dell'esame del primo motivo, poiché il dispositivo della Decisione non è ambiguo, va osservato che la Commissione ha dimostrato e sanzionato non un'infrazione unica relativa a tutte le linee, bensì due infrazioni distinte, una sulla linea settentrionale (art. 1, n. 1) e un'altra sulle linee meridionali (art. 1, n. 2).

203 Il Tribunale ritiene che, per esaminare la seconda parte del quinto motivo, sia necessario affrontare le censure relative alla qualificazione della gravità dell'infrazione, poi quelle concernenti la mancata considerazione delle circostanze attenuanti e, infine, la censura vertente sull'imposizione di un'ammenda sproporzionata rispetto al peso specifico della ricorrente nell'infrazione sanzionata.

1. Sulla determinazione della gravità dell'infrazione

204 Dai 'considerando' 147-150 della Decisione risulta che, anche se la Commissione rileva in linea di principio che un'intesa come quella di cui trattasi nel caso di specie, mediante la quale il prezzo del trasporto di passeggeri e merci per traghetto roll-on/roll-off sia stato concordato da alcuni dei più importanti

operatori di traghetti nel mercato di riferimento, costituisce per sua natura una violazione molto grave delle disposizioni comunitarie ('considerando' 147 della Decisione), nel caso di specie, essa ha considerato soltanto grave l'infrazione di cui trattasi ('considerando' 150 della Decisione).

205 Il Tribunale rileva che un accordo sui prezzi restringe, per sua natura, la concorrenza (sentenza *Chemiefarma/Commissione*, cit., punto 133). Inoltre, le restrizioni orizzontali, quali i cartelli di prezzi, come quelle della fattispecie in esame, sono qualificate in linea di principio come infrazioni molto gravi ai sensi degli orientamenti.

206 Nel caso di specie, dalla Decisione risulta che la Commissione è giunta alla conclusione che l'infrazione costituiva una violazione grave delle norme comunitarie di concorrenza ('considerando' 150), dopo aver riconosciuto che l'infrazione ha avuto soltanto un effetto reale limitato sul mercato ('considerando' 148), accogliendo così l'argomento delle imprese in questione secondo cui esse non hanno interamente applicato tutti gli accordi specifici sui prezzi e che durante il periodo dell'infrazione le stesse si sono fatte concorrenza in materia di prezzi attraverso sconti differenziati. La Commissione ha riconosciuto altresì espressamente che il governo ellenico durante il periodo dell'infrazione ha incoraggiato le imprese a contenere gli aumenti tariffari nei limiti dell'inflazione, di modo che le tariffe sono state mantenute ad un livello tra i più bassi del mercato comune per il trasporto marittimo da uno Stato membro ad un altro. Inoltre, la Commissione ha ammesso ('considerando' 149) che l'infrazione ha prodotto effetti in una parte limitata del mercato comune, vale a dire su tre delle linee adriatiche, sottolineando che, anche prendendo in considerazione tutte le rotte Grecia-Italia, il mercato è ancora modesto rispetto ad altri mercati dell'UE. Infine, essa ha tenuto conto ('considerando' 149) dei valori corrispondenti al numero di passeggeri, di autovetture e rimorchi trasportati nel 1996 nel mercato in questione rispetto alle altre linee marittime comunitarie.

207 Ne deriva che, per la valutazione della gravità dell'infrazione e, quindi, dell'importo di base dell'ammenda inflitta alla ricorrente, la Commissione ha tenuto conto delle circostanze attenuanti fatte valere dalla ricorrente, ossia l'incidenza limitata degli accordi sul mercato in questione, il fatto che i prezzi

fissati dagli accordi non siano stati rispettati in pratica, il fatto che il governo ellenico abbia incoraggiato le imprese a contenere i loro aumenti dei prezzi entro i limiti dell'inflazione nonché il fatto che l'inflazione abbia prodotto effetti su una parte limitata del mercato comune.

- 208 Poiché tali circostanze attenuanti sono state prese in considerazione dalla Commissione e hanno giustificato a loro volta una riduzione del livello di gravità molto elevato generalmente assegnato ad un'intesa sui prezzi, la ricorrente non può far valere queste stesse circostanze per invocare un'ulteriore riduzione del livello di gravità dell'infrazione. Tale capo della seconda parte dev'essere quindi respinto.

2. Sulla mancata considerazione delle altre circostanze attenuanti

- 209 La ricorrente sostiene altresì che la Commissione non ha tenuto conto di tutte le circostanze attenuanti riunite nel caso di specie.
- 210 Ai 'considerando' 163 e 164, la Decisione riporta le circostanze attenuanti di cui la Commissione ha tenuto conto per la determinazione dell'importo definitivo dell'ammenda da infliggere a ciascun destinatario della Decisione, una volta determinato l'importo di base.
- 211 Al 'considerando' 163 della Decisione, la Commissione ammette che le compagnie elleniche che operano anche sulle linee nazionali dubitavano che la consultazione per la fissazione dei prezzi sulle linee internazionali costituisse realmente un'infrazione. Essa afferma quanto segue: «La prassi corrente — non imposta direttamente dalla normativa — di fissare le tariffe nazionali greche mediante consultazioni di tutti gli operatori nazionali (nel cui ambito ci si

attendeva che presentassero una proposta comune) e la successiva decisione del ministero della Marina mercantile potrebbero aver indotto le compagnie elleniche che operano anche sulle linee nazionali a dubitare che la consultazione per la fissazione dei prezzi sulle linee internazionali costituisse realmente un'infrazione». Alla luce di queste considerazioni, la Commissione ha ritenuto che vada applicata una riduzione delle ammende del 15 % per tutte le compagnie ('considerando' 163, in fine).

- 212 Al 'considerando' 164, la Decisione indica che la Commissione ha sostenuto quanto segue:

«Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris hanno avuto nell'infrazione un ruolo esclusivamente di "imitazione gregaria". Queste considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 15 % per Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris Ferries».

- 213 Si deve necessariamente concludere che la Commissione ha tenuto conto di tutte le circostanze attenuanti invocate dalla ricorrente e che la detta considerazione ha fatto sì che venisse ridotto del 30 % l'importo dell'ammenda che le sarebbe stata inflitta altrimenti.

3. Sulla proporzionalità dell'ammenda rispetto al peso specifico della ricorrente nell'infrazione sanzionata

- 214 Infine, la ricorrente contesta alla Commissione di aver commesso un errore nella determinazione dell'importo dell'ammenda, in quanto questa è stata calcolata senza tener conto della portata dell'infrazione addebitatale, relativa soltanto alla linea Patrasso-Bari-Brindisi e riguardante unicamente i prezzi applicabili ai trasporti degli autocarri, a differenza dell'intesa sulla linea Patrasso-Ancona che

aveva ad oggetto anche i prezzi applicabili al trasporto di passeggeri e delle loro autovetture. Così facendo, la Commissione non avrebbe tenuto conto del fatto che la ricorrente è stata soltanto riconosciuta colpevole di aver partecipato ad un'intesa sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi, il che avrebbe avuto come risultato l'imposizione di un'ammenda sproporzionata rispetto all'importanza dell'infrazione commessa.

215 Va ricordato il modo in cui la Commissione ha determinato l'importo di base dell'ammenda nel caso di specie

216 È pacifico che la Commissione ha calcolato l'importo delle ammende nel caso di specie sulla base dell'iter logico, riportato al 'considerando' 144 della Decisione, secondo cui la Commissione ha affermato che le due intese che ritiene dimostrate nella Decisione sono aspetti di un'«unica e continua infrazione». La Commissione osserva che l'ammenda di base è stata fissata tenendo conto del volume d'affari delle imprese in tutto il mercato dei servizi di traghetto tra la Grecia e l'Italia perché l'infrazione è stata rilevata sulle tre linee, considerate parti di un unico mercato.

217 Infatti, dai 'considerando' 157 e 158 della Decisione risulta che la Commissione ha calcolato le ammende sulla scorta di un importo di base unico per tutte le imprese, graduato in funzione delle loro rispettive dimensioni, ma senza operare alcuna distinzione in funzione della partecipazione delle stesse ad una o ad entrambe le infrazioni sanzionate.

218 Orbene, occorre ricordare che è stato dichiarato che il dispositivo della Decisione rivela chiaramente che la Commissione ha sanzionato due infrazioni distinte e che alla ricorrente è contestato soltanto di aver partecipato all'intesa sanzionata dall'art. 1, n. 2, vale a dire quella relativa ai livelli dei prezzi da applicare agli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ne consegue che l'am-

menda inflitta alla ricorrente è stata calcolata in base alla premessa erronea secondo cui la Decisione sanzionava un'unica infrazione relativa alle tre linee.

219 La Commissione ha pertanto sanzionato nello stesso modo le imprese che hanno preso parte alle due infrazioni e quelle che hanno partecipato soltanto ad una di esse, violando il principio di proporzionalità. Orbene, per ragioni di equità e di proporzionalità è importante che le compagnie la cui partecipazione è rimasta circoscritta ad un'unica intesa siano condannate in modo meno severo delle compagnie che hanno partecipato a tutti gli accordi controversi. La Commissione non può sanzionare con la stessa severità le compagnie a cui la Decisione contesta le due infrazioni e quelle, come la ricorrente, a cui è stata imputata solo una delle infrazioni.

220 Ne consegue che, poiché la ricorrente è stata dichiarata responsabile di aver partecipato solo all'intesa sanzionata all'art. 1, n. 2, della Decisione, le è stata inflitta un'ammenda sproporzionata rispetto all'importanza dell'infrazione commessa. Di conseguenza, l'ammenda inflitta alla ricorrente dev'essere ridotta.

221 Considerata l'economia della Decisione, nonché il fatto che nel caso di specie la Commissione ha voluto applicare un metodo volto a tener conto del peso specifico delle imprese e dell'effetto reale delle infrazioni commesse sulla concorrenza, l'importo dell'ammenda della ricorrente dev'essere fissato tenendo conto dell'importanza relativa del traffico sulle linee di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione (Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi), rispetto a quella del traffico sulla linea di cui all'art. 1, n. 1, della Decisione (Patrasso-Ancona). Dalla risposta della Commissione al quesito formulato dal Tribunale risulta che, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, il volume d'affari complessivo delle imprese sanzionate nella Decisione ammonta a ECU 114,3 milioni. Dal fascicolo risulta che il volume d'affari corrispondente ai servizi di trasporto oggetto dell'intesa sanzionata dall'art. 1, n. 2, della Decisione (sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi) equivale ad un quarto circa del totale del volume d'affari che era stato preso in considerazione.

- 222 Tenuto conto degli elementi sopra menzionati, il Tribunale dichiara, nell'esercizio della sua competenza anche di merito, che l'ammenda di EUR 1 010 000 inflitta alla ricorrente dev'essere ridotta a EUR 252 500.
- 223 Il ricorso, per il resto, è respinto.

III — *Sulla richiesta di misure di organizzazione del procedimento*

- 224 Nella replica, la ricorrente propone al Tribunale di chiamare in giudizio alcuni testimoni per supportare i motivi del suo ricorso che eventualmente non fossero basati previamente su atti scritti, nonché per completare e precisare le sue affermazioni e argomenti. Poiché la causa non presenta contrasti in merito allo svolgimento dei fatti, il Tribunale ritiene di essere in grado di esercitare il suo compito giurisdizionale senza che sia necessario sentire i testimoni proposti.

Sulle spese

- 225 Ai sensi dell'art. 87, n. 3, del regolamento di procedura del Tribunale, quest'ultimo, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, può ripartire le spese o decidere che ciascuna parte sopporti le proprie spese. Nella fattispecie, si deve condannare la ricorrente a sopportare le proprie spese nonché i tre quarti di quelle sostenute dalla Commissione, anche in sede di procedimento sommario.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **L'importo dell'ammenda inflitta alla Ventouris Group Enterprises SA è fissato a EUR 252 500.**

- 2) **Il ricorso, per il resto, è respinto.**

- 3) **La Ventouris Group Enterprises SA è condannata a sopportare le proprie spese, nonché i tre quarti di quelle sostenute dalla Commissione, anche in sede di procedimento sommario. La Commissione sopporterà un quarto delle proprie spese.**

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo l'11 dicembre 2003.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

P. Lindh

II - 5345

Indice

Fatti all'origine del ricorso	II- 5265
Procedimento e conclusioni delle parti	II- 5270
In diritto	II- 5271
I — Sulle conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento della Decisione	II- 5272
Sul primo motivo, vertente su un'erronea valutazione degli elementi di fatto in base ai quali la Commissione ritiene dimostrata la partecipazione della ricorrente ad un accordo di fissazione dei prezzi per la linea Patrasso-Bari	II- 5272
A — Considerazioni preliminari	II- 5272
Argomenti delle parti	II- 5272
Giudizio del Tribunale	II- 5275
B — Sulla fondatezza del motivo	II- 5278
1. Sul fax 8 dicembre 1989	II- 5279
— Argomenti delle parti	II- 5279
— Giudizio del Tribunale	II- 5281
2. Sul fax 30 ottobre 1990	II- 5285
— Argomenti delle parti	II- 5285
— Giudizio del Tribunale	II- 5287
3. Sul fax 25 febbraio 1992	II- 5289
— Argomenti delle parti	II- 5289
— Giudizio del Tribunale	II- 5290
4. Sul telex 24 novembre 1993 e sulla riunione dello stesso giorno	II- 5293
— Argomenti delle parti	II- 5293
— Giudizio del Tribunale	II- 5294

5. Sugli argomenti relativi al telex 7 gennaio 1993	II-5299
6. Sull'argomento relativo al contesto normativo e alla politica delle autorità elleniche	II-5301
Sul secondo motivo, relativo all'illegittimità dell'accertamento effettuato dalla Commissione negli uffici dell'ETA	II-5307
Argomenti delle parti	II-5307
Giudizio del Tribunale	II-5309
A — Poteri di accertamento della Commissione	II-5309
B — Quanto alla fondatezza del motivo	II-5316
1. Fatti pertinenti e non contestati dalle parti	II-5316
2. Quanto al rispetto, nella fattispecie, dei principi cui la Commissione deve informare l'esercizio dei suoi poteri di accertamento	II-5319
3. Quanto al rispetto dei diritti della difesa e alla non eccessiva ingerenza dell'autorità pubblica nella sfera d'attività dell'ETA	II-5324
C — Conclusione	II-5325
Sul terzo motivo, sollevato in subordine e vertente su un'erronea applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato alla fattispecie in esame, in quanto si tratterebbe di un accordo di importanza minore	II-5326
Argomenti delle parti	II-5326
Giudizio del Tribunale	II-5327
Sul quarto motivo, relativo ad una carenza di motivazione	II-5328
Argomenti delle parti	II-5328
Giudizio del Tribunale	II-5330
II — Sulle conclusioni dirette ad ottenere l'annullamento o la riduzione dell'ammenda	II-5330
A — Sulla prima parte, vertente su un errore nella determinazione della durata dell'infrazione	II-5330
Argomenti delle parti	II-5330
Giudizio del Tribunale	II-5331
	II-5347

B — Sulla seconda parte, relativa alla valutazione della gravità dell'infrazione e alla determinazione della parte di responsabilità della ricorrente nell'infrazione	II- 5335
Argomenti delle parti	II- 5335
Giudizio del Tribunale	II- 5337
1. Sulla determinazione della gravità dell'infrazione	II- 5338
2. Sulla mancata considerazione delle altre circostanze attenuanti	II- 5340
3. Sulla proporzionalità dell'ammenda rispetto al peso specifico della ricorrente nell'infrazione sanzionata	II- 5341
III — Sulla richiesta di misure di organizzazione del procedimento	II- 5344
Sulle spese	II- 5344